

ВЕСТНИК

**МОРСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА**

**Серия
Экономика и управление**

Вып. 80/2017

УДК 338.47 (06)
В38

Вестник Морского государственного университета. Серия: Экономика и управление [Текст] : сб. науч. тр. – Вып. 80/2017. – Владивосток : Мор. гос. ун-т, 2017. – 139 с.

Вестник Морского государственного университета содержит статьи ученых, магистрантов и студентов из различных вузов Дальневосточного региона: Морской государственной университет имени адмирала Г.И. Невельского (Владивосток), Дальневосточный федеральный университет (Владивосток), Дальневосточный государственный университет путей сообщения (Хабаровск), Хабаровский государственный университет экономики и права (Хабаровск). Сборник предназначен для практиков, руководителей всех уровней, научных работников, преподавателей, аспирантов, магистрантов и студентов с целью использования в научной работе и учебной деятельности.

Редакционная коллегия:

канд. экон. наук, проф. Л.А. Исаева (отв. редактор),
д-р экон. наук, проф. А.А. Луговец (зам. отв. редактора),
канд. экон. наук, доцент Е.В. Неяскина (технич. редактор)

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Винокур Л.Б., Рева Я.С., Дроздов И.В. Предпосылки создания сухого порта в морском порту Владивостока.....	5
Мацук А.В. Анализ угроз и разработка пессимистических сценариев при формировании стратегии морской судоходной компании	12
Комарова В.В., Милая А.В. Подготовка кадрового резерва: проблемы, практика, перспективы	21
Пестерев С.В., Прудникова В.П. Организация начального этапа практики студентов на материальной базе МГУ им. адм. Г.И. Невельского как важное условие повышения уровня их дальнейшей профессиональной подготовки.....	26
Поршкевич Н.Ю., Дружинин А.Н. Реализация логистической составляющей в автоматизированных системах управления в портах и складских комплексах России.....	30
Терентьева Л.В., Хван А.Ю. Совершенствование технологии грузовых работ как фактор повышения пропускной способности морского порта	37

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ ТРАНСПОРТА И ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Мироненко О.В., Грибань В.С. Конкуренция и конкурентообразующие факторы в строительстве	41
Гук С.В. Рынок жилой недвижимости как фактор прироста численности населения Приморского края.....	47
Масюкова Л.В., Клейман В.В. Производные финансовые инструменты в деятельности кредитных организаций	51
Мироненко О.В., Гончарук Е.А. Особенности осуществления инновационной деятельности в лесопромышленном комплексе.....	58
Неяскина Е.В. Анализ институциональной среды и динамики развития рыбной отрасли Приморского края	63
Хлыстова О.В., Киселев А.К. Анализ процессов формирования и использования инфраструктуры поддержки малого бизнеса в Приморском крае	68

ПРОБЛЕМЫ МАРКЕТИНГА И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Гусельникова А.А., Дабижа В.В., Добровольский М.А. Транспортная инфраструктура края: проблемы и перспективы экономического развития	73
Синенко О.А., Цыганова Т.Д. Участие России в проекте Экономического пояса нового Шелкового пути: возможности и перспективы.....	77
Хлыстова О.В., Хворова Е.С., Коцко Р.А. Транспортная логистика в Дальневосточном регионе.....	83
Хлыстова О.В., Ермакова А.К. Перспективы развития транспортно-логистической отрасли Приморского края.....	88

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ. ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Андреева С.Е. Субкультура бедности в России	93
Карелина И.В. Международные соглашения, направленные на обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения.....	98
Мартышенко Н.С. Гуманитарные аспекты развития и сотрудничества Приморского края и Китая.....	102
Майзнер Н.А., Пузынин Б.О. Анализ состояния рынка морских контейнерных перевозок стран АТР	107
Родионова И.В., Родионов Г.Е. Социальное расслоение общества в системе научного знания.....	113
Хлыстова О.В., Дин Сыюнь Анализ инвестиций Китая в российскую экономику	118
Хлыстова О.В., Сунь Синь Российско-китайское сотрудничество на современном этапе.....	123
Хлыстова О.В., Иванова О.А. Торгово-экономические отношения российского Дальнего Востока и Японии	127
Хлыстова О.В., Гродецкая В.С. Перспективы сотрудничества России и Китая в области энергетики.....	132
Шишкарева Н.В. Некоторые проблемы развития предпринимательства на приграничных территориях Дальнего Востока России и Китая	137

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 338.47:656.61(571.63-25)

ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ СУХОГО ПОРТА В МОРСКОМ ПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА

Винокур Л.Б., к.т.н., профессор,
Рева Я.С., аспирант,
Дроздов И.В., студент,
Морской государственный университет
им. адм. Г. И. Невельского, г. Владивосток

***Аннотация.** В статье рассмотрены пути повышения пропускной способности контейнерных терминалов Владивостока за счет создания «сухого порта» в окрестностях города. Территориальные проблемы портов Дальнего Востока обусловлены специфическим историческим развитием портов и окружающих их городов. В статье приведены показатели грузооборота контейнерных терминалов с начала 2017 года*

***Ключевые слова:** контейнерный терминал, сухой порт, Владивосток, территориальные проблемы*

PRECONDITIONS FOR THE CREATION OF DRY PORT IN THE SEA PORT OF VLADIVOSTOK

Vinokur L.B., candidate of technical sciences, professor,
Reva Y.S., graduate student,
Drozдов I.V., student,
Maritime State University named admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

***Abstract.** This article provides a perspective on the possible ways of enlarging the traffic capacity in Vladivostok Container Terminals by the means of creating «land port» in the suburb. The Far Eastern seaports have their territorial difficulties which derive from the specific historical development of the seaports and the cities around them. This article examines figures for the cargo turn-over in the container terminals achieved since 2017.*

***Keywords:** Container Terminals, «land port», Vladivostok, territorial difficulties.*

Владивостокский контейнерный терминал (ВКТ) является элементом глобальной логистической системы перевозок контейнеров. Он считается фидерным портом в системе контейнерных портов региона Северо-восточной Азии. И то, как развиваются мировые контейнерные перевозки, сказывается

на работе ВКТ. В этих условиях перспективные планы развития ВКТ должны адекватно соответствовать общемировым тенденциям.

Анализ мировых перевозок контейнеризированных грузов показывает, что их объемы постоянно растут, несмотря на продолжающееся кризисное состояние мировой экономики. Это объясняется тем, что перевозки контейнеров связаны с общемировым потреблением готовых товаров, которое продолжает расти ежегодно. Динамику мировых контейнерных перевозок можно наблюдать по данным, приведенным в таблице 1.

Таблица 1 – Рост мировых контейнерных перевозок

Годы	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Итого: млн. ДФЭ	140,5	150,5	155,6	165,3	171,6	175,2	182,5
Рост, %	13,1	7,1	3,4	6,1	4,0	2,3	4,1

В начале 2010-х годов темпы прироста контейнерных перевозок значительно упали, хотя в целом за период с 2010 по 2016 год перевозки контейнеризированных грузов выросли практически на 30%.

Следует отметить, что перевозки контейнеров всегда во все времена имели положительные темпы роста. И в последние годы эта тенденция сохраняется – контейнерные перевозки растут в среднем на около 4% в год. При этом наблюдается некоторая тенденция к стабилизации темпов роста объемов перевозок с небольшими годовыми колебаниями, что показывает их чувствительность к изменению мирового уровня потребления готовых товаров.

Наблюдение за развитием перевалки контейнеров в основных портах мира, составляющих мировую терминальную систему, также показывает рост обработки контейнеров. Данные о ранжировке мировых контейнерных портов по объему перевалки в соответствии с данными очередного ежегодного отчета «One Hundred Ports 2016», опубликованного в Lloyds List, представлены в таблице 2.

Доля азиатских портов в основных мировых магистральных перевозках составляет 87%. Значительная часть мировых контейнерных потоков связана с их перевалкой в портах Азии. Большинство этих портов находятся в зоне Азиатско-тихоокеанского региона вблизи от Дальневосточных портов России.

Таблица 2 – Расстановка мировых портов по объему перевалки контейнеров, млн. ДФЭ в 2015-2016 гг.

Ranking	Port	Country	2015 г.	2016 г.	Annual,%
1.	Шанхай	Китай	35,30	36,54	+3,5
2.	Сингапур	Сингапур	33,87	30,92	-8,7
3.	Шэньжень	Китай	24,04	24,21	+0,7
4.	Нимбо-Чужань	Китай	19,43	20,62	+6,1
5.	Гонконг	Китай	22,28	20,11	-9,7
6.	Пусан	Р.Корея	18,68	19,47	+4,2
7.	Гуанджоу	Китай	16,63	17,62	+6,0
8.	Циндао	Китай	16,62	17,51	+5,3
9.	Дубай	ОАЭ	15,25	15,59	+2,2
10.	Тяньцзинь	Китай	14,05	14,10	+0,4

Стоит отметить, что центр мировых перевозок контейнеров перемещается на север в порты Северо-восточной Азии, которые находятся в оперативной зоне российских морских коммуникаций. Происходит перераспределение контейнеропотока от южно-азиатских портов в сторону более северных портов Китая и Кореи. По данным таблицы 2 в первой десятке контейнерных портов семь из них – это порты Китая, а в первой 20-ке девять китайских портов. Всего азиатских контейнерных портов в первой 20-ке – 14, европейских – 3, а североамериканских – 2.

Можно предположить, что интеграция транспортной системы России с транспортной системой АТР приведет к привлечению российских портов к азиатско-тихоокеанской грузовой базе. Поэтому контейнерные порты Дальнего Востока должны быть готовы к росту грузооборота и следует предпринять усилия к поиску решений по увеличению их пропускной способности.

С начала 2017 года контейнерооборот портов Дальнего Востока составил 555 тысяч ДФЭ, что на 27 % больше аналогичного периода прошлого года. Перевалка экспортных контейнеров выросла на 31,9 %, импортных на 44,1 %. Каботаж увеличился на 15,3 %, транзит контейнеров вырос на 15,3 %. За этот год уже перевалено 31,5 тысячи контейнеров рефрижераторного типа, причем на экспорт из этого числа отправилось 3,2 тысячи ДФЭ, а на импорт 8,8 тысяч

ДФЭ. Наибольший показатель роста грузооборота принадлежит каботажным перевозкам, которые составили 19,5 тысяч ДФЭ.

В таблице 3 представлены дальневосточные контейнерные терминалы с наибольшим увеличением грузооборота.

Таблица 3 – Контейнерные терминалы Дальнего Востока с наибольшим ростом перевалки в начале 2017 года

Место в рейтинге	Порт	Переработка контейнеров, тысяч ДФЭ	Рост перевалки, %
1	Владивосток	305,5	33,7
2	Восточный	114,5	24,5
3	Магадан	22,3	24,5
4	Корсаков	49,3	16,6

Владивостокский контейнерный терминал сегодня – первый по грузообороту среди всех контейнерных терминалов Дальнего Востока России. Он является важнейшим транзитным узлом в области международной торговли между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и центральными областями Российской Федерации.

По данным Ассоциации морских торговых портов РФ в начале 2017 года доля грузооборота порта Владивосток составила 56% от общего контейнерооборота портов Дальневосточного бассейна. Этот порт имеет большое транспортно-логистическое значение для всей страны. Здесь начинается великая железнодорожная магистраль – Транссиб. Порт является начальным, отправным пунктом Северного морского пути.

Морские порты Южно-Приморской портовой агломерации наиболее перспективны с точки зрения развития всей логистической системы Дальнего Востока. Развитие контейнерных терминалов существенно увеличит транспортный потенциал региона. Это сделает Приморский край крупным международным логистическим узлом, соединяющим страны Азиатско-Тихоокеанского региона со странами Западной Европы.

В тоже время, сравнение грузооборота Владивостокского контейнерного терминала, имеющего федеральное значение, с аналогичными показателями европейских и азиатских портов, позволяет заметить абсолютное не соответствие их по объемам обработки контейнеров. Так, объем переработки контейнеров в порту Владивостока в 2016 году составил 381.4 тыс. ДФЭ, а терминалы порта Роттердам переработали 12,385 млн. ДФЭ, порт Шанхай – более 36 млн. ДФЭ.

Это происходит по ряду причин, одна из которых ограниченность ресурсов для перспективного развития производственных мощностей порта Владивосток.

Основные проблемы порта – неспособность инфраструктуры портовых сооружений принимать и обрабатывать увеличивающийся с каждым годом контейнерный поток и нехватка контейнерных мощностей. Несложно оптимизировать работу терминалов в техническом плане, ускорить процедуру оформления документов, но увеличить возможности портовой инфраструктуры – очень трудоемкий и крайне дорогостоящий процесс. Дефицит свободных площадей для перспективного развития порта из-за блокады порта селитебной территорией города – главное препятствие в развитии терминалов Владивостокского порта, да и ряда других портов Дальневосточного бассейна.

Все мировые контейнерные терминалы штабелируют контейнеры на своей территории в 1 – 2 яруса по высоте. Это становится возможным благодаря наличию больших свободных площадей. Такое складирование контейнеров имеет преимущества – легкость штабелирования, поиска и изъятия контейнеров, но и недостаток – приходится перемещать контейнеры по территории терминала на большие расстояния, а это увеличивает потребность в транспортной технике и трудоемкость работ на терминале, приводит к значительным расходам топливно-энергетических ресурсов. На ВКТ приходится штабелировать контейнеры в 6 ярусов.

Территориальный дефицит – это результат исторического развития многих морских портов Дальнего Востока, которые формировались в морских городах и вместе с ними росли и развивались. А затем оказалось, что морские порты находятся внутри жилой застройки города. Причальные линии, складские помещения, подъездные автомобильные пути и железнодорожные ветви, в большинстве своем были построены в середине прошлого века. В реалиях того времени Владивостокский порт был самодостаточным и современным портом, включающим обработку торговых и рыболовецких судов. Но в дальнейшем развитие порта остановилось, что привело к потере потенциальных перспектив роста в сфере морских контейнерных перевозок.

Ресурсы контейнерного терминала на данный момент включают в себя три причала общей длиной 741м, зоны единовременной погрузки/выгрузки 2-х поездов (71 условный вагон), внутрипортовые железнодорожные пути, которые имеют непосредственное соединение с Транссибирской магистралью, что позволяет связать грузопотоки регионов России и СНГ с грузопотоками Юго-Восточной Азии, Северной Америки, портов Камчатки, Сахалина и Чукотки.

Выходные потоки контейнеров из порта являются основной проблемой ВКТ. Взаимодействие порта с железной дорогой полностью не решает данный вопрос. Возникают проблемы с подачей порожних вагонов с формированием длинномерных поездов.

Интенсивный рост города и загруженность его автомобильных дорог не дает эффективного прямого вывоза контейнеров автотранспортом с терминалов порта и поэтому не является целесообразным.

Как основная альтернатива разгрузки порта с наименьшими финансовыми затратами является создание резервного сухопутного порта на некотором удалении от морского порта с упрощением его транспортных связей по железной дороге с морскими терминалами.

Функция сухого порта не только перевалка контейнерезированных грузов, но и выполнение роли координационного мультимодального логистического центра, который расширяет возможности участников внешнеэкономической деятельности, территориально расположенных на значительном удалении от порта. Организация сухого порта преследует цель значительно разгрузить терминалы морского порта, упростить осуществление взаимодействия морских портов с железными дорогами, что благотворно скажется на функционировании всей транспортно-логистической системы Дальневосточного региона.

Сухой порт – это транспортный терминал, который осуществляет обмен грузов с морским портом и имеет собственную инфраструктуру. Обмен грузов происходит посредством автомобильного или железнодорожного транспорта. Сухой порт кроме выполнения функции перевозки, совмещает в себе функции таможенного терминала и склада временного хранения. Сухой порт осуществляет разгрузку и комплектацию мультимодальных грузов, оформление транспортной документации и таможенных операций. Сухой порт может надежно выполнять практически все функции морского порта, а так же осуществлять связь с судоходными компаниями.

Цель создания сухого порта на некотором удалении от морских терминалов состоит в увеличении пропускной способности и скорости обработки грузов в морском порту за счет быстрого освобождения рабочих и складских площадей.

Контейнеры в срочном порядке вывозятся с морского порта на территорию сухого порта для дальнейшего их распределения по различным направлениям и ожидания выдачи их грузополучателям.

Как показывает практика, создание сухих портов является эффективным решением задачи увеличения грузооборота морских портов, повышения

своевременности грузовых перевозок, а также преодоления экологических проблем региона из-за размещения сухих портов вне территории городских поселений. Создание сухого порта и грамотная организация его эффективной работы позволит Владивостоку выйти на новый уровень в области международных контейнерных перевозок.

Литература

1. Винокур, Л.Б. Транспорт Приморского края в период экономических реформ / Л.Б. Винокур: Монография – Находка: Институт технологии и бизнеса, 2003. – 152 с.
2. Сергеев, В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В.И. Сергеев. Логистика и управление цепями поставок.– № 5.– 2012.– С. 15-20.
3. Сухой порт в Приморье стал новой отправной точкой на карте Транссиба. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/365424/>
4. Сухой порт. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>

АНАЛИЗ УГРОЗ И РАЗРАБОТКА ПЕССИМИСТИЧЕСКИХ СЦЕНАРИЕВ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ СТРАТЕГИИ МОРСКОЙ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ

Мацук А.В., генеральный директор,
Сахалинское морское пароходство, г. Холмск

***Аннотация.** Статья посвящена изложению составной части технологии стратегического планирования развития компании, а именно: анализу угроз и построению пессимистических сценариев. Критически рассмотрены приводимые в литературе методы анализа угроз. Использована современная технология анализа угроз. При разработке пессимистических сценариев автор оперирует субъективными вероятностями реализации угроз, назначаемыми командой менеджеров экспертным путём.*

***Ключевые слова:** стратегия компании, угрозы, стратегические области бизнеса, сценарий развития, компания, команда менеджеров, вероятность реализации.*

ANALYSIS OF THREATS AND DEVELOPMENT OF PESSIMISTIC SCENARIOS IN THE FORMATION OF THE STRATEGY OF THE MARINE SHIPPING COMPANY

Matsuk A.V., General Director,
Sakhalin Shipping Company, Kholmsk

***Abstract.** The article is devoted to an outline of the technology of strategic planning of the company's development, namely: the analysis of threats and the construction of pessimistic scenarios. Critical methods of threat analysis are presented in the literature. The modern technology of threat analysis is used. When developing pessimistic scenarios, the author operates subjective probabilities of realizing threats, appointed by a team of managers expertly.*

***Keywords:** company strategy, threats, strategic business areas, development scenario, company, management team, probability of implementation.*

Одной из важнейших задач при разработке стратегии компании является анализ влияния факторов внешней и внутренней среды на достижение стратегических целей и прогноз их изменения. В литературе, имеющей отношение к стратегическому управлению, для этой цели рекомендуется использовать так называемый SWOT - анализ [1, 2, 3, 4, 5, 6]. Используя этот метод во внутренней среде, выделяются такие факторы как «наши сильные стороны» и «наши слабости», а во внешней среде - «возможности» и «угрозы».

Вместе с тем этот метод имеет ряд недостатков.

1. Смысл терминов, не определен. Вот как расшифровываются в [6] эти понятия. «Сила – это то, в чём компания преуспела, или какая-то особенность, предоставляющая ей дополнительные возможности. Слабость – это отсутствие чего-то важного для её функционирования или то, что не удаётся компании (по сравнению с другими) или нечто, ставящее её в неблагоприятные условия».

Любопытно, что термин «угроза» вообще не поясняется. Видимо, считается, что здесь всё предельно ясно. Хотя это далеко не так. При разработке стратегии бывает трудно объяснить членам команды: угроза – это просто один из негативных факторов? Или угроза – нечто совсем иное? Не случайно в технологии, описанной в [7, 8], не только даётся корректное определение угрозы, но предусмотрен отдельный блок анализа угроз.

2. Почти во всех источниках, кроме [6], ничего не говорится о том, что анализ влияния факторов проводится для оценки вероятности достижения стратегических целей. Везде речь идёт о влиянии на положение компании (а что это такое, также не оговаривается). Но и в [6] имеется в виду только одна цель, хотя у большинства компаний на высшем уровне бывают определены несколько стратегических целей.

3. Процедура SWOT-анализа разомкнута, т. е. его результаты нигде дальше конкретно не используются. Указывается только, что на его основе впоследствии формируются стратегии, причём этот материал содержит лишь весьма общие рекомендации

4. Сам метод не формализован. Как именно генерируются сильные и слабые стороны, возможности и угрозы, не поясняется. Правда, в [1, 2] утверждается, что первоначально в списки сил и слабостей должно входить по 30 позиций, а затем их число должно быть уменьшено до трёх. Почему и как, не уточняется.

5. Не приводится никаких рекомендаций о технологии работы команды над поставленной проблемой.

Все перечисленные недостатки обусловили наше решение отказаться от SWOT-анализа при разработке стратегии компании.

В [7, 8] предлагается иной подход, составной частью которого является анализ угроз. Под угрозой будем понимать такой негативный фактор внешней или внутренней среды, реализация которого либо кардинально ухудшает положение компании на рынке, либо вынуждает её уйти с этого направления деятельности.

В качестве объекта исследования рассмотрим Сахалинское морское пароходство, судоходную компанию, являющуюся одним из основных морских

перевозчиков на Дальнем Востоке России. Компания функционирует в 14 стратегических областях бизнеса, представленных в таблице 1.

При разработке стратегии на 2016 – 2018 годы генеральным директором компании были сформулированы 6 стратегических целей высшего уровня, одной из которых была «Добиться получения чистой прибыли не менее 400 рублей в год». В данной работе анализ угроз и построение сценариев проведены для оценки реализации именно этой цели.

Команда менеджеров, разрабатывающая стратегию паромства, в процессе обсуждения выделила семь ключевых угроз:

Угроза № 1. Появление государственного перевозчика на линии Ванино – Холмск – Ванино.

Угроза № 2. Недостаточная загрузка хотя бы одного судна при стабильной убыточности на данном направлении.

Угроза № 3. Прекращение разведывательных работ в нефтегазовом секторе на шельфе Сахалина.

Угроза № 4. Постановка конкурентами судна RO – PAX на линии Ванино – Холмск – Ванино.

Угроза № 5. Введение новых стандартов судовождения в Арктической зоне РФ.

Угроза № 6. Утечка квалифицированного берегового /судового персонала.

Угроза № 7. Ограничение финансирования банками.

Анализ угроз проведён в соответствии с технологией, описанной в [7], и представлен ниже. Команда менеджеров установила, что две угрозы (№ 6 и № 7) действуют на все стратегические области бизнеса (далее СОБ), одна (№ 2) на семь СОБ, угрозы (№ 3 и № 4) действуют каждая на одну СОБ, одна (№ 5) на две СОБ, а угроза № 1 проявится в 2019 – 2020 годах. Для всех угроз сформированы индикаторы приближения и начала реализации угрозы, а также меры противодействия.

При этом мы решили ограничиться описанием только тех угроз, которые действуют на значительное количество СОБ.

Угроза № 2. Недостаточная загрузка хотя бы одного судна при стабильной убыточности на данном направлении. Это ключевая угроза для всех линейных и одного трампового направлений.

Угроза не действует на СОБ-1, СОБ-2, СОБ-3, СОБ-9, СОБ-12, СОБ-13 и СОБ-14.

Таблица 1 – Стратегические области бизнеса
Сахалинского морского пароходства

Параметры	Потребность, которая удовлетворяется	Основная группа потребителей продукции, услуг	Характеристика технологии	Географический район	Выручка, млн. руб.
1	2	3	4	5	6
СОБ-1	Перевозка ж/д вагонов	Мелкие, средние и крупные предприниматели Сахалинской области, Министерство обороны	Паромные перевозки	Ванино-Холмск-Ванино	480
СОБ-2	Перевозка автотранспортной техники	Мелкие и средние предприниматели, Министерство обороны	Паромные перевозки	Ванино-Холмск-Ванино	400
СОБ-3	Перевозка пассажиров	Физические лица	Паромные перевозки	Ванино-Холмск-Ванино	50
СОБ-4	Перевозка контейнеров	Экспедиторы, Клиенты	Перевозка собственными транспортными судами	Сахалин-Владивосток-Сахалин	366
СОБ-5	Перевозка контейнеров	Экспедиторы, Клиенты	Перевозка собственными транспортными судами	Владивосток-Магадан-Владивосток	900
СОБ-6	Перевозка контейнеров	Экспедиторы, Клиенты	Перевозка собственными транспортными судами	Сахалин-Корея-Сахалин	325
СОБ-7	Перевозка контейнеров	Экспедиторы, Клиенты	Перевозка транспортными судами на слотах	Владивосток-Камчатка-Владивосток	150
СОБ-8	Перевозка контейнеров	Экспедиторы, Клиенты	Перевозка транспортными судами на слотах	Китай-Владивосток	110
СОБ-9	Предоставление услуг буксира	Судовладельцы	Швартовые операции	Холмск	16
СОБ-10	Предоставление контейнеров в пользование	Экспедиторы	Передача контейнеров в пользование/аренду	Страны ЮВА, РФ	60
СОБ-11	Перевозка леса в ледовый период	Лесозаготовители, фрахтователи	Перевозка леса на судах	Дальний Восток - Китай	230
СОБ-12	Обеспечение деятельности буровых платформ	Операторы шельфовых проектов	Подбор и передача специализированного флота в субаренду	Шельфовые проекты Сахалина	2 000
СОБ-13	Перевозка грузов для группы Кинросс	Группа компаний Кинросс	Перевозка грузов на собственных судах	Китай, США, Архангельск - Чукотка	180
СОБ-14	Перевозка грузов для Полиметалла	Полиметалл	Перевозка руды на собственных судах	Чукотка – Китай, Россия	140

Описание угрозы (для СОБ – 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11): Конкурент предоставляет клиентам более привлекательные условия. При этом происходит общее падение ставок, уменьшается общая доходность и параллельно происходит снижение нашей грузовой базы. Это в конечном итоге приведёт к рассматриваемой ситуации.

Индикаторы приближения угрозы (для СОБ – 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11):

1. Постоянный мониторинг изменения нашей грузовой базы и грузовой базы конкурентов.

2. Получение оперативной информации из разных источников о предложении более привлекательных условий. Появление соответствующей рекламы конкурентов.

Индикаторы начала реализации угрозы (для СОБ – 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11):

Значительное снижение грузовой базы и стабильная убыточность рейсов. Уровень убыточности определяется на еженедельном расширенном заседании Правления судоходной компании.

Противодействие угрозе при её приближении (для СОБ – 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11):

1. При получении информации о проводимых переговорах – интенсификация переговорного процесса с предложениями экспедиторам и портам более привлекательных условий.

2. Принятие мер к сокращению издержек.

3. Проведение переговоров с конкурентами о согласовании взаимовыгодных условий.

Противодействие угрозе при её реализации (для СОБ – 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11):

1. Реализация более выгодных условий для клиентов и экспедиторов.

2. Снижение издержек.

3. Проведение переговоров с конкурентами о согласовании взаимовыгодных условий.

4. Разработка документа, который бы регламентировал разработку мероприятий по противодействию угрозам.

5. Создание постоянной рабочей группы по противодействию угрозам.

Угроза № 6. Утечка квалифицированного берегового /судового персонала.

Угроза действует для всех стратегических областей бизнеса.

Описание угрозы:

В связи с востребованностью квалифицированного персонала на рынке труда достаточное количество компаний являются более привлекательными как с точки зрения условий труда, так и в финансовом плане.

Индикаторы приближения угрозы:

1. Постепенный отток кадров пока не приводит к остановке флота.
2. Невозможность набора морского персонала на отдельные позиции (электромеханик, 2-й механик, старший механик).
3. Отсутствие выпускников морских вузов.

Индикаторы начала реализации угрозы:

1. Появление в кадровом подразделении заявок на списание с судна до завершения срока действия трудовых договоров.
2. Остановка флота в связи с невозможностью подобрать требующийся судовой персонал

Противодействие при приближении угрозы:

1. Постоянный мониторинг рынка труда.
2. Перманентная работа с вузами по привлечению кадров.
3. Разработка системы мотивации сотрудников (кадровые передвижки и иное стимулирование).
4. Заключение индивидуальных контрактов с востребованным персоналом.
5. Обязательная индексация зарплаты.

Угроза № 7. Ограничение финансирования банками.

Угроза действует для всех стратегических областей бизнеса.

Описание угрозы:

Банки отказывают в предоставлении кредитов либо ограничивают объём кредитных средств для полноценного развития СОБ, а также для осуществления необходимых инвестиционных вложений.

Индикаторы приближения угрозы:

1. Значительный дефицит собственных и заемных денежных средств.
2. Вынужденный отказ от запланированных инвестиционных проектов и/или от некоторых стратегических областей бизнеса.

Индикаторы начала реализации угрозы:

1. Банки отказываются предоставлять компании денежные средства в рамках ранее одобренных кредитных линий.
2. Банки требуют досрочно погасить задолженность в связи с нарушениями компанией определенных кредитным договором ковенант.

Противодействие при приближении угрозы:

1. Регулярное проведение двусторонних встреч с руководителями банков, выстраивание более тесного сотрудничества с банками.

2. Тщательный контроль за соблюдением ковенант, установленных кредитными договорами.

3. Усиленный контроль над затратными статьями бюджета компании.

При разработке пессимистических сценариев командой менеджеров были приняты следующие ограничения:

- влияние негативных факторов не учитывается. Принимаются во внимание только угрозы;

- реализуются все упомянутые угрозы со своими вероятностями;

- негативные сценарии разрабатываются отдельно для каждой стратегической цели.

Экспертным путём установлена вероятность ухода компании с одного направления – 0,3.

Пессимистический сценарий для стратегической цели №3 «Добиться получения чистой прибыли не менее 400 млн. рублей в год».

Потери чистой прибыли при реализации угрозы №2 «Недостаточная загрузка хотя бы одного судна при стабильной убыточности на данном направлении» составят (ориентируясь на выручку в каждой СОБ из таблицы 1):

СОБ – 4 366 млн. руб.

СОБ – 5 900 млн. руб.

СОБ – 6 325 млн. руб.

СОБ – 7 150 млн. руб.

СОБ – 8 110 млн. руб.

СОБ – 10 60 млн. руб.

СОБ – 11 230 млн. руб.

Отсюда следует, что общие потери при реализации угрозы на всех 7 СОБ составят 2061 млн. рублей. Вероятность того, что придётся уйти со всех семи направлений, равна $P = 0,3^7 = 0,000219$, то есть 0.02%.

При реализации угрозы № 2 не более чем на двух направлениях потери чистой прибыли составят от $110+60= 170$ млн. руб. (если компания уходит с направлений СОБ -8 и СОБ-10) до $900+366=1266$ млн. руб. (если компания уходит с СОБ-4 и СОБ-5). Вероятность такого сценария может быть подсчитана по формуле Бернулли [9]:

$$P = C_n^m \cdot P^m \cdot (1-P)^{n-m}, \text{ где } C_n^m = \frac{n!}{m!(n-m)!}$$

Для её использования должно проводиться n испытаний, в каждом из которых событие A может появиться с вероятностью $P(A)$. В данном случае $n=7$, т.е. число СОБ, с направлений которых компания может уйти, A – уход компании с направления, $P(A)=0,3$.

Вероятность того, что компания не уйдёт ни с одного направления, равна

$$P(0) = C_7^1 \cdot (0,3)^0 \cdot (0,7)^7 = 0,08.$$

Вероятность того, что компания уйдёт только с одного направления, равна

$$P(1) = C_7^1 \cdot (0,3)^1 \cdot (0,7)^6 = 0,04.$$

Вероятность того, что компания уйдёт с двух направлений, равна

$$P(2) = C_7^2 \cdot (0,3)^2 \cdot (0,7)^5 = 0,23.$$

Вероятность того, что компания уйдёт не более чем с двух направлений составит

$$P(0+1+2) = P(0) + P(1) + P(2) = 0,08 + 0,04 + 0,023 = 0,14, \text{ т.е. } 14\%.$$

Аналогично рассуждая, получим следующие результаты.

Вероятность того, что компания уйдёт с трёх направлений, равна

$$P(3) = C_7^3 \cdot (0,3)^3 \cdot (0,7)^4 = 0,23.$$

Вероятность того, что компания уйдёт с четырёх направлений, равна

$$P(4) = C_7^4 \cdot (0,3)^4 \cdot (0,7)^3 = 0,09.$$

Вероятность того, что компания уйдёт с пяти направлений, равна

$$P(5) = C_7^5 \cdot (0,3)^5 \cdot (0,7)^2 = 0,11.$$

Вероятность того, что компания уйдёт с шести направлений, равна

$$P(6) = C_7^6 \cdot (0,3)^6 \cdot (0,7) = 0,0035.$$

Следовательно, наиболее вероятным представляется уход компании с двух или трёх направлений. Поэтому потери чистой прибыли при уходе с трёх направлений составят от 320 млн. руб. (если в эти направления вошли СОБ-7, 8, 10) и до 1691 млн. руб. (если в эти направления вошли СОБ-4, 5, 6).

Пессимистический сценарий для стратегической цели №3 при условии реализации угроз №6 и №7.

Угрозы №6 и №7 «Утечка берегового/судового квалифицированного персонала» и «Ограничение финансирования банками» действуют на все СОБ, однако влияние этих угроз не всеобъемлюще. Команда менеджеров на пленарном заседании экспертным путём решила считать, что воздействие каждой из этих угроз в первый год их реализации равносильно уходу компании с трёх направлений, причём эти направления устанавливаются не случайным образом, а целенаправленно (по минимуму потерь в прибыли). Такими направ-

лениями являются СОБ-9, СОБ-3 и СОБ-10. Соответственно общие потери в чистой прибыли в первый год реализации каждой угрозы составят $50+16+60=126$ млн. руб. Команда также пришла к решению, что вероятности реализации угроз №6 и №7 составляют 0,4. Следовательно, вероятность одновременной реализации обеих угроз равна 0,16, а сумма потерь составит 252 млн. руб.

Полученные в результате анализа угроз и разработки пессимистических сценариев результаты дают возможность руководству компании сопоставить их с заданными стратегическими целями и принять соответствующее решение.

Литература

1. Ансофф, И. Новая корпоративная стратегия /Пер. с англ. СПб.: Питер, 1999. – 416 с.
2. Ансофф, И. Стратегическое управление /Пер. с англ. М.: Экономика, 1989. – 519 с.
3. Виханский, О.С. Стратегическое управление. М: Изд-во «Гардарика», 2009 – 164 с.
4. Виханский, О.С., Наумов А.И. Менеджмент: человек, стратегия, организация, процесс: Учебник. М.: Изд-во МГУ, 1995 – 416 с.
5. Гапоненко, А.А., Панкрухин А.П. Стратегическое управление: Учебник. М.: Омега-Л, 2004. – 472 с.
6. Зайцев, Л.Г., Соколова М.И. Стратегический менеджмент. М.: Юристъ, 2002. – 417 с.
7. Платов, В.Я., Золотарёва С.Е., Платова О.В. Технология стратегического планирования и управления, под редакцией Платова В.Я. М: Дело, 2013, -372 с.
8. Платов, В.Я. Современные управленческие технологии. М.: Дело, 2006 – 384 с.
9. Яглом А.М., Яглом И.М. Вероятность и информация (3-е изд.). М.: Наука, 1973 г.

ПОДГОТОВКА КАДРОВОГО РЕЗЕРВА:
ПРОБЛЕМЫ, ПРАКТИКА, ПЕРСПЕКТИВЫ

Комарова В.В., к.э.н., доцент,
Милая А.В., к.э.н., доцент,
Дальневосточный государственный университет
путей сообщения, г. Хабаровск

Аннотация. В статье рассматриваются значение, проблемы, особенности, а также направления подготовки и формирования кадрового резерва на примере альянса ДВЖД ОАО «РЖД» и ДВГУПС.

Ключевые слова. Персонал, кадровый резерв, компетентностный подход, подготовка и переподготовка кадров, повышение квалификации, управление персоналом.

PREPARATION OF THE PERSONNEL POOL:
PROBLEMS, PRACTICE, PERSPECTIVES

Komarova V.V., PhD Econ., associate professor,
Milaia A.V., PhD Econ., associate professor,
Far Eastern State Transport University,
Khabarovsk

Abstract. In article value, problems, features and also the directions of preparation and formation of a personnel pool on the example of alliance DVZhd JSC "Russian Railways" and DVGUPS are considered.

Keywords: Personnel, personnel pool, competence-based approach, preparation and re-training of personnel, professional development, management of personnel.

Современные российские компании всё больше внимания уделяют поиску наиболее эффективных способов подготовки кадрового резерва. Компании заинтересованы и способствуют профессиональному росту своих сотрудников на всех уровнях управления. Жёсткая конкуренция практически в любом виде бизнеса требует от руководителей новой формации способностей в сжатые сроки освоить новый участок работы и обеспечить эффективное решение стоящих перед ними задач и при необходимости занять руководящие должности различного уровня. В настоящее время компании разрабатывают и создают специальные системы подбора, развития и перемещения будущих руководителей и рассматривают формирование кадрового резерва как стратегически важную задачу (рис.1).

Кадровый резерв – это группа руководителей и специалистов, обладающих способностью к управленческой деятельности, отвечающих требованиям, предъявляемым должностью того или иного ранга, подвергшихся отбору и прошедших систематическую целевую квалификационную подготовку.

Наличие кадрового резерва позволяет заранее на плановой основе, по разработанным программам готовить кандидатов на вновь создаваемые и подлежащие замещению вакантные должности, эффективно организовать обучение и стажировку специалистов, включенных в резерв, рационально их использовать на различных направлениях и уровнях в системе управления.

Сильные стороны кадрового резерва можно представить следующими характеристиками:

а) *репутация* – уже одно пребывание в кадровом резерве воспринимается как «визитная карточка» резервиста;

б) *гарантия* – дающая основание полагать, что в резерв были отобраны лучшие претенденты на руководящие должности;

в) *уверенность* – что, во время пребывания человека в кадровом резерве с ним проводилась нужная работа и в качественном отношении, он может рассматриваться как самый лучший кандидат на замещение должности;

г) *профессиональное ожидание* – предположение, что выходец из кадрового резерва обладает необходимым и достаточным объемом знаний, умений и навыков, в силу чего легко будет справляться с должностными обязанностями;

д) *перспективность актива* – подразумевает, что прошедший через кадровый резерв человек долго будет оставаться перспективным работником.

Слабые стороны кадрового резерва могут проявляться в следующем:

а) *негибкость* к запросам реальных сфер деятельности;

б) *необъективность* в вынесении решения о включении малопригодного человека в состав резерва;

в) *формализм* в определении индивидуальных планов подготовки, не дающий реального приращения знаний, умений и навыков;

г) *патернализм* при использовании выходцев из кадрового резерва;

д) *субъективизм* в вынесении решения о рациональности использования резервиста.

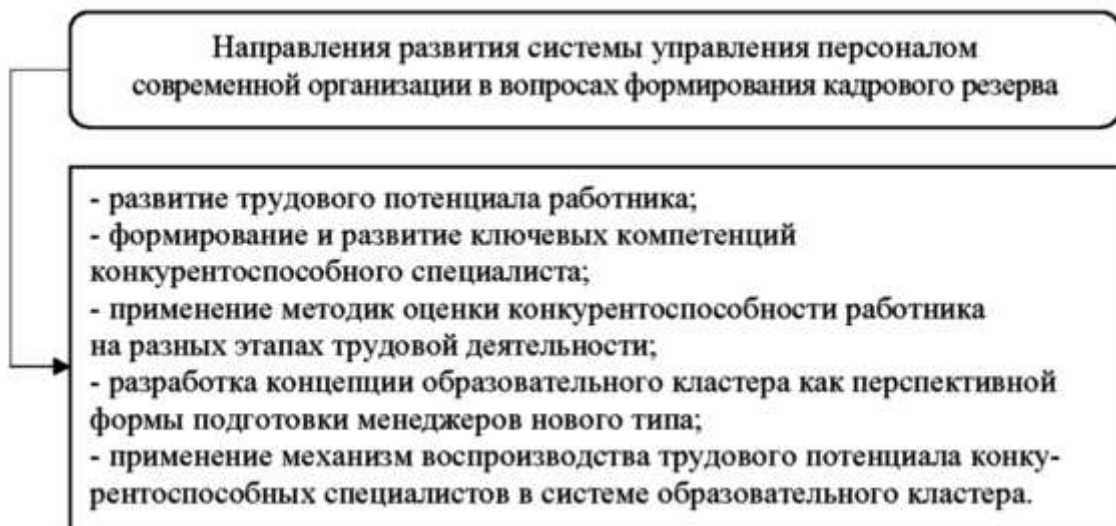


Рис. 1 – Направления развития системы управления персоналом в современной организации

Сегодня, для успешной работы, в первую очередь, необходимы профессиональные компетенции, которые первоначально формируются в ВУЗе, но, как показывает практика, личностные компетенции не менее важны, а иногда играют даже основную роль в достижении карьеры. Под профессиональными компетенциями понимается способность успешно действовать на основе практического опыта, умения и знаний при решении задач профессионального рода деятельности. Под личностными компетенциями понимается набор психологических качеств, обеспечивающих эффективное поведение человека в определенной деловой ситуации (например, «лидерство», «стрессоустойчивость» и т.п.). Исходя из выше сказанного, можно сделать вывод, что в основе повышения уровня конкурентоспособности работника лежит развитие у него не только профессиональных, но и личностных (ключевых) компетенций (рис. 2).

ОАО «РЖД» является крупнейшей развивающейся и интегрирующейся компанией в мировую транспортную систему. Формирование кадровой политики, отвечающей требованиям экономики, остаётся приоритетной задачей HR-блока ОАО «РЖД». Для формирования работоспособной, ориентированной на развитие команды требуется повышение уровня компетенций первой группы менеджеров в области ведения бизнеса, а второй группы – в области знания предметной области их работы, т.е. технологических и нормативных особенностей железнодорожного транспорта. При этом и для первой, и для второй группы менеджеров необходимо повышение уровня знаний в области стратегий компании, ее корпоративной культуры, особенностей работы с трудовым коллективом, проектном и процессном управлении. Это относится и к руководителям дочерних обществ и внутренних бизнес-единиц.

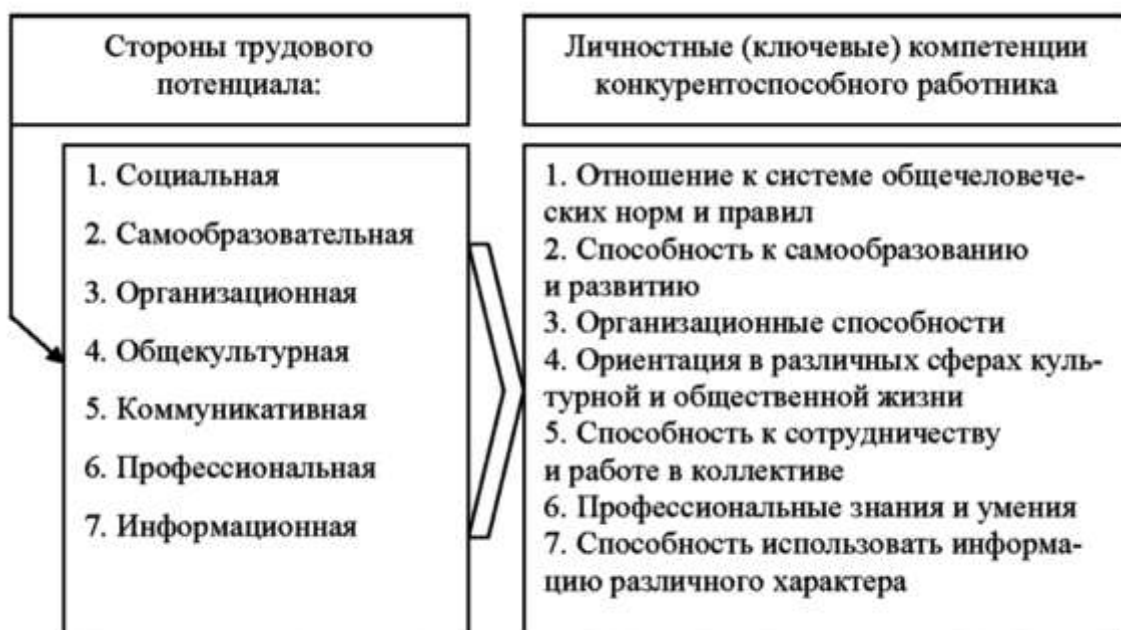


Рис. 2 – Аспекты развития конкурентоспособности работника

Приоритетным направлением кадровой работы ОАО «РЖД» является совершенствование подходов к формированию, подготовке и переподготовке резерва руководящих кадров. Разработанная система Единых корпоративных требований позволила значительно минимизировать субъективность в подходе к назначению кандидатов на должность и повысить действенность кадрового резерва.

В мае 2016 года в Институте дополнительного образования Федерального государственного образовательного учреждения высшего образования Дальневосточного государственного университета путей сообщения (далее ДВГУПС) совместно со Службой управления персоналом Дальневосточной железной дороги был начат пилотный проект по программе подготовки резерва руководящих кадров 2 уровня. Программа направлена на формирование эффективного стиля руководства предприятия, основанного на лидерских качествах руководителя. Программа разработана в соответствии требованиями компетентностного подхода к руководящим кадрам 2 уровня.

За период с мая по декабрь 2016 по программе подготовки резерва руководящих кадров обучение прошли более 60 человек, представителей различных предприятий Дальневосточной железной дороги. Программа включала 2 этапа. Система обучения слушателей значительно отличалась от принятой традиционной системы подготовки слушателей на различных курсах, чтение лекций – сдача зачетов (экзаменов). Программа была основана на современных интерактивных методах и включала проведение мини-лекций, бизнес-

тренингов, решение кейсов, бизнес-игр, группового общения в процессе. Программа включала изучение теоретического материала и практическое применение полученных знаний при помощи теории игр, и активном обсуждении представленного материала по темам программы.

На заключительном 2 этапе были разработаны и представлены проекты команд (резерва руководящих кадров) по разнообразной актуальной тематике развития Компании ОАО «РЖД», включающей вопросы: развития персонала, адаптации молодых руководителей, дальнейшего развития системы обучения (переподготовки) резерва руководящих кадров, привлечения молодых специалистов, и оценки показателей «Ассесмент-центр» и др.

Резерв руководящих кадров после прохождения обучения приобрел следующие знания:

- знание компетентностного подхода в области развития эффективности руководителя,
- знание инструментов эффективного управления персоналом и финансового менеджмента,
- понимание подходов к формированию стратегии ВУЗа и создание ключевых показателей эффективности, позволяющих реализовывать стратегию, понимание клиентоориентированной среды,
- умение выстраивать эффективные коммуникации в процессе внедрения изменений в организации.

Однако, следует отметить, что при наличии положительных моментов и достигнутых результатов обучения кадрового резерва существуют и некоторые проблемы. Так следовало бы увеличить срок обучения и закончить обучение, как принято в ведущих российских компаниях, изучением зарубежного опыта стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, из-за ограниченного времени обучения много вопросов осталось за рамками программы. Это возможно изменить, применив систему переподготовки кадров, включающую получение диплома по программе 270-550 часов.

Литература

1. Технологии управления развитием персонала. Учебник. Под ред. Карпова А.В., Ключевой Н.В., ООО «Проспект», 2015 – 397с.
2. Программа подготовки резерва руководящих кадров ОАО «РЖД», ДВГУПС. – 2016.

ОРГАНИЗАЦИЯ НАЧАЛЬНОГО ЭТАПА ПРАКТИКИ СТУДЕНТОВ
НА МАТЕРИАЛЬНОЙ БАЗЕ МГУ ИМ. АДМ. Г.И. НЕВЕЛЬСКОГО
КАК ВАЖНОЕ УСЛОВИЕ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ
ИХ ДАЛЬНЕЙШЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ

Пестерев С.В., доцент,
Прудникова В.П., доцент,
Морской государственный университет
им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток

Аннотация. В статье рассмотрены условия организации практики студентов МГУ им. адм. Г.И. Невельского. Обосновывается возможность создания нового коммерческого подразделения на базе сотрудничества с морскими транспортными компаниями для проведения учебно-производственных практик студентов 3-х факультетов.

Ключевые слова: практика студентов, деловое сотрудничество, сухой порт, контейнер, морские перевозки, рейтинг ВУЗА, качество подготовки студентов.

ORGANIZATION OF THE INITIAL STAGE OF PRACTICE
OF STUDENTS ON THE MATERIAL BASE OF THE MSU NAMED AFTER
ADM. G.I. NEVELSKY AS THE IMPORTANT CONDITION
OF INCREASING THE LEVEL OF THEIR FURTHER
PROFESSIONAL TRAINING

Pesterev S.V., associate professor,
Prudnikova V.P., associate professor,
Maritime State University named after G.I. Nevelskoy, Vladivostok

Abstract. The article considers the conditions for organizing the practice of students of the MSU named after adm. G.I. Nevelskoy. The possibility of creating a new commercial unit based on cooperation with maritime transport companies for conducting training and production practices of students of the three faculties is justified

Keywords: practice of students, business cooperation, dry port, container, marine shipping, the rating of the university, the quality of student training

В настоящее время после развала и распродажи судов и предприятий морской отрасли, одной из важнейших проблем подготовки высококвалифицированных специалистов в морском вузе, является правильно организованная и содержательная практика, включающая в себя получение навыков и определённого опыта работы на реально работающем: 1-е перегрузочном терминале, 2-е судне и 3-е логистической компании.

В связи с этим мы считаем целесообразным и полезным создать учебно-производственную базу на территории мастерских МГУ им. адм. Г.И. Невельского. Это учебная транспортно-экспедиторская компания должна функционировать на коммерческой основе с положительным финансовым результатом, т.е. с годовым балансом доходов и расходов близким к нулю. Возможно, это будет целесообразно сделать в рамках “New Start-up Project” [1] с заключении договоров о сотрудничестве либо коммерческом партнерстве с Роснефтью, Mitsui corporation, Maersk Lines, CMA-CGM, SINOKOR, SASCO/OSA (представительство находится в 100 метрах от МГУ), Marin Tec, etc. С дальнейшей перспективой открытия судоходной линии “Msun Line” Владивосток-Пусан с первоначальной постановкой на неё УПС П. Хлюстин/sub, а затем построенных на судостроительном заводе «Звезда» учебно-производственных судов нового типа [3].

Для реализации этой идеи необходимо заинтересованное и ответственное участие 3-х факультетов (ФУМТЭ - погрузка/выгрузка, стафирование/растафирование контейнеров, работа с клиентурой и документооборотом, МТФ - ремонт и техобслуживание контейнеров и контейнерного оборудования, СВФ – сюрвейерский осмотр, зачистка/покраска, крепление/раскрепление и размещение контейнеров с подключением при необходимости к рефрезеткам).

Цель данного предложения: создать при морском университете «учебную» транспортно-экспедиторскую компанию, в которой студенты ФУМТЭ, МТФ и СВФ МГУ им. адм. Г.И. Невельского, а также других российских и зарубежных транспортных ВУЗов (на платной основе) в течение всего времени обучения смогли проходить практику, получая реальный опыт организации морских, автомобильных, железнодорожных, воздушных контейнерных перевозок и работе сухих портов (терминалов).

Учебная транспортно-экспедиторская компания будет функционировать для выполнения следующих задач:

1. обучения студентов и курсантов навыкам организации автомобильных и ж.-д. перевозок на местную выдачу и по международным транзитным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2» возможно в сотрудничестве с ДВФУ, Хабаровским университетом путей сообщения и Харбинским госуниверситетом. Совместная компания будет отправлять контейнеры с грузом либо порожние, и принимать их в обратном направлении. Во время практики студенты и курсанты будут учиться подавать заявку на автомобильную и ж/д. доставку грузов, оформлять соответствующие документы (“Booking Order”, “Delivery Order”, etc). Ремонтом техобслуживанием, зачистку, покраску

контейнеров, крепление грузов в контейнерах (Flat Rack) под руководством опытного специалиста из отдела организации практики МГУ.



Рис. 1 – Сухой порт в Харбине Китай. Harbin inland-port China

2. обучения студентов навыкам организации морских перевозок договориться с одним из Китайских, Корейских, Японских, Вьетнамских морских Вузов, с которыми университет поддерживает связи. Студенты будут участвовать в отправку коммерческого груза (порожного контейнера), пользуясь услугами какой-либо логистической компании и морской судоходной линии “Maersk Liners/SASCO/FESCO” etc), а университет-партнер будет содействовать в отправке обратных грузов. Попытаться, используя связи университета в Минтрансе, Управление военных сообщений ТОФ, договориться с одной или несколькими судоходными компаниями, организующими линейный сервис на соответствующих направлениях, об организации таких перевозок по специальным тарифам (со скидкой 5-10 %) на такие перевозки.

На территории бывших мастерских «совместной/арендующей» компанией в перспективе можно будет разместить:

- 1) офис учебной транспортно-экспедиторской компании;
- 2) складскую площадку для хранения контейнеров;
- 3) мастерские по ремонту, техобслуживанию, покраске контейнеров;
- 4) небольшой крытый склад для хранения груза;
- 5) автопогрузчик и ричстакер;
- 6) оборудование по ремонту, зачистке и покраске контейнеров;

- 7) паллеты и, возможно другие средства укрупнения грузовых мест;
- 8) лицензионные программы ЭТРАН, Rail-тариф.

Предполагаемая программа учебных практик студентов:

1-й курс

1. Прием и выдача контейнеров (Bill of Lading & Custom procedure)
2. Погрузка учебного груза в контейнер (Staffing);
3. Счет груза при погрузке в контейнер (Tally Sheet);
4. Оформление упаковочного листа и пр. (Issue of Documents).

2-й курс

1. Организация морской и автомобильной перевозок учебного контейнера до грузополучателя, ж.д. станции или порта и обратно (оформление транспортной накладной) т. д.

2. Организация ж.д. перевозки учебного груза (подача заявки, оформление ж.-д. накладной в программе «ЭТРАН» и т. д.).

3-й курс

Букирование морских контейнерных перевозок (возможно с привлечением вьетнамских курсантов и родственных связей), подписание стивидорных и сервисных контрактов, фрахтовых инвойсов и пр.

Другая задача создания учебно-производственной базы на территории мастерских МГУ им. адм. Г.И. Невельского – повышение рейтинга вуза и подготовка студентов к работе в иностранных и совместных судоходных компаниях, включая NVOCC (no vessel operator cargo carrier), а также в их представительствах за границей. Поэтому максимально возможный объем теоретической и практической подготовки рекомендуется выполнить на английском языке или полностью на английском языке (для иностранных студентов).

Литература

1. Кавасаки. Г. Правила Кавасаки. Жесткое руководство для тех, кто хочет оставить конкурентов позади (Reality Check: The Irreverent Guide to Outsmarting, Outmanaging, and Outmarketing Your Competition). / перевод на русский Миронов П.- Из-во Манн, Иванов и Фербер, 2013. - 528 с.

2. Pesterev S.V. «MSUN LINE» LAUNCHING AS AN INVESTMENT TOOL FOR APEC SUMMIT [Текст]// Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. – 2012. – No. 1. – Vol. 2. – pp. 93-100.

РЕАЛИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ
В АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМАХ УПРАВЛЕНИЯ
В ПОРТАХ И СКЛАДСКИХ КОМПЛЕКСАХ РОССИИ

Поршкевич Н. Ю., доцент,
Дружинин А. Н., студент,
Морской государственный университет
им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток

***Аннотация.** Автоматизированные системы управления внедрены и успешно используются в работе портов и крупных складских комплексов России. В настоящей статье рассмотрена эксплуатация трех автоматизированных систем управления (ERP-систем) SOLVO, АХАПТА и Е-СКЛАД. Это зарубежное и российское программное обеспечение. Какое же из вышеперечисленных информационных систем наиболее функционально реализовано в логистической составляющей работы порта и компаний? Авторы представляют свое видение на данный вопрос.*

***Ключевые слова:** автоматизированные информационные системы, ERP-II-система, логистические системы, порт, складские комплексы.*

REALIZATION OF LOGISTIC COMPONENTS
IN AUTOMATED CONTROL SYSTEMS
IN RUSSIAN PORTS AND WAREHOUSE COMPLEXES

Porshkevich N. Y., associate professor,
Druzhinin A. N., student,
Maritime State University named admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

***Abstract.** Automated control systems are introduced and are successfully used in work of ports and large warehouse complexes of Russia. In the present article it is considered operation of three automated control systems (ERP systems) of SOLVO, AXAPTA and E-SKLAD. This foreign and Russian software. What of above-mentioned information systems is most functionally realized in a logistic component of work of port and the companies? Authors represent the vision on the matter.*

***Keywords:** the automated information systems, ERP-II-system, logistics systems, port, warehouse complexes.*

Информационные потоки, которые циркулируют внутри и между элементами логистической системы, между логистической системой и внешней средой, образуют логистическую информационную систему.

На уровне отдельного предприятия информационные системы, в свою очередь, делятся на три группы:

- 1) плановые;
- 2) диспозитивные (или диспетчерские);
- 3) исполнительные (или оперативные).

В плановых информационных системах наиболее высокий уровень стандартизации при решении задач, что позволяет с наименьшими трудностями адаптировать здесь стандартное программное обеспечение. Диспозитивные информационные системы создаются на уровне управления складом или контейнерным терминалом и служат для обеспечения согласованной работы логистических систем. Здесь могут решаться задачи детального управления местами складирования, руководства перегрузочным оборудованием и оптимального маршрута комплектовщика при отборе товара, управления транспортом по перевозке грузов, оприходования товара на складе, списания товара, учета заказов, учета отправляемых грузов и другие задачи.

Исполнительные информационные системы создаются на уровне административного и оперативного управления. Решение задач осуществляется в режиме реального времени, который позволяет получать необходимую информацию о перемещении грузов и своевременно выработать соответствующие административные и руководящие решения. Этими системами могут решаться различные задачи, связанные с контролем материальных потоков, оперативным управлением обслуживанием производства, управлением перемещениями и т.д.

В настоящее время на российском рынке программных продуктов представлены следующие информационные системы, которые в той или иной степени автоматизируют функциональные подсистемы современной транспортной компании, в том числе и задачи логистики:

Перечень существующих автоматизированных информационных систем представлен ниже:

1. SOLVO – автоматизация складских комплексов, автоматизация портов и контейнерных терминалов, управление цепочками поставок.
2. МОЙ СКЛАД – программное обеспечение для решения задач складской логистики
3. АХАРТА RETAIL – система, предназначенная для автоматизации управления на предприятиях крупного и среднего бизнеса
4. IBM – комплекс программных решений для управления цепочками поставок.
5. ROAD TRANSPORTATION SUITE – пакет программных продуктов, направленных на оптимизацию транспортной логистики в сфере торговли.

6. ISOLUTIONS-ЛОГИСТИКА – система для расширенного управления складом на базе Microsoft.

Рассмотрим применение трех первых из перечисленных информационных систем в портах и складских комплексах России.

SOLVO – мощный программный комплекс, разработанный отечественными программистами из Санкт-Петербурга. Solvo внедрена в нижеперечисленных портах Санкт-Петербурга.

ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга» – оператор двух терминалов в порту Усть-Луга: Многопрофильного перегрузочного комплекса ЮГ-2 (МПК ЮГ-2) и Автомобильно-Железнодорожного Паромного Комплекса (АЖПК).

Многопрофильный Перегрузочный Комплекс МПК ЮГ-2 предназначен для перевалки широкой номенклатуры грузов: новых импортных автомобилей, крупногабаритной накатной техники, контейнеров, проектных и генеральных грузов. Характеристики порта представлены в табл. 1.

Таблица 1 – Характеристики порта
ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга»

№	Характеристики порта	Числовое значение характеристики
1	Длина причальной стенки	903 м.
2	Площадь крытого склада	4000 кв.м.
3	Зона хранения контейнеров	6,5 ГА

Внедрённые решения:

- Управление генеральными грузами, Ro-Ro и МПК.

ММПК «Бронка», г. Санкт-Петербург.[2], (дата вхождения: 30.10.17). ММПК «Бронка» – это новый глубоководный много-функциональный морской перегрузочный комплекс на территории нового грузового района Большого порта. Проект реализуется при поддержке Администрации Санкт-Петербурга и предусматривает создание на южном побережье Финского залива в районе южной оконечности Комплекса защитных сооружений от наводнений, нового контейнерного терминала пропускной мощностью 1,9 млн. TEU, терминала по перевалке паромопригодных (накатных) грузов мощностью 260 тыс. единиц и логистического центра. Характеристики порта представлены в табл. 2.

Таблица 2 – Характеристики порта ММПК «Бронка»

№	Характеристики порта	Числовое значение характеристики
1	Длина причальной стенки	1220 м.
2	Площадь крытого склада	41 ГА,
3	Емкость площадки для порожних контейнеров	6076 TEU
4	Емкость площадки для груженых контейнеров	8196 TEU,
5	Причалы	5 П.
6	Производительная мощность	500000 TEU

Внедрённые системы:

- SOLVO.WEB для клиентов склада
- SOLVO.TOS Контейнерный терминал
- SOLVO.Gate КПП и Автонакопитель

ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» – это современный комплекс по перевалке контейнеров на территории Большого порта Санкт-Петербурга. Терминал располагается в Угольной гавани Финского залива. Является совместным предприятием UCL Holding B.V. и TIL S.A. [3]. Характеристики порта представлены в табл. 3.

Таблица 3 – Характеристики порта
ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»

№	Характеристики порта	Числовое значение характеристики
1	Длина причальной стенки	1161 м.
2	Площадь терминала	40,1 ГА
3	Емкость рефрижираторной зоны	1148 розеток
4	Емкость контейнерной площадки	18400 TEU
5	Контейнерооборот	750000 TEU

Внедрённые системы:

- SOLVO.WEB для клиентов склада.
- SOLVO.TOS Контейнерный терминал.
- SOLVO.KPI для порта.
- SOLVO.Gate КПП и Автонакопитель.
- Внедрённые решения.
- Управление морским контейнерным терминалом.
- Контроль местоположения объектов.
- Автоматический рефрижираторный мониторинг.
- Логистика – Терминал.

ЗАО «Логистика-Терминал» (ЛТ) – тыловой контейнерный терминал, обеспечивающий полный спектр услуг по обработке контейнерных грузов. Первый «сухой порт» на территории Российской Федерации. Расположен в 17-ти км от «Первого контейнерного терминала» (ПКТ) в промышленной зоне Шушары. Связан с ПКТ единой IT-системой. Обеспечивает обработку грузов клиентов ПКТ и других морских терминалов и экспедиторских компаний [4].

Деятельность ЛТ направлена на существенное расширение спектра услуг, предлагаемых морскими терминалами, включая хранение больших партий товаров и формирование контейнерных поездов. Логистика-Терминал располагает хорошо развитой железнодорожной инфраструктурой и прямым доступом к дорожной и железнодорожной сетям общего пользования, в том числе к трассе М-10 «Москва-Санкт-Петербург». Характеристики порта представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Характеристики порта ЗАО «Логистика-Терминал»

№	Характеристики порта	Числовое значение характеристики
1	Общая площадь	90 ГА
2	Емкость контейнерной площадки	10000 TEU,
3	Емкость контейнерного депо	4500 TEU
4	Емкость рефрижераторной зоны–	50 розеток
5	Пропускная способность	200000 TEU
6	Краны	4 шт.

МОЙ СКЛАД программное обеспечения для решения задач складской логистики, это первый в России интернет-сервис управления торговлей и складом [5].

В 2015 г. было зарегистрировано 500000 пользователей. Это владельцы магазинов-складов. Провайдер осуществляет техническую поддержку пользователей, самостоятельно устанавливает обновления. МОЙ СКЛАД синхронизировался со всеми популярными коммерческими движками интернет-магазинов. Е-Склад ввел бесплатный тариф для начинающих предпринимателей. Создано мобильное приложение для руководителей магазинов и складов на платформах iOS и Android. разработан функционал для поддержки ЕГАИС (электронная подпись). МОЙ СКЛАД выпустил мобильную кассу для устройств на iOS. «Складской учет», «Интеграция с оборудованием», «Печать документов», «Адресное хранение», операции сборки и разборки. Доступ к системе управления из любого места, где есть интернет.

Внедренные решения:

- Автоматизация магазина розничной торговли.
- Автоматизация склада.
- Программа управление торговлей.
- Складской учет и торговля.
- Адресное хранение на складе.
- Учет материалов.
- CMS для интернет-магазинов.

Автоматизация упрощает все складские операции: приемку и отгрузку товара, перемещение, инвентаризацию, списание, оприходование товара, расчет себестоимости, остатки и обороты, планирование состояния склада, автоматические заказы поставщикам, партии, серийные номера, ГТД, характеристики, упаковки и штрих-коды, этикетки и ценники, поддержка сканеров, печать и генерация штрих-кодов EAN-8, EAN-13, Code128 и др. Имеет бланки унифицированных документов.

Цена: от 1000 руб./мес. до 6900 руб. /мес.

АХАРТА RETAIL – зарубежная ERP-система (Enterprise resource planning), предназначенная для автоматизации управления на предприятиях крупного и среднего бизнеса. Внедрена в порту Владивосток («ВМТП») в начале 2000-х гг. Высокий уровень финансовой прозрачности характерен для этого программного комплекса, возможно сопряжение с другими программными продуктами [6]. Характеристики «ВМТП» представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Характеристики порта «ВМТП»

№	Характеристики порта	Числовое значение характеристики
1	Длина причальной стенки	4 км
2	Общая площадь	90 Га
3	Площадь открытых складов	368000м ²
4	Площадь крытых складов	65900м ²
5	Грузооборот	5637000т
6	Кол-во причалов	15

Внедрённые решения:

- Учет материально-производственных запасов.
- Учет основных средств и нематериальных активов.
- Учет дебиторской и кредиторской задолженностей, учет исполнения бюджета денежных средств, учет платежей.

- Отражение операций в налоговых регистрах, формирование информации для последующего формирования налоговой отчетности.
 - Учет договоров, отражение ключевых атрибутов договоров.
 - Разграничение доступа к договорам по отдельным сотрудникам
- Цена АХАРТА RETAIL от 500000\$.

Исходя из ценовой характеристики, для решения задач порта предпочтение можно отдать программному обеспечению SOLVO. Для обеспечения работы магазинов-складов реализация on-line программы МОЙ СКЛАД и выгоднее, и проще в обновлении. Логистика склада (адресация товара) учтена наиболее полно, нежели в других системах. Это отечественный программный продукт. Диапазон функциональных возможностей у SOLVO также более широк, нежели у ERP II АХАРТА RETAIL. Это касается как планового, диспетчерского, так и исполнительного уровней системы. Реализация складской логистики порта представлена полнее, чем в других системах. В таблицах характеристик портов видно величины грузооборота портов, которые предпочли приобрести SOLVO. К тому же этот программный продукт отечественных разработчиков.

Литература

1. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних спец.учебных заведений / А.М. Гаджинский. - М.: 2005. – 420с.
2. www.port-bronka.ru/.
3. www.terminalspsb.ru/
4. www.logistika-terminal.ru
5. <https://www.moysklad.ru>
6. www.vmtp.ru

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ГРУЗОВЫХ РАБОТ
КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ
МОРСКОГО ПОРТА

Терентьева Л.В., к.т.н., доцент,
Морской государственный университет
им. адм. Г. И. Невельского, г. Владивосток,
Хван А.Ю.,
ООО Владивостокский морской порт «Первомайский»,
г. Владивосток

***Аннотация.** На примере одного из морских портов показано влияние технической оснащённости и совершенствования технологии грузовых работ на повышение пропускной способности морского порта.*

***Ключевые слова:** морской порт, технология грузовых работ, перегрузочное оборудование, пропускная способность.*

IMPROVEMENT OF TECHNOLOGY OF LOADING OPERATIONS
AS A FACTOR IN IMPROVING THROUGHPUT SEA PORT

Terenteva L. V., Candidate of technical sciences, associate professor,
Maritime State University named after Admiral G. I. Nevelskoy, Vladivostok,
Khvan A. Y.,
Vladivostok sea port "Pervomaiskiy", Vladivostok

***Abstract.** For example, one of the ports shows the effect of the technical equipment and improving the technology of loading operations to increase throughput of the sea port.*

***Keywords:** sea port, technology, cargo handling, handling equipment, throughput.*

Одной из важнейших внутренних составляющих любой организации является технология, в переводе с греческого языка слово означает «искусство, мастерство». Для морского порта наиболее значимой является технология перегрузочных процессов, которая напрямую зависит от технического оснащения причалов – установленного на них перегрузочного оборудования. Вместе с тем технологические процессы – это не только важнейшая составляющая внутренней среды, но и мощный внешний фактор, связанный с научно-техническим прогрессом (НТП) [3]. Достижения ученых постоянно открывают возможности для совершенствования технологических процессов во многих областях человеческой деятельности. Анализ технологической внешней среды может определить ведущие тенденции в научно-техническом прогрессе, влияющем на технологию производства, на применение вычислительной техники в проектировании

и предоставлении товаров и услуг. Морские порты, учитывая тенденции НТП, уровень развития как отечественного, так и зарубежного машиностроения, должны совершенствовать технологические процессы перегрузочных работ, использовать современное перегрузочное оборудование. Руководство должно также отслеживать изменения не только в технологиях, но и проводить мониторинг других факторов во внешнем окружении, которые могут поставить организацию в безнадежное, проигрышное конкурентное положение. В рыночных условиях именно конкуренция может стать решающим фактором, определяющим необходимость совершенствования работы морских транспортных организаций. Например, увеличение доли контейнерных перевозок и уровня конкуренции на рынке стивидорных услуг приводит к необходимости иметь в порту высокопроизводительное перегрузочное оборудование для обработки дорогостоящих специализированных судов-контейнеровозов.

Тенденции в изменении технического оснащения и технологических решений наглядно демонстрирует Владивостокский морской порт «Первомайский» («ВМПП») [2]. Порт «Первомайский» был образован на базе судоремонтного завода в ходе реорганизации в августе 2005 года в качестве общества с ограниченной ответственностью (ООО).

В переходный период в условиях экономического спада многие организации были вынуждены сокращать объемы производства или объемы услуг. Среди организаций, связанных с морским бизнесом, значительно сократили объемы производства судоремонтные заводы, которые не выдерживали конкуренции с иностранными компаниями, предоставляющими более дешевые услуги по ремонту судов в более короткие сроки. Чтобы выжить, судоремонтный завод «Первомайский» был вынужден диверсифицировать производство и продолжить работу в качестве стивидорной компании. В настоящее время ООО Владивостокский морской порт «Первомайский» – это универсальный перегрузочный комплекс, руководство которого много внимания уделяет совершенствованию технологии и техническому оснащению порта. В конце 2014 – начале 2016 года выполнен объем строительных работ на территории производственного перегрузочного комплекса, позволяющий осуществить диверсификацию производства и перегружать крупнотоннажные контейнеры. В настоящее время портом обрабатывается флот двух линейных морских контейнерных перевозчиков и железнодорожный подвижной состав в рамках организации сервисных поездных отправок Владивосток – Москва.

Для совершенствования технологических процессов в порту регулярно пополняется парк перегрузочного оборудования. К настоящему времени механизация порта включает множество различных типов специализированной техники,

что позволяет проводить погрузочно-разгрузочные работы с большой номенклатурой грузов. В частности, в парк перегрузочного оборудования порта входит порталный кран грузоподъемностью 5 тонн, два крана грузоподъемностью 20 и 32 тонны, мобильный кран «Gottwald» максимальной грузоподъемностью 100 т. Портовый мобильный кран «Gottwald» на дизельном и электрическом приводе с изменением вылета стрелы предназначен для работы крюком, электромагнитом, грейфером и спредером. В августе 2015 года был установлен мобильный кран грузоподъемностью 124 тонны. Кран используют как для погрузки/выгрузки судов, так и для работы на железнодорожном грузовом фронте для обработки вагонов, т.к. в силу технических особенностей, он позволяет обрабатывать две нитки железнодорожных путей без перестановки платформ на ближний путь.

В собственности порта имеются складские перегружатели типа «Reachstacker» грузоподъемностью до 45 тонн, которые предназначены для обработки всех типов контейнеров, включая рефрижераторные. Они способны обрабатывать контейнеры и прицепы, а также производить погрузочно-разгрузочные работы в самых разнообразных условиях. Перегрузку контейнеров осуществляют спредером – навесным грузоподъемным активным механизмом для захвата контейнера посредством поворотных замков, которые фиксируются в угловых фитингах контейнера. Благодаря тому, что конструкция спредера имеет дополнительные крепления для установки скоб и цепей, «Reachstacker» может обрабатывать не только контейнеры, но и широко используется при выгрузке генеральных грузов с железнодорожного подвижного состава.

Кроме того, в порту имеются вилочные погрузчики грузоподъемностью от 2 до 7 тонн. Вилочные фронтальные автопогрузчики общего назначения предназначены для выполнения погрузочно-разгрузочных работ и складских операций с тарно-штучными грузами. Перечисленное перегрузочное оборудование позволяет выполнять перегрузочные операции на морском грузовом фронте – производить обработку морских судов, а также обрабатывать железнодорожный подвижной состав и автомобильный транспорт. Данное техническое оснащение позволяет выполнять технологические процессы перегрузочных работ на высоком уровне, но не обеспечивает соответствие пропускных способностей грузовых фронтов порта: морского грузового фронта (МГФ) и железнодорожного грузового фронта (ЖГФ). Результаты расчетов пропускных способностей грузовых фронтов указывают на необходимость повышения пропускной способности ЖГФ, поскольку она должна быть больше либо равна пропускной способности морского грузового фронта [1].

Как показал практический опыт, лимитирующей составляющей пропускной способности железнодорожного грузового фронта является техника склада.

В связи с этим предложено рассмотреть возможность увеличения мощности железнодорожного грузового фронта за счет приобретения специализированного контейнерного перегружателя на пневмоходу типа RTG грузоподъемностью 45 тонн для использования его на территории железнодорожного грузового фронта. Для эффективного использования козлового крана на пневмоколесном ходу предлагается также дополнительно оснастить порт терминальными тягачами. Это позволит совершенствовать технологию перегрузочного процесса и обеспечить соответствие пропускных способностей МГФ и ЖГФ (табл. 1).

Таблица 1 – Пропускная способность МГФ и ЖГФ

Вариант	Пропускная способность МГФ	Пропускная способность склада (в % от МГФ)	Пропускная способность ЖГФ (в % от МГФ)
Существующий	100%	134%	80 %
Предлагаемый	100%	134%	112 %

Как видно из таблицы, возможности порта ограничены пропускной способностью железнодорожного грузового фронта, которая составляет 80 % от пропускной способности морского грузового фронта. При дополнительном техническом оснащении и использовании козлового крана RTG пропускная способность ЖГФ существенно повышается. Кран RTG способен обрабатывать сразу четыре железнодорожных пути, в отличие от крана «Liebherr», который может обслужить только два железнодорожных пути. Использование козлового крана RTG на 32 % сокращает время обработки одной подачи железнодорожных вагонов. Это позволяет повысить существующую пропускную способность ЖГФ более чем на 30% и может с запасом обеспечить пропускную способность морского грузового фронта.

Дополнительное техническое оснащение порта «Первомайский» позволяет совершенствовать технологию перегрузочного процесса, создает предпосылки для увеличения грузопереработки порта «Первомайский» и, следовательно, для увеличения доходов и повышения эффективности его работы.

Литература

1. Ветренко, Л. Д., Ананьина В. З., Степанец А. В. Организация и технология перегрузочных процессов в морских портах: Учеб. для вузов. – М., Транспорт, 1989. – 270 с.
2. Владивостокский морской порт «Первомайский». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL <http://www.vmprr.ru> Дата обращения 20.10.2017г.
3. Терентьева, Л.В. Основы менеджмента: элементы организаций и процесса управления; связующие процессы: Учеб. пособие. – Владивосток, ДВГМА, 2001. – 128 с.

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ ТРАНСПОРТА И ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

УДК 339.137.2

КОНКУРЕНЦИЯ И КОНКУРЕНТООБРАЗУЮЩИЕ ФАКТОРЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Мироненко О.В., к.э.н., доцент,
Грибань В.С., магистрант,
Дальневосточный государственный университет путей сообщений,
г. Хабаровск

***Аннотация.** В статье рассмотрены типы и методы конкурентного поведения хозяйствующих субъектов. Представлены конкурентообразующие факторы и факторы, ограничивающие производственную деятельность строительных организаций.*

***Ключевые слова:** конкуренция, конкурентоспособность, конкурентообразующие факторы, строительство.*

COMPETITION AND COMPETITIVE FACTORS IN CONSTRUCTION

Mironenko O.V., PhD in economics, associate professor,
Griban V.S., undergraduate,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

***Abstract.** The article conclude the types and methods of competitive behavior of economic entities. The competitive factors and factors that limit the production activity of construction organizations are presented.*

***Keywords:** competition, competitiveness, competitive factors, construction.*

Конкуренция как основа рыночной экономики — это мощный стимул экономического роста. Главное содержание конкуренции — борьба за полное удовлетворение потребностей потребителя. Именно благодаря конкуренции и на ее основе государства с рыночной экономикой характеризуются более интенсивным продвижением вперед, когда результат объективно зависит не только от набора технических, эстетических, эргономических и других свойств, но и от условий их реализации (цена, сроки поставки, сервис, престиж фирмы, риск и т.д.). Конкуренция является ключевым моментом конструкции рыночной экономики [1, с.167].

Основная цель конкурирующих субъектов на рынке строительных услуг — реализовать свою продукцию с целью удовлетворения потребностей общества и получения наибольшей прибыли.

Для достижения своих целей организация внедряет на рынок новые виды продукции и услуг более высокого качества, устанавливает более высокую цену, выпускает хорошо зарекомендовавшую себя продукцию. При этом снижаются цены, а при насыщении рынка они стабилизируются на определенном уровне. В условиях отсутствия спроса на продукцию и услуги цены опускаются ниже себестоимости. Через колебания рыночных цен и объема продукции устанавливается уровень цен, при котором наблюдается равенство спроса и предложения. Однако в условиях рынка конкуренция сбивает равновесие между спросом и предложением и создает новую рыночную равновесную цену и объем продукции.

В зависимости от обстоятельств, хозяйствующий субъект может использовать любую модель конкурентного поведения. В условиях рыночной экономики различают три типа конкурентного поведения: креативный, приспособленческий, обеспечивающий [2, с.50].

Таблица 1 – Типы конкурентного поведения

Наименование типа конкурентного поведения	Характеристика типа конкурентного поведения	Применение
Креативное конкурентное поведение	Создание новых компонентов деятельности фирмы (новая продукция, улучшенный дизайн, новые технологии производства и сбыта)	Рыночные контрагенты стремятся к изменению существующей структуры спроса и предложения
Приспособленческое поведение	Учет инновационных изменений в производстве у конкурентов и мероприятий, с целью предугадать действия конкурентов.	Предприниматель не совсем уверен в своих инновационных возможностях, стремится к копированию в возможно более сжатые сроки достижения конкурентов
Обеспечивающее (гарантирующее) поведение	Основано на стремлении предпринимателя к сохранению на длительную перспективу своего положения на рынке за счет повышения качества товара, улучшения ассортимента, предоставления дополнительных услуг.	Предприниматель не имеет возможности существенно изменить производственную и коммерческую программы и обладает слабым инновационным потенциалом

Тот или иной тип конкурентного поведения применяется предпринимателем в зависимости от методов конкурентного соперничества. В практике

бизнеса обычно используются два метода конкуренции: ценовая и неценовая. Ценовая конкуренция представляет собой соперничество предпринимателей за извлечение дополнительной прибыли на основе уменьшения издержек производства и реализации определенной продукции, снижения цен на эту продукцию без изменения ее ассортимента и качества. Неценовая конкуренция предусматривает: изменение свойств продукции; придание продукции качественно новых свойств; создание новой (не существовавшей раньше) продукции для удовлетворения тех же потребностей; совершенствование услуг, сопутствующих товару (доставка, монтаж, наладка, гарантийный ремонт и т.п.)

Применение того или иного метода конкуренции зависит от конкретных условий, от той конкурентной стратегии, которая разработана фирмой на определенный промежуток времени [1, с. 168-169].

Конкурентная стратегия — это концепция действий фирмы, направленных на достижение поставленной цели. Выбор стратегии или сочетания стратегий осуществляется строительными фирмами в зависимости от ролевой и содержательной функции организации в процессе конкурентного взаимодействия.

Для правильного выбора стратегии конкуренции каждой строительной организации необходимо владеть методикой оценки своей конкурентоспособности, а также учитывать те существенные отличительные характеристики, которые свойственны самому рынку строительных услуг и присущим ему конкурентным отношениям. К ним, прежде всего, относятся: услуги в инжиниринге и строительстве, связанные как с разработкой проектов и собственно сооружением, так и с руководством строительства. Строительные фирмы могут базировать свою конкурентную стратегию как на основе специализации и концентрации, так и диверсифицируя свою деятельность; рынок строительных услуг и тесно связанный с ним рынок недвижимости, структурной занятости населения, законодательной базой; конкуренция отечественных строительных услуг, как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

При разработке стратегии конкуренции строительной фирмы необходимо учитывать конкурентообразующие факторы в условиях рыночных отношений. Все факторы, влияющие на конкурентоспособность продукции и услуг, разделяют на внешние и внутренние.

К внешним факторам, прежде всего, относится маркетинг (предпродажное и послепродажное обслуживание покупателей строительной и ремонтно-строительной продукции), т.е. проведение маркетинговых исследований в части получения заказов на выполнение строительных работ.

К внутренним факторам относятся: технология, техника, организация строительного производства и экономические факторы.

Основные задачи технологии состоят в том, чтобы получить готовый продукт с возможно более высокими качественными характеристиками при наименьших затратах производственных ресурсов, использовать новые средства труда, изменить снабжение строительными материалами и конструкциями и т.д.

Техническая система обеспечивает эффективное использование основного технологического оборудования, машин и механизмов. Внедрение технических новшеств и связанные с ними изменения в технологии обеспечивают конкурентоспособную продукцию.

Организация строительного производства позволяет рационально использовать рабочую силу, оборудование, предметы труда и создавать условия для осуществления прогрессивного строительного производства с наименьшими затратами [2, с.51-52].

Для успешного функционирования на рынке конкуренции, строительным организациям, также необходимо уделять особое внимание факторам, которые ограничивают производственную деятельность строительных организаций. Данные факторы представлены на Рисунке 1 [3].

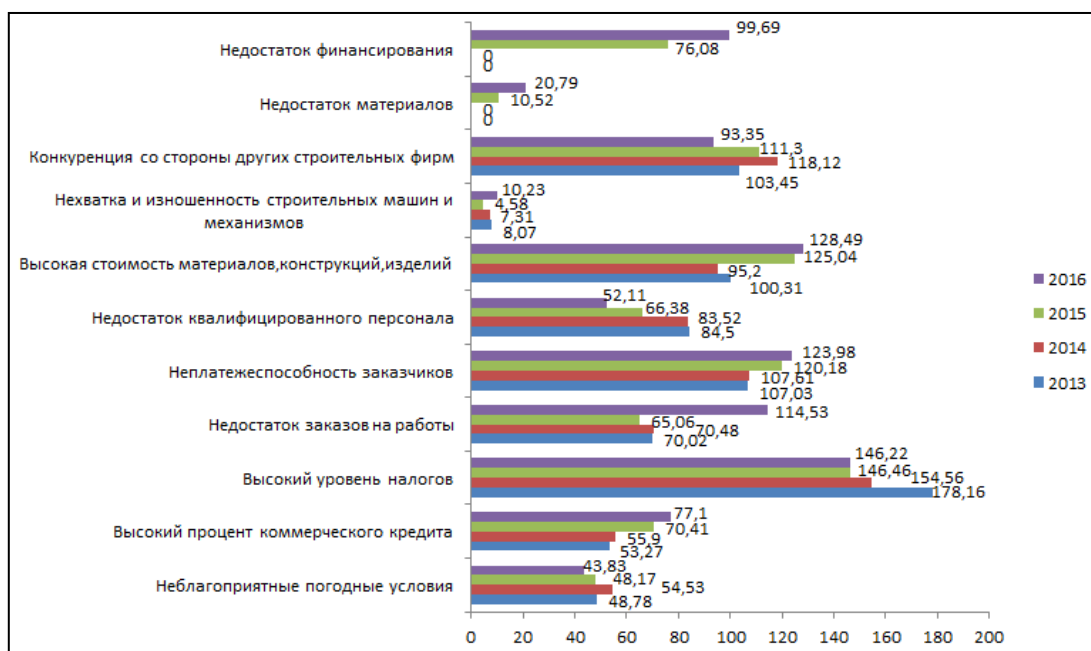


Рис. 1 – Факторы, ограничивающие производственную деятельность строительных организаций с 2013 по 2016 гг.

Таким образом, основными факторами, ограничивающими производственную деятельность строительных организаций, выступают: высокий

уровень налогов, высокая стоимость материалов, конструкций, изделий, неплатежеспособность заказчиков и конкуренция со стороны других строительных фирм. На данные факторы в период с 2013 по 2016 года приходился самый большой процент. Также можно отметить, что в 2016 году по сравнению с предыдущими годами сильно возрос процент недостатка заказов на строительные работы.

Причины спада объемов работ в строительной отрасли вполне очевидны. Подрядчики находятся в большой зависимости от внутреннего спроса на свои услуги. В отличие от промышленности строительство практически не имеет возможности использовать такие рычаги, как внешний спрос и работа на складах с целью реализации продукции в дальнейшем, при возможном улучшении экономической конъюнктуры. Основным механизмом по оптимизации затрат для экономических агентов, помимо сокращения занятости и урезания заработных плат действующему персоналу, является ограничение нового строительства и замораживание начатого. В результате уменьшения доходов и боязни вообще потерять работу в условиях кризиса, домашние хозяйства традиционно переходят на избирательно-сберегательную модель потребительского поведения, практически переводя дорогостоящие товары длительного пользования, включая жилье, в категорию отложенного спроса [4, с. 111].

Также к основным факторам, характеризующих конкурентоспособность строительных фирм, относятся экономические факторы, а именно - объем продажи продукции и услуг, чистая прибыль. На Рисунке 2 продемонстрирована динамика оценок изменения прибыли и обеспеченности собственными финансовыми ресурсами в строительных организациях [5, с.20].



Рис. 2 – Динамика оценок изменения прибыли и обеспеченности собственными финансовыми ресурсами в строительных организациях

В строительной отрасли на протяжении многих лет продолжается отрицательная динамика обеспеченности организаций собственными финансо-

выми ресурсами, однако тенденция к сокращению показателя в 2016 году несколько замедлились. Что касается, прибыли, то данный показатель в последние годы находится на низком уровне, но динамика данного показателя остается положительной.

Таким образом, для успешного развития строительной отрасли необходимо, чтобы в строительную сферу приходили молодые, активные кадры, повышалось качество и производительность труда, увеличивалась доступность приобретения жилья населением, развивалось малоэтажное строительство и социальная инфраструктура.

Также необходимо содействие государства в развитии данной отрасли: предоставление льгот, увеличение государственных заказов, усиление конкуренции в строительном бизнесе, оказание поддержки начинающим предпринимателям, внедрение инноваций. Для того, чтобы строительная организация могла успешно конкурировать, необходимо комплексно исследовать как внешние, так и внутренние конкурентообразующие факторы.

Литература

1. Криворотов, В.В. Конкурентоспособность предприятий и производственных систем: учебное пособие/ В.В. Криворотов, А.В. Калина, С.Е. Ерыпалов.–М.: Юнити-Дана, 2015. - С. 167-169.
2. Горбашко, Е.А. Конкуренция и конкурентообразующие факторы / Е.А. Горбашко.–Санкт-Петербург: Агенство «Пресса», 2016. – С. 50-52.
3. Факторы, ограничивающие производственную деятельность строительных организаций [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистике – URL: <http://cbsd.gks.ru/>
4. Строительство в России. 2016: Стат. сб. / Росстат. - М., 2016. – 111 с.
5. Деловой климат в строительстве 2016.–М. - НИУ ВШЭ, 2017. – 20 с.

РЫНОК ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ КАК ФАКТОР ПРИРОСТА ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Гук С.В., к.э.н., доцент,
Морской государственной университет
им. адм. Г.И. Невельского,
Владивосток

***Аннотация.** В статье рассматриваются показатели, характеризующие качество и доступность жилой недвижимости. Сравнение этих показателей в Приморском крае и в среднем по России характеризуют ситуацию на рынке жилой недвижимости Приморского края как неблагоприятную и снижающую привлекательность Приморского края для постоянного проживания. Автором анализируются причины низкой доступности жилой недвижимости и предлагаются комплексные меры, направленные на улучшение ситуации в этой сфере.*

***Ключевые слова:** доступность жилой недвижимости, рынок жилой недвижимости, индивидуальное жилищное строительство, доленое строительство.*

THE HOUSING MARKET AS A FACTOR OF POPULATION GROWTH IN PRIMORSKY KRAI

Guk S.V., PhD in economics, associate professor,
Maritime State University named admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

***Abstract.** In the article the indicators characterizing the quality and availability of residential property. A comparison of these indicators in Primorsky Krai and in Russia on average characterize the situation on the real estate market in the Primorsky region as dysfunctional and in reducing the attractiveness of the Primorsky territory for permanent residence. The author analyzes the reasons for the low availability of residential property and proposed comprehensive measures to improve the situation in this sphere.*

***Keywords:** the availability of residential property, the residential real estate market, individual housing construction, shared construction.*

В настоящее время весьма актуальной является проблема повышения численности населения Дальнего Востока и, в частности, Приморского края. При анализе проблем закрепления населения на территории Приморского края исследователями делается акцент на инвестиционной привлекательности региона, уровне среднедушевых доходов развитии отраслей инфраструктуры. Но практически не принимается во внимание такая

составляющая уровня жизни населения как качество и доступность для населения жилой недвижимости. Проведенный корреляционно-регрессионный анализ взаимосвязей между показателями личного потребления и показателем ожидаемой продолжительностью жизни (основанный на данных 79 субъектов РФ), показал, что уменьшение доли ветхого и аварийного жилищного фонда в общей площади всего жилищного фонда на 10 % должно привести к росту продолжительности жизни в среднем на 1,3 года [1]. В последние годы этот показатель в Приморском крае достиг среднероссийского показателя – 2,6 % от общей жилой площади. Но по ряду других показателей качества жилищной сферы Приморский край демонстрирует неблагоприятные условия по сравнению с общероссийскими показателями (табл. 1).

Таблица 1 –Характеристика жилищных условий за 2015 г. [2]

Показатели качества жилищных условий	РФ	Приморский край
Общая площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя (на конец года) всего, м ²	22	5,26
Домохозяйства, проживающие в многоквартирных домах (вкл. общежития), построенных до 1970 г. - ремонт с полной или частичной заменой внутридомовых инженерных систем и оборудования не производился	-	9%
Доля жилого фонда, в котором отсутствует горячее водоснабжение (%)	35,8	36
Обеспеченность централизованным водопроводом, доля от общего жилого фонда %	77	77
Ввод в действие квартир (на 1000 человек населения)	7,7	3,8

Отставание в темпах жилищного строительства в Приморском крае отстает от среднероссийского уровня более чем в два раза. Это может привести к ситуации на рынке жилой недвижимости, которая в перспективе будет стимулировать большой рост цен по сравнению со среднероссийским уровнем и, соответственно, большой отток населения.

Эксперты Аналитического центра SRG проанализировали вторичный рынок жилой недвижимости Российской Федерации и составили рейтинг 83 субъектов по доступности жилой недвижимости для населения. В качестве индикатора доступности жилья использовалось соотношение средней

стоимости одного квадратного метра жилой недвижимости к денежным доходам населения, уменьшенным на величину потребительских расходов. Данный коэффициент показывает соотношение цены квадратного метра в зависимости от региона к среднему денежному доходу населения за вычетом потребительских расходов и выражается количеством месяцев, необходимых для приобретения 1 кв. метра [3]. Из 8 округов ДФО занимает 4-ое место среди восьми округов (5,81 месяцев), при этом показатель доступности жилья в Приморье самый низкий в округе – 7,25 месяцев. Данная проблема вызвана как высоким уровнем потребительских расходов домохозяйств, так и ограничениями институционального характера. К ограничениям институционального характера относятся:

1. Бюрократизация в сфере частного строительства. Для получения разрешения на частное строительство необходимо провести ряд процедур, связанных с получением от органов местного самоуправления разрешения, замером земельной площади, разрешение в ДЭК на подключение к сети, а также подключение к водоканалу. Стоимость разрешительных документов достаточно высока и не всегда обоснована.

2. Высокий риск замораживания стройки в долевом строительстве. Значительное снижение ипотечных ставок на строящееся жилье не приводит к достаточному вложению средств со стороны покупателей из-за значительной криминализации рынка первичного строительства. На начало октября 2017 года, по данным инспекции регионального строительного надзора и контроля в области долевого строительства Приморского края, в перечень проблемных объектов входят более 10 многоэтажных жилых домов во Владивостоке, Уссурийске и Артеме.

3. Незрелость инфраструктуры на окраинах города. Даже при возможности приобрести жилье, большое влияние на выбор покупателя оказывает развитость инфраструктуры, недостаток детских садов, школ, поликлиник, некачественная экологическая обстановка, состояние дорожного полотна. Все эти параметры влияют на уровень ареала застройки, а в дальнейшем и на формирование соответствующего спроса.

4. Большие земельные территории Приморского края находятся в ведомстве Министерства Обороны.

Таким образом, в Приморском крае для закрепления населения на территории Приморского края необходимо улучшить предложение на рынке жилой недвижимости и уменьшить спрос за счет стимулирования индивидуаль-

ного жилого строительства путем упрощения и удешевления разрешительных процедур.

Необходимо принять закон о выплате обманутым дольщикам и пайщикам, которые остались без жилья из-за халатности и неэффективной работы администрации края, компенсации исходя из среднерыночной стоимости жилой недвижимости, а также ввести финансовую и уголовную ответственность сотрудникам административных органов по вине которых строительными компаниями были получены незаконные разрешения на строительство.

Литература

1. Исаева, Л.А., Гук С.В. Личное потребление как фактор роста продолжительности жизни // Управление экономическими системами - № 7.– 2016.
2. Комплексное наблюдение условий жизни населения Приморского края в 2014 году (выборочное федеральное статистическое наблюдение по социально-демографическим проблемам). Статистический бюллетень // [Электронный ресурс].– Режим обращения: <http://primstat.gks.ru/>, (дата обращения 20.10.2017).
3. Рейтинг субъектов РФ по доступности приобретения жилой недвижимости (13 сентября 2016) <http://www.9r.ru/analytics/article.php?code=rejting-subektov-rf-po-dostupnosti-priobreteniya-zhiloy-nedvizhimosti> (дата обращения 20.10.2017).
4. Росстат Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации 2017 [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138625359016 (дата обращения 20.10.2017).

ПРОИЗВОДНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЕДИТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Масюкова Л.В., к.э.н., доцент,
Клейман В.В., студент,
Хабаровский государственный университет экономики и права,
г. Хабаровск

***Аннотация:** в статье рассмотрены этапы развития рынка производных финансовых инструментов. Проведен анализ его функционирования. Раскрыты особенности деятельности кредитных организаций на фондовом рынке, проблемы и пути совершенствования деятельности банков на этом рынке*

***Ключевые слова:** производные финансовые инструменты, фондовый рынок, кредитная организация, деривативы, кредитный дериватив, секьюритизация, кредитный дефолтный своп, хеджированию риска*

DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS IN ACTIVITIES OF CREDIT ORGANIZATIONS

Masukova L.V., PhD in economics, associate professor,
Kleyman V. V., student,
Khabarovsk State University of Economics and Law,
Khabarovsk

***Abstract:** in the article stages of development of the market of derivative financial instruments are considered. The analysis of its functioning is carried out. The features of the activity of credit institutions in the stock market, the problems and ways to improve the performance of banks in this market*

***Keywords:** derivative financial instruments, stock market, credit organization, derivatives, credit derivative, securitization, credit default swap, hedging risk*

Аналитики очень часто называют российскую экономику проблемной, из-за преобладания в ней высоких рисков в финансовой сфере. Существуют разные пути решения проблемы минимизации или страхования рисков. Одно из решений – это использования участниками финансовых рынков производных финансовых инструментов, так как они сами определяют в каких «размерах стоимости» им рисковать и принимать решения.

Срочный рынок в России начал своё развитие одновременно с созданием рынка акций. Производные финансовые инструменты начали оборачиваться в России в 1990-х годах, когда на Московской товарной бирже начали

выпускать поставочные фьючерсные контракты на доллар США. В 1994 г. валютные срочные инструменты появились на Московской центральной фондовой бирже (МЦФБ), затем на бирже «Санкт-Петербург», в 1995 г. на ней появились опционные контракты. Российская биржа была создана в июне 1995 г., на которой и началась торговля срочными валютными инструментами. Развитие данного рынка условно можно разделить на четыре этапа:

Первый этап – зарождение российского рынка деривативов (период 1992 – 1997 гг.). Среднедневной оборот производными инструментами в начале 1997 г. составлял: на МЦФБ – 450 млрд руб., на Российской бирже – 95 млрд руб. Но в 1998 г. российский рынок производных финансовых инструментов испытал серьёзные испытания. Фондовые деривативы пользовались огромным спросом: обороты по ним выросли более чем в 30 раз с момента их появления на рынке. Рост интереса к данному сектору рынка был связан с тем, что прежде всего фьючерсы на ценные бумаги отличались своей высокой доходностью и ликвидностью. Из-за финансового кризиса начался отток капитала из России в более стабильные страны.

В первом полугодии 1998 г. на Московской межбанковской валютной бирже были прекращены все операции со срочными инструментами.

Второй этап – становление российского срочного рынка (период 2000 – 2008 гг.). Оборот этого сегмента рынка сравнялся с торговым оборотом рынка базовых активов. С 2001 по 2006 года произошло практически 150-кратное увеличение объёмов торгов. Такое увеличение объёмов торгов отчасти связано, прежде всего, с ростом объёмов торгов на рынке базовых активов.

Третий этап – прогресс российского срочного рынка (период 2009 – 2014 гг.). Оборот вырос более чем в 4 раза. На данный момент на Московской бирже предлагаются более 17 производных активов на акции крупнейших российских компаний.

Основные объёмы торговли базовыми активами и срочными инструментами были сосредоточены на биржах ММВБ и РТС. В 2011 году в результате объединения этих бирж была образована Московская Биржа.

В 2012-2014 гг. положительная динамика наблюдалась в сегменте валютных фьючерсов и опционов. Фьючерсные контракты на индекс РТС занимали наибольшую долю среди фондовых фьючерсов, около 87% оборота фондовых фьючерсов. Среди фьючерсов на отдельные акции российских эмитентов лидирующее положение по объёму торгов занимали контракты на акции ОАО «Сбербанк России» (4% всего оборота фьючерсов), ОАО «Газпром» (3,5%) и ОАО «ЛУКОЙЛ» (1,5%). Сегмент рынка опционов развивался

совместно с рынком фьючерсов, так как оба этих инструментов используются в торговых стратегиях.

Четвертый этап – дальнейшее развитие данного направления с учётом мирового и российского финансового кризиса (период 2014 г. – по настоящее время). Торговля деривативами в России ведётся на двух основных биржах: РТС (FORTS) и ММВБ. На ММВБ торгуются в основном контракты, связанные с валютой и товарными активами. На данной бирже ведётся торговля следующими видами производных финансовых инструментов:

- Расчётные фьючерсные контракты на Индекс ММВБ;
- Поставочные фьючерсы на обыкновенные акции.

На рынке FORTS торгуются следующие виды производных контрактов:

- Фьючерсы на индекс РТС;
- Маржируемые опционы;
- фьючерсные контракты на обыкновенные и привилегированные акции отдельных российских эмитентов.

Российский срочный рынок имеет хороший темп развития. В среднем рынок растёт на 145% в год. Рисунок 1 показывает динамику роста объёма торгов на российском фондовом рынке.

С начала 2017 года по 01.09.2017 объёмы показывают кривую прямую роста, который составил 174 %. Такой резкий скачок может быть связан с политическими и экономическими факторами, такими как: выборы президента США, волатильность рубля и доллара, неоднозначная ситуация с ценами на нефть и так далее.

Российский рынок деривативов не смотря на прошлые неудачи продолжает развиваться и большинство компаний не собирается отказываться их применять в своей деятельности.

Компании, в основном, хеджируют свои риски на срок, длительность которого равна сроку бизнес-циклов. Экономические субъекты должны выбирать такие ПФИ, от сделки с которыми можно отказаться в случае улучшения ситуации на рынке: неттировав их требованиями по сделкам обратной направленности. Соответственно, стоимость и тип дериватива будет отличаться в разные периоды времени – в зависимости от ситуации на рынке. Чем хуже рыночные условия, тем проще деривативные продукты, и напротив, чем меньше волатильность, тем более комплексными и сложными становятся сделки. Для российских компаний актуальными инструментами останутся свопы и форвардные контракты с помощью которых они будут управлять

рисками, а коммерческие банки, в свою очередь, смогут зарабатывать на этих финансовых услугах, предоставляемых бизнесу, не отвлекая большое количество капитала от совершения других операций.

Кредитные организации широко применяют в своей деятельности производные финансовые инструменты, а именно кредитные деривативы, используя их как инструмент в управление инвестиционным и кредитным портфелем. Кредитные деривативы также используются для выхода на иностранные рынки, занимая синтетические позиции.

Кредитный дериватив (КД) предоставляет широкие возможности для создания и страхования рисков на срок, который не доступен на наличном рынке. Именно гибкость в определении сроков принятия на себя кредитных рисков и возможность приобрести инструменты, полностью отвечающие собственным взглядам на будущее кредитного рынка, привлекли большое количество инвесторов на рынок кредитных деривативов, обеспечили кредитным дериватам первое место по количеству заключаемых сделок.

Банковское регулирование в большинстве стран рассматривает заехдживированные активы с помощью кредитного свопа, как активы, предоставленные с гарантиями: если своп, был создан на базисный актив, который находится на балансе у кредитной организации и равен сроку размещения денежных средств в этот актив.

Также используется другой способ увеличения доходности на капитал – секьюритизация. Суть данной операции в том, что происходит трансформация низколиквидных активов в ценные бумаги, которые в свою очередь обеспечены денежными средствами, поступающими от первоначальных активов, в результате чего, происходит перераспределение риска между первичным владельцем актива, гарантом и инвестором. Данный механизм предполагает, что неэффективно держать на балансе банка активы высокого и низкого качества вместе, так как, пока качественные активы находятся на балансе банка, они несут все его риски. Секьюритизация кредитных активов является первым шагом к возникновению кредитных деривативов в России. Участников данного сегмента рынка мало, так как большинство инвесторов считают покупку ипотечных ценных бумаг непривлекательной из-за низкого спреда к кривой доходности ОФЗ, с краткосрочными и среднесрочными облигациями кредитных организаций первого эшелона. Ипотечные ценные бумаги интересны для банка организатора тем, что они выступают инструментом привлечения долгосрочного финансирования под нерыночные активы и могут выступать как инструменты улучшения показателей достаточности капитала для ЦБ.

КД на одного заёмщика возможны только в отношении хорошо известных заёмщиков или заёмщиков с высоким кредитным рейтингом, в то время как кредитные портфели часто состоят из обязательств заёмщиков, средних по величине или с недостаточно благополучным кредитным рейтингом. Решением этой проблемы является соединение преимуществ КД и техники секьюритизации: вместо того чтобы переводить портфель кредитов (активов) на отдельную компанию, коммерческий банк оставляет кредиты на своём балансе и покупает защиту в форме договора обмена кредитного риска на весь портфель в целом [2]. Данная схема удобна ещё тем, что позволяет оставлять активы, которые лежат в основе секьюритизации, оставлять на балансе коммерческого банка, а не переводить их в стороннюю организацию.

Также банки используют в своей деятельности кредитный дефолтный своп. Данный инструмент представляет собой финансовый контракт, который заключается между двумя организациями, по которому одна обязана производить периодические выплаты другой стороне в обмен на плату, обусловленную наступлением кредитного случая по указанному активу данной организации. Покупатель защиты, в свою очередь, в течение срока сделки выплачивает продавцу защиты денежные средства. Размер таких сделок достигает нескольких миллиардов долларов. Продавец защиты производит платёж в пользу покупателя защиты лишь в строго определённых случаях: снижение рейтинга заёмщика, банкротство, реструктуризация долга.

Основной причиной, по которой коммерческие банки используют – это минимизация риска и увеличение доходности капитала.

В свою очередь инвестиционные банки используют кредитные деривативы для управления риском по портфелю долговых обязательств и создания структурных продуктов для инвесторов.

Особый интерес вызывают у инвестиционных банков обязательства малых стран, которые только развиваются, и облигации с высоким уровнем доходности, так как данные активы обладают относительно высоким уровнем риска, и, соответственно, большими колебаниями цен.

Кредитные деривативы более важны коммерческим банком, для диверсификации и управления своим кредитным портфелем, нежели инвестиционным банкам, которые могут продать данные активы, если их цена изменилась.

Данный инструмент выгоден для использования в ситуациях в которых требуется захеджировать свои риски и при этом разные участники рынка оценивают данный риск по-разному.

Покупка кредитной защиты по КД представляет собой уникальную возможность открыть короткую позицию по конкретному кредитному риску или на конкретный срок. Также в зависимости от конкретной ситуации имеет смысл открыть длинную позицию по какому-либо кредитному риску через кредитный своп, а не через покупку самого актива или свопа активами.

Есть ряд факторов, который сдерживает развитие российского срочного рынка. Как показывает статистика, каждый сектор финансового рынка может развиваться только тогда, когда происходит развитие в других сегментах финансового рынка и на финансовом рынке в целом.

Одним из таких факторов являются пробелы в законодательстве о производных инструментах. Основные проблемы это:

Отсутствие единого и непротиворечивого законодательства о срочном рынке РФ;

Отсутствие конкретного определения срочной сделки, отсутствие производных инструментов и, как итог этого всего, отсутствие правовой защищённости участников срочного рынка;

Неоднозначная форма построения инфраструктуры рынка и его принципов.

Данные проблемы можно решить, внося изменения в нормативные акты, регулирующие: ценные бумаги, биржевую деятельность, валютное регулирование и т. д. Главной задачей данного закона должно быть раскрытие полной сущности срочного рынка. В законе должно быть определено понятие срочных сделок, должна быть показана разница между срочными сделками и сделками с базовыми активами. Также необходимо дать детализированную информацию о типах сделок с производными финансовыми инструментами.

Производные финансовые инструменты, определены в Законе «О рынке ценных бумаг». Данный нормативный акт не распространяется на валютные, процентные, и прочие деривативы, заключаемые кредитными организациями, не имеющих лицензию профессионального участника рынка ценных бумаг.

Определение деривативов сформулированы в законе через перечень обязательств, которые должны присутствовать в договоре, иначе он не будет признаваться ПФИ.

В законодательстве должны быть определены права и обязанности регуляторов рынка, должны быть чётко установлены их компетенции в данном сегменте рынка, определён порядок процедур и взаимодействия между ними.

Причиной слабого развития срочного рынка в России является также отсутствие интереса к данному сегменту финансового рынка у субъектов российской экономики. Самыми активными участниками рынка ПФИ являются

спекулянты, но их интерес ограничивается высокой волатильностью рынка базовых активов. Но при усложнении ситуации на смежных секторах финансового рынка (уменьшение доходности операций на фондовом рынке, ужесточение регулирования и т.п.) объем операций спекулянтов на биржевом рынке производных инструментов может возрасти на порядок. Существенным аргументом является то, что срочный рынок предоставляет своим участниками большее плечо в отличие от рынка базовых активов, рассматривая маржинальную торговлю.

Спекулянты создают ликвидность на рынке, но базисом срочного рынка всегда будут операции по хеджированию риска. В России абсолютно не развиты финансовые институты, являющиеся опорой рынка ПФИ в других странах: нет достаточного развития сферы страхования и развития различных фондов, отсутствует культура страхования рисков у отечественных компаний.

Решив данные проблемы, объем сделок на срочном рынке вырастит, и сам рынок, в свою очередь, станет намного привлекательней, как место для деятельности специализированных финансовых институтов.

Для того чтобы срочный рынок в России стал привлекательным, необходимо решить ряд проблем, рассмотренных в данной статье.

Литература

1. Информационный портал «РЦБ». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.old.rcb.ru/Archive/articles.asp?id=1115> (дата обращения 25.09.2017).
2. Официальный сайт АО «Московская биржа». – [Электронный ресурс.] – Режим доступа: <http://moex.com> (дата обращения 05.10.2017).
3. Пискулов Д. Ю. Российский рынок деривативов в 2016 году: результаты исследования НФА // Деньги и кредит. – 2017.– №3.– С. 25-32.
4. Официальный сайт Центрального Банка России. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.cbr.ru/finmarkets/files/development/onrfr_2016-18.pdf (дата обращения 29.09.2017).

ОСОБЕННОСТИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЛЕСОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

Мироненко О.В., к.э.н., доцент,
Гончарук Е.А., магистрант,
ДВГУПС, г. Хабаровск

***Аннотация.** В статье раскрыта тема особенностей осуществления инновационной деятельности в лесопромышленном комплексе. Рассмотрены виды инноваций в лесной промышленности, а также жизненный цикл инновационного продукта. Сделан вывод о том, что для инновационного развития лесной промышленности, необходимо планировать и финансировать научно-исследовательские работы на более длительные сроки.*

***Ключевые слова:** Инновации, инновационная деятельность, инновационный процесс, лесная промышленность, лесной комплекс.*

THE PECULIARITIES OF INNOVATIVE ACTIVITIES IN THE TIMBER SECTOR

Mironenko O.V., PhD in economics, associate professor,
Goncharuk E.A., undergraduate,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

***Abstract.** The article describes the features of innovation activities in the timber industry. Considered the types of innovation in the timber industry as well as the life cycle of an innovative product. It is concluded that the innovative development of the forest industry need to plan and fund research work for longer periods.*

***Keywords:** Innovations, innovative activity, innovative process, forest industry, forest complex.*

Инновационный процесс в лесопромышленном комплексе представляет собой определенный алгоритм, в ходе которого инновация проходит путь от идеи до конкретного продукта, технологии или услуги и распространяется в хозяйственной практике. Наиболее простую модель инновационного процесса в лесопромышленном комплексе можно представить в виде логического разделения единого процесса на отдельные его части. Инновационный процесс в лесной промышленности реализуется по следующим векторам:

- достижение фундаментальных исследований в лесопромышленном комплексе;
- прикладные исследования в лесопромышленном комплексе;
- технологические и опытно-конструкторские разработки;
- экспериментальное производство;

- внесение корректировок под конкретное производство;
- серийное производство;
- реализация (освоение) товарной продукции.

Мировой опыт и практика реализации инноваций в лесопромышленном комплексе показывают следующую направленность инновационного процесса:

1. В лесном хозяйстве инновации направлены на технологии повышения качества, защиты, воспроизводства, сохранности и развития инфраструктуры лесов (применение передовых технологий в сфере повышения качества лесопосадочного материала, аэрокосмическое наблюдение, развитие многоцелевой инфраструктуры и др.).

2. В лесозаготовительном производстве (с учетом разнообразия природно-производственных условий) инновации направлены на разработку машин нового поколения как для хлыстовой, так и для сортиментной технологии лесозаготовок, а также технологий переработки низкосортной древесины для использования ее в энергетических целях (производство биотоплива).

3. В деревообрабатывающем производстве инновации направлены на разработку и внедрение технологий и оборудования качественно нового уровня, позволяющих производить конкурентоспособную на внешнем рынке лесопroduкцию высоких переделов (пиломатериалы, крупномасштабная фанера, древесные плиты, мебель).

4. В целлюлозно-бумажном и лесохимическом производстве инновации направлены на внедрение технологий эффективного использования лиственной древесины, повышение экологичного процесса производства, выпуск продукции с высокими потребительскими свойствами.

В условиях жесткой конкуренции на внутреннем и внешнем рынках инновационное развитие выступает фактором повышения конкурентоспособности лесопромышленного комплекса.

Конкурентоспособность ЛПК определяется наличием технических, экономических и организационных условий для создания производства и сбыта (с издержками не выше интернациональных) продукции высокого качества, удовлетворяющей требованиям конкретных групп потребителей.

Тем самым обуславливается необходимость формирования конкурентных преимуществ перед аналогичными отраслями лесопромышленного комплекса за рубежом [1, с. 15].

Одной из ключевых задач, стоящих перед лесным хозяйством России, является повышение его экономической эффективности. Применяемая сейчас

модель хозяйства сформирована в основном во времена плановой экономики. Методы планирования зачастую не содержат экономического обоснования проводимых мероприятий. В то же время в Швеции и Финляндии довольно долго применяется интенсивная модель ведения лесного хозяйства, демонстрирующая высокую экономическую эффективность. Ее ключевым элементом является проведение системы коммерческих рубок ухода (проходные, прореживание) в выделах. За счет оставления лучших по качеству деревьев и улучшения их условий роста к моменту финальной рубки древостой значительно наращивает свою стоимость. Это происходит благодаря значительному увеличению среднего диаметра и качества стволов, что дает больший выход ценных сортиментов. Кроме того, проведение коммерческих рубок ухода позволяет получить прибыль от вырубаемой древесины значительно раньше возраста финальной рубки. В целом по объекту это приводит к более равномерному поступлению средств, и, в конечном счете, к большей экономической устойчивости деятельности хозяйства [2, с. 6].

В настоящее время лесной комплекс претерпевает целый ряд системных изменений, связанных с реорганизацией и институциональными преобразованиями в структуре управления лесным сектором в целом.

Сегодня в ведении Рослесхоза находится 5 государственных научно-исследовательских организаций, общей численностью сотрудников 590 человек, (37 докторов наук и 127 кандидатов наук), деятельность которых сконцентрирована по таким приоритетным направлениям, как селекция и семеноводство, лесное хозяйство и лесомелиорация, лесозащита. Известно, что создание инноваций возможно только при совершенствовании практики правоприменения и механизмов контроля в лесном хозяйстве; международном сотрудничестве; снижении риска и уменьшении последствий природных и техногенных катастроф; совершенствовании использования лесных ресурсов для производства альтернативных видов энергии; оценке лесных ресурсов и прогнозировании состояния лесов.

Важно отметить, что к бюджетным учреждениям отнесены 4 научно – исследовательских института (ФГУ «СевНИИЛХ», ФГУ «ВНИИЛМ», ФГУ «СПбНИИЛХ», ФГУ «ДальНИИЛХ»), целью которых является выполнение работ (оказание услуг) в целях обеспечения осуществления предусмотренных законодательством РФ полномочий органов государственной власти, и только одно учреждение ФГУП «НИИЛГиС» работает, как коммерческая организация – унитарное предприятие, которое решает государственные задачи на коммерческой основе, что, с одной стороны, выступает фактором –

ингибитором коммерциализации инноваций, а с другой - существенно ограничивает (в первую очередь финансовую составляющую) процесс создания новшеств – выведение новых сортов и клонов лесных пород, разработку технологий лесовыращивания и т.п. [3, с. 45-49].

Уровень инновационной деятельности оценивается как доля наукоемких технологий в общем объеме продукции и количеством патентов. Так, доля наукоемких технологий в общем объеме лесной продукции США составляет 39 %, в Японии – 30 %, в Германии – 16 %, в России – 0,3 %. За последние десять лет количество зарегистрированных патентов снизилось на 50 %.

Наибольшее применение на практике в системе лесного хозяйства находят инновации технологического характера — результат инновационной деятельности в виде новых продуктов и процесс ввода новых технологий, оборудования и материалов.

В такой сфере как лесное хозяйство принято различать два вида технологических инноваций:

1. продуктовые инновации;
2. процессные инновации.

Продуктовые инновации охватывают внедрение технологически новых или усовершенствованных результатов инновационной деятельности.

Процессные инновации включают разработку и внедрение технологически новых или значительно усовершенствованных производственных методов, включая методы передачи продуктов. Инновации такого рода основаны на использовании нового производственного оборудования, новых методов организации производственного процесса или их совокупности, а также на использовании результатов исследований и разработок.

Жизненный цикл инновационного продукта, создаваемого в сфере лесной промышленности, достаточно специфичен и занимает длительный период времени, что предопределяется рядом особенностей:

Во-первых, долговременность возобновления лесных ресурсов; во-вторых, получения полной информации о состоянии лесов требуются значительные финансовые и временные затраты, высокие технологические возможности и кадровый потенциал; в-третьих, не равнозначность типов лесных земель, лесов и т.д. с точки зрения возможности их использования.

Для создания инновационных продуктов в лесном хозяйстве требуется много лет. Выполняются многолетние селекционные исследования, проводятся широкомасштабные эксперименты по испытанию роста и устойчивости кандидатов в сорта, проверяются научные выводы в лесохозяйственных

экспериментах. При этом затраты на создание инноваций могут возрастать многократно.

Все эти особенности необходимо учитывать при инновациях научной продукции. В то же время в рамках инновационных циклов внедрение новых идей подчиняется объективным закономерностям рыночной экономики [3, 45-49].

Таким образом, для инновационного развития лесной промышленности, необходимо планировать и финансировать научно-исследовательские работы на более длительные сроки для создания нормальной работы научно-исследовательских организаций и получения нового продукта, который и станет эффективным средством конкурентной борьбы и будет востребован лесопромышленными предприятиями.

Литература

1. Селименков, Р.Ю. Лесной комплекс: управление инновационным развитием [Текст]/ Р.Ю. Селименков, П.М. Советов. – М.: ИСЭРТ РАН, 2012. – 215 с.
2. Романюк, Б.Д. Анализ эффективности перехода на интенсивную модель лесопользования в России. В кн.: Инновации и технологии в лесном хозяйстве: материалы международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург. – 2011. – 273 с.
3. Высоцкий, А.А. Внедрение в лесохозяйственную практику научных разработок // Материалы международной научно-практической конференции «инновации и технологии в лесном хозяйстве». – 2012. – 50 с.

АНАЛИЗ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ СРЕДЫ И ДИНАМИКИ РАЗВИТИЯ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Неяскина Е.В., к.э.н., доцент,
Морской государственной университет
им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток

Аннотация: В статье дан анализ институциональной среды рыбной отрасли Приморского края, позволяющий вскрыть её сильные и слабые стороны. В ходе анализа было выявлено, что конкурентоспособность отрасли во многом зависит от государственной политики развития рыбного хозяйства в России. Оценка деятельности рыбной отрасли была произведена по показателям, позволяющим оценить её экономический потенциал, учитывая возможности и угрозы.

Ключевые слова: институциональный анализ, предпринимательство, инвестиции, добавленная стоимость, стратегия.

ANALYSIS OF THE INSTITUTIONAL ENVIRONMENT AND THE DYNAMICS OF DEVELOPMENT OF THE FISH SECTOR OF THE PRIMORSK TERRITORY

Neiaskina E.V., PhD in economics, associate professor,
Maritime State University named adm. G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

Abstract: The article gives an analysis of the institutional environment of the fish industry of Primorsky Krai, which allows revealing its strengths and weaknesses. In the course of the analysis, it was revealed that the competitiveness of the industry largely depends on the state policy for the development of fisheries in Russia. The assessment of the fishing industry was carried out on the basis of indicators that allow assessing its economic potential, taking into account the opportunities and threats.

Keywords: institutional analysis, entrepreneurship, investments, value added, strategy.

Актуальность темы исследования обусловлена, прежде всего, возрастающей потребностью в разработке новых подходов, которые должны объяснить изменения, как фундаментальных основ экономики предпринимательства, так и служить научной базой формирования концепции стратегического развития Приморского края в условиях растущей неопределённости окружающей среды и агрессивности рынков. Всё это происходит на фоне отставания теории стратегического управления от практических проблем,

отсутствия единого подхода к пониманию предпринимательства как важнейшего экономического механизма, ориентированного на повышение конкурентоспособности региона. Указанные проблемы приводят к осознанию необходимости изменения управленческой парадигмы развития Приморского края, в основе которой должна быть стратегическая целевая ориентация. Это, в свою очередь, объясняет необходимость анализа институциональной среды, выявления слабых и сильных сторон развития рыбной отрасли края.

Институциональная среда рыбохозяйственного комплекса Приморского края сформировалась под влиянием многочисленных программ, связанных с поиском новых рынков сбыта, торговли и совместного предпринимательства. Под институциональной средой мы понимаем институциональные изменения, связанные со сменой форм собственности, ликвидацией прежних институтов и формированием новых, изменением общественного мнения и государственных приоритетов отрасли.

Приморский край традиционно считался ведущим рыбопромышленным регионом Дальнего Востока и России в целом. Но за последние годы наблюдается устойчивая тенденция постепенной утраты лидирующего положения при общем снижении показателей рыбной отрасли в Приморском крае.

Если в начале 80-х годов данный комплекс лидировал по добыче и переработке водных биоресурсов, то, начиная с 2008 г. он постепенно утрачивает лидирующие позиции по улову рыбы и выпуску рыбной продукции, уступая их рыбным отраслям Камчатского края и Сахалинской области. Анализ структуры прибыли рыбной отрасли Приморского края свидетельствует о доминирующей роли рыболовства в общей сумме прибыли, которое составляет в среднем 90 % [1, с.26]. Как следствие этого рыболовство является прибыльным видом деятельности, а переработка водных биоресурсов (ВБР) — убыточным.

Причинами кризисного состояния компаний РХК Приморского края стали внешние условия: спад производства; нарушение хозяйственных связей, инфляция, разбалансированность структуры рынка, смена участников рынка и т.д. Однако внешние факторы были многократно увеличены слабо организованными внутриотраслевыми институтами и излишней бюрократизацией управления. Все факторы, формирующие институциональную среду необходимо увязать с управленческими способностями, что возможно, при условии анализа сильных и слабых сторон рыбного комплекса.

Анализ темпов динамики общей суммы инвестиций и инвестиций в основной капитал за анализируемый период представлен на рис. 1 [1, с. 6].

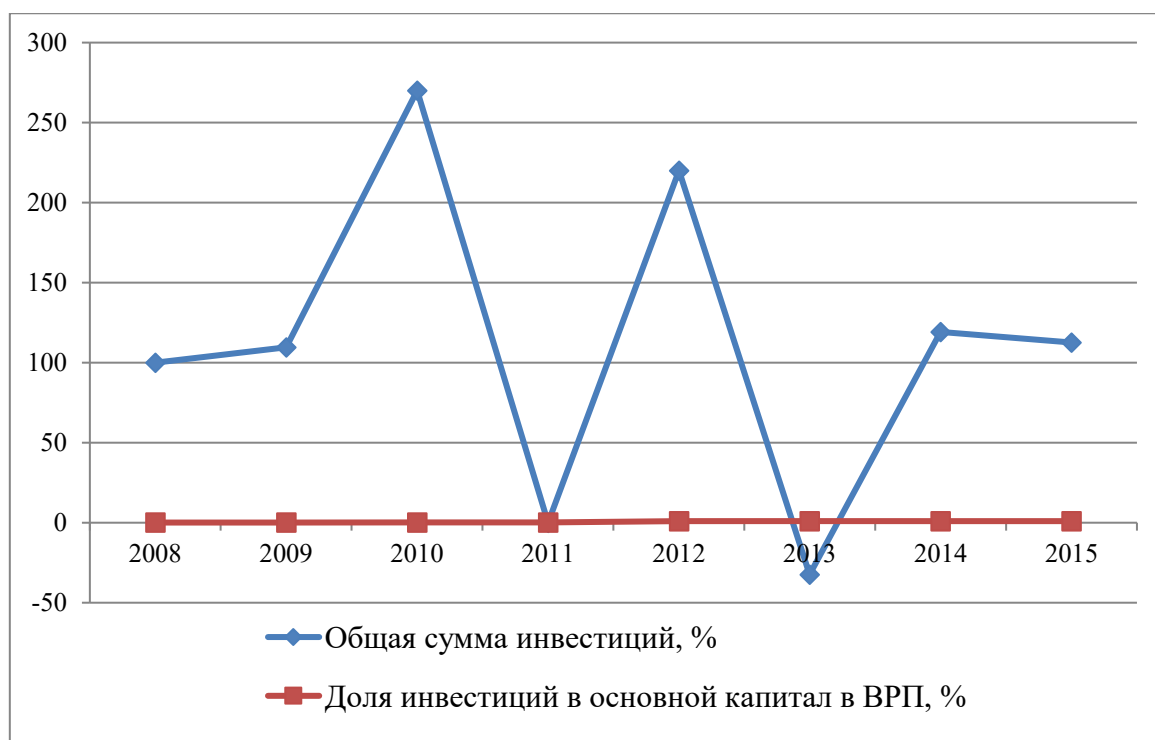


Рис. 1 – Анализ динамики темпов роста (снижения) инвестиций в рыбной отрасли Приморского края за 2008-2015 гг.

Как свидетельствует выявленная тенденция, динамика общей суммы инвестиций в региональный рыбный комплекс имела максимальные темпы роста в 2010 и 2012 гг., когда произошло увеличение инвестиций. Известно, что рост инвестиций является залогом дальнейшего успешного экономического развития. Привлечение инвестиций в рыбной отрасли осуществляется по двум направлениям: первое — обновление флота и его модернизация; второе — строительство предприятий береговой переработки ВБР, работающих на массовых объектах промысла. В этой связи особенно важным является оценка динамики доли инвестиций в основной капитал в валовом региональном продукте. Анализ динамики доли инвестиций в основной капитал в ВРП показывает, что, несмотря на увеличение темпов роста инвестиций в основной капитал в 2010 г. в 2,5 раза, доля инвестиций в ВРП за этот же период составляет всего лишь 0,19%, а в 2015г. — 0,17 %.

Выявленная тенденция свидетельствует о серьёзных проблемах в привлечении и управлении инвестициями, вследствие чего сокращается удельный вес основных фондов (1,7 %), добавленной стоимости в ВРП (5,8 %), увеличивается износ основных средств, который в 1,8 раза выше, чем в целом по Приморскому краю [1,с.16].

В настоящее время снижается количество собственных судов и растёт число арендованных. Отмеченная тенденция характерна не только для Приморского края, но и для всей рыбной промышленности России.

Вследствие низкой конкурентоспособности продукции экспортная ориентация ограничена узкой группой продукции. Основную статью экспорта Приморского края составляет: рыба мороженая (80 %); ракообразные и моллюски (11,3 %); филе рыбное занимает 2,1 %; печень, икра, молоки — 2,7 %; консервы рыбные — 0,1 %.

Отрицательное влияние на конкурентоспособность рыбной продукции Приморского края на мировом рынке оказывают: узость ассортимента, несоблюдение требований мирового рынка в отношении маркировки, упаковки; преобладание в экспорте товаров низкой степени переработки; отсутствие необходимого для потребителя ассортимента; медленное введение в производство новых международных сертификатов качества (ИСО 9000 и других); отсутствие транспортной логистики. Значительную долю экспорта составляет рыбное сырьё и полуфабрикаты.

Свежая и свежемороженая рыба (низкой стадии обработки), филе традиционно экспортируются в страны АТР. Наиболее валютоёмкими рыбными товарами являются икра, печень, ракообразные, моллюски, которые занимают 40% стоимостного объема экспорта РХК Приморского края, но большая их часть поступает на мировой рынок нелегально [2]. Следовательно, региональное рыболовство имеет экспортно-сырьевую направленность и 50% российского рынка рыбной продукции занимает импорт, зачастую произведенный из российского сырья, в то время как рыбоперерабатывающие заводы Приморского края всё более зависят от импортного сырья.

Обобщённую характеристику преимуществ и недостатков региональной рыбной отрасли можно представить в SWOT-матрице, позволяющей оценить интегральную привлекательность рыбохозяйственного комплекса (Таблица 1).

Таблица 1 – SWOT- анализ сильных и слабых сторон
рыбной отрасли Приморского края

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> – темпы роста ВРП, – темпы роста выпуска товарной продукции, – темпы роста коэффициента обновления основных фондов, – темпы роста доли экспорта, – снижение доли убыточных компаний, – темпы роста среднемесячной заработной платы. 	<ul style="list-style-type: none"> – темпы роста инвестиций, – доля инвестиций в основной капитал в ВРП, – темпы роста ДС в ВРП, – доля рыбной отрасли в экономике края, – снижение вылова ВБР, – возрастная структура основных средств, – высокий износ основных средств, – экспорт продукции низкой степени переработки, – нелегальный вывоз ВБР.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> – близость к странам АТР, – развитая инфраструктура Приморского края (наличие ж/дорожного, автомобильного транспорта, дорог, аэропорта), – федеральные и краевые программы развития Дальнего Востока, – снижение таможенных пошлин для развития ДВФО), – развитие аквакультуры (Закон об аквакультуре), – наличие незамерзающих портов, – квалифицированная рабочая сила. 	<ul style="list-style-type: none"> – низкая биопродуктивность прибрежного рыболовства, – рыбная отрасль как экономика сырьевого придатка, – несоответствие рыбопродукции стандартам качества ВТО, – отсутствие ТНК, способных противостоять внешней конкуренции, – низкая доля ДС в ВРП, – браконьерство и уничтожение популяций ценных видов ВБР, – незаконный экспорт ВБР.

Источник: [1,3]

Таким образом, проведенный анализ результатов деятельности рыбохозяйственного комплекса Приморского края, а также интегральная оценка сильных и слабых сторон в SWOT-матрице позволили выявить основные благоприятные и неблагоприятные тенденции развития регионального комплекса. Будущее развитие этих событий усложняется так же тем фактом, что Россия испытывает трудности, связанные с экономическими санкциями. В этом случае рыбная отрасль вынуждена будет перестроиться в направлении строительства новых рыбоперерабатывающих заводов и фабрик, оснащенных передовыми средствами заморозки и переработки морских биоресурсов.

Литература

1. Рыбохозяйственный комплекс Приморского края 2016: Сборник с аналитической запиской. ФСГС по Приморскому краю. – Владивосток, 2017. – 52 с.
2. Экспорт рыбы и морепродуктов за пределами таможенной границы в регионах ДВФО в 2016 году (статистический бюллетень). РОССТАТ Территориальный орган ФСГС по Приморскому краю – Владивосток, 2017. – 19 с.
3. Хлыстова, О.В. Действующее состояние и перспективы развития рыбопромышленного комплекса Приморского края. Монография / О.В. Хлыстова. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2010. – 140 с.

УДК 338.49

АНАЛИЗ ПРОЦЕССОВ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОДДЕРЖКИ МАЛОГО БИЗНЕСА
В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

Хлыстова О.В., к.э.н., доцент,
Киселев А.К., магистрант,
Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток

Аннотация: Небольшой капитал первоначальных вложений, ограничивает возможность применения дополнительных ресурсов. Данный фактор ведет к определенной экономической неустойчивости малых предприятий, что впоследствии может способствовать их банкротству и разорению.

Для того, чтобы помочь малому бизнесу в последнее время активно разрабатываются и внедряются механизмы эффективной финансово-кредитной поддержки малого бизнеса в Приморском крае. От того, насколько эффективна будет данная поддержка, зависит будущее развитие бизнеса в регионе

Ключевые слова: малый бизнес, государство, финансовые ресурсы, рынок.

ANALYSIS OF PROCESSES OF FORMATION AND USE
OF INFRASTRUCTURE OF SUPPORT OF SMALL BUSINESS
IN PRIMORSKOM EDGE

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,
Kiselev A.K., undergraduate,
Far Eastern Federal University,
Vladivostok

Abstract: The small capital of initial investments, limits a possibility of application of additional resources. This factor leads to a certain economic instability of small enterprises that can promote subsequently their bankruptcy and ruin.

To help small business recently mechanisms of effective financial and credit support of small business in Primorsky Krai actively are developed and take root. From that, this support will be how effective, future development of business in the region depends

Keywords: small business, state, financial resources, market.

Малый бизнес вне зависимости от того, в каком регионе он развивается, оказывает существенное влияние экономику. По средствам деятельности предприятий малого и среднего бизнеса, многие регионы РФ могут реализовывать свои экономические задачи, улучшать социально-экономические показатели и помогать соседним регионам.

Являясь источником создания многочисленных товаров и услуг, возникновения разнообразных экономических отношений, бизнес непосредственно участвует в экономическом развитии общества, определяет структуру потребительского спроса и уровень насыщаемости экономики товарной массой. В связи с этим развитие бизнеса и предпринимательства представляется одной из важнейших экономических задач, как для любой страны, так и конкретно для России и ее регионов [1,с.25].

Стратегически важное географическое положение Приморского края обуславливает выполнение им функций транзита экспортируемых и импортируемых товаров между российскими регионами и азиатскими странами.

Несмотря на неравномерную динамику объемов производства по годам, экономика Приморья имеет, в целом, понижающийся тренд объемов создаваемого продукта

Однако, несмотря на снижение объемов валового регионального продукта в Приморском крае, регион является одним из лидеров в РФ по данному показателю.

Снижение общих объемов производства и реализации приморского бизнеса на внутреннем рынке сочетается со спадом внешнеторговой деятельности. Данный факт можно заметить, взглянув на рисунок 1.

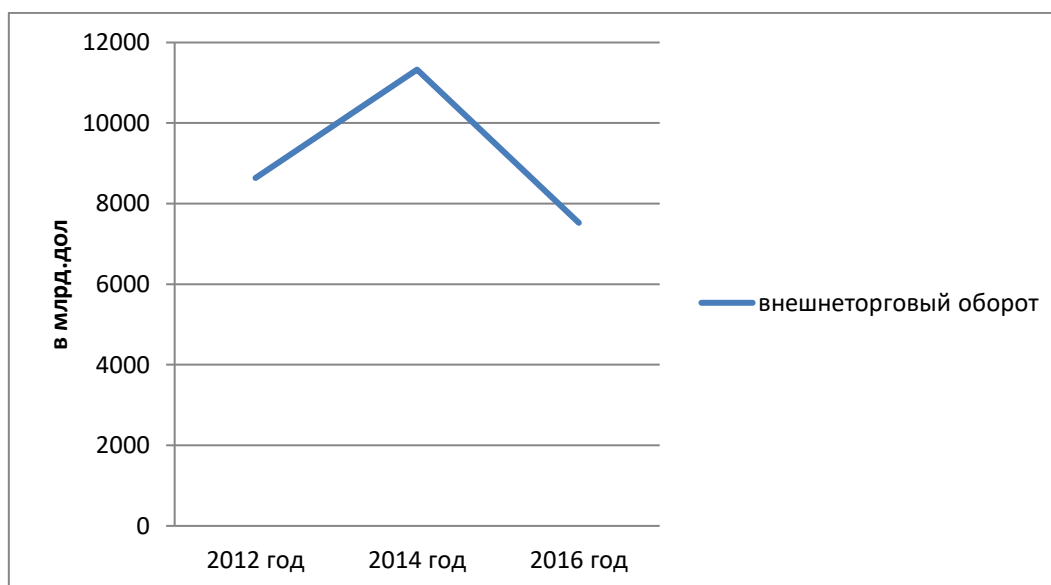


Рис. 1 – Динамика внешнеторгового оборота Приморского края в млрд. дол [1]

Из данных рисунка 1 можно заметить, что в 2015 г. торговый оборот края упал на 45% по сравнению с 2014 г. Значительное падение торговых оборотов в 2016 г. было вполне закономерно на фоне санкций со стороны западных

стран и общего спада внешней торговли России, но, тем не менее, оно сильно ударило по международным позициям региона: экономика края недополучила существенной суммы доходов – порядка 5 млрд долл.

Несмотря на это, Приморский край продолжает оставаться одним из регионов-лидеров в РФ по поставкам минеральных продуктов, продовольственных товаров и древесно-бумажных изделий.

Переходя к исследованию малого бизнеса в Приморском крае можно сказать о том, что данный сектор экономики в регионе достаточно неплохо развит. За последние годы можно наблюдать увеличение численности предприятий малого и среднего бизнеса в общей динамике предпринимательства Приморского края. Данные о динамике численности предприятий малого и среднего бизнеса в Приморском крае отображены на рисунке 2.

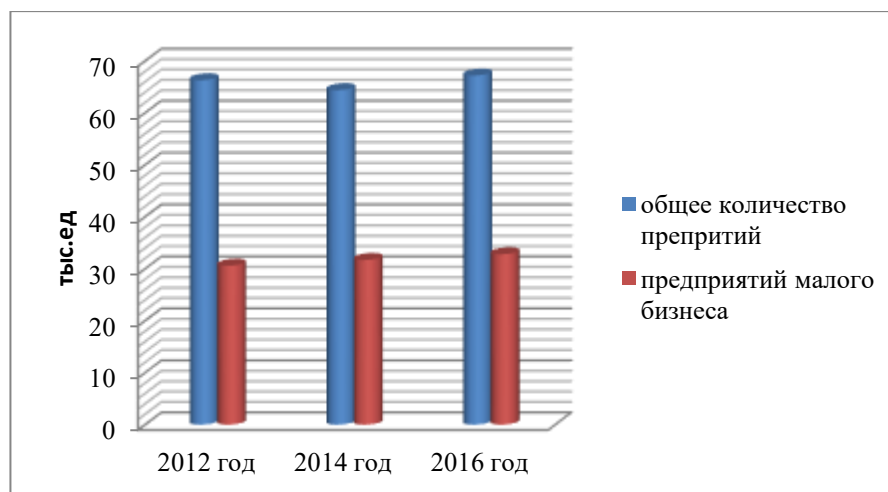


Рис. 2 – Динамика предприятий в Приморском крае в тыс.ед. [3]

Из данных рисунка 2 можно заметить, что за последние годы, численность предприятий малого бизнеса выросла с 30,6 тыс. единиц в 2012 году до 32 тысяч в 2016 году.

В целом, малый бизнес в Приморском крае достаточно хорошо развит, однако на его бурное развитие оказывают негативное влияние некоторые группы факторов. Схематично, проблемы развития малого бизнеса в Приморском крае отображены на рисунке 3.

Данный рисунок свидетельствует о том, что основными проблемами развития малого бизнеса в регионе являются:

1. Высокая ставка кредитования малого бизнеса.
2. Достаточно большие налоги.
3. Нехватка грамотных предпринимателей.
4. Отсутствие финансов для открытия малого бизнеса и т.д. [2, с. 64].



Рис. 3 – Проблемы малого бизнеса в Приморском крае [2]

Для преодоления данных проблем, правительство Приморского края применяет комплексный механизм поддержки малого бизнеса в регионе. Данный комплексный механизм включает в себя следующие основные направления: 1. Финансовый сектор; 2. Модернизация бизнеса; 3. Инновационная поддержка; 4. Поддержка социальной инициативы.

В целях поддержки малого и среднего предпринимательства в Приморском крае реализуется подпрограмма «Развитие малого и среднего предпринимательства в Приморском крае», она предусматривает два направления: институциональные меры поддержки и «прямые» меры поддержки [4, с.65].

1. Институциональные меры поддержки. К данным мерам поддержки относят:

А) Предоставление поручительств Гарантийного фонда Приморского края по обязательствам субъектов малого и среднего предпринимательства, что позволяет повысить доступ субъектов предпринимательства к кредитно-финансовым ресурсам.

Б) В целях развития экспортно-ориентированной деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства в Приморском крае открыта автономная некоммерческая организация «Региональный центр координации поддержки экспортно-ориентированных субъектов малого и среднего предпринимательства Приморского края».

2. «Прямые» меры поддержки, к которым относят:

А) Финансовая поддержка на компенсацию затрат по договорам финансовой аренды (лизинга) на устройства, механизмы, транспортные средства, станки, приборы, аппараты, агрегаты, установки и т. д.

Б) Поддержка социального предпринимательства в виде предоставления субсидий на создание и организацию деятельности дошкольных образовательных центров [4, с. 62].

Обучение молодежи – важный и неотъемлемый компонент успешного функционирования экономики. За молодыми специалистами - будущее страны и Приморского края в частности, поэтому с повышением грамотности не стоит затягивать и на этом не нужно экономить. Образовательной деятельностью молодежи может заниматься уполномоченный на это представитель либо отдела предпринимательства Приморского края, либо один из ведущих специалистов из ассоциации предпринимателей. Данные люди, являются наиболее компетентными в этой области и смогут дать массу полезных советов для будущих молодых предпринимателей.

Средства для создания и развития школы молодых предпринимателей возможно брать из бюджета Приморского края и привлечение заемного капитала от самих предпринимателей. Как следствие – расширение границ и возможностей ассоциации предпринимателей в России и регионах.

Помимо данного мероприятия, эффективным и рациональным будет проведение грантов на создание инновационной компании. В качестве субъекта инфраструктуры, осуществляющего проведение данного мероприятия будет выступать отдел предпринимательства Приморского края.

Гранты предоставляются на безвозмездной и безвозвратной основе на условиях долевого финансирования затрат, связанных с началом предпринимательской деятельности – приобретения программ для электронных вычислительных машин, баз данных, патентов, оборудования и материалов, необходимых для реализации инвестиционных проектов малого бизнеса в регионе.

Таким образом, подводя общий итог можно сказать о том, что малый бизнес в Приморском крае является одним из наиболее перспективных секторов экономики и для его наибольшего развития необходимо устранять имеющиеся проблемы и активно заниматься поддержкой данного направления.

Литература

1. Джинджолия, О.А. Микрофинансирование, как форма государственной и рыночной помощи малому предпринимательству // Вестник экономической интеграции. - 2015. - № 2. - С. 35-58.
2. Дрок Т.Е. Проблемы в малом предпринимательстве // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. - 2015. - № 3. - С. 59-76.
3. Коняхина О.Н. Бизнес-инкубирование в российском малом предпринимательстве // Экономика и управление. - 2015. - № 3. - С. 38-71
4. Сысоев В., Кот М. Малому предпринимательству комплексную заботу и поддержку государства // Закон и право. - 2015. - № 2. - С. 58-69.
5. Стратегия развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение правительства РФ от 02.06.2016 № 1083-р.

ПРОБЛЕМЫ МАРКЕТИНГА И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

УДК 332.1(571.63)

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КРАЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Гусельникова А. А., студентка,
Дабижа В. В., студентка,
Добровольский М. А., студент,
Морской государственный университет
им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток

***Аннотация:** Проведя анализ развития региона за последние годы, дается представление об экономическом положении Приморского края. Определены факторы, влияющие как положительно, так и отрицательно на развитие транспортной инфраструктуры и экономики региона. Подводя итоги, был выделен долгосрочный приоритетный план развития Приморского края.*

***Ключевые слова:** инфраструктура, территория опережающего развития, Азиатско-Тихоокеанский регион, логистика, иностранные инвестиции, Приморский край, Дальний Восток, морские порты*

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE REGION: PROBLEMS AND PROSPECTS OF ECONOMIC DEVELOPMENT

Guselnikova A.A., student,
Dabizha V.V., student,
Dobrovolsky M.A., student,
Maritime State University named adm. G.I. Nevelskoy, Vladivostok

***Abstract.** Having analyzed the development of the region in recent years, an idea is given of the economic situation of Primorsky Krai. Factors influencing both positively and negatively on the development of the transport infrastructure and the economy of the region are determined. Summing up, the long-term priority development plan for Primorsky Krai was singled out.*

***Keywords:** infrastructure, the territory of advanced development, the Asia-Pacific region, logistics, foreign investment, the maritime region, the Far East, seaports*

Современное общество постоянно развивается, в связи с этим, транспортная логистика улучшается с каждым годом, благодаря чему растет значение и распространение данной отрасли, а так же развивается инфраструктура региона. Приморский край является перспективным регионом Дальнего

Востока, граничит с одним из главных экспортеров мирового рынка – Китаем. Помимо Китая, ведется тесное экономическое сотрудничество с другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Развитие транспортной инфраструктуры Приморского края – тема, которая повсеместно освещена, но которая нуждается в изменениях и преобразованиях.

В данный момент можно наблюдать тенденцию смещения основных мировых капитальных потоков в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Из-за ухудшения отношений России со странами Евросоюза и США, Правительство разрабатывает программы развития Дальневосточного региона.

Приморский край - один из центров развития Дальнего Востока. Поэтому мы считаем, что приоритетным направлением развития является инфраструктура Приморья. Именно развитие транспорта позволит региону улучшить межгосударственные отношения, а так же положение самого края и региона. Инфраструктура – это кровеносная система обеспечивающая основу экономического роста: создание новых предприятий, оптимальное использование природных ресурсов, развитие обрабатывающей промышленности и т.д. Кроме того, развитая транспортная система является мощным катализатором для развития социальной сферы: приток населения, необходимый Приморью, так как в течение 20 лет наблюдается убыль трудоспособного населения.

На данный момент состояние инфраструктуры Приморского края не достаточно пригодно, как для развития региона, так и для взаимодействия его с международной транспортной сетью.

Морские порты Приморского края на текущий момент остаются одними из самых неразвитых, несмотря на их выгодное географическое положение. Низкий уровень грузооборота, нехватка современных перегрузочных терминалов, недостаточно развитые портовые комплексы, высокая стоимость переработки грузов в портах, а так же малая пропускная способность железнодорожного транспорта, неконкурентоспособный уровень транспортной системы и пр.

Доказательством недостаточного развития портов могут служить случаи заборов на подъездных путях к портам Приморья, после введения санкций. Так, в 2014 году рыболовные компании обратились к внутреннему рынку, однако некоторые из них не смогли найти место для хранения своей продукции в портах Приморского края, а другие платят высокую цену за хранение. Из-за таких «коллапсов» страдают все, ведь это отражается в конечном

продукте. Страдает и край, так как конкурентоспособность, по сравнению с другими транспортными сетями, становится ниже [1].

Рассмотрев особенности экономического развития Приморского края, можно выделить положительные и отрицательные факторы, влияющие на развитие экономики в регионе.

Данные факторы являются отправными точками развития региональной экономики. Используя положительные факторы, и учитывая отрицательные, мы можем выделить планы долгосрочного опережающего развития экономики Приморского края:

1. Сотрудничество и взаимодействие со странами АТР, а так же совместная реализация планов экономического развития Приморского края.
2. Создание в регионе особых экономических зон, направленных на развитие несырьевых производств.
3. Развитие транспортной системы края, создание на её основе транспортно-логистического узла в российской части АТР.
4. Развитие портовых перегрузочных комплексов.
5. Конкретное позиционирование транспортной системы и эффективное освоение транзита [2].

Таблица 1 – Положительные и отрицательные факторы развития региональной экономики [2]

Положительные факторы	Отрицательные факторы
1. Наличие определённой транспортно-логистической системы.	1. Недостаточность развития транспортной и энергетической инфраструктуры
2. Благоприятные природно-климатические условия	2. Слабые места в сети железных и автомобильных дорог
3. Наличие высокого ресурсно-сырьевого потенциала	3. Отдалённость от центральных регионов России
4. Близость стран Азиатско-Тихоокеанского региона	4. Убыль экономически трудоспособного населения
5. Экономический интерес крупных компаний к реализации на территории края масштабных бизнес-проектов	5. Добыча ресурсов, ориентированная на экспорт

Исходя из выше сказанного, можно сделать вывод, имея уникальные для России прямые транспортные связи со странами АТР, которые обладают необходимым потенциалом, Приморский край имеет все возможности для быстрого перспективного развития при создании условий, указанных в «Стратегии экономического развития Приморского края до 2025 года». А это значит, что транспортная сеть Приморья может стать эффективным партнёром транспортных систем Китая, Южной Кореи, Японии и других стран.

Литература

1. Шингарева А.А. Транспортная сеть Приморского края // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2015. – № 12-5. – С. 885-889 [Электронный ресурс]. - Режим доступа : URL - <http://applied-research.ru/ru/article/view?id=8047> (дата вхождения: 24.10.2017 г.).

2. Анискевич Н.В. Региональные особенности стратегического развития Приморского края // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. XXXVII междунар. науч.-практ. конф. № 5(37). – Новосибирск: СибАК, 2014. [Электронный ресурс]. - Режим доступа : URL -<https://sibac.info/conf/econom/xxxvii/38163> (дата вхождения: 24.10.2017 г.).

УЧАСТИЕ РОССИИ В ПРОЕКТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ВОЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Синенко О.А., к.э.н., доцент,
Цыганова Т.Д., магистрант,
Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток

***Аннотация.** В статье рассмотрены особенности реализации международного проекта «Экономического пояса нового шелкового пути». Проанализированы основные риски развития проекта с точки зрения его участников. Проводится оценка возможных перспектив и результатов участия в проекте России.*

***Ключевые слова:** новый шелковый путь, международная интеграция, транспортный коридор, «один пояс – один путь».*

OPPORTUNITIES AND PROSPECTS OF THE RUSSIA'S PARTICIPATION IN THE PROJECT OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT

Sinenko O.A., PhD in economics, associate professor,
Tsyganova T.D., undergraduate,
Far Eastern Federal University,
Vladivostok

***Abstract.** This article discusses the features of the implementation of the international project «Silk Road Economic Belt». The main risks of project's development for its participants are analyzed. This article estimates the prospects and opportunities of Russia's participation in project.*

***Keywords:** new silk road, international integration, transport corridor, «One Belt – One Road»*

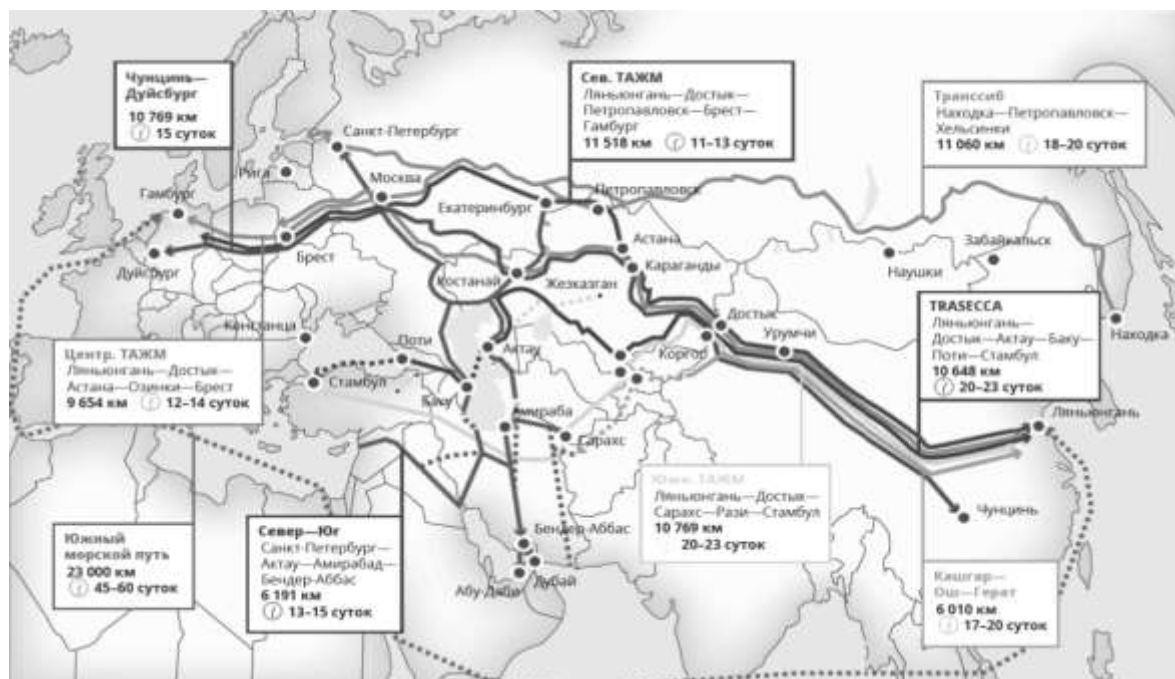
В настоящее время можно без преувеличения утверждать, что мировой центр экономической жизни переместился на восток, а именно страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В частности, всеобщее внимание государственных властей и представителей научного сообщества разных стран приковано к Китаю – стране, феноменально быстрое и эффективное развитие экономики которой стало настоящим прорывом для мировой практики. В этой связи, становятся особо интересны региональные и международные экономические проекты Поднебесной, в частности – проект «Один пояс – один путь» или «Экономический пояс нового Шелкового пути», занимающий на сегодняшний день центральное положение во внешней политике КНР.

Идея формирования «Экономического пояса Шелкового пути» (далее – ЭПШП) впервые была озвучена Председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году. ЭПШП представляет собой широко диверсифицированный транспортно-логистический и производственный канал влияния Китая на страны Центральной Азии, Европы, Восточной Африки и Азиатско-Тихоокеанского региона [5]. Столь широкий географический охват дополняется отсутствием четко определенных границ с точки зрения участвующих в нем стран: в проект вовлечены более 60 государств с населением почти 4 млрд чел., на которые приходится 30 % всей мировой экономики [3]. Уникальным «Один пояс – один путь» делает характер взаимодействия с уже существующими интеграционными объединениями: стратегия проекта инкорпорирует с Европейским союзом (ЕС), Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) и Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС).

В основе ЭПШП лежит заинтересованность Китая в транспортировке грузов в европейском направлении, а также экспорте своих товаров, услуг, производств, рабочей силы и мощностей по возведению крупных инфраструктурных объектов, подкрепленные значительными объемами инвестиций. Немаловажной целью проекта является необходимость ускоренного социально-экономического развития западных регионов КНР. Преодоление существующего разрыва в уровнях развития западных и восточных провинций страны китайское руководство видит в вовлечении отстающих регионов в активную внешнеторговую политику. Третий мотив выдвигания проекта «Один пояс – один путь» связан с проблемой перепроизводства в Китае. Следуя курсу структурной перестройки экономики в направлении высоких технологий и инноваций, КНР осуществляет перенос части своих производственных мощностей за рубеж. Более низкий в сравнении с Китаем уровень производственных издержек в большинстве стран ЭПШП, а также необходимость формирования промышленной базы во многих из них создают условия для реализации данного плана [3, с. 42].

Реализация проекта «Экономического пояса нового шелкового пути» осуществляется путем создания шести экономических коридоров (Рисунок 1):

- 1) Новый евразийский мост: порт Ляньюньган – Аланьшанькоу – порт Роттердам;
- 2) Китай – Монголия – Россия;
- 3) Китай – Казахстан – Западная Азия;
- 4) Китай – страны Индокитая;
- 5) Китай – Пакистан;
- 6) Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма [3, с. 40].



Источник: [4]

Рис. 1 – Транспортные коридоры «Экономического пояса Шелкового пути»

Идея нового шелкового пути базируется на пяти связующих элементах или приоритетах сотрудничества: политической координации, взаимосвязи инфраструктуры, свободном движении капитала, бесперебойной торговле и укреплении близости между народами стран-участниц [2, с.65].

Однако, несмотря на столь благополучные перспективы реализации «Экономического пояса нового шелкового пути», данный проект сопряжен с определенными рисками и угрозами, представленными в таблице 1.

Как можно видеть из данных таблицы, угрозы реализации проекта «Один пояс – один путь» для его непосредственных участников, главным образом, заключаются в значительном усилении влияния Китая на территории Азии и за её пределами. КНР продолжительное время позиционирует себя как сверхдержава данного региона: выступает активным инвестором в развитие стран-соседей, осуществляет внешнеторговую политику как со стороны преуспевающих и экономически активных восточных провинций, так и со стороны своих западных регионов. Экономические коридоры нового шелкового пути должны предоставить Поднебесной возможность практически прямого выхода к ранее недоступным в географическом плане регионам: Европе и Африке, а также большему усилению в АТР. В этой связи, негативная оценка проекта некоторыми странами Юго-Восточной и Южной Азии по причине потенциальной угрозы своей экономической и военной безопасности вполне оправдана.

Таблица 1 – Основные риски реализации проекта
«Экономического пояса нового шелкового пути»

Для стран-участниц ЭПШП	Для КНР – инициатора проекта
1. «Обратная» сторона инвестиций: снижение стимулов для самостоятельной модернизации стран, консервация ресурсной структуры экономики и др.	1. Риск проникновения и распространения среди стран ЭПШП терроризма и религиозного экстремизма
2. Риск геополитического и экономического возвышения Китая в АТР и Азии в целом	2. Неплатежеспособность ряда государств ЭПШП, слабая окупаемость инвестиций
3. Столкновение экономических интересов разных стран региона	3. Межэтнические конфликты и политическая нестабильность в странах ЭПШП

Источник: составлено автором по [3;1]

Значительные объемы инвестиций, поступающих из Китая в страны ЭПШП, можно расценивать двояко. С одной стороны, они, безусловно, дают импульс к развитию неустойчивых и слабых экономик региона. С другой – в определенной мере ограничивают государства, заставляя их развиваться не по собственному пути, а по «плану» главного инвестора.

Нельзя сказать, что проект «Один пояс – один путь» не несет рисков для его главного инициатора и исполнителя – Китайской Народной Республики. Так, одной из возможных проблем, которую Китай выделяет в отношении реализации проекта, является угроза безопасности. Сюда можно отнести риски распространения радикального исламизма, терроризма, организованной преступности и наркоторговли. Широкий охват ЭПШП вызывает сложности обеспечения контроля и безопасности государственных границ.

Стоит учесть, что значительная часть государств «Экономического пояса нового шелкового пути» представляет собой страны с развивающимися рынками. Это создает риски возможной неплатежеспособности стран как таковых и некупаемости вложенных в их развитие средств, что важно учитывать КНР как инвестору.

Текущая ситуация пока не делает Россию активным игроком в проекте ЭПШП. Из утвержденных программой КНР экономических коридоров «Одного пояса – одного пути» только один частично проходит по территории России: Поволжью и Центральному федеральному округу. Неудачно оставлена территория Сибири и Дальнего Востока, развивать которые – одна из стратегических задач развития страны. В этой связи, одним из вариантов участия РФ в ЭПШП является активная конкурентная борьба

за сухопутные маршруты проекта, которые со временем могут стать приоритетными для Китая по причине их быстроты и безопасности [5, с. 461].

Сухопутные коридоры транспортировки, несмотря на большие, чем у морского транспорта, экономические издержки, отличаются меньшим рисками и гарантируют бесперебойное движение товаров. Планировать транспортировку груза по территории одной страны значительно проще, чем по территориям нескольких государств с точки зрения контроля и безопасности. Участие России в ЭПШП в данных условиях подразумевает использование возможностей Транссибирской магистрали и совершенствование железнодорожной инфраструктуры страны, выражающееся в строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) от Москвы до Екатеринбурга с продлением до Урумчи. Перспективной является идея вовлечения в систему ЭПШП действующих особых экономических зон и территорий опережающего социально-экономического развития России. Реализация проекта способствовала бы дополнительной загрузке данных экономических образований и содействовала бы включению России в глобальные цепочки создания стоимости.

Важно учитывать, что проект КНР «Один пояс – один путь» стоит на пороге экономических интересов России и Китая в центральноазиатском регионе. Обе державы занимают лидирующие позиции в данном вопросе. Россия заинтересована в том, чтобы продолжать играть ключевую роль в сложившейся структуре транспортных магистралей и трубопроводов в странах СНГ [1, с. 22]. В то же время Китай нацелен на получение доступа к ресурсам Центральной Азии, по причине чего уделяет внимание созданию мощной транзитной инфраструктуры со своими азиатскими соседями. Успех ЭПШП в перспективе несет в себе риск прекращения функционирования Евразийского экономического союза и перераспределение сфер влияния в Азии. Данный факт указывает на необходимость ведения интенсивного политического диалога участников «Экономического пояса шелкового пути», учета интересов каждой из сторон и согласованности действий в принятии решений.

Таким образом, инициативу «Экономического пояса нового шелкового пути» можно рассматривать как китаецентрический проект создания сети партнерств в Евразии, формирование которого обеспечивается широким инструментарием: от политико-дипломатической координации до финансовых механизмов, от торгово-экономических инструментов до расширения гуманитарного сотрудничества. Участие России в ЭПШП несет в себе значительные экономические выгоды, обусловленные, прежде всего, развитием транспортно-логистической инфраструктуры страны и более тесным приграничным

сотрудничеством с Китаем. Однако, на наш взгляд, как и при реализации проектов местного и регионального масштаба, в данном вопросе важно учитывать расходную составляющую российского участия в ЭПШП, а также технологические возможности железнодорожного транспорта России.

Литература

1. Казанцев, А. А. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии / А. А. Казанцев, И. Д. Звягельская, Е. М. Кузьмина, С. Г. Лузянин. – М. : НП РСМД, 2016. – 52 с.

2. Лукин, А. В. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи / А. В. Лукин, С. Г. Лузянин, Ли Синь, И. Е. Денисов, К. Л. Сыроежкин, А. С. Пятчкова. – М. : Научный эксперт, 2016. – 130 с.

3. Майбуров, И.А. Особые экономические зоны. Зарубежный и отечественный опыт. Книга 2: монография для магистрантов / И. А. Майбуров, Ю. Б. Иванов. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2017. – 287 с.

4. Новый шелковый путь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/novi-shelkovi-put/> (дата вхождения 15.10.2017 г.)

5. Погорлецкий, А. И. Инициатива создания экономического пояса шелкового пути: перспективы для России / А. И. Погорлецкий // Материалы Международного экономического симпозиума-2017. – 2017. – С.461-462.

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

Хлыстова О.В., к.э.н., доцент,
Хворова Е.С., студент,
Коцко Р.А., студент,
Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток

Аннотация: В статье рассмотрены наиболее важные проблемы транспортной логистики и маркетинга, решение которых позволит Дальнему Востоку занять лидирующие позиции в экономике стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Маркетинг и транспортная логистика призваны обеспечить повышение эффективности развития Дальневосточного региона. Ключевые позиции в транспортной логистике должны занять морские порты и железнодорожный транспорт, которые требуют серьезной реконструкции.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, транспортная логистика, перевозки, маркетинг, морской порт, Дальний Восток.

TRANSPORT LOGISTICS IN THE FAR EASTERN REGION

Khlystova O.V., PhD in Economics, associate professor
Khvorova E.S., student,
Kotzko R.A., student,
Far Eastern Federal University, Vladivostok

Abstract: The article considers the most important problems of transport logistics and marketing, the solution of which will allow the Far East to take the leading positions in the economy of the countries of the Asia-Pacific region. Marketing and transport logistics are designed to increase the efficiency of the development of the Far Eastern region. Key positions in transport logistics should take the sea ports and rail transport, which require a serious reconstruction.

Keywords: logistics, logistics system, transport logistics, transportation, marketing, sea-port, Far East.

Как известно, любая торговая или производственная система основной своей целью ставит удовлетворение потребностей клиента. В свою очередь, логистика и маркетинг – это наиболее важные составляющие этих систем. Этим обусловлена актуальность и предмет темы исследования авторов.

Логистика занимается продвижением товарного потока к потребителю, а маркетинг – установлением возникшего спроса. Следовательно, эти две составляющие обеспечивают общий процесс и для достижения высоких результатов деятельности хозяйствующих субъектов, которые должны согласовано работать [4].

Транспортная логистика – это управление транспортировкой потоков грузов и пассажиров при минимуме транспортных затрат на основе усовершенствования транспортной инфраструктуры, формировании приемлемых логистических схем, рационализации использования имеющихся ресурсов и сроков доставки с помощью образования общей контролируемой схемы и логистической цепи доставки одним или несколькими перевозчиками. Посредством транспорта разрешается множество разноплановых задач. Эти задачи можно классифицировать на следующие группы: организационные, экономические, перевозочные и сервисные [2].

Транспортная логистика есть вариант прикладной логистики; ее материальная сторона выражается в виде оказания транспортных или материальных услуг. Под материальными услугами понимают такие виды деятельности, при которых не преобразуются формы материи; их продуктом является потребительская стоимость, выражающаяся в социальной полезности труда. Транспортные услуги – особый вид транспортной деятельности, требующий подходящего информационного, технологического и другого обеспечения. Некоторые операции, которые связаны с перевозочными, погрузочно-разгрузочными и упаковочными процессами также входят в понятие транспортных услуг.

Маркетинговая логистика – это планирование, оперативное управление и контроль физических потоков материалов и готовых продуктов, начиная с мест возникновения потоков исходного сырья, комплектующих деталей и т.п. и заканчивая доведением конечных продуктов до потребителей, в целях наиболее эффективного удовлетворения их запросов. Стоит заметить, что маркетинговое планирование предшествует логистике (ситуационный анализ) и позиционирует себя как часть стратегического горизонта общекорпоративного планирования (стратегический маркетинг), которое согласовано с позиционированием фирмы на рынке, выбором мотиваций и тому подобного. Маркетинг выполняет аналитические функции, а логистика, в свою очередь, формирует основу товарно-распределительной сети [2].

Комплекс маркетинга включает в себя 4 составляющие: продукт, цена, место продаж, продвижение (product, price, place, promotion). Логистика несет ответственность только за место продаж, т.к. в него включен выбор каналов распределения; данная составляющая и создала основную область логистической специализации. Этот показатель представляет эффективность системы со стороны полезности времени и места каждого продукта. При этом в транспортном процессе логистика несет ответственность и за распределение, и за создание предложения, другими словами транспортную услугу, что относится к категории «продукт».

Логистическая система управления перевозками работает согласно целям и задачам оптимального управления материальными и сопутствующими им потоками. Данные задачи объединены внутренними и внешними целями организации; параметры логистической системы, в свою очередь, устанавливаются на основе маркетинговых целей предприятия. Следовательно, обслуживание потребителей есть результат согласованных действий логистики и маркетинга. Одну из главных ролей в начале проектирования логистической системы играет стратегический маркетинг, который дает данные и некоторые ориентиры для логистического планирования в будущем [2].

Изучение существующей ситуации производят посредством ситуационного анализа; также используется алгоритм маркетингового исследования. Для достижения эффективного логистического управления в пределах страны, формируют массивы маркетинговой информации, которые содержат данные о состоянии региона транспортного обслуживания, составе клиентской базы, спросе, роли конкурирующего транспорта и т.п.

Россия занимает 95 место в рейтинге логистических стран мира. Доля транспортных расходов в структуре валового внутреннего продукта составляет 20 % и является одной из самых высоких в мире [1]. Нужно заметить, что самая трудная роль в осуществлении перевозок отводится железнодорожному транспорту, в то время как в других странах особый упор в логистике делается на перевозку грузов морским транспортом[3].

Иным образом ситуация складывается в Дальнем Востоке. Несмотря на активное участие экспортно-ориентированного бизнеса в развитии морской портовой инфраструктуры Дальнего Востока, прогнозируется спад развития деятельности портов. Данная тенденция намечается вследствие слабого развития сухопутной логистики, которая отстает от увеличивающихся возможностей портов. Как следствие, уменьшение инвестиций в наращивание перевалочных мощностей. Отмеченную динамику можно проследить на основании итогов внешней торговли Дальнего Востока за 2015-2016 гг. (Таблица 1).

Таблица 1 – Анализ динамики внешней торговли Дальнего Востока за 2015-2016 гг.

Показатели	В млн долл. США		
	2015	2016	Темп роста (снижения), %
Товарооборот	26 502	24 404	(92,1)
Экспорт	20 628	18 618	(90,3)
Импорт	5 873	5 786	(98,5)

Источник: [6]

Как видно из таблицы по всем показателям наблюдалась тенденция их снижения. Особенно резко снизился экспорт товаров на 9,7%. Это свидетельствует о неполной загрузке морских портов и железнодорожного транспорта ДФО, т.е. о проблемах транспортной логистики.

В настоящее время морские порты являются объектом усиленного внимания крупных экспортеров и мелких трейдеров. Однако существует проблема: диспропорция между перевозной способностью флота и пропускной способностью портов. Результатом наличие данной проблемы является причиной нанесения ущерба перевозимому товару, так как он портится во время длительного ожидания разгрузки судна. Стоит повториться, что негативный отпечаток на морскую логистику накладывает медленное развитие сухопутных сетей, особенно железной дороги в силу слабой пропускной мощности.

Эксперты констатируют, что сравнив прирост портовых мощностей и прирост мощностей железной дороги, можно сделать вывод о недостаточном развитии последних: «...мощности порта Восточный в ближайшее время планируется увеличить на 26,2 млн. тонн и еще на 24 млн. тонн к 2020 году. В то время как прирост железнодорожных мощностей Восточного порта составит не более 16 млн. тонн» [5].

Поскольку Россия имеет планы по освоению месторождений полезных ископаемых на Дальнем Востоке, ожидается наибольший прирост объемов грузопотоков на участках Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали: «...на БАМе на подходах к Комсомольскому железнодорожному узлу грузонапряженность к 2020 году прогнозируется в 4,5 раза больше против существующего уровня. В связи с этим суммарная загрузка железнодорожной сети порта Ванино может достигнуть почти 60 млн. тонн. Если говорить о Приморском крае, то здесь этот объем к 2020 году составит, по прогнозам аналитиков, более 100 млн. тонн всех видов грузов» [5].

Совершенствование железнодорожной логистики невозможно без участия государственных структур и вложений, которых руководители ОАО «РЖД» ожидают в течение долгого времени. Долгое отсутствие реконструкции железных дорог может перечеркнуть все планы по строительству новых портов на Дальнем Востоке.

В настоящий момент ситуация недостаточно критична, поскольку мощность причалов в портах задействуется не в полную силу. Однако программа развития морской портовой инфраструктуры России направлена на увеличение грузовой базы Дальнего Востока, основной объем которой придется

на угольную продукцию, которую планируется импортировать в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В этом случае существует необходимость динамичного развития транспортной логистики.

Литература

1. Кардашова, М.А. Перспективы развития транспортной логистики / М.А Кардашова, И.Д. Далгатова // Региональные проблемы преобразования экономики, 2016. – № 9 (71). – С. 69-75.
2. Курбатов, О.Н. Особенности маркетинговых услуг в сфере транспортной логистики / О.Н. Курбатов, Ю.В. Якутин. // Транспортное дело России. – 2006. – №12-IV . – С. 15-21.
3. Матвеев, А. А. Современное состояние и перспективы развития логистики Приморского края / А. А. Матвеев // Актуальные направления научных исследований: от теории к практике : материалы X Междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 18 дек. 2016 г.). В 2 т. Т. 2 / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. – № 4 (10). – С. 104–106.
4. Перник, Д. Логистика и маркетинг: проблемы взаимодействия / Д. Перник. // [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://iteam.ru/> (дата обращения: 16.10.2017).
5. Порты Дальнего Востока: Железнодорожная удавка – на взлете инвестиций [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/419899/> (дата обращения – 17.10.2017).
6. Официальный сайт ДВТУ [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=6712 (дата обращения – 20.10.2017).

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Хлыстова О.В., к.э.н., доцент,
Ермакова А.К., студент,
Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток

***Аннотация.** В статье исследована транспортно-логистическая отрасль Приморского края, связывающая Дальний Восток с Китаем. Доказана роль международных транспортных коридоров в интеграции экономики России в мировую экономику. Рассмотрены результаты Восточного Экономического Форума-2017 в логистической сфере.*

***Ключевые слова:** транспортно-логистическая инфраструктура, международная интеграция, транспортные коридоры, форум.*

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTIC SECTOR OF THE PRIMORSK TERRITORY

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,
Ermakova A.K., student,
Far Eastern Federal University, Vladivostok

***Abstract.** The article examines the transport and logistics industry of Primorsky Krai, which connects the Far East with China. The role of international transport corridors in integrating the Russian economy into the world economy is proved. The results of the Eastern Economic Forum-2017 in the logistics field are considered.*

***Keywords:** transport and logistics infrastructure, international integration, transport corridors, forum.*

В условиях глобализации и экономических санкций, направленных против России, становление ее как транзитной державы, соединяющей Восток и Запад, является неизбежным процессом. Наиболее выгодные транспортные пути проходят по российской территории, а объем грузоперевозок с каждым годом только возрастает. Благодаря выгодному географическому положению Дальний Восток – единственная большая контактная зона со странами АТР, которая определяет прохождение через нее значительных товарных потоков производственного и потребительского назначения. Этим объясняется актуальность и цель исследования.

Дальневосточный регион располагает всеми предпосылками для активного развития транспортно-логистической системы. Необходимо отметить, что к этому обязывает географическое положение региона, позволяющее России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе

от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям, а также наличие незамерзающих портов, сети железных и автодорог. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения [4].

И здесь очень важным становится развитие транспортного рынка, ведь успех любого бизнеса зависит от налаженных связей и транспортных каналов, позволяющих с минимальными временными и финансовыми затратами отправлять и получать грузы. Благодаря отмеченным преимуществам, уже многие годы различные логистические компании интенсивно развивают новые транспортные схемы доставки грузов и реализуют проекты по строительству логистических складов нового поколения и сухих портов в Приморском крае.

Однако в настоящее время не все возможности региона используются в полной мере по причине недостаточно развитой транспортной инфраструктуры. В то же время, за последние несколько лет наблюдается значительный рост числа проектов, связанных с развитием транспортной и складской логистики. Этому процессу способствуют режимы территорий опережающего развития, свободных портов, а также другие проекты, иницилируемые федеральным центром и региональными властями.

Как уже упоминалось ранее, близкое расположение к странам АТР и Китаю, одному из главных внешнеторговых партнеров России, дает Приморскому краю уникальные логистические преимущества. Необходимо отметить тот факт, что в силу активно развивающейся экономики, Китай требует достаточно ускоренного развития транспорта.

Особой формой организации перевозок являются международные транспортные коридоры (МТК), являющиеся необходимым элементом процесса интеграции мировой экономики. Большую роль в дальнейшем развитии МТК играет Восточный экономический форум (ВЭФ), который проходит в Приморском крае. Во время проведения ежегодного экономического форума в 2017г. китайские компании заявили о готовности сотрудничать с ДФО в экономической и транспортной сферах и отметили необходимость оптимизации трансграничной торговли [3].

Проходящие по территории Приморья транспортные коридоры привлекают северо-восточные провинции Китая как кратчайший выход к морю и далее в Японию, Южную Корею и другие страны АТР, с которыми китайские провинции Цзилинь и Хэйлунцзян активно сотрудничают в области торговли. Международные транспортные коридоры значительно сократят сроки транс-

портировки грузов, улучшат логистику, а также дадут возможность Приморскому краю зарабатывать на транзитных перевозках.

Глава Минвостокразвития России Александр Галушка и Председатель Госкомитета КНР по развитию и реформе Хэ Лифэн 4 июля 2017 года подписали меморандум о сотрудничестве в области развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» [2].

На рисунке 1 представлена схема транспортного коридора «Приморье-1».



Рис. 1 – Схема МТК «Приморье-1»

Транспортный коридор «Приморье-1» будет связывать китайский Харбин, столицу провинции Хэйлунцзян с российскими портами Владивосток, Находка и Восточный в Приморском крае. Фактически это отрезок Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), построенной еще в 1890-х годах.

«Приморье-2» представляет собой маршрут от приграничного китайского города Хуньчунь до расположенных неподалеку российских портов Пошье и Зарубино. На рисунке 2 представлена схема МТК «Приморье-2».

Заклученный меморандум предусматривает модернизацию приграничной инфраструктуры, в том числе строительство и расширение портов, пунктов пропуска, автомобильных и железных дорог, а также значительное упрощение пограничных процедур для транзита грузов.

Было выдвинуто предложение о создании основных объектов за счет частных инвестиций. Необходимо отметить, что о намерении инвестировать средства в этот проект уже объявила китайская корпорация «Лунцзянь».



Рис. 2 – Схема МТК «Приморье-2»

Кроме того, по подсчетам экспертов консалтинговой компании McKinsey, подготовившей финансово-экономическую модель формирования МТК, срок окупаемости вложений будет составлять десять лет, а доходность – десять процентов годовых. Также, по прогнозу с 2030 года «Приморье-1» и «Приморье-2» обеспечат прирост ВВП России в размере 29 миллиардов рублей в год и ежегодное увеличение налогов и сборов на 5,7 миллиарда [1].

Большие перспективы откроются и для Китая. Согласно оценкам экспертов, МТК смогут сэкономить китайским грузоотправителям до 700 миллионов долларов в год за счет сокращения пути, экономии времени, а также снижения стоимости транспортировки.

Так, к 2030 году дополнительный грузооборот по коридору «Приморье-1» может составить около 7 миллионов тонн контейнерных грузов и 5 миллионов тонн зерна. В то же время, по МТК «Приморье-2» – до 15 миллионов тонн грузов в контейнерах и 23 миллионов тонн зерна.

Более того, по заявлению заместителя председателя постоянного комитета Собрания народных представителей города Суйфэньхэ Лю Ци, такой «золотой» маршрут для бизнеса и народов двух стран будет служить импульсом для развития как китайских провинций, так и свободного порта Владивосток.

Также, в рамках Петербургского международного экономического форума 1 июня 2017г. прошли двусторонние переговоры Министра по развитию Дальнего Востока и губернатора провинции Хэйлунцзян (КНР). На этой встрече стороны обсудили создание российско-китайской управляющей компании, цель которой будет заключаться в координации работы МТК.

Участники встречи отметили, что управляющая компания должна располагать ресурсами для решения оперативных вопросов, в том числе с пограничными структурами двух стран. Именно благодаря успешному функционированию международных транспортных коридоров страны смогут дать мощный импульс для развития регионов Дальнего Востока и Северо-Востока Китая, поэтому становлению и развитию МТК нужно уделить особое внимание.

Другой важный инфраструктурный проект – строительство мостовых переходов через реку Амур между Россией и Китаем. Один из них соединит город Тунцзян в китайской провинции Хэйлунцзян и российский порт Нижнеленинское в Еврейской автономной области. Надо сказать, что Китай уже построил свою часть моста в то время, как российская сторона планирует завершить его возведение к началу лета 2018 года. Также, в Амурской области реализуется проект автомобильного моста, который соединит Благовещенск и Хэйхэ в Китае. Согласно концессионному договору, мост должен быть построен до 2019 года.

В заключение, необходимо отметить, что совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры является первоочередной задачей в программах развития ДФО и Приморского края. Устойчивое функционирование транспорта обеспечивает единое экономическое пространство, улучшение условий и уровня жизни населения сотрудничающих стран, свободное перемещение товарно-материальных ценностей, а также международную экономическую интеграцию. В этой связи особая роль принадлежит международным транспортным коридорам, которые доказали свою эффективность в построении и развитии инновационных экономик стран АТР.

Литература

1. Проекты развития международных транспортных коридоров в Приморье получают практические очертания // RG.RU. 2017 [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2017/09/05/reg-dfo/proekty-razvitiia-mtk-v-primore-poluchili-prakticheskie-ochertaniia.html> (дата обращения 18.10.2017).
2. Россия и Китай подписали соглашение по развитию МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» [Электронный ресурс]. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/6161/> (дата обращения 18.10.2017).
3. Связывая Европу и Азию. Международные транспортные коридоры Дальнего Востока [Электронный ресурс]. URL: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4539361> (дата обращения 18.10.2017).
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Сайт министерства транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru/DOCUMENTS/detail.php?ELEMENT_ID=13008 (дата обращения 18.10.2017).

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ
СОТРУДНИЧЕСТВО ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ.
ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

УДК 364.22

СУБКУЛЬТУРА БЕДНОСТИ В РОССИИ

Андреева С.Е., старший преподаватель,
Морской государственной университет
им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток

***Аннотация.** В экономической, социальной и культурной жизни России бедность является одной из острейших проблем. Состояние бедности не позволяет обществу реализовать свои потенциальные возможности, следовательно, развиваться. Именно поэтому ее связывают с регрессом в общественном развитии. Высокая дифференциация доходов приводит к негативным последствиям во всех областях жизни российского общества и образованию особой культуры бедности.*

***Ключевые слова:** бедность, неравенство, дифференциация населения, общество, субкультура бедности.*

SUBCULTURE OF POVERTY IN RUSSIA

Andreeva S.E., senior lecturer,
Maritime State University named admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

***Abstract.** In the economic social and cultural life of Russia, poverty is one of the acute problems. State of poverty does not allow the scion to realize its potentialities, therefore, to develop. Which is why it is associate with regress in social development. High differentiation of income leads to negative consequences in all areas of life of Russian society and the formation of a special culture of poverty.*

***Keywords:** poverty, inequality, differentiation of the population, subculture of poverty.*

Бедность – экономическое положение, при котором человек или социальная группа не имеет возможности удовлетворить свои минимальные жизненно важные потребности, она является одним из главных социальных вопросов современной России. Низкий уровень доходов значительной части семей обуславливает социальный разлом общества, вызывает социальную напряженность, препятствует успешному развитию страны, определяет кризисные процессы в семье и обществе.

Единой методики оценки бедности не существует. Институт социологии РАН в своих исследованиях опирается больше на субъективные критерии — как люди сами себя оценивают. Поскольку, если использовать критерии объективные, необходимо учитывать большое количество дополнительных факторов. Дело в том, что бедность не всегда определяется текущим уровнем доходов. Важно, какое у человека имеется имущество, кто ему помогает, есть ли у него состоятельные родственники. Субъективная оценка позволяет смотреть поверх частных. Наблюдается рост количества россиян за чертой бедности в 2017 году и третья часть населения потенциально может превратиться в нищих. В ближайшее время бедняками могут стать 28,8% граждан, — такие данные привел Институт социализации и прогнозирования РАНХиГС [7]. Основными причинами своей бедности россияне назвали: потерю работы, низкий уровень заработной платы и кредитная кабала.

Бедность является не только экономической, но и глубоко культурной проблемой. В связи с высокой дифференциацией доходов в обществе происходят негативные социальные последствия, которые приводят к образованию особой культуры бедности. Негативные экономические и социальные процессы, происходящие в стране, ведут к неравенству и расслоению общества. Уже сейчас, по словам директора Института экономики РАН Руслана Гринберга, в России в отличие от Европы практически нет среднего класса, очень богатых людей насчитывается всего два процента: «Почти всех остальных можно отнести к тем, кто ведёт борьбу за существование. У нас около 30 миллионов, работающих получают зарплату в размере менее 10 000 рублей в месяц. Этот феномен считается скандальной ситуацией» [4].

Но самые пессимистичные оценки озвучила Счетная палата. Ее глава Татьяна Голикова на заседании Совета Федерации сообщила, что: «В первом квартале 2017 года количество граждан, которые находятся за чертой бедности, — 15%, то есть 22 млн. Это больше, чем годовые показатели 2016 года», — отметила Голикова. Она напомнила, что в конце прошлого года количество бедных в России составляло 19,8 млн. человек, что показывает увеличение количества бедных на 2 млн. человек [7].

В России возрастает количество людей, не задействованных в производственных процессах. Как правило, они исключаются из экономической жизни и не могут самостоятельно в неё вернуться, становятся зависимыми от государства, дополнительных материальных дотаций. В данном случае люди не могут удовлетворить даже элементарные физиологические, биологические потребности для выживания. Все чаще слышно о том, что население нашей

страны люмпенизируется и у данной категории людей сложился уже особый образ жизни, мировоззрения, менталитета. В РФ сформировалась настоящая субкультура бедности, в которую входят порядка 5 миллионов россиян без учета бомжей и нелегальных мигрантов. Эксперты правительства РФ, работающие над стратегией развития России до 2020 года представили доклад, в котором говорится, что среди бедных трудоспособного возраста растет доля экономически неактивного населения. «Началось воспроизводство бедных с одновременным формированием у них особой субкультуры бедности», — говорится в докладе. В крупных городах представители этой субкультуры формируют городское дно, прежде отсутствовавшее в российском обществе в таком виде и масштабе [5]. Сформирована настоящая субкультура бедности, состоящая из бомжей и нелегальных мигрантов. Люди, привыкшие к такому образу жизни, не хотят «перестать быть бедными». Они на словах согласны и хотят выйти из этой ситуации, но когда доходит до реальных усилий, настойчивых стремлений, чаще всего отступают. В то же время им присущи мечты и надежды на лучшее будущее, и что они станут богатыми.

К сожалению, в состоянии хронической бедности, насущная проблема современного общества. Это и многодетные семьи, и инвалиды, пенсионеры. Из-за закрытия градообразующих предприятий в моногородах и небольших поселках, люди остаются без работы, а их семьи без средств существования. В России появились «работающие бедные», люди, тратящие из своего заработка на еду и оплату коммунальных услуг до 80% средств и более. Если в таких семьях есть дети, то ситуация значительно ухудшается. Дети, рожденные в бедных семьях, не имеют тех преимуществ, которые достаются детям из обеспеченных семей. Бедняки живут в перенаселенных и криминогенных частях города, в дискомфортных жилищах, питаются хуже других, они посещают плохие школы, рано бросают учебу и не получают необходимой квалификации. В результате у них худшие стартовые условия в жизни, и они чаще начинают трудовую карьеру с неквалифицированной и малооплачиваемой работы. У них не формируются качества, необходимые для правильного восприятия окружающей действительности. Родители, как правило, малообразованные, не в состоянии помочь им в учебе. Если в семье наблюдается хроническое недоедание или малокалорийное питание, усугубленное алкоголизмом, то на свет появляется неполноценное потомство. Все это ведет к тому, что мы получаем в будущем, неполноценных граждан нашей страны, людей с ослабленным здоровьем и пробелами в образовании. К сожалению, люди находятся в состоянии нехватки

экономических ресурсов уже не первое десятилетие, воспитав своих детей и даже внуков в состоянии глубокой бедности [6].

В связи с происходящим, можно говорить об образовании в России особого класса бедных, бедных со своей культурой, традициями, обычаями и образом жизни.

В изучение данной проблемы, чаще всего опираются на исследования Оскара Левиса, который первым опередил понятие субкультуры бедных и его характерные черты – повышенная агрессивность, озлобленность, культ силы и равенства, склонность к авантюрным и рискованным предприятиям, обвинение других в своих бедах, специфическое понимание успеха жизни. Им присуще замкнутость и сознательный изоляционизм. Эта группа людей живет вне рамок общества и общепринятого образа жизни, культуры. Это утверждение стало основой в изучение «андеркласса» в западной культуре. Но данное определение не совсем подходит для российской действительности.

Далеко не все, кто относится статистикой к бедным, разделяют ценности данной субкультуры. Современные исследователи (У. Вилсон, К. Дженкс и др.) вводят в оборот понятия «достойные» и «недостойные» бедные, тем самым еще более сужая и видоизменяя группу потенциальных носителей «культуры бедности». По их мнению, «недостойные» бедные это те, кто сам виноват в постоянной бедности, люди, ведущие асоциальный образ жизни. Занимающиеся изучением данной проблемы, говорят о том, что необоснованно перенесение выше перечисленных негативных характеристик на образ жизни и субкультуру бедных. Противоречия в анализе субкультуры бедных определяются не только различиями в трактовке данной социальной категории, но и ее неопределенностью. Рассматривая социальную иерархию, можно прийти к выводу, что лишь незначительная часть общества, имея особую субкультуру, противопоставляет себя социуму. В остальном бедные формируют субкультуру, которая включена в общий контекст, не противореча основным морально – нравственным устоям.

К сожалению, в нашей стране под категорию бедных попали люди, придерживающиеся морально-нравственных устоев общества, не нарушающие его законы. Работая за небольшую заработную плату или не имея ее, они не изменили ценностей нравственно - духовного характера и стараются избежать деградации. В России образуется своя, особая субкультура бедности, с присутствием негативных моментов, но большинство ее составляющих разительно отличается от общепринятых норм этого понятия.

Изучение особенностей жизни бедного населения, моделей поведения, особенно важно на современном этапе развития общества. Это необходимо для уменьшения негативных последствий культуры бедности, уменьшения социальной напряженности в обществе. В связи с уникальностью этого явления в России, изучение субкультуры бедности необходимо рассматривать не только с экономической точки зрения, но и прежде всего с социальной, культурной и нравственно – духовной позиции. Изменение ценностей нравственно-духовного характера может привести к деградации не только взрослого населения, проживающего в условиях бедности, но и детей, попавших в данную сложную ситуацию.

Экономисты предлагают различные пути уменьшения бедности населения, от прогрессивного налога, до адресной помощи. Но в данной ситуации необходимы перемены не только экономического характера, но и изменение мировоззрения людей, их образа и стиля жизни.

Литература

1. Шевяков, А.Ю. Социальная политика и реформирование распределительных отношений [Текст]/А. Шевяков// Вестник РАН. - Том 77- № 3-2007- С. 195-210.
2. Кислицына, О.А. Неравенство в распределении доходов и здоровья в современной России [Текст]/О.Кислицына// М.: ИСЭПН РАН. – 2005. – 376 С.
3. Юревич, А.В Избыточное неравенство доходов как угроза национальной безопасности России. – [Электронный ресурс]/ А. Юревич, А. Журавлев, М. Юревич // Национальная безопасность. - № 2. -2013. URL: http://e-notabene.ru/nb/article_550.html.
4. Культура и субкультура бедности. – [Электронный ресурс] [//,studopedia.net/11...kultura...subkultura-bednosti.html](http://studopedia.net/11...kultura...subkultura-bednosti.html).
5. Черта бедности в России 2017: что говорит Росстат.– [Электронный ресурс].– Режим доступа: subsidi.net.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ
НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ
И ЗАЩИТЫ МОРСКОЙ СРЕДЫ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

Карелина И.В., старший преподаватель,
Морской государственный университет
им. адм. Г. И. Невельского, г. Владивосток

Аннотация. В статье рассмотрены основные международные соглашения, направленные на обеспечение безопасности мореплавания и защиту природной среды от нежелательных воздействий

Ключевые слова: Международная морская организация, безопасность морских перевозок, защита природной среды, загрязнение моря

THE INTERNATIONAL AGREEMENTS AIMED AT SAFETY
OF NAVIGATION AND PROTECTION
OF THE MARINE ENVIRONMENT AGAINST POLLUTION

Karelina I. V., senior lecturer,
Maritime State University named adm. G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

Abstract. In article the main international agreements aimed at safety of navigation and protection of the environment against undesirable influences are considered

Keywords: International Maritime Organization, safety of shipping, protection of the environment, pollution of the sea

По обеспечению безопасности мореплавания и охране среды от загрязнений активно работает Международная морская организация. За период с 1958 года усилиями ИМО и других морских организаций создан комплекс международных нормативных документов и стандартов, направленных на предотвращение аварийных ситуаций на судах и защиту природной среды от нежелательных воздействий. ИМО и другие международные организации разрабатывают и внедряют в практику мореплавания международные документы по безопасности и защите среды, обеспечивают контроль над их применением на судах и в судовладельческих компаниях. ИМО осуществляет борьбу с судами, которые не соответствуют международным требованиям как через свои структурные подразделения - Комитет по безопасности на море (Maritime Safety Committee, MSC), Комитет по защите среды от загрязнения (Maritime Environment Protection Committee, MEPC), так и через национальные

органы контроля государства порта. Комитеты ИМО разрабатывают соответствующие рекомендации, которые направляются морским администрациям и судовладельцам в виде резолюций Ассамблеи ИМО и различных технических документов.

Основную группу международных соглашений, направленных на обеспечение безопасности мореплавания и устанавливающих соответствующие нормы и стандарты, составляют:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года и дополненная Протоколами 1978 и 1988 годов (СОЛАС-74);
- Международная Конвенция о грузовой марке 1966 года;
- Международная конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978-1995 гг. и одноименный Кодекс (ПДНВ-78/95);
- Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнений (МКУБ);
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (1АМ5АК);
- Международный кодекс по охране судов и портовых средств 2002 года (Кодекс ОСПС);
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (МАРПОЛ 73/78).

Конвенция СОЛАС является одним из важнейших международных документов, посвященных безопасности эксплуатации судов. Основная цель СОЛАСа это установление минимальных стандартов в отношении конструкции, оборудования и обслуживания судов, отвечающих их безопасности.

Все документы систематически обновляются и дополняются, поэтому на практике следует пользоваться последними изданиями ИМО.

Важную роль в обеспечении безопасности морских перевозок грузов играет Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, дополненная Протоколом 1988 года. Конвенция вступила в силу 21 июля 1968 году и распространяется на суда, совершающие международные рейсы, кроме военных кораблей и прогулочных яхт. Она предусматривает нанесение на борту судна грузовой марки, которое осуществляется после соответствующего освидетельствования. Если проверкой должностных лиц в порту установлено, что судно загружено сверх разрешенных пределов, ему запрещается выход в море.

Протокол 1988 года приводит в соответствие предусмотренное Конвенцией о грузовой марке освидетельствование и сертификацию судов с аналогичными требованиями Конвенций СОЛАС и МАРПОЛ 73/78.

Международная конвенция по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты (ПДНВ-78) принята ИМО 7 июля 1978 года. В 1995 году в нее были внесены существенные поправки, пересмотренная Конвенция вступила в силу с 1 февраля 1997 года, В 1995 году был также принят одноименный кодекс (ПДНВ-95). Конвенция и Кодекс устанавливают минимальные требования к профессиональной компетентности судового персонала только с позиции обеспечения безопасной эксплуатации судов и не касаются вопросов коммерческого и экономического характера.

Конвенция позволяет поднять стандарты качества подготовки моряков во всем мире до уровня приемлемого в современных условиях торгового мореплавания. Важным условием Конвенции является предоставление государствами информации в ИМО о качестве подготовки морских специалистов и системе контроля их профессионального уровня в этих государствах.

Вашингтонская конвенция 1926 года является первым опытом международного сотрудничества по защите Мирового океана от загрязнения с судов, за ней последовали Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1935 года и Лондонская конвенция 1954 года. Но они были призваны защищать океан только от нефтяного загрязнения.

В соответствии с Конвенцией 1954 года установлены запретные для сброса нефти зоны в пределах 50-100 миль от берега. Это не исключает загрязнения других районов Мирового океана, а лишь отодвигает его от береговой полосы.

Вторая Международная конференция по предотвращению загрязнения моря нефтью, состоявшаяся в апреле 1962 года, изменила ряд статей Конвенции 1954 года. Она стала называться Конвенцией по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954-1962 гг.

Международная морская организация предпринимает меры по защите морской среды в результате судоходства путем разработки и принятия государствами-членами ИМО международных конвенций, которые затем вводятся в действие и обязывают правительства стран-участниц выполнять установленные требования и стандарты.

Наибольшую роль в отношении защиты морской и воздушной среды от загрязнений при эксплуатации судов играет Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ-73).

С момента принятия Протокола 1978 года, к нему и к Конвенции принято большое количество дополнений. Свод норм международного морского права Конвенции МАРПОЛ-73/78 включает 20 статей и 2 Протокола («Относительно сообщений об инцидентах, влекущих сброс вредных веществ» и «Об арбитраже»), а также 6 Приложений. Положения Конвенции распространяются на суда любого типа, кроме военных кораблей.

Протокол 1978 года к МАРПОЛ внес много изменений в Приложение I Конвенции. Установлено, что все новые танкеры дедвейтом 20 тыс. т, и более должны иметь изолированные балластные танки, расположенные в таких местах, чтобы служить защитой для грузовых танков на случай столкновения или посадки на мель. В Приложении I названное требование раньше относилось к танкерам дедвейтом свыше 70 тыс. т.

Протокол 1978 года ввел также строгие требования в отношении проверок и сертификации судов на соответствие МАРПОЛ-73/78. Проверки выполняются:

- первоначальная перед вводом судна в эксплуатацию и до получения Международного сертификата о предотвращении загрязнения;
- периодические с интервалом, не превышающим 5 лет;
- как минимум, одна промежуточная в период действия названного сертификата.

Литература

1. Алексишин В.Г., Козырь Л.А., Короткий Т.Р. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания.- Одесса: Латстар, 2002.- 255с.
2. Николаева Л.Л., Цымбал Н.Н. Морские перевозки. – Учебник для вузов Одесса: «Феникс», 2005. – 424с.
3. Прокофьев В.А., Вепринская Т.А. Управление работой морского флота – Учебник для вузов М.: ИКЦ «Академкнига», 2007. – 168с.
4. Международная Конвенция о грузовой марке 1966 года, измененная протоколом 1988 года к ней (КГМ-66/88).
5. Международная Конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 – 1995 гг. и одноименный кодекс (ПДНВ78/95).
6. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнений (МКУБ).
7. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (1АМ5АК).
8. Международный кодекс по охране судов и портовых средств 2002 года (Кодекс ОСПС).
9. Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (МАРПОЛ 73/78).

ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВА ПРИМОРСКОГО КРАЯ И КИТАЯ

Мартышенко Н.С., к.э.н., доцент,
Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток

***Аннотация.** В статье рассматривается проблема гуманитарного сотрудничества России и Китая на примере Приморского края. Представлены результаты анализа данных опроса населения края, характеризующего различные аспекты гуманитарного сотрудничества и развитие «народной дипломатии» народов двух стран.*

***Ключевые слова:** гуманитарное сотрудничество, «мягкая сила», «народная дипломатия», анкетный опрос, Приморский край.*

HUMANITARIAN ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF COOPERATION BETWEEN PRIMORSKY KRAI AND CHINA

Martyshenko N.S., PhD in economics, associate professor,
Far Eastern Federal University,
Vladivostok

***Abstract.** The article deals with the problem of humanitarian cooperation between Russia and China on the example of Primorsky Krai. The results of a survey of the region's population characterizing various aspects of humanitarian cooperation and the development of "people's diplomacy" of the peoples of the two countries are presented.*

***Keywords:** humanitarian cooperation, "soft power", "people's diplomacy", questionnaire survey, Primorsky krai.*

После того как Россия провозгласила разворот на Восток Приморский край приобрел особое значение в формировании новых экономических отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Одним из основных игроков в этом регионе является Китай. Однако, развитие экономических отношений между Россией и Китаем отстает от сложившегося в последние годы сотрудничества в политической сфере. Многие авторы считают, что эффективность и успех интеграционных процессов между Россией и Китаем во многом определяется культурно-цивилизационной совместимостью бизнес-партнеров наших стран. Расширению взаимопонимания и укреплению доверия между народами обеих стран должно способствовать развитие сотрудничества в гуманитарной сфере.

Гуманитарное сотрудничество рассматривается как взаимодействие на межгосударственном уровне в области науки, культуры, искусства, массовых коммуникаций. Гуманитарное сотрудничество является важнейшим инструментом «мягкой силы» [8].

«Мягкая сила» (soft power) — политическая стратегия, основанная на достижении желаемых целей путем добровольного участия, симпатии и привлекательности в отличие от «жесткой силы», которая подразумевает принуждение. «Мягкая сила» более широкое понятие, которое кроме гуманитарного сотрудничества подразумевает развитие «народной дипломатии» и имиджевую работу государства. Многие исследователи считают, что в России последние двадцать лет недооценивалась значимость «мягкая сила». Поэтому исследования в этой области являются весьма актуальными.

Проблема развития гуманитарного сотрудничества России и Китая широко обсуждается в научных публикациях российских ученых [1-3]. Эта проблема привлекает внимание и китайских ученых [4, 9, 10].

В настоящей работе предлагаются к рассмотрению результаты анализа данных исследований отношения населения Приморского края к перспективам расширения сотрудничества между Приморским краем и Китаем. Исследование основано на онлайн-опросах населения края. В анкетном опросе приняло участие 760 респондентов. Анкета включала 23 вопроса, относящихся к исследованию различных аспектов гуманитарного сотрудничества и личностных отношений между народами двух стран. Рассмотрим результаты анализа данных ответов на некоторые из вопросов анкеты. Для анализа данных были использованы методики, которые разрабатывались автором в течение длительного периода времени [5-7].

Для оценки обобщенной характеристики российско-китайских отношений населением Приморского края был предложен ряд утверждений, которые они должны были оценить в терминах шкалы Лайкерта:

- Китай нас спасает от агрессивной политики США. Если бы не экономическая мощь Китая, США устроили бы нам «кузькину-мать»;
- Китай представляет для России военную угрозу и имеет планы по захвату наших территорий;
- Китай представляет для нас экономическую угрозу. Он будет вытеснять нас из среднеазиатских стран;
- расширение экономического сотрудничества России и Китая очень выгодно для развития Дальнего Востока России;

– Китай – это стратегический партнер России на длительную перспективу и нужно расширять сотрудничество с Китаем во всех сферах.

Результаты обработки данных представлены в виде лепестковой диаграммы (рис. 1). При оценке различных точек зрения на развитие российско-китайских отношений респонденты проявили высокую степень согласия. Явно выделились две группы ответов со сходными оценками. Первые три утверждения явно отличаются от последних двух. Ответы респондентов свидетельствуют о том, что большинство населения края одобряет развитие отношений между нашими странами.

На вопрос анкеты: «Существуют ли, по Вашему мнению, проблемы в отношениях между Россией и Китаем?» с набором вариантов ответов респонденты выразили свое мнение следующим образом:

- да, но и они успешно продвигаются к их разрешению – 47%;
- да, и они решаются слишком медленными темпами – 23%;
- нет, противоречия несущественные – 30%.

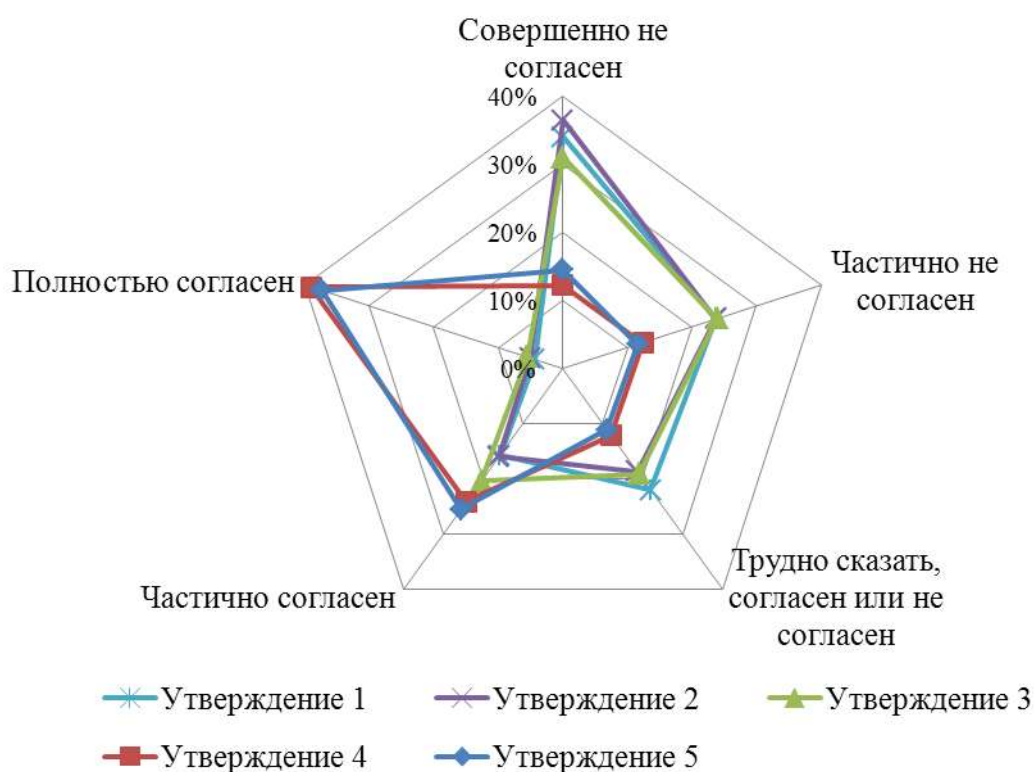


Рис. 1 – Оценки респондентов различных точек зрения на развитие отношений между Россией и Китаем

Большинству жителей края приходилось общаться с китайцами в повседневной жизни. На вопрос «Доводилось ли Вам общаться с китайцами в вашем городе (помимо торговых рынков)?» были получены следующие ответы:

- были случаи общения – 48%;
- многократно – 25%;
- мне не приходилось общаться с китайцами в своем городе – 27%.

В последние два года в Приморском крае наблюдается значительный рост потока китайских туристов. Поэтому в анкету был включен вопрос: «Как Вы относитесь к росту туристского потока из Китая в Приморский край?». Структура оценок отношения населения края к возрастанию потока китайских туристов представлена на рис. 2.

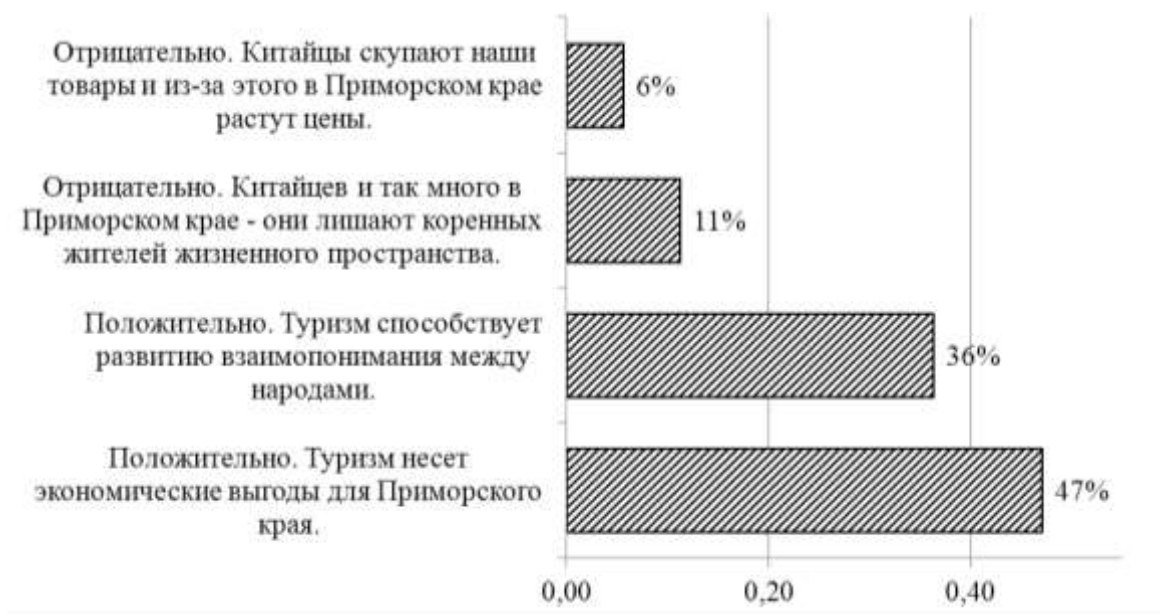


Рис. 2 – Распределение оценок отношения населения Приморского края к росту потока туристов из Китая

Население Китая тоже меняет свое отношение к россиянам в сторону дружественного расположения. Население края считает, что китайские граждане настроены положительно к развитию российско-китайских отношений. Свое мнение жители края выразили при ответах на вопрос: «Как вы оцениваете отношение большинства простых людей в Китае к населению России?». Более половины приморцев считают, что китайцы испытывают дружеские чувства к россиянам (рис. 3).

В заключение можно признать, что сотрудничество на уровне «народной дипломатии» развивается вполне успешно. Однако в области гуманитарного взаимодействия народонаселения двух стран, особенно приграничных регионов, еще есть много резервов.



Рис. 3 – Распределение оценок расположенности граждан Китая к россиянам

В частности, в области сотрудничества в сфере образования и науки в последние годы наметился некоторый спад. Можно было бы наладить более тесное сотрудничество в области спорта. Слабо развито сотрудничество профессиональных объединений.

Литература

1. Горобец Л.А. Гуманитарное сотрудничество России и Китая в Дальневосточном регионе // *Дискуссия*. – 2014. – № 1. – С. 30-36.
2. Ерохина Е.В., Раевский С.В. Приграничное сотрудничество в новом формате развития (на примере Приморского края) // *Проблемы теории и практики управления*. – 2016. – № 4. – С. 37-48.
3. Киба Д.В. Гуманитарное взаимодействие России со странами Юго-Восточной Азии в конце XX – начале XXI века // *Научное мнение*. – 2013. – №. 9. – С. 138-141.
4. Ли М. Современное гуманитарное сотрудничество между КНР и РФ // *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики*. Серия: Гуманитарные науки. – 2016. – № 3. – С. 28-30.
5. Мартышенко Н.С. Методика сбора и обработки данных для оценки структуры потребителей услуг туристского комплекса региона // *Практический маркетинг*. – 2009. – № 11. – С. 16-28.
6. Мартышенко С.Н., Мартышенко Н.С. Метод обнаружения ошибок в эмпирических данных // *Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Серия: Технические науки*. – 2008. – № 1. – С. 11-14.
7. Мартышенко С.Н., Мартышенко Н.С., Кустов Д.А. Цензурирование при обработке анкетных данных // *Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Технические науки*. – 2006. – № 6. – С. 170-177.
8. Сидоров Д.А. Сетевая дипломатия и интересы России в АТР // *Дипломатическая служба*. – 2017. – № 2. – С. 28-33.
9. Шо В., Мэнлун Л. К вопросу о китайско-российском гуманитарном сотрудничестве // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России*. – 2016. – Т. 15. – № 2. – С. 107-111.
10. Шуфан Чжао, Кузнецов С.И. Культурно-гуманитарное сотрудничество молодежи РФ и КНР: проблемы и перспективы // *Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук*. – 2015. – № 2 (18). – С. 191-200.

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РЫНКА МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК СТРАН АТР

Майзнер Н.А., к.э.н., доцент,
Пузынин Б.О., студент,
Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток

***Аннотация.** В статье проводится анализ состояния рынка морских перевозок стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Показана динамика объемов морских контейнерных перевозок стран АТР, рыночные доли основных игроков на рынке морских грузоперевозок стран АТР, а также дана характеристика крупнейших контейнерных перевозчиков, действующих на этом рынке.*

***Ключевые слова:** морские перевозки грузов стран АТР, рынок морских перевозок грузов, морские линии, линейное судоходство, контейнерные грузоперевозки, операторы рынка морских перевозок.*

THE STUDY OF MARINE SHIPMENT MARKET'S STATE IN THE COUNTRIES OF APAC

Mayzner N.A., PhD in economics, associate professor,
Puzynin B.O., student,
Far Eastern Federal University,
Vladivostok

***Abstract.** The article studies the state of the market of marine containerized shipping in the countries of the Asia-Pacific region (APAC). The text explores changing of seaborne cargo transportation volumes in the market of APAC, market shares of major companies in the market of marine containerized shipping in the countries of the Asia-Pacific region. In addition, it provides the characteristic of the largest container carriers operating in this market.*

***Key words:** Marine shipping in countries of the Asia-Pacific region, the seaborne cargo transportation market, sea lines, line shipping, container traffic, operators in the seaborne cargo transportation market.*

Глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что невозможно осуществить без морского грузового транспорта. Морской транспорт является одним из важнейших элементов внешнеэкономической деятельности государств, а порты, в свою очередь, играют роль глобальных операторов, предоставляющих услуги по транспортно-логистическому обеспечению грузопотоков [1].

Актуальность анализа состояния рынка морских контейнерных перевозок стран АТР обусловлена его огромной экономической важностью для этого региона. Морскому виду транспорта принадлежит основная роль в межконтинентальном обмене товарами, поскольку среди различных видов доставки грузов, перевозка грузов морем – самая массовая и дешевая, а контейнерные перевозки на сегодняшний день считаются наиболее надежной, безопасной и эффективной системой транспортировки. В настоящее время страны АТР в силу их географического положения и стремительного роста производства готовой продукции преуспевают в организации морских перевозок грузов, в том числе и в изготовлении самих контейнеров различных типов и размеров [2]. В связи с этим важно выявить основных игроков на этом рынке и определить тенденции его развития.

Целью исследования является анализ состояния рынка морских перевозок стран АТР, определение крупнейших контейнерных перевозчиков, действующих на этом рынке, и выявление тенденций его развития.

Данная цель обусловила постановку и решение следующих задач:

- исследовать рынок морских перевозок грузов стран АТР;
- выявить основных игроков на рынке морских перевозок стран АТР;
- сформулировать тенденции развития рынка морских контейнерных перевозок стран АТР.

Методологической базой для исследования послужили труды отечественных ученых: Зеленкова И.Д., Черенкова Н.И, Щербанина Ю.А., Степанова А.Л., а также публикации ООН и ЮНКТАД и труды зарубежных авторов: Cheng T.C.E., Fan H., Lee P.K.C., Li G.

Перевозку грузов морским транспортом можно назвать сложным производственным процессом, в котором принимают участие отправитель, брокеры, перевозчики, агенты, экспедиторы, получатель груза и ряд других физических и юридических лиц. Рынок морских перевозок, в свою очередь, можно рассматривать как совокупность экономических отношений между субъектами рынка, участвующих в процессе транспортировки грузов морем, основанных на взаимовыгодном сотрудничестве [1; 5].

Состояние рынка морских перевозок стран АТР характеризуется системой количественных и качественных показателей, формирующихся и изменяющихся под влиянием различных факторов. Одним из основных показателей является объем морских контейнерных перевозок (табл.1).

По данным, представленным в табл.1, можно сделать вывод, что лидером по росту объемов морских контейнерных грузоперевозок среди стран

АТР является Китай, его показатели выросли в 2016 г. по сравнению с 2007 г. в 2,75 раза. На втором месте по темпам роста находится Малайзия. Объемы ее морских перевозок за тот же период увеличились на 89 %. Грузооборот Кореи в 2016 г. в сравнении с 2007 г. возрос на 57 %. В свою очередь, количество перевезенного груза США за тот же период увеличилось лишь на 20 %, что значительно меньше показателей ряда развивающихся стран. Единственной страной АТР, чей объем контейнерных морских перевозок снизился за исследуемый период, является Гонконг.

Стабильный рост контейнерного экспорта является одной из текущих тенденций рынка морских перевозок грузов стран АТР. Целый ряд развивающихся стран, среди которых Таиланд, Индонезия и Малайзия, усиленно наращивают объемы контейнерного экспорта и по этому показателю превосходят многие развитые страны, включая Италию, Германию и Францию [3].

Таблица 1 – Объемы морских контейнерных грузоперевозок стран АТР, 2007-2016 гг., млн. TEU

Страна АТР	2007 г.	2011 г.	2011/ 2007 гг., %	2012 г.	2016 г.	2016/ 2012 гг., %	2016/ 2007 гг., %
Китай	66,121	108,799	165	130,29	181,635	139	275
США	38,519	37,353	97	42,337	46,413	110	120
Сингапур	23,192	26,592	115	29,178	34,832	119	150
Корея	15,113	15,699	104	18,542	23,797	128	157
Малайзия	12,027	15,922	132	18,267	22,719	124	189
Гонконг	22,427	21,04	94	23,699	22,3	94	99
Япония	16,777	16,285	97	18,098	21,781	120	130
Тайвань	12,791	11,352	89	12,736	16,431	129	128
Итого:	206,967	253,042	122	293,147	369,908	127	178
Доля в общемировом обороте, %	54	54		54	54		
Всего в мире	382,622	472,273	123	540,816	684,429	127	179

Источник: [7]

Еще одним показателем, который можно использовать для анализа состояния рынка морских перевозок, является индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС). С 2004 года ИОЛС, рассчитываемый ЮНКТАД, служит показателем, характеризующим доступ каждой прибрежной страны к глобальной сети линейных перевозок, т.е. к сети регулярных морских перевозок контейнерных грузов. ИОЛС зависит от пяти показателей, которые отражают использование компаниями линейного судоходства контейнеровозов для обслуживания порто-заходов соответствующей страны: количество судов; их контейнеровместимость;

число компаний, осуществляющих перевозки на судах, оператором которых они являются; количество осуществляемых рейсов и размер самого крупного используемого судна в TEU [5]. В табл. 2 отображены индексы обслуживания линейным судоходством стран АТР.

Таблица 2 – Индексы обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) стран АТР, 2012-2016 гг.

Страна АТР	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2016/2012 гг., %
Китай	156,2	157,5	165,1	167,1	170,8	109
Сингапур	113,2	106,9	113,2	117,1	119,5	106
Республика Корея	101,7	100,4	108,1	113,2	112,6	111
Гонконг (Китай)	117,2	116,6	116,0	116,8	100,5	86
Малайзия	99,7	98,2	104,0	110,6	102,5	103
США	91,7	92,8	95,1	96,7	93,6	102

Источник: [6]

Из данных табл. 2 видно, что Китай является лидером по данному показателю, так как в 2012-2016 гг. его ИОЛС оставался наивысшим среди всех стран мира. Прирост данного показателя у него в 2016 г. по сравнению с 2012 г. составил 9 %. На первом месте по темпам роста находится Республика Корея, прирост ее индекса обслуживания линейным судоходством в 2016 г. по сравнению с 2012 г. составил 11 %. В свою очередь, ИОЛС Гонконга за тот же период снизился на 14 %, а приросты ИОЛС Сингапура, Малайзии и США в 2016 г. по сравнению с 2012 г. составили 6 %, 3 % и 2 % соответственно.

На рынке морских грузоперевозок стран АТР представлены компании со всего мира, доли рынка которых определяются по количеству судов и совокупной вместимости флота.

Краткая характеристика крупнейших операторов рынка морских контейнерных перевозок стран АТР приведена в табл. 3.

Из табл. 3 следует, что на рынке морских контейнерных перевозок стран АТР наряду с азиатскими активно ведут свою деятельность европейские компании, три из которых являются крупнейшими в мире. Это такой оператор, как АРМ-Maersk (Дания), доля рынка которого по состоянию на 2017 г. составляет 16,5 %. Он занимает первое место среди морских линий по грузоподъемности и численности флота. При этом следует заметить, что самая крупная российская компания FESCO – линейный перевозчик контейнерных грузов – находится лишь на 56-м месте мирового рейтинга, а мощность его флота в 205 раз меньше, чем у лидера – Maersk Line [4]. Вторым, после

APM-Maersk, является оператор рынка морских контейнерных перевозок – Mediterranean Shipping Company (Швейцария) с долей рынка 14,7 %. На третьем месте оператор CMA CGM Group (Франция), занимающий долю рынка, равную 11,6 %.

Таблица 3 – Крупнейшие морские контейнерные перевозчики, представленные на рынке морских перевозок стран АТР, 2017 г.

Название компании	Грузоподъемность флота, млн. TEU	Численность флота, ед.	Доля мирового рынка, %
APM-Maersk, Дания	3,5	654	16,5
Mediterranean Shipping Company (MSC), Швейцария	3,1	509	14,7
CMA CGM Group, Франция	2,5	491	11,6
COSCO Shipping Co Ltd, Китай	1,8	329	8,5
Hapag-Lloyd, Германия	1,5	214	7,1
Evergreen Line, Тайвань	1,1	195	5,0
Orient Overseas Container Line (OOCL), Гонконг	0,672	98	3,1
Yang Ming Marine Transport Corporation, Китай	0,577	94	2,7
Hamburg Slid Group, Германия	0,565	106	2,6
MOL, Япония	0,549	78	2,6

Источник: [4]

В мировом рейтинге контейнерных линий к 2017 г. произошли заметные изменения. Они в значительной степени были обусловлены покупкой третьим крупнейшим перевозчиком в мире – CMA CGM сингапурского перевозчика APL и объединением двух крупнейших китайских судоходных корпораций CSCL и COSCO, а также уходом с рынка в сентябре 2016 г. южнокорейской компании Hanjin Shipping.

Таким образом, Китай, несмотря на высокую конкуренцию со стороны европейских компаний, является крупнейшим игроком на рынке морских контейнерных перевозок стран АТР. Большая часть всех мировых заказов на поставку товаров приходится на деятельность китайских компаний. Данные факты свидетельствуют о масштабном сдвиге мировой торговой активности в Восточную Азию, которая на данный момент создаёт большую часть морского грузопотока.

На основании проведенного анализа рынка морских контейнерных перевозок стран АТР можно отметить основные тенденции его развития:

- развитие конкурентной среды;
- обслуживание судов большей вместимости;
- стабильный рост контейнерного экспорта;

- повышение интенсивности движения судов в акватории портов;
- развитие технического и служебно-вспомогательного флота;
- автоматизация погрузочно-разгрузочных работ;
- оптимизация движения грузовых потоков в портовой зоне и на подходах к порту;
- достижение высокого уровня развития логистики и, как следствие, рост пропускной способности портов [1].

Азиатско-Тихоокеанский регион стал самым крупным по таким показателям, как грузооборот на морском транспорте, объёмы перевалки грузов в морских портах, пропускная способность портов, объёмы импорта и экспорта, что произошло, в основном, из-за роста экономик развивающихся стран этого региона, особенно Китая. Именно Китай выступает главным оператором морских грузоперевозок. Порты этой страны занимают основную часть рейтинга портов мира. Рост их показателей за десятилетие – наиболее быстрый и взрывной.

Литература

1. Степанов, А.Л. Эволюция портов и экспедиторской деятельности – основа транспортной логистики / А.Л. Степанов // Эксплуатация морского транспорта. – 2007. – № 4 (50). – С. 6-9.
2. Черенков, Н.И. Интермодальные перевозки и мировой контейнерный флот: динамика и структура / Н.И. Черенков, С.А. Русановский // Инфраструктуры отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. – 2013. – № 3. – С. 106-117
3. Щербанин, Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю.А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3. – С. 65-78.
4. Alphaliner TOP 100 Operated fleets as per 26 October 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.alphaliner.com/liner2/top100/export_pdf.php?top30=0 (дата обращения 26.10.2017).
5. Review of Maritime Transport 2015, United Nations Publication [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://unctad.org/rmt> (дата обращения 27.04.2017).
6. UNCTAD Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html> (дата обращения 29.05.2017).
7. World Port Traffic Data for IAPH using LL data 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/WorldPortTraffic-Data-for-IAPH-using-LL-data2015.pdf> (дата обращения 23.05.2017).

СОЦИАЛЬНОЕ РАССЛОЕНИЕ ОБЩЕСТВА В СИСТЕМЕ НАУЧНОГО ЗНАНИЯ

Родионова И.В., к.э.н., доцент,
Родионов Г.Е., студент,
Морской государственной университет
им. адмирала Г.И. Невельского, г. Владивосток

***Аннотация.** В статье охарактеризованы основные методологические подходы к изучению процесса социального расслоения и обозначена особая значимость экономических критериев дифференциации общества при изучении социально-экономического неравенства населения в современной России.*

***Ключевые слова:** социально-экономическое неравенство, социальная стратификация, критерии дифференциации общества.*

SOCIAL DISTRIBUTION OF THE COMPANY IN THE SYSTEM OF SCIENTIFIC KNOWLEDGE

Rodionova I.V., Ph D in economics, associate professor,
Rodionov G.E., student,
Maritime State University named adm. G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

***Abstract.** The article describes the main methodological approaches to the study of the process of social stratification and marked the special importance of economic criteria of differentiation of society in the study of socio-economic inequality in modern Russia.*

***Keywords:** social-economic inequality, social stratification, criteria of differentiation of society.*

Социальное расслоение общества – это процесс объединения двух явлений: дифференциации общества и интеграции его членов в определенные слои, классы, страты, группы и иные социальные общности.

Дифференциация трансформационного общества современной России, прежде всего, есть результат экономического неравенства. Экономическая неоднородность общества является основой для интеграции его индивидов в группы в соответствии с определенными, относительно устойчивыми, существенными признаками (доходно-имущественными).

Данная интерпретация природы социального расслоения современного российского общества определена в процессе изучения основных

подходов, теоретизирующих данное явление, которые были рассмотрены в зарубежной и отечественной науке.

Научное обоснование процесса расслоения впервые появилось в 18 веке в трудах представителей классической политической экономии. А. Смит, Д. Риккардо, Т.Р. Мальтус, Дж. Ст. Милль, Ж. Тьерри, Ф. Гизо и пр. установили, что дифференциация населения представлена тремя видами пересекающихся, но в целом самостоятельных экономических неравенств, которые возникают в силу различий в источниках доходов (факторов производства), размерах соответствующего источника дохода и в размерах самого дохода. Обобщенным следствием экономических неравенств, по мнению классиков, является разделение общества на три интеграционные группировки, на три класса: землевладельцы, собственники капитала (буржуазия) и рабочие.

В мировой науке существует два противоположных направления, изучающих процесс социального расслоения общества. Одно развивается в рамках теории конфликта, другое – теорий функционального анализа.

Сторонники конфликтологических теорий полагают, что дифференциация населения вызвана неравенством экономического и социально-политического положения людей в системе производственных отношений. Данное неравенство предопределяет господство одних общественных групп и эксплуатацию других, а поэтому в обществе всегда имеет место борьба (конфликт) за дефицитные ресурсы (материальные, властные и социальные).

Современные представления теоретиков конфликтологического направления основаны на теории классов и социального расслоения, разработанной К. Марксом. Согласно данной теории, главным критерием неравенства общества является экономический – наличие собственности, средств производства. В системе производственных отношений происходит деление общества на тех, кто владеет средствами производства (капиталисты или буржуазия) – угнетающий класс и тех, кто имеет право продавать свой труд (рабочие) – угнетенный класс. Конфликт интересов и устремлений двух этих групп и является фундаментом для социального расслоения общества.

Западные последователи К. Маркса (В. Парето, Р. Дарендорф, М. Вебер и др.) критиковали его за столь узкий подход. По их мнению, процесс социального расслоения не может быть в полной мере исследован на основании только одного критерия дифференциации и добавляли другие.

В частности М. Вебер, кроме экономического, ввел такие критерии, как социальный статус (престиж) и власть. В соответствии с данными признаками дифференциации, М. Вебер в структуре общества выделял четыре основных класса: класс собственников капитала, класс интеллектуалов (менеджеры и администраторы), традиционный мелкобуржуазный класс и рабочий класс.

Представители функционалистского подхода (Э. Дюркгейм, Т. Парсонс, К. Дэвис, У. Мур и др.) считают, что процесс социального расслоения неизбежен для любого общества и обусловлен дифференциацией социальных функций (ролей и позиций), выполняемых индивидами.

Неравенство социальных ролей и позиций в обществе возникает, во-первых, вследствие социальной неоднородности и разделения труда, во-вторых, в результате действия существующей в обществе системы ценностей и культурных стандартов. Данные условия разделения общества одновременно являются основополагающими и для интеграции отдельных индивидов в соответствующие социальные общности, группы, слои и т.д., а последние, в свою очередь, ранжируются в иерархическом порядке в соответствии со сложившейся общественной системой ценностей (социальная стратификация общества).

Противоречивость концепций, теоретизирующих процесс социального расслоения, представленных в рамках одного или другого подхода, заключается в определении степени приоритетности экономических критериев дифференциации над неэкономическими, и наоборот.

Для каждого вида общественной формации характерна своя основа деления (направленность критериев дифференциации). Степень значимости экономических и неэкономических оснований дифференциации определяется, прежде всего, уровнем социально-экономического развития любого исторически сложившегося общества.

Отличительной характеристикой общества с высоким уровнем социально-экономического развития является наличие эффективного механизма распределительных отношений в системе общественного воспроизводства, благодаря которому происходит обеспечение высокого жизненного уровня для большинства населения (основная доля совокупного дохода сосредоточена у наибольшей части населения). В этой связи исследование проблем социального расслоения с позиции экономического неравенства не актуально, поскольку для данной общественной формации более значимой становится иная основа деления.

Экономические критерии дифференциации не являются приоритетными при исследовании процесса социального расслоения в обществе с высоким уровнем социально-экономического развития. Доминирующей основой деления выступают неэкономические критерии неравенства, связанные с определением степени развития личности, такие как различия социально-профессиональных позиций, в образовании, этническая принадлежность, половозрастные и личностные особенности индивида и др.

Для общества с низким уровнем социально-экономического развития, в котором отсутствует эффективная система производственно-распределительных отношений, актуальна возрастающая значимость проблем, связанных с падением уровня жизни для большинства населения и увеличением степени экономического неравенства. Таким образом, изучение процесса социального расслоения в таком обществе базируется на применении экономических критериев дифференциации.

Современные российские исследователи: Е.М. Аврамова, Н.И. Кутепова, В.Н. Бобков, Л.Н. Овчарова, Т.И. Заславская, Е.С. Петрова, Л.С. Ржаницына, З.Т. Голенкова и др. при изучении процесса социального расслоения используют принцип многомерного анализа, который предполагает применение расширенного состава критериев дифференциации населения. Помимо различий между людьми по их отношению к распределению средств производства, труду, потребительских благ и др. исследуются иерархии населения по объему властных полномочий, по уровню образования, половозрастной принадлежности, по уровню социокультурного потенциала и т.д.

Применительно к переходному российскому обществу главными и определяющими дифференцирующими критериями являются экономические (виды и величина доходов, имущественная обеспеченность). Доходно-имущественные характеристики в условиях трансформации экономики являются базовыми и наиболее объективными критериями дифференциации. Неэкономические типологические признаки деления в условиях перехода российской экономики к рыночной системе хозяйствования являются второстепенными и производными материальных (экономических).

Сам факт применения различного состава критериев дифференциации населения является недостатком при исследовании процесса социального расслоения, так как создает определенные трудности в практической работе. Очевидно, что использование разнообразных критериев приведет к тому, что оценки процесса социального неравенства будут противоречивы

и различны, так как различный состав критериев неравенства и его направленность с разной степенью достоверности отражает данное явление. Разрешение данного противоречия возможно только при условии, что оценка процесса расслоения общества будет основана на едином методологическом подходе.

Выбор методологического подхода должен осуществляться исходя из сущности (проблематики) данного процесса. Сущность социального расслоения общества заключается в организации управления этим процессом, а не в постоянном отслеживании динамики показателей (экономических или неэкономических) и определении степени их приоритетности.

События последних лет привели к ярко выраженной поляризации общества и бедности большей части населения России. В целях снижения степени интенсивности расслоения, крайне необходимо совершенствование механизма организации управления данным процессом.

Литература

1. Галиева И.С. Социальное расслоение в ракурсе трансформационных процессов в современной России / И.С. Галиева // Известия Саратовского университета. Сер. Социология. Политология. Вып. 4. – 2009. – С. 38-40.
2. Гонашвили А.С. Социальная стратификация российского общества / А.С. Гонашвили // Общество: социология, психология, педагогика. – 2015. - № 1. – С. 13-16.
3. Сачук Д.И. Трансформация стратификационной картины российского общества в постсоветский период развития / Д.И. Сачук // Вестник Московского университета. Сер. 18. Социология и политология. – 2014. - № 14. – С. 275-292.

АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИЙ КИТАЯ В РОССИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ

Хлыстова О.В., к.э.н., доцент,
Дин Сыюнь, студент,
Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток

Аннотация: В статье представлен анализ инвестиционной активности Китая в Россию, свидетельствующий о том, что, несмотря на высокие темпы роста прямых инвестиций, российская экономика испытывает недостаток иностранных вложений в экономику. Определены основные проблемы снижения темпов роста инвестиций и секторы инвестирования, дана оценка экономического проекта «Шелковый путь».

Ключевые слова: прямые инвестиции, секторы экономики, торговый оборот, инвестиции.

ANALYSIS OF CHINA INVESTMENTS IN THE RUSSIAN ECONOMY

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,
Ding Xiun, student,
Far Eastern Federal University, Vladivostok

Abstract: The article presents an analysis of China's investment activity in Russia, which shows that, despite the high growth rates of direct investment, the Russian economy lacks foreign investment in the economy. The main problems of slowing investment growth rates and investment sectors were identified, and the economic project "Silk Road" was evaluated.

Keywords: direct investments, sectors of the economy, trade turnover, investments.

В торгово-экономических связях между Россией и Китаем в настоящее время наблюдается существенный подъем, который характеризуется высокими темпами роста товарооборота, расширением инвестиционного сотрудничества, активизацией межрегиональных и приграничных связей, заметным усилением интереса российских и китайских деловых кругов к взаимному сотрудничеству и партнерству. В этом состоит актуальность темы и объект исследования – динамика инвестиций Китая в российскую экономику.

В списке крупнейших торговых партнеров Китай занимает четвертую строчку и первое место среди торговых партнеров стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Однако необходимо отметить, что уровень развития российско-китайского инвестиционного сотрудничества в настоящее время не в полной мере отвечает сложившимся политическим и торговым отношениям двух стран. Поставленная Правительствами России и Китая задача увеличения китайских

прямых инвестиций в российскую экономику к 2020 г. до 12 млрд. долл. может быть невыполнима. По данным Министерства коммерции КНР, за прошедшие годы наблюдалось существенное увеличение притока китайских прямых инвестиций в российскую экономику. Так, по итогам 2013г. прямые инвестиции составили 4080 млн. долл. против 660 млн. долл. в 2012 г. и общий объем накопленных прямых инвестиций достиг 7661 млн. долл. [1].

Динамика и темпы роста инвестиционных вложений между двумя странами свидетельствует о том, что в России существуют определенные ограничения, мешающие взаимовыгодному и плодотворному инвестиционному сотрудничеству (Таблица 1).

Таблица 1 – Динамика инвестиционного сотрудничества России и Китая за 2006-2013 гг.

Показатели	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Инвестиции КНР в Россию, млн. долл.	470	438	240	410	594	303	660	4080
- темп роста, %	100	93,2	54,8	170,8	144,9	51,0	217,8	618,2
Инвестиции России в КНР, млн. долл.	67	52	60	32	35	31	29,9	22,08
- темп роста, %	100	77,6	115,4	53,3	109,4	88,6	96,5	73,8

Наивысшие темпы роста инвестиций Китая в российскую экономику наблюдались в 2013г. – 618,2 %. В то время как российские инвестиции снизились на 26,2 % и составили всего лишь 22,08 млн. долл.

Основными направлениями инвестиционной деятельности КНР являются: разработка полезных ископаемых, лесная и рыбная отрасли, энергетика, торговля, бытовая электротехника, связь, строительство и сфера услуг. К наиболее крупным вложениям китайских компаний в российские активы можно отнести:

1. покупка Китайской национальной нефтегазовой корпорацией 20 % акций в интегрированном проекте по добыче, сжижению и поставкам природного газа «Ямал-СПГ» (приблизительная оценка 810 млн. долл.);
2. покупка Китайской инвестиционной корпорацией 12,5 % акций ПАО «Уралкалий» (оценивается в 2 млрд. долл.);
3. вложение Китайской международной инженерно-строительной компанией цветной металлургии (NFC) в совместный проект с корпорацией «Металлы Восточной Сибири» в Республике Бурятия (оценивается в 750 млн. долл.);

4. инвестиции Государственной электросетевой корпорации Китая в совместные проекты с российской ГК «Синтез» (оценивается в 1,1 млрд. долл.);

5. приобретение Китайской инвестиционной корпорацией 5,4 % акций Московской биржи (оценивается в 100 млн. долл.);

6. приобретение Строительным банком Китая 2 % акций ПАО «ВТБ» (оценивается в 100 млн. долл.).

Основными отраслями российско-китайского двухстороннего инвестиционного сотрудничества являются: энергетика (атомная энергетика), транспортировка и переработка российской нефти, экспорт в Китай российской электроэнергии, строительство и реконструкция объектов энергогенерации, освоение месторождений полезных ископаемых, переработка древесины, строительство, торговля, промышленное производство.

В рамках Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока, Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009-2018 годы), по данным Минрегионразвития России, на российской территории на стадии практической реализации находятся 22 проекта, 25 проектов – на стадии поиска инвесторов, 4 проекта – на стадии технической и нормативно-правовой документации, 6 проектов остановлены по причине отказа инвесторов от их реализации [2].

Можно предположить, что выявленные тенденции могут снизить интерес китайских компаний к инвестированию экономики России. На текущий момент РФ менее открыта для китайских инвестиций, чем другие страны мира [1]. Нетрудно заметить, что инвестиции Китая в Европу, США и Азию растут более высокими темпами, чем в Российскую Федерацию (Рис.1).

Более того, изменение приоритетов китайского бизнеса и Правительства КНР и, соответственно, изменение географической направленности инвестиций могут существенно снизить инвестиционную привлекательность России для Китая. В 2016 г. с китайскими партнерами не было заключено ни одной новой крупной сделки, несмотря на рекордный рост объемов подобных сделок в других странах мира.

Сырьевые отрасли в 2009–2015гг. обеспечивали около 67 % прироста китайских инвестиций в Россию. Новые же инвестиции в постиндустриальные секторы будут сдерживаться небольшими масштабами сферы услуг в России и её закрытостью в области высоких технологий.



Рис. 1 – Доля Китая в российском внешнеторговом обороте и потенциал для ее роста в прямых иностранных инвестициях [1]

В будущем наиболее значимыми стратегическими интересами китайских компаний останутся глобальные транспортные и инфраструктурные проекты, связывающие Китай с Европой, вторым по объему торговым партнером страны. Усиление роли России и стран Средней Азии как стран-транзитеров требует существенных капиталовложений в инфраструктуру перевозок и в транспортную логистику.

Важным, в связи с этим, является формирование экономического пояса Шелкового пути, который выгоден как Китаю, так и России. При этом стратегия проекта совмещается с процессом основания Евро-Азиатского экономического союза, который дополняет «Шелковый путь». Создание экономического проекта Шелкового пути придаст государствам ШОС жизненную силу, станет точкой роста и углубления торгово-экономического сотрудничества между Евро-Азиатскими странами [3]. В ходе визита Президента РФ в КНР российская сторона высоко оценила выдвинутую Китаем концепцию строительства экономического пояса «Шелковый путь», и сегодня стороны намерены найти возможные точки соприкосновения этого проекта с интересами Евро-Азиатского экономического союза. Возможно, что строительство экономического пояса «Шелковый путь» станет образцом сотрудничества, которое принесет выгоду не только России и Китаю, но и многим другим сторонам ШОС [3].

Китайские инвестиции и сотрудничество ощутимо помогают России противостоять экономическим санкциям и конфликту с Европой и США. При этом необходимо отметить недостатки в использовании эффективных

инструментов России для централизованного сбора данных об уровне присутствия и интересах китайского бизнеса. Следовательно, российская сторона как можно быстрее должна создать инструменты для оценки и реализации возможных совместных проектов с китайскими партнерами.

Размер китайских инвестиций в российскую экономику в реальности больше, чем можно было бы ожидать – с учётом китайской модели инвестирования, структуры российской экономики, санкций, обвала цен на энергоносители и прочих факторов. Политический фактор, по всей видимости, играет в росте китайских инвестиций значительную роль.

Серьезным препятствием по дальнейшему росту китайских инвестиций является не столько российский инвестиционный климат, сколько отсутствие у китайского частного бизнеса ясного понимания экономической политики России. В связи с этим, важное значение будет иметь работа по распространению необходимой информации и налаживанию личных контактов между представителями частного бизнеса двух стран в различных областях, в том числе и в сфере образования.

Литература

1. Основные итоги инвестиционного сотрудничества России и Китая. Режим доступа: https://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_rus_projects/: (дата вхождения: 20.10.2017 г.).
2. Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР. Режим доступа: http://www.chinaruslaw.com/RU/CnRuTreaty/004/201035210624_735729: (дата вхождения: 20.10.2017 г.).
3. Ограничения на отток капитала в Китае открывают новые возможности для стран СНГ. Режим доступа: <https://www.acra-ratings.ru/research/>: (дата вхождения: 20.10.2017 г.).

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Хлыстова О.В., к.э.н., доцент,
Сунь Синь, студент,
Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток

***Аннотация:** Авторы исследовали проблемы международного сотрудничества между Россией и Китаем, что позволило вскрыть возможности и угрозы дальнейшего экономического партнёрства. В качестве основных задач, которые должны быть решены в двусторонних отношениях были выделены низкий уровень инвестиционной активности и нестабильность экономической политики России.*

***Ключевые слова:** прямые инвестиции, инвестиционная активность, инвестиционный климат, стратегическое партнерство.*

RUSSIAN-CHINESE COOPERATION AT THE PRESENT STAGE

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,
Sun Xin, student,
Far Eastern Federal University, Vladivostok

***Abstract:** The authors investigated the problems of international cooperation between Russia and China, which opened up the possibilities and threats of further economic partnership. As the main tasks to be solved in bilateral relations, a low level of investment activity and instability of Russia's economic policy were singled out.*

***Keywords:** direct investment, investment activity, investment climate, strategic partnership.*

Вхождение России и Китая в эпоху глобализации формирует новые вызовы мировому сообществу и требует создания соответствующей политико-правовой инфраструктуры с учетом интересов всех участников международной деятельности. Вследствие этого необходимо изучить роль России и Китая в новой геополитической ситуации и их вклад в процесс глобализации.

Взаимоотношения между КНР и РФ складываются не один десяток лет и с изменением геополитики изменяются приоритеты и ориентиры международного сотрудничества между нашими странами.

Цель исследования заключается в том, чтобы проанализировать торгово-экономические отношения между Китаем и Россией, выявить приоритетные направления взаимодействия, выделить перспективные векторы развития экономического сотрудничества двух держав. Современная ситуация заставляет по-новому взглянуть на российско-китайское сотрудничество.

Несмотря на подъем торгово-экономических отношений в российско-китайских взаимоотношениях сохраняется дисбаланс. Во-первых, около 80 % российского экспорта в Китай составляют сырьевые товары: лес, газ, рыба и продукция химической отрасли. Китай же в основном экспортирует товары с высокой добавленной стоимостью, что позволяет ему наращивать темпы ВВП. Во-вторых, имеет место большая зависимость России от экономики КНР, т. к. Китай является основным торговым партнером РФ на Дальнем Востоке.

Многостороннему торговому развитию способствовала активизация политики влияния России в таких международных организациях как ШОС и БРИКС. Начиная с 2014г. Российская Федерация объявила о своем «развороте на Восток». Однако решение Правительства России не было спонтанным и основывалось на росте прямых китайских инвестиций, которые возросли до 8380 млн. долл. США. Отмеченная динамика поставила Китай на второе место среди крупнейших инвесторов в Россию. Кроме инвестиций в Россию, КНР также стал вторым по объему внешнего финансирования, предоставив России кредиты на сумму в 13,6 млрд. долл. [1].

Наибольший удельный китайских инвестиций приходится в экономику Дальнего Востока. Анализ внешнеэкономической деятельности стран-контрагентов показал, что количество участников составило 158 государств, при этом Китай и Республика Корея занимают лидирующие позиции во внешнеторговом обороте (рис.1). На основании статистических отчетов ФТС РФ было выявлено, что КНР во внешнеторговом обороте с ДФО занимает 25,1%, а Корея – 22,6%. Наименьший удельный вес приходится на Израиль (1,9%) и США (3,2%).

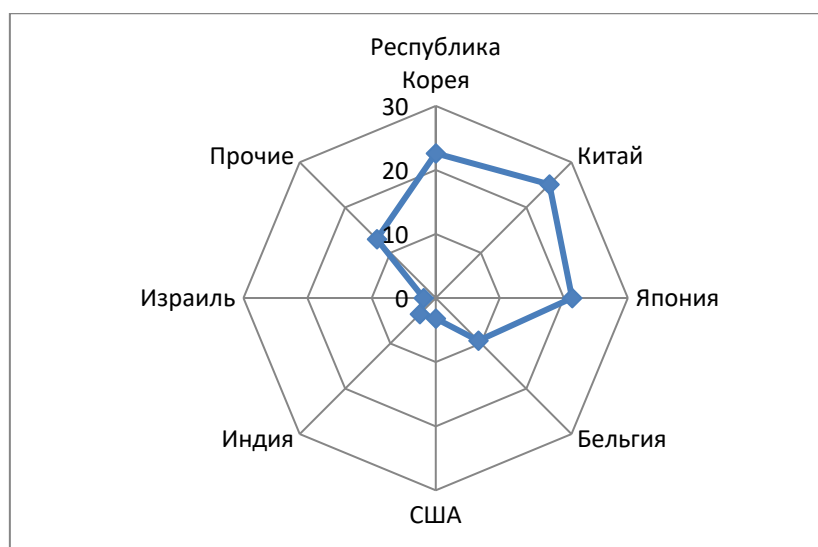
Основными торговыми партнерами Дальнего Востока при экспорте являются:

1. Республика Корея – 4 870,6 млн. долларов США или 26,2 % экспорта. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые - 49,3 %; газы нефтяные и углеводороды - 13,9 %; рыба мороженая - 10,9 % от стоимости экспорта;

2. Япония – 4 783,4 млн. долларов США или 25,7 % экспорта. Основные статьи экспорта: газы нефтяные и углеводороды - 42,4 %; нефть сырая и нефтепродукты сырые - 36,6 %; рыба мороженая - 4,0 %.

3. Китай – 3 850,4 млн. долларов США или 20,7 % экспорта. Главные статьи экспорта: рыба мороженая - 23,8 %; лесоматериалы необработанные - 13,0 %; нефть сырая и нефтепродукты сырые - 12,9 %.

4. Индия – 818,2 млн. долларов США или 4,4 % экспорта. Основная статья экспорта: уголь каменный и твердое топливо из него - 4,5 %.



Источник: [2]

Рис.1 – Доля внешнеторгового оборота стран-контрагентов за 2016 г.

Несмотря на улучшение внешнеторговой деятельности между РФ и КНР имели место проблемы, которые связанные с геополитическими переменами. К основным проблемам можно отнести:

1. Каждое государство имело свои «руководства» по внешнеэкономической деятельности, таможенные кодексы, законы о безопасности, иностранных инвестициях и следовало их положениям в осуществлении двусторонних торгово-экономических отношений.

2. Для России были характерны периодические изменения геополитики на высшем уровне, что ставило в тупик как зарубежных, так и российских партнеров внешнеэкономической деятельности.

3. Китай имел свои интересы в странах АТР и проводил политику постепенно захвата рынков сбыта. Однако постепенно эти проблемы преодолевались и в 1996 г. было заключено соглашение о совместном развертывании сотрудничества в энергетической сфере, а в 1997 г. был принят меморандум о взаимопонимании между Правительствами об основных принципах подготовки технико-экономического обоснования проекта строительства газопровода для транспортировки газа из Восточносибирского региона Российской Федерации в КНР. Рассмотрим преимущества, которые дает российско-китайское сотрудничество обеим странам, а также недостатки, которые имеют место при таком сотрудничестве (Таблица 1).

Прогнозируется, что благодаря совместным усилиям и активной внешнеэкономической деятельности, цель достижения двустороннего товарооборота до 200 млрд. долл. будет достигнута в 2020 году. Кроме того, китайские и российские эксперты считают, что временное снижение товарооборота

между двумя странами не окажет серьезного влияния на стабильное долгосрочное торгово-экономическое сотрудничество двух стран.

Таблица 1 – Преимущества и недостатки в ходе развития международного сотрудничества России и Китая

Преимущества	Недостатки
Китай в состоянии оказать помощь России в отходе от сырьевой модели экономики	Китайская сторона нередко приостанавливает либо задерживает финансирование совместных с Россией проектов
Китай имеет богатый опыт в развитии сельского хозяйства, которое может стать альтернативой сырьевой моделью экономики России	Эксперты отмечают, что в российско-китайском сотрудничестве Россия играет второстепенную роль
КНР может помочь России в развитии высоких технологий	Внутренние российские проблемы мешают инновационной активности, что мешает сотрудничеству
Развитие инвестиционных отношений будет способствовать развитию экономик обеих стран	Нестабильность инвестиционного рынка России оказывает неблагоприятное воздействие на инвестиционную активность со стороны Китая
Россия является важным поставщиком энергоресурсов для Китая	Стагнация товарооборота между Россией и Китаем

Источник: [3]

Отмеченные в ходе исследования сферы сотрудничества подтверждают тот факт, что партнёрство России и Китая будет расширяться с каждым годом. Появляется все больше новых совместных проектов, которые укрепляют сотрудничество между Россией и Китаем и играют важную роль для их развития. В последние годы взаимоотношения между двумя странами заметно укрепились, особенно на фоне событий на Украине, введения санкций против России и других процессов, оказывающих неблагоприятное воздействие на состояние экономики России. КНР инвестирует в Российскую Федерацию значительные суммы, способствующие развитию многих отраслей. В то же время, Россия для Китая является важным поставщиком таких энергоресурсов, как нефть и газ и совместные проекты в этой области сыграют немаловажную роль в развитии обеих стран.

Литература

1. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http:// www.minfin.ru/](http://www.minfin.ru/): (дата вхождения 20.10.2017г).
2. Официальный сайт ДВТУ [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=6712 (дата вхождения 22.10.2017).
3. Основные итоги инвестиционного сотрудничества России и Китая. [Электронный ресурс]. Режим доступа. https://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn-ru_relations/cn_rus_projects/: (дата вхождения: 20.10.2017 г.).

ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЯПОНИИ

Хлыстова О.В., к.э.н., доцент,
Иванова О.А., студент,
Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток

***Аннотация.** В статье рассмотрены экономические отношения между Россией и Японией. Авторы дали оценку торговым отношениям, выявили направления наиболее привлекательные для российского и японского бизнеса. В статье рассмотрены объемы экспорта и импорта между российским Дальним Востоком и Японией, а также проекты, которые действуют или будут запущены в ближайшее время.*

***Ключевые слова:** торговля, экономический форум, Дальний Восток, торгово-экономические отношения, геополитические интересы.*

TRADE-ECONOMIC RELATIONS OF THE RUSSIAN FAR EAST AND JAPAN

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,
Ivanova O.A., student,
Far Eastern Federal University, Vladivostok

***Abstract:** The article examines the economic relations between Russia and Japan. The authors assessed the trade relations, identified the most attractive directions for Russian and Japanese businesses. The article examines the volumes of exports and imports between the Russian Far East and Japan, as well as projects that are or will be launched in the near future.*

***Keywords:** trade, economic forum, the Far East, trade and economic relations, geopolitical interests.*

Между Россией и Японией было много противоречий и конфликтов, которые мешали и мешают развитию экономических и политических отношений. Политические претензии японского Правительства на Южно-Курильские острова стали причиной возникновения территориальной проблемы между СССР и Японией, которая впоследствии сильно осложнила российско-японские взаимоотношений. Однако в современной геополитике перспектива дальнейшего взаимодействия Японии и России вполне очевидна. Официально дипломатические отношения между Японией и Российской Федерацией были установлены 27 марта 1992 г. Но мирный договор между государствами до сих пор не подписан.

В 2017 г. на третьем Восточном экономическом форуме президентом РФ В.В. Путиным и премьер-министром Японии Синдзо Абэ был затронут вопрос о подписании мирного договора, а также была обсуждена возможность хозяйственной деятельности японского бизнеса на Курилах. В.В. Путин отметил «Мы находимся с вами в постоянном контакте, это способствует и работе наших бизнес-структур, Правительств. После известного спада в торговом обороте мы выходим на траекторию устойчивого роста...» [1]. На площадке форума Россия и Япония подписали 50 межправительственных и межведомственных меморандумов, а также соглашений между компаниями двух стран [2].

Япония является одной из ведущих мировых экономических держав, и данная страна входит в десятку основных контрагентов России по внешней торговле. Россия занимает 15-е место среди внешнеторговых партнеров Японии, Япония же занимает 7-е место среди партнеров России.

Об укреплении российско-японского сотрудничества на Дальнем Востоке неоднократно заявлял глава Минвостокразвития Александр Галушка. «Мы видим большой интерес японской стороны к реализации инвестиционных проектов на Дальнем Востоке России...». Основой для развития экономического сотрудничества стал план, предложенный японским премьером Синдзо Абэ, который подразумевает укрепление отношений двух стран в области энергетики, малого и среднего бизнеса, индустриализации Дальнего Востока, расширения экспортной базы. В план входит и укрепление взаимодействия как в сфере передовых технологий, включая атомную энергетику, так и в области гуманитарных обменов [4].

Японских инвесторов привлекают инструменты экономической политики на Дальнем Востоке – ТОРы и Свободный порт Владивосток. Стратегической сферой российско-японского экономического сотрудничества является топливно-энергетический комплекс, т.к. ядерная энергетика Японии сильно пострадала во время землетрясений и цунами. Основное внимание уделяется сахалинским нефтегазовым проектам, реализуемым на условиях о разделе продукции. В декабре 2016 г. ПАО «Роснефть» и японская энергетическая компания «Marubeni» подписали меморандум о строительстве на Дальнем Востоке предприятия по производству сжиженного газа. В проекте оговаривается создание газотранспортной инфраструктуры, включая эксплуатацию танкеров.

В таблице 1 представлены данные импорта из Японии в Приморский край и экспорта из Приморского края в Японию за период 2014 – 2016 гг. [3].

Таблица 1 – Динамика товарооборота между Приморским краем и Японией
В млн. долл. США

Показатели	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Импорт из Японии	1638,3	587,2	339,6
Экспорт из России	308,9	211,5	224,9
Товарооборот	1947,2	798,7	564,6

По данным таблицы можно сделать вывод, что импорт из Японии значительно уменьшился с 2014 года, почти в 5 раз. Экспорт из России также имеет динамику снижения по сравнению с 2014г. Отмеченная динамика отразилась и на масштабах товарооборота в 2016г., который снизился на 29 %. Однако это можно объяснить внешними причинами, связанными с экономическими санкциями в отношении России.

Тем не менее, по данным торговой статистики Министерства финансов Японии, в период с января по июнь 2017 года внешнеторговый оборот между Японией и Россией вырос на 35,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом экспорт из Японии в Россию вырос на 26,1%, а импорт из России в Японию увеличился на 40% [3].

Главными статьями российского экспорта в Японию являются: нефть и нефтепродукты, газ, древесина и изделия из нее, рыба и морепродукты. Основными статьями импорта из Японии в Россию, в свою очередь, являются: средства наземного транспорта, машины, оборудование и их комплектующие.

Для того чтобы экономика Дальнего Востока, в т.ч. и Приморского края активизировалась и стала бурно развиваться, необходимо создать такую институциональную среду, которая бы обеспечила устойчивый рост ДФО в сферах продовольствия, здравоохранения, медицинских услуг, строительства жилищных комплексов, IT-технологий.

На третьем Экономическом форуме, 7 сентября 2017 г. был подписан меморандум о взаимопонимании между администрацией Приморского края, АНО «Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта», корпорацией JGC (департамент здравоохранения)

и корпорацией «Hokuto» (корпорация социальной медпомощи) в сфере инвестиционного сотрудничества на российском Дальнем Востоке.

На площадке форума прошлого года обсуждалось дальнейшее развитие российского Дальнего Востока при участии японских компаний. В 2017 году уже должны быть завершены семь проектов в г. Владивосток. Например, в Приморье планировался запуск проекта малоэтажного индивидуального строительства при участии японской компании «Иида Групп Холдингс» с общим объемом инвестиций 2 млрд. рублей. Также, во Владивостоке должен появиться рыбный рынок на Корабельной набережной под Золотым мостом, должны быть завершены работы по запуску очистных сооружений, системы умных светофоров. Помимо этого, планировалось продление Тропы здоровья и благоустройство парка Минного городка и сквера в районе «Второй речки», а так же строительство четырех новых парковок в центре города Владивосток.

Одной из сфер инвестирования является лесоперерабатывающий комплекс, так как именно она является одним из наиболее успешных примеров сотрудничества России и Японии. Если говорить о Приморском крае, то на его территории работает крупнейшая универсальная торгово-инвестиционная компания Японии «Сумитомо Корпорэйшн» и ее партнером является ОАО «Тернейлес». В Приморском крае на сегодняшний день вполне успешно функционируют четыре завода по переработке древесины, откуда продукция экспортируется в страны АТР и Японию.

Корпорация «Иида Групп» уже приобрела 25% акций компании ПАО «Приморсклеспром» для того, чтобы иметь доступ к сырью на первом этапе развития. Ранее говорилось, что данная корпорация планировала инвестировать 2 млрд. рублей в строительство малоэтажных коттеджей по японской технологии на территории Владивостока. В рамках ВЭФ-2017 была открыта выставка малоэтажных домов, которые компания готова строить в Приморском крае. Компания «Иида Групп Холдингс» намерена самостоятельно создать полную производственную цепочку, начиная с лесозаготовки и заканчивая строительством современных домов. Чтобы компания развивалась в Приморье, оказывается недостаточно наличие только одного завода, в связи с чем, корпорация планирует в 2019 г. запустить производство в п. Славянка, где будут массово производиться домокомплекты по уникальной технологии. Благодаря свободному порту

Владивостока, можно будет воплотить в жизнь инвестиционный проект с максимальной эффективностью в кратчайшие сроки [5].

Таким образом, отношения между Японией и Россией становятся разнообразнее, страны готовы к взаимодействию и имеют множество совместных проектов. Японские бизнесмены готовы инвестировать большие суммы в развитие российского Дальнего Востока. Однако для привлечения японских прямых инвестиций, необходимо создавать благоприятный климат в ДФО, оказывать налоговую поддержку свободной экономической деятельности, а также высокое качество административных услуг.

Литература

1. ВЭФ, день второй проекты по развитию Дальнего Востока и проблема КНДР [Электронный ресурс] // mir24.tv: официальный сайт – Режим доступа: <https://mir24.tv/news/16266502/vef-den-vtoroi-proekty-po-razvitiyu-dalnego-vostoka-i-problema-kndr> (дата вхождения: 07.09.2017).

2. Россия и Япония подписали на ВЭФ 50 соглашений и меморандумов [Электронный ресурс] // tass.ru: официальный сайт – Режим доступа: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4542819> (дата вхождения: 07.09.2017).

3. Торговый оборот России и Японии растёт [Электронный ресурс] // minvr.ru: официальный сайт – Режим доступа: <https://minvr.ru/press-center/news/7614/> (дата вхождения: 04.09.2017).

4. Торговый оборот России и Японии растёт на фоне улучшения Российской экономики [Электронный ресурс] // tass.ru: официальный сайт – Режим доступа: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4530081> (дата вхождения: 04.09.2017).

5. Первые на Дальнем Востоке: «истории успеха» [Электронный ресурс] // Приморская газета: официальный сайт – Режим доступа: <http://primgazeta.ru/news/first-in-the-far-east-success-stories> (дата вхождения: 08.09.2017).

ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ В ОБЛАСТИ ЭНЕРГЕТИКИ

Хлыстова О.В., к.э.н., доцент,
Гродецкая В.С., студент,
Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток

***Аннотация:** В статье рассмотрены взаимоотношения России и Китая по дальнейшему сотрудничеству в области энергетики. Авторы исследовали процессы развития проекта по поставке электроэнергии в КНР, сроки исполнения и основные характеристики. Доказана необходимость дальнейшего сотрудничества России и Китая в области энергетики в период изменения геополитики.*

***Ключевые слова:** энергетические проекты, инвестиции, сотрудничество, государственная политика, экономические приоритеты.*

PERSPECTIVES OF COOPERATION OF RUSSIA AND CHINA IN FIELDS OF ENERGETICS

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,
Grodetckaia V.S., student,
Far Eastern Federal University, Vladivostok

***Abstract:** The article discusses the relationship between Russia and China on further cooperation in the field of energy. The authors studied the processes of the development of the project for the supply of electric power to the People's Republic of China, the terms of execution and the main characteristics. The need for further cooperation between Russia and China in the field of energy during the period of geopolitical change was proved.*

***Keywords:** energy projects, investments, cooperation, state policy, economic priorities.*

В условиях экономических санкций и угроз в адрес Российской Федерации все чаще говорится о том, что российско-китайские двусторонние отношения достигли наивысшего развития за весь период своего существования и продолжают развиваться. Китайская Народная Республика и Россия являются экономическими партнёрами в то время, когда изменяются механизмы международной торговли и принципы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности. Россия и КНР, входящие в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС) имеют взаимные интересы в области энергетики, которая становится одной из перспективных сфер вложения капиталов.

С 2010 года Китай держит уверенную позицию торгово-экономического партнера России, несмотря на различные спады и кризисы в мировой экономике. В этот период странам удалось не допустить снижения двустороннего товарооборота, который составил \$88, 4 миллиарда [1, с.1]. Сотрудничество Российской Федерации с КНР – это не только вопрос государственного престижа, но и стратегический приоритет, связанный с необходимостью развития Дальневосточной региона с помощью китайских инвестиций. Об этом свидетельствуют темпы роста ВВП Китая (рис. 1)



Источник: [3]

Рис. 1 – Динамика ВВП КНР за 2010-2016гг., в млн долл.

В условиях экономических санкций против России, развитие Сибири и Дальнего Востока, является одной из важнейших государственных задач, которые ставит перед собой Правительство РФ.

Дальневосточный федеральный округ и Центральная Азия располагают огромными запасами природного газа, нефти, строевого леса, алмазов, золота и являются главнейшими стратегическими партнерами для Китая. Россия в свою очередь заинтересована в расширении экспорта углеводородного сырья и использует конкурентные преимущества в сотрудничестве с Китаем для развития экономического потенциала Дальнего Востока.

Одной из приоритетных отраслей является сотрудничество в энергетической сфере. Партнерство Китайской Народной Республики и России в области электроэнергетики связано с такими компаниями, как Государственная

электросетевая корпорация КНР и РАО ЕЭС России. Данные компании подписали соглашение в долгосрочной перспективе, относительно способов передачи электроэнергии, масштабы ее передачи, принципы установления цен на электроэнергию и прочее. После визита Президента России в Китай в 2006 г. было подписано соглашение «О всестороннем развитии проекта по поставке электроэнергии из России в Китай», согласно которому Китай будет получать электроэнергию от России в три этапа (Таблица 1).

Таблица 1 – Сроки и характеристики поставок электроэнергии в КНР

Этапы	Сроки	Характеристики
Первый	До 2008г.	На данном этапе необходимо расширить масштаб пограничной электропередачи, к 2008 г. объём поставок электроэнергии из Дальнего Востока в провинцию Хэйлунцзян должен достигнуть 3,6-4,3 млрд. кВт/час в год;
Второй	2008 - 2010 гг.	За счёт российско-китайского строительства электростанций объём поставок электроэнергии из Дальнего Востока России в провинцию Ляонин должен составить 16,5-15 млрд. кВт/час в год;
Третий	2010 - 2015 гг.	Объём поставок электроэнергии из Дальнего Востока России или Восточной Сибири в северо-восточный или северный Китай должен составить 38 млрд. кВт/час в год.

Источник: [2, с.47]

Сотрудничество в угольной промышленности началось в июне 2010 года, когда было подписано соглашение о сотрудничестве. Несмотря на то, что КНР богата запасами угля, в системе использования энергии доля угля составляет 68 %. Согласно данному соглашению, Китайская Народная Республика до 2015 года будет импортировать из России примерно 15 млн тонн угля, а уже к 2030 году объём импорта увеличится до 20 млн. тонн [2, с.48].

Китайское правительство заинтересовано проектами, связанными с переработкой угля. КНР имеет передовые технологии сжижения угля. В настоящее время государственная российская электроэнергетическая компания «Интер РАО ЕЭС» и китайская компания «Шэньхуа» подписали протокол

о намерениях, предусматривающий строительство на Дальнем Востоке завода по сжижению угля.

В середине 2006 г. было образовано СП «Востокэнерджи» между «Роснефтью» (51%) и CNPC (49%) по разведке и добыче углеводородов в России. Результатом международного партнерства в нефтегазовой промышленности стал запуск в работу в 2010 году трубопроводной ветки «Сковородино-Мохэ-Доцин», являющаяся ответвлением российского нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан». Данный проект был реализован с помощью китайских инвестиций и займов. Поставки нефти в КНР начались согласно контрактам между ПАО НК «Роснефть», ПАО «АК Транснефть» и CNPC «Китайской национальной нефтегазовой корпорацией», которые были подписаны в 2009 году.

Отмеченные проекты в области электроэнергетики предполагают более тесное сотрудничество с Китаем, так как интересы обеих стран в этом направлении возрастают.

Третий Восточный экономический форум (ВЭФ) прошел 6 -7 сентября 2017 года во Владивостоке. Основная тема Форума — «Дальний Восток: создавая новую реальность». Наиболее многочисленной была делегация из КНР, в которую вошли представители крупнейших энергетических, промышленных и горнодобывающих компаний. На ВЭФ были подписаны такие соглашения, которые были направлены на создание совместной финансовой платформы для создания проектов горно-обогатительных комбинатов, ветропарка и прочее. Дальнейшее сотрудничество России и Китая позволило сформировать проект по разработке энергетического суперкольца, которое позволит объединить усилия России, КНР, Японии и Кореи. Реализация данного проекта позволит предоставить конкурентную цену на электроэнергию в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, данная деятельность будет являться платформой для создания принципиально нового механизма поддержки инвесторов на Дальнем Востоке. Это позволит получить налоговые преференции инвестору в течение десяти лет, вложившему в инновационное производство более 50 млн рублей.

В ходе последних мероприятий, таких как Восточно-экономический форум, а также экономический форум в Красноярске, были предприняты наиболее заметные проекты в области региональной энергетики: в 2015 году был рассмотрен проект строительства ГЭС на реке Раздольной и строительство ГАЭС на 45 километре от г. Владивостока. Кроме того, был рассмотрен проект по созданию канала между Хабаровским речным и Владивостокским

морским торговыми портами. Данные проекты смогут поспособствовать улучшению экспорта электроэнергии в Китайскую Народную Республику.

Для успешного развития Дальневосточного региона и русско-китайских отношений в области энергетики важно такое направление развития, как российско-китайское инвестиционное сотрудничество, которое заключается в создании территорий опережающего развития. На территории Дальнего Востока есть девять ТОР, три из которых принадлежат китайским резидентам. К примеру, одним из китайских инвестор является компания Baoli Vitimina.

Таким образом, сотрудничество КНР и Российской Федерации началось еще задолго до проведения таких мероприятий, как Восточной - Экономический форум. Большинство действий Правительства России и Китая были направлены на сотрудничество в области энергетики. Дальнейшее же развитие российско-китайского партнерства не только положительно влияет на улучшение инфраструктуры Дальневосточного региона, но и на экономику России в целом.

Литература

1. Голобоков, А. С. Российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество и его роль в развитии российского Дальнего Востока / А. С. Голобоков, А.А. Караева // Экономика и управление. – 2016. - № 4 (17). – С. 114-117.
2. Чуньюе, Лу Сотрудничество Дальнего Востока и Китая в области энергетики / Лу Чуньюе // Дальневост. аграр. вести. – 2013. - №2(26) – С. 45-49.
3. Экспортеры России. Единый информационный портал. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rusexporter.ru/research/country/detail/4238/> (дата обращения: 20.10.2017).

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА НА ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ И КИТАЯ

Шишкарева Н.В., к.э.н., доцент,
Морской государственной университет
им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток

***Аннотация.** В статье акцентируется внимание на том, что международное сотрудничество между приграничными регионами это одно из ключевых направлений внешней политики Российской Федерации, которое является все более перспективным. Однако, не смотря на интерес государства в создании эффективных мер регулирующих взаимодействие участников приграничного сотрудничества, все еще существует ряд не разрешенных проблем, тормозящих развитие предпринимательства на данных территориях.*

***Ключевые слова:** предпринимательская деятельность, приграничное сотрудничество, регионы.*

SOME PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF ENTREPRENEURSHIP IN THE BORDER TERRITORIES OF THE FAR EAST OF RUSSIA AND CHINA

Shishkareva N.V., PhD in economics, associate professor,
Maritime State University named adm. G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

***Abstract.** The article focuses attention on the fact that international cooperation between border regions is one of the key directions of the foreign policy of the Russian Federation, which is increasingly promising. However, despite the state's interest in creating effective measures regulating the interaction of participants in cross-border cooperation, there are still a number of unresolved problems hindering the development of entrepreneurship in these territories.*

***Keywords:** entrepreneurial activity, cross-border cooperation, regions.*

В современных условиях предпринимательская деятельность является одним из важнейших аспектов в экономике государства. Данная тенденция связана с тем, что именно предприниматели осваивают новые перспективные производства, способствуют их обновлению. Кроме того, с развитием предпринимательства развивается конкуренция, что способствует повышению качества предлагаемых товаров и услуг на рынке. Также благодаря предпринимательству увеличивается открытость национальной экономики, и создаются механизмы для стабильного развития экономики страны.

Наиболее популярной предпринимательской деятельностью между Российской Федерацией и КНР, которая осуществляется, начиная с 1980 г., является приграничная торговля.

Не смотря на увеличивающийся интерес нашего государства в создании эффективных мер регулирующих взаимодействие организаций-участников приграничного сотрудничества, все еще существует ряд проблем, которые значительно тормозят развитие предпринимательства на рассматриваемых территориях. К числу основных проблем российско-китайского приграничного сотрудничества можно отнести:

1. Отсутствие каких-либо налоговых льгот. Предпринимательская деятельность на приграничных территориях России осуществляется на основании общего налогового законодательства. На общих основаниях применяются и таможенные тарифы. Лишь в особых экономических зонах, очень ограниченных территориально, возможно предоставление налоговых и таможенных льгот. Здесь наблюдается яркий контраст с китайским законодательством, которое в рамках политики «народной торговли» нацелено на снятие таможенных барьеров [2]. Несовершенство таможенного и налогового законодательства России части, касающейся регулирования приграничной экономической деятельности, является важным фактором, тормозящим её развитие.

2. Недостаточное развитие, как малого, так и среднего бизнеса на приграничных территориях Дальнего Востока России. Межрегиональное сотрудничество инвестиционного характера не может эффективно развиваться исключительно на основе глобальных мега-проектов, инициированных властями или крупнейшими компаниями обеих стран. Важно развивать совместное малое и среднее предпринимательство. Однако предпринимательская активность населения Дальнего Востока является невысокой. Помимо этого, она слабо нацелена на развитие внешнеэкономического сотрудничества по своей структуре. Такая структура малого и среднего бизнеса может способствовать развитию, по существу, только одной формы сотрудничества – внешней приграничной торговли, что и наблюдается на практике. Нет нацеленности бизнеса на инвестиционное сотрудничество в сфере высокотехнологичных производств, инновационной деятельности. Поэтому основная нагрузка в обеспечении инвестиционного сотрудничества на приграничных территориях Дальнего Востока по-прежнему ложится на государство.

3. Выраженная сырьевая направленность экспорта российской продукции в Китай. Наряду с нефтью, активно экспортируются чёрные и цветные металлы, занимающие около 30% всего экспорта с Дальнего Востока в КНР

(если учитывать не только приграничные провинции). Из Приморского края вывозятся соя, рыба и рыбопродукты. Около 20 % экспорта занимают древесина и изделия, изготовленные на её основе [2].

4. Медленными темпами осуществляется развитие приграничной инфраструктуры, что тоже не способствует росту сотрудничества в области предпринимательства. Отмечается недостаточное количество пропускных пунктов, ветхость сооружений на пограничных переходах.

5. Инвестиционное сотрудничество развивается значительно медленнее, чем внешнеторговое. Но основная проблема китайских инвестиций в приграничные регионы Дальнего Востока состоит даже не в их в объёме, а в структурных характеристиках, большинство проектов имеет сырьевую направленность. При всей важности отраслей, в которые вкладываются инвестиции, ни одна из них обеспечивает стратегические приоритеты развития региональной экономики. Такого рода инвестиции могут повысить степень удовлетворения спроса на отдельные потребительские товары и услуги. Однако они не нацелены на развитие высокотехнологичных производств, на диверсификацию структуры экономики.

Наличие ряда нерешенных проблем в двусторонних экономических отношениях препятствует развитию предпринимательского сотрудничества между приграничными регионами обеих стран. Необходимо в кратчайшие сроки нейтрализовать данные проблемы и определить перспективы дальнейшего роста совершенствования экономических отношений между приграничными регионами Дальнего Востока и КНР.

Литература

1. Александрова, М. В. Российско-китайское инвестиционное сотрудничество: вчера, сегодня, завтра // Вестник ДВО РАН. – 2012. – № 67. – С. 105-117.
2. Дьяченко, В. Н., Джомидава О. Р. Российско-китайское приграничье: использование потенциала сотрудничества. – Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 4 (ч. 2). – С. 100-103.
3. Крукле, В. А. Особенности развития предпринимательства в приграничной торговле // Экономические Науки. – 2014. – № 5. – С. 37-38.
4. Латкин, А. П., Сян Ицзюнь. Оценка динамики и качественных изменений российско-китайского экономического сотрудничества в приграничных северо-восточных регионах. // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2015. – № 3 (30). – С. 11-18.
5. Лукин, А. В. Россия и Китай: Четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / А. В. Лукин. – М. : 2013. – 704 с.

Научное издание

ВЕСТНИК
МОРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

Серия Экономика и управление

Вып. 80/2017

Ответственный редактор:
канд. экон. наук, проф. Л.А. Исаева

Подписано в печать Бумага писчая
Усл. печ. л. 8,75 Уч-изд. л. 7,25.
Формат 60 × 84 ¹/₁₆ Тираж экз. Заказ №

Отпечатано в типографии ИПК МГУ имени адмирала Г. И. Невельского
Владивосток, 690059, ул. Верхнепортовая, 50а