

Портовое хозяйство Приморского края: состояние и оценка угроз экономической безопасности

Корнейко Ольга Валентиновна

кандидат экономических наук

доцент, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

690014, Россия, Приморский край, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41

Korneiko Ol'ga Valentinovna

PhD in Economics

Docent, the department of Economics, Vladivostok State University of Economics and Service

690014, Russia, PrimorskyKrai, Vladivostok, Gogolya Street 41

✉ olga30300@mail.ru



[Статья из рубрики "Экономическое обеспечение национальной безопасности"](#)

Аннотация. Объектом исследования статьи выступает состояние экономической безопасности портового хозяйства как важного элемента транспортно-логистической системы Приморского края. Оценка существующего уровня развития морских портов, выявление основных проблем их функционирования, определение перспективных направлений развития морской портовой инфраструктуры дадут возможность лучше понять угрозы в построении эффективной системы обеспечения экономической безопасности всей транспортной системы России в современных условиях, а также будут способствовать обеспечению государственной политики в области портового хозяйства ценными знаниями. В качестве методологической основы проводимых исследований использовались традиционные методы логического анализа, графического моделирования и др. На основе SWOT-анализа выполнена оценка сильных и слабых сторон портового хозяйства края, выявлены факторы дестабилизации его экономической безопасности. Идентифицированы угрозы и предложены меры по их преодолению. Уточняется, что главным барьером на пути интеграции портового хозяйства края с АТР, является низкая пропускная способность железнодорожных магистралей.

Ключевые слова: экономическая безопасность, морской порт, Приморский край, регион, Россия, угрозы экономической безопасности, перспективы, риски, состояние экономической безопасности, инфраструктура

DOI: 10.7256/2454-0668.2017.4.23170

Дата направления в редакцию: 21-09-2017

Дата рецензирования: 01-06-2017

Дата публикации: 08-10-2017

Abstract. The object of this research is the status of economic security of the seaport economy as an essential element of the transportation and logistics system of Primorsky Krai. Assessment of the current level of development of the seaports, identification of the key issues of their functionality, determination of the promising directions in development of the seaport infrastructure will allow to better understand the threats in establishing the

efficient system of ensuring the economic security of the entire Russian transportation system under the modern circumstances, as well as contribute into the enrichment of state policy in the area of seaport economy with valuable knowledge. Using the SWOT-analysis, the author carries out an evaluation of the strong and weak sides of the seaport economy of the region, reveals the factors that destabilize its economic security identifies the threats, and suggests the measures for its overcoming. It is clarified that the main barrier on the path to integration of the seaport economy of Primorsky Krai into the Pacific Rim lies in the low throughput capacity of the railways.

Keywords: Perspectives, Threats of economic security, Russia, region, Primorsky Krai, seaport, Economic security, risks, State of economic security, infrastructure

Введение

Современный мир динамично меняется под влиянием процессов глобализации и региональной интеграции. Для того, чтобы встроиться в мировую хозяйственную систему требуется интенсифицировать развитие транспорта на региональном уровне, повысить его эффективность. Транспортно-логистическая система России рассматривается в качестве важнейшего фактора конкурентоспособности страны, поэтому является важным элементом экономической безопасности государства, которая, в свою очередь, является базисным, системообразующим элементом национальной безопасности. В Транспортной стратегии России до 2030 года выделено несколько приоритетных направлений развития транспортно-логистического комплекса, среди которых: развитие региональных и внешнеэкономических логистических связей; создание сети региональных и федеральных транспортно-логистических кластеров (ТЛК); расширение международного сотрудничества и интеграция транспортного потенциала страны в структуры международных транспортных коридоров (МТК), которым принадлежит ключевая роль в решении транспортных проблем стран Европы и Азии [1]. В «Стратегии национальной безопасности РФ» государственная социально-экономическая политика предусматривает «формирование единого транспортного пространства на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры и роста уровня транспортной связности Российской Федерации, создание транспортных коридоров и мультимодальных транспортно-логистических узлов, увеличение объема и повышение качества дорожного строительства» [2]. Морские порты - одна из важных транспортных инфраструктур - традиционно рассматриваются как экономический плацдарм для регионального развития, поскольку услуги и производственная деятельность портов создают экономические и социальные выгоды за счет трудовых доходов и налогов. Развитие портового хозяйства традиционно приводит к более тесной интеграции с глобальными рынками, повышает конкурентоспособность национального экспорта, снижает затраты на импорт, а также расширяет занятость населения [3]. Морские порты оказывают прямые, косвенные, индуцированные и каталитические воздействия на внутренние районы страны.

Роль портового хозяйства особенно велика в Приморском крае в силу его географических особенностей, обеспечивающих такие преимущества, как мощную сырьевую базу, благоприятные природно-климатические условия, незамерзающая береговая линия, выход морских портов на Транссибирскую магистраль, расположение вдоль государственной границы, географическая близость к государствам, не присоединившимся к санкциям, наличие режимов льготного администрирования. Вокруг центра Приморского края - города Владивостока, в радиусе 1000 км (1 час полета на

самолете) проживает около 420 млн. человек. Это единственный город в России, имеющий выход на такой крупный рынок сбыта. Основные порты, расположенные в Приморском крае (Восточный, Находка, Владивосток), входят в десятку самых крупных портов России. На них приходится более половины грузооборота всего Дальнего Востока.

Однако, такие факторы, как неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений и оборудования, нехватка обеспечивающего флота, низкая скорость обработки грузов и другие, оказывают отрицательное влияние на качество услуг и уровень логистического сервиса портового хозяйства, что, несомненно, играет сдерживающую роль на развитие внешнеторгового сотрудничества российских производителей с зарубежными странами и создает угрозы экономической безопасности региона. Опросы руководителей, собственников и специалистов рыбохозяйственных предприятий Приморского края, проводимых с целью оценки проблем, влияющих на функционирование и развитие предпринимательства в рыбохозяйственной деятельности, показывают, что высокие цены на портовые услуги занимают высокую позицию (ранг 3) по степени их значимости для субъектов хозяйствования, что среди прочего снижает эффективность рыбохозяйственной деятельности и сдерживает ее развитие [4]. Это актуализирует проблемное поле, в котором осуществляется данное исследование.

Учитывая изложенное, можно сделать вывод о том, что сложившееся состояние регионального портового хозяйства требуют всестороннего осмысления.

Обзор литературы

В отечественной и зарубежной литературе немало работ, посвященных различным вопросам регионального портового хозяйства [5-13]. Отмечается, что анализ воздействия портов на региональную экономику, а также оценка состояния и перспектив их развития заметно отличаются от региона к региону и зависят от размера порта и типологии грузового движения [14]. В связи с чем, возникает логическая необходимость рассмотреть портовое хозяйство в привязке к Приморскому краю Российской Федерации, где деятельность в области портов, судоходства и судостроения является более яркой в сравнении с другими регионами. Важнейшие теоретические и практические аспекты регионального портового хозяйства, а также проблемы повышения его эффективности и вопросы формирования инновационной среды были разработаны и развиты такими учеными, как Е.А. Заостровских, Т.А. Лагута, И.А. Довбыш, А.И. Фисенко [15 -18]. Высоко оценивая вклад ученых в изучение проблем регионального портового хозяйства, необходимо отметить, что отдельные положения на современном этапе разработаны недостаточно полно. В частности, неясно определены угрозы экономической безопасности портам Приморского края, не выявлены возможные направления коррекции государственной политики в области транспортной инфраструктуры. Это исследование способствует восполнению пробела путем анализа состояния экономической безопасности морских портов региона на основе распространенного в экономике методологического подхода, связанного с выявлением его сильных, слабых сторон, возможностей и рисков. Это позволит понять перспективы развития морских портов Приморья, что может способствовать лучшему пониманию роли портов в экономике региона и обеспечению политики в области портового хозяйства ценными знаниями.

Актуальность, дискуссионность и высокая практическая значимость этих вопросов предопределили выбор темы и цели данного исследования.

Формирование целей статьи.

Цель работы - исследовать состояние портового хозяйства в Приморском крае и оценить угрозы его экономической безопасности. Достижение данной цели, по нашему мнению, предполагает рассмотрение 2-х аспектов. Состояние портового хозяйства региона следует изучить в отраслевом, т.е. в прикладном, предметном аспекте. А угрозы и факторы дестабилизации безопасности выявить на разных уровнях с учетом социально-экономического и геоэкономического контекста развития региона и страны в целом, а также глобального мирового контекста, так как эта отрасль исторически носит мировой характер, обеспечивая условия для внешнеторгового сотрудничества.

Изложение основного материала исследования с обоснованием полученных научных результатов.

Географическое положение Приморья создало предпосылки для развития здесь мощного транспортного флота. Территориальная организация регионального производства почти во всех отраслях тесно связана с транспортом, особенно с морским. Ведь из общей протяженности границ края в 3000 км на морские приходится около 1500 км. На всем Тихоокеанском побережье России только в Приморском крае имеются удобные бухты с портами круглогодичной навигации. Все эти обстоятельства сделали Приморье центром важных морских коммуникаций, идущих на Сахалин, Камчатку, Охотское побережье, Курильские острова, Чукотку, в прибрежные районы восточной Арктики. Через приморские порты осуществляются внешнеторговые связи России с рядом зарубежных стран, т.е. они являются конечными пунктами международного транспортного коридора «Восток-Запад». Приморские порты Владивосток и Находку образно называют морскими воротами нашей Родины в бассейн Тихого океана.

Доля транспортных услуг в структуре валового регионального продукта занимает самый большой удельный вес и более чем в два раза превышает среднероссийский уровень. По итогам 2012-16 гг. в структуре инвестиций Приморского края доминируют транспорт и связь (46,2% в 2012 году и 25,1% в 2016-м). Таким образом, в регионе поддерживается модель экономики с относительно развитой транспортной инфраструктурой [\[19\]](#).

На территории Приморского края работают 11 портов и два порта-пункта. Кроме этого, транспортный комплекс Приморья имеет четыре морских транспортных узла: Владивостокский, Восточно-Находкинский, Хасанский (Южный), Северный. По объему грузооборота порты региона являются самыми крупными в Дальневосточном бассейне, обслуживая большую часть грузов, перемещаемых через восточную границу России (рисунок 1).



Рисунок 1 - Грузооборот в морских портах Дальневосточного бассейна России за 10 месяцев 2013 г., млн. тонны

Порты края заняты, в основном, перевалкой внешнеторговых и каботажных грузов. Более 75% грузооборота выполняют порты Восточный, Находка, Владивосток. Они входят в десятку самых крупных портов России и являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов. В портовом хозяйстве края есть также субъекты хозяйствования, расположенные в местах отсутствия сухопутных коммуникаций, осуществляющие перевалку грузов только для обеспечения жизнедеятельности локальных населенных пунктов. Их пропускная способность многократно превышает современную потребность, при этом нет никаких предпосылок для увеличения грузооборота. Особое положение занимает удачно расположенный морской порт Зарубино, имеющий сухопутные железнодорожные и автомобильные подходы со значительной пропускной способностью, но на сегодняшний день его мощности практически полностью не загружены и нет возможностей для развития.

Контейнерные перевозки играют большое значение в грузоперевозках на региональном морском транспорте. Данный вид транспортировки отличается экономической эффективностью за счет автоматизации грузовых, складских и коммерческих операций, сокращения расходов грузоотправителей на упаковку, повышения производительности труда, обеспечения высокой степени сохранности перевозимых грузов и др.

По итогам 2015 г. совокупный оборот внешнеторговых контейнерных грузов в регионе составил около 230 тыс. TEU (TEU - двадцатифутовый эквивалент (ДФЭ, англ. TEU) - условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, пропускной способности контейнерных терминалов или вместимости грузовых транспортных средств), что выше аналогичного показателя 2014 г. на 17%. По итогам 2016 года увеличение объемов грузопереработки отмечено в портах: Восточный на 5,2% до 68,5 млн. т, Находка – на 9,4% до 23,3 млн. т, Владивосток – на 11,3% до 14,5 млн. т, Посyet – на 26,6% до 8,2 млн. т. Следуя этим показателям, можно увидеть, что самым крупным морским портом края является Восточный, на территории которого 8 стивидорных компаний осуществляют хозяйственную деятельность, к крупнейшим из которых относятся ОАО «Восточный Порт» (грузовая база -уголь), ООО «Восточная стивидорная компания» (контейнеры) и ООО «Специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино» (нефть) [\[20\]](#).

Для анализа проблемы обеспечения экономической безопасности регионального портового хозяйства следует придерживаться традиционной схемы: интересы – угрозы –

защита. Причем «угрозы» здесь играют важную связующую роль и от правильного, своевременного их определения зависит построение эффективной системы обеспечения экономической безопасности всей транспортной системы России в современных условиях. С этой целью на основе SWOT-анализа выявим сильные и слабые стороны портового хозяйства Приморского края (таблица 1).

Таблица 1 - SWOT-анализ портового хозяйства Приморского края

Strengths (сильные стороны)	Weaknesses (слабые стороны)
<ul style="list-style-type: none"> - Стратегическая значимость портового хозяйства для устойчивого развития края и всей российской экономики - Развитость всей сети морских портов на территории края с достаточными мощностями и высоким уровнем обеспечения безопасности мореплавания - Отсутствие необходимости в дноуглубительных работах - Круглогодичность навигации - Наличие сухопутных подходов и возможность взаимодействия со всеми видами транспорта (ж/д, авто, внутренний водный) - Рост грузооборота - Появление новых технологий перевалки - Появление новых стивидоров, не использующих большие холодильники, а значит, не имеющих соответствующих затрат - Контейнеризация грузов - Квалифицированная рабочая сила и управленческий персонал - Многолетний опыт - Строительство портовых мощностей на Восточном - Возможность использования механизмов государственно-частного партнерства, Свободного порта Владивостока, 	<ul style="list-style-type: none"> - Потеря специализации портового хозяйства на отдельных видах грузов, в частности, рыбопродукции из-за существенного падения объемов ее перевалки - Отсталая инфраструктура, высокий уровень физического и морального износа причального фонда - Ограниченная пропускная способность железной дороги - Отсутствие современных портов-хабов логистических комплексов вблизи портов, - Неустойчивое финансовое состояние - Необходимость проведения дноуглубительных работ в некоторых портах для супертанкеров и других глубоководных судов - Нехватка обеспечивающего флота - Рост портовых тарифов на хранение и перевалку грузов - Низкая скорость обработки грузов - Низкая степень контейнеризации грузопотоков - Незагруженные мощности - Нехватка холодильных мощностей в портах Владивостока, при этом средняя заполняемость холодильников в регионе в целом составляет около 50%, что связано с использованием прямых вариантов перегрузки грузов (судно-вагон, судно-автомашина). - Устаревшие организационные структуры

<p>ТОР</p>	<p>-Несовершенство законодательства в части морских портов</p> <p>- Сложная процедура таможенного оформления грузов</p> <p>-Высокие затраты на энергообеспечение портов</p> <p>-Плохая экологическая ситуация</p>
<p>Opportunities (дополнительные возможности)</p> <p>-Выгодное географическое положение – расположение на пересечении международных транспортных коридоров, а также большой транзитный потенциал</p> <p>- Примыкание к странам АТР</p>	<p>Threats (вероятные факторы, которые могут осложнить достижение цели)</p> <p>Внутренние: увеличение стоимости энергетических ресурсов, изменение тарифной политики предприятий транспортной отрасли, изменение железнодорожных тарифов, введение договорных и новых нормативных актов ОАО «РЖД», низкий процент использования транзитного потенциала, негибкость тарифной политики и др.</p> <p>Внешние: кризисы на мировых рынках стран Европы, Америки и АТР, административно-политические риски, наличие конкуренции, прежде всего со стороны портов сопредельных государств, их модернизация и др.</p>

Источник: составлено автором с помощью [\[7; 21\]](#).

Исходя из приведенного анализа можно отметить, что региональные порты имеют значительное количество сильных сторон, что свидетельствует о наличии достаточно высокого потенциала обеспечения безопасности именно в экономической сфере. В настоящее время нет оснований полагать, что есть угрозы в достижении основной цели развития портового хозяйства – полного удовлетворения потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении экономической безопасности портового хозяйства как важного элемента транспортно-логистической системы прибрежного региона. Однако, всегда существуют вероятные факторы, которые могут осложнить достижение данной цели.

Для того, чтобы обеспечить экономическую безопасность портового хозяйства региона, необходимо: во-первых, выявить факторы дестабилизации безопасности (таблица 1); во-вторых, идентифицировать угрозы (таблица 2); в-третьих, разработать и реализовать меры по их преодолению.

Наиболее существенные угрозы экономической безопасности, к которым приводит действие дестабилизирующих факторов, и их характеристика представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Характеристика основных угроз экономической безопасности портового хозяйства Приморского края

Угроза	Характеристика
--------	----------------

Угрозы	Характеристика
Замедление экономического роста РФ в среднесрочной перспективе – в 2015-2017 гг., турбулентное состояние российской экономики	Санкции, введённые в отношении России в 2014 г., торможение экономического роста, волатильность валютного курса, геополитическая нестабильность оказывают отрицательное влияние на приток иностранного капитала и внешнеторговое сотрудничество. Падение реальных доходов населения ведет к потере рынков сбыта на территории РФ
Разрушение научно-технического потенциала и деиндустриализация экономики	Свёртывание НИОКР, распад научных коллективов, сокращение заказов на высокотехнологичную продукцию приводят к деградации научно-технического потенциала, преобладанию в структуре экономики сырьевых отраслей. Это затрудняет интенсификацию и технологизацию портовых услуг, а значит, приводит к снижению конкурентоспособности портового хозяйства
Падение инвестиционной активности в Приморье, а, значит, ухудшение прогнозов экономической динамики в крае.	Индекс физического объема инвестиций в основной капитал в 2015 г. составил 78,7 % к предыдущему году (в сопоставимых ценах); поступление прямых иностранных инвестиций в 2015 г. составило 47,6% от уровня 2014 г., индекс физического объема ВРП -99% (в постоянных ценах к предыдущему году). Все это ведет к вынужденной миграции населения края, повсеместной недозагрузке производственных мощностей, закрытию отдельных производств и, как следствие, снижению экономической активности региональных субъектов хозяйствования, в том числе на глобальных рынках
Сырьевая направленность экспорта Приморского края	Топливо-энергетические товары имеют наибольший удельный вес от общего объема экспортных поставок Приморского края (45%), рыба и морепродукты – на втором месте (22%), древесина, изделия из неё – 8 %. Основными странами -контрагентами являются Китай, Республика Корея, Япония. Сырьевая направленность экспорта Приморского края вызывает зависимость от конъюнктуры цен на мировых рынках

Источник: составлено автором с помощью [\[22; 23\]](#)

Следует отметить, что в под действием вышеперечисленных угроз морские порты Приморья находятся в состоянии повышенного риска. Начиная с 2013 г. отмечена отрицательная динамика по объему перевезенных грузов морским транспортом, падает международный товарооборот, изменяется структура грузоперевозок, происходит адаптация маршрутов и способов транспортировки со стороны иностранных участников внешнеэкономической деятельности [\[24\]](#).

Также для комплексного учета всех потенциальных угроз порта следует определить основные группы заинтересованных сторон в эффективном и безопасном функционировании субъекта портовой деятельности. В морском порту взаимодействуют значительное число субъектов, обеспечивающих стабильное движение товаров через порт и функционирование порта как перегрузочного пункта. К таким субъектам, как правило, относятся: собственники, руководство, персонал, грузовладельцы и грузополучатели, таможенный орган, страховые компании, морские агенты, стивидоры, сюрвейеры, экспедиторы и т.д. Учет интересов различных участников в процессе обеспечения многоуровневой экономической безопасности в отдельном субъекте позволит повысить безопасность всего портового хозяйства региона.

Необходимость развития портового хозяйства края связана с потребностью в развитии отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона - одним из самых крупных и динамично развивающихся, выделяющимся высокими темпами экономического роста, технологического развития и амбициозностью. В последние годы активно обсуждается вопрос поворота России на Восток, который стал особенно актуальным в результате обострения отношений с Западом. Международная интеграция, расширение глобальных производственных сетей невозможны без поддержки эффективной логистики. Производственные сети нуждаются в достаточной пропускной способности транспорта, а также в высокотехнологичных возможностях управлять этими потоками, чтобы обеспечить надежность и своевременность товародвижения между странами. В Федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» предусмотрена реализация проектов по увеличению пропускной способности железнодорожных путей до 155 млн. тонн грузов, направленных в сторону портов [\[25\]](#). Очевидно, что совершенствование опорной транспортно-логистической инфраструктуры Приморского края для осуществления бесперебойного транзита товаров через территорию региона требует увеличения пропускной способности портов и железнодорожных комплексов, развития сети автомобильных дорог и воздушного сообщения для обеспечения мобильности населения и транспортировки грузов [\[26; 27\]](#). В частности, в программе предусмотрено строительство и реконструкция участков дороги Владивосток - Находка – порт Восточный и соединения ее с автомобильной дорогой федерального значения Хабаровск - Владивосток. Это позволит связать порты Находка и Восточный с транспортным коридором Восток-Запад и нарастить объемы производимого в регионе ВВП от осуществления международных транзитных перевозок.

Еще одним перспективным проектом, который готовится к реализации на территории Приморского края, считается строительство специализированного порта в акватории бухты Суходол. Через этот порт будет проходить около 20 млн. тонн угля в год для экспорта в страны АТР. Главной особенностью является то, что этот проект задуман для облегчения доступа малых и средних добывающих предприятий к портовой инфраструктуре, и это послужит толчком к интенсификации добывающих производств.

С целью придания импульса инвестиционной активности, в том числе в портовой инфраструктуре, принято решение об организации свободного порта «Владивосток» (предполагающего особый режим таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования на территории 15 муниципальных образований Приморского края). Однако развитие портовой инфраструктуры мерами внутренней политики неспособно обеспечить экономическую безопасность регионального портового хозяйства. Для его динамичного развития потребуются значительные финансовые

ресурсы. С этой целью необходимо привлекать заинтересованных международных партнеров, чтобы в сотрудничестве с ними создавать взаимовыгодные проекты. На сегодняшний день идет активная работа над реализацией двух транспортных коридоров (Приморье-1 и Приморье-2), которые должны будут связать северные провинции Китая и порты Приморского края. Стоимость этих проектов достигает 315 млрд руб. и ожидается, что инвесторы смогут получить до 10–15% годовых. Осуществление этих проектов сформирует альтернативные пути реализации китайских товаров через территорию Приморского края, тем самым увеличив грузооборот портов региона на 30-45 млн. тонн и создав до 4000 новых рабочих мест. Китайские экспортеры и производители сэкономят на выходе к морю и иностранным рынкам, удешевят транзит в центральные и южные провинции КНР. Экономия при доставке автотранспортом составит до \$20 за тонну, а по железной дороге – до \$10, или до \$0,7 млрд в год. Приморье же получит до 10% от внутреннего китайского грузопотока между северными и центральными провинциями (30–45 млн т к 2030 г.), это удвоит грузооборот дальневосточных портов, увеличит ВРП – на 29 млрд руб. к 2030 г., налоги – на 5,7 млрд [28]. «Приморье-2» объединяет китайскую провинцию Цзилинь с портами Славянка, Зарубино и Посыет. Основным проектом является порт Зарубино, зерновой и контейнерный терминалы в которых будут развиваться группой «Сумма», а припортовая инфраструктура (причалы, дноуглубительные работы, автомобильные и железнодорожные подъезды) финансироваться на средства госкомпаний, федеральных и региональных целевых программ, через совместные программы с РЖД, «Росморпортом».

Выводы исследования.

Подводя итог, отметим следующее. Анализ состояния экономической безопасности портового хозяйства Приморья в разрезе перечисленных вопросов позволил заключить, что в настоящее время имеется достаточно высокий потенциал обеспечения безопасности именно в экономической сфере.

Вместе с тем выявленные угрозы требуют активизации деятельности региональных органов государственной власти, совершенствования проводимой социально-экономической политики, разработки и реализации комплекса мер, сосредоточенных на повышении экономической безопасности портового хозяйства региона.

В общем виде задачами региональной экономической политики, нацеленными на обеспечение экономической безопасности морских портов Приморья, могут быть:

- реструктуризация экономики, поддержка вторичного сектора экономики с целью устранения сырьевой направленности регионального экспорта;
- содействие международному инвестиционному сотрудничеству в сфере транспортно-логистической системы региона, в том числе с применением режима льготного администрирования в рамках Свободного порта Владивосток

Однако стоит отметить, что без кардинального пересмотра вопросов увеличения пропускной способности железных дорог, перспективы портового хозяйства в Приморском крае являются туманными. Технические и технологические возможности Транссибирской магистрали позволяют сегодня освоить объемы перевозок грузов примерно равные нынешнему грузообороту портового хозяйства Приморского края (250 тыс. TEU в год). Из-за недостаточной пропускной способности грузовых площадок общего пользования большие объемы грузов перерабатываются на слабомеханизированных подъездных путях, что влечет за собой сверхнормативные простои вагонов под грузовыми операциями. Транссибирская магистраль на интенсивно

эксплуатируемых участках до сих пор не электрифицирована. Этот факт не позволит решить задачи наращивания экономического участия России в АТР.

Библиография

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р // Собрание законодательства РФ – 2008.-№ 50.
2. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 года N 683 // Собрание законодательства РФ – 2016.-№ 1 (часть II).-Ст. 212.
3. Pradhan, R.P. Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: the VECM approach / R.P. Pradhan, T.P. Bagchi // Res. Transp. Econ.-2013.-38 (1), pp.139–148.
4. Korneyko O.V., Latkin A.P. Integration of fishery enterprises in the Primorsky region: economic rationales and ways of their realization // Mediterranean Journal of Social Sciences. 2015. Т. 6. № 5 S3. С. 118-125.
5. Pradhan, R.P. Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: the VECM approach / R.P. Pradhan, T.P. Bagchi // Res. Transp. Econ.-2013.-38 (1), 139–148.
6. Латкин А.П., Корнейко О.В. Особенности государственного регулирования предпринимательства в рыбохозяйственной деятельности. Владивосток: ВГУЭС, 2011. 171 с
7. Корнейко О.В. Свободный порт Владивостока как инструмент инвестиционной политики в рыбной логистике региона // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2016. № 9 (342). С. 89-99.
8. Vorozhbit O., Korneyko O. Freeport of Vladivostok as the Competitiveness Increase Tool for Russian Fish Export // Social Sciences. 2016. Vol 11. Issue 16. PP. 3962-3968.
9. Cohen, J.P., 2010. The broader effects of transportation infrastructure: spatial econometrics and productivity approaches. Transp. Res. E: Logist. Transp. Rev. 46 (3), 317–326.
10. Jin Suk Park, Young-Joon Seo The impact of seaports on the regional economies in South Korea: Panel evidence from the augmented Solow model // Transportation Research. – 2016.-Part E 85.-PP. 107–119.
11. Impacts of trade facilitation measures on poverty and inclusive growth: Case studies from Asia.-United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) [Электронный ресурс], 2014. Available at: <http://www.unescap.org/sites/default/files/impacts%20of%20trade%20facilitation.pdf>
12. Сазонов С.Л. Роль транспортного комплекса КНР в ускорении социально-экономического развития Китая // Экономика железных дорог. — 2014. — №5. С. 88-91.
13. Crescenzi, R., Rodríguez-Pose, A., 2012. Infrastructure and regional growth in the European Union. Pap. Region. Sci. 91 (3), 487–513.
14. Doms, M., Haezendonck, E., Verbeke, A. Towards a meta-analysis and toolkit for port-related socio-economic impacts: a review of socio-economic impact studies conducted for seaports. // Marit. Policy Manage. 2015. 42 (5), 459–480.
15. Заостровских Е.А. Морские порты как полюс роста в экономике Хабаровского края / В сборнике: Ученые записки Сборник статей. под редакцией П.А. Минакира. Хабаровск, 2017. С. 56-67.

16. Заостровских Е.А. Свободный порт Владивосток в концепции развития международных транспортных коридоров Приморского края // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 4. С. 44-54.
17. Лагута Т.А., Довбыш И.А. Сравнительный анализ технико-экономических показателей морских портов Приморского края и портов ДФО (на основе открытой информации). В сборнике: Институциональные и инфраструктурные аспекты развития различных экономических систем, - сборник статей международной научно-практической конференции. 2016. С. 121-125.
18. Фисенко А.И. Перспективы развития международных транспортных коридоров Приморья и обеспечения их грузовой базы в условиях создания Свободного порта Владивостока // Транспортное дело России. 2016. № 2. С. 190-192.
19. Дальний Восток России (положение Приморского края в сравнении с другими субъектами ДВФО): стат. сборник / [редкол.: В. Ф. Шаповалов (пред.) и др.]; Федерал. служба гос. статистики по Примор. краю. – Владивосток: Приморскстат, 2016. – 63 с.
20. Транспорт в Приморском крае: стат. сборник / [редкол.: В. Ф. Шаповалов (пред.) и др.]; Федерал. служба гос. статистики по Примор. краю. – Владивосток: Приморскстат, 2016. – 39 с.
21. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rosmorport.ru/ seastrategy.html> (дата обращения 17.09.2017 г.).
22. Регионы России. Социально-экономические показатели, 2016 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg-pok16.pdf
23. Корнейко О.В., Цян Л. Инвестиционный процесс в региональной экономике // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2017. Т. 6. № 1 (18). С. 80-83.
24. Владивосток – восточные ворота России: статистический ежегодник / [редкол.: В. Ф. Шаповалов (пред.) и др.]; Федерал. служба гос. статистики по Примор. краю. – Владивосток: Приморскстат, 2016. – 114 с.
25. Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» / [Электронный ресурс] // Интернет-портал «Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока». Режим доступа: www.minvostokrazvitia.ru/upload/iblock/75a/DVBR2025.pdf
26. Manuj, I. Global Supply Chain Risk Management Strategies / I. Manuj, J.Тю. Mentzer // Inter-national Journal of Physical Distribution & Logistics Management.-2014-№ 38 (3).-PP 192–223.
27. Корнейко, О. В. Перспективы развития рыбохозяйственной деятельности Приморья в условиях Свободного порта Владивостока / О. В. Корнейко, О. Ю. Ворожбит– М: БИБЛИО-ГЛОБУС, 2015. – 180 с.
28. Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России-М.: Международные отношения, 2016. С. 319.

References (transliterated)

1. Transportnaya strategiya Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda: rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 22 noyabrya 2008 g. № 1734-р // Sobranie zakonodatel'stva RF – 2008.-№ 50.
2. O Strategii natsional'noi bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii: ukaz Prezidenta Rossiiskoi

- Federatsii ot 31 dekabrya 2015 goda N 683 // Sobranie zakonodatel'stva RF – 2016.-№ 1 (chast' II).-St. 212.
3. Pradhan, R.P. Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: the VECM approach / R.P. Pradhan, T.P. Bagchi // Res. Transp. Econ.-2013.-38 (1), pp.139–148.
 4. Korneyko O.V., Latkin A.P. Integration of fishery enterprises in the Primorsky region: economic rationales and ways of their realization // Mediterranean Journal of Social Sciences. 2015. T. 6. № 5 S3. S. 118-125.
 5. Pradhan, R.P. Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: the VECM approach / R.P. Pradhan, T.P. Bagchi // Res. Transp. Econ.-2013.-38 (1), 139–148.
 6. Latkin A.P., Korneyko O.V. Osobennosti gosudarstvennogo regulirovaniya predprinimatel'stva v rybokhozyaistvennoi deyatel'nosti. Vladivostok: VGUES, 2011. 171 s
 7. Korneyko O.V. Svobodnyi port Vladivostoka kak instrument investitsionnoi politiki v rybnoi logistike regiona // Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'. 2016. № 9 (342). S. 89-99.
 8. Vorozhbit O., Korneyko O. Freeport of Vladivostok as the Competitiveness Increase Tool for Russian Fish Export // Social Sciences. 2016. Vol 11. Issue 16. PP. 3962-3968.
 9. Cohen, J.P., 2010. The broader effects of transportation infrastructure: spatial econometrics and productivity approaches. Transp. Res. E: Logist. Transp. Rev. 46 (3), 317–326.
 10. Jin Suk Park, Young-Joon Seo The impact of seaports on the regional economies in South Korea: Panel evidence from the augmented Solow model // Transportation Research. – 2016.-Part E 85.-PP. 107–119.
 11. Impacts of trade facilitation measures on poverty and inclusive growth: Case studies from Asia.-United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) [Elektronnyi resurs], 2014. Available at: <http://www.unescap.org/sites/default/files/impacts%20of%20trade%20facilitation.pdf>
 12. Sazonov S.L. Rol' transportnogo kompleksa KNR v uskorenii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Kitaya // Ekonomika zheleznykh dorog. — 2014. — №5. S. 88-91.
 13. Crescenzi, R., Rodríguez-Pose, A., 2012. Infrastructure and regional growth in the European Union. Pap. Region. Sci. 91 (3), 487–513.
 14. Dooms, M., Haezendonck, E., Verbeke, A. Towards a meta-analysis and toolkit for port-related socio-economic impacts: a review of socio-economic impact studies conducted for seaports. // Marit. Policy Manage. 2015. 42 (5), 459–480.
 15. Zaostrovskikh E.A. Morskie porty kak polyus rosta v ekonomike Khabarovskogo kraja / V sbornike: Uchenye zapiski Sbornik statei. pod redaktsiei P.A. Minakira. Khabarovsk, 2017. S. 56-67.
 16. Zaostrovskikh E.A. Svobodnyi port Vladivostok v kontseptsii razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov Primorskogo kraja // Regionalistika. 2016. T. 3. № 4. S. 44-54.
 17. Laguta T.A., Dovbysh I.A. Sravnitel'nyi analiz tekhniko-ekonomicheskikh pokazatelei morskikh portov Primorskogo kraja i portov DFO (na osnove otkrytoi informatsii). V sbornike: Institutsional'nye i infrastrukturnye aspekty razvitiya razlichnykh ekonomicheskikh sistem, - sbornik statei mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. 2016. S. 121-125.

18. Fisenko A.I. Perspektivy razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov Primor'ya i obespecheniya ikh gruzovoi bazy v usloviyakh sozdaniya Svobodnogo porta Vladivostoka // Transportnoe delo Rossii. 2016. № 2. S. 190-192.
19. Dal'nii Vostok Rossii (polozhenie Primorskogo kraja v sravnenii s drugimi sub"ektami DVFO): stat. sbornik / [redkol.: V. F. Shapovalov (pred.) i dr.]; Federal. sluzhba gos. statistiki po Primor. kraju. – Vladivostok: Primorskstat, 2016. – 63 s.
20. Transport v Primorskom krae: stat. sbornik / [redkol.: V. F. Shapovalov (pred.) i dr.]; Federal. sluzhba gos. statistiki po Primor. kraju. – Vladivostok: Primorskstat, 2016. – 39 s.
21. Strategiya razvitiya morskoi portovoi infrastruktury Rossii do 2030 goda [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.rosmorport.ru/seastrategy.html> (data obrashcheniya 17.09.2017 g.).
22. Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli, 2016 g. [Elektronnyi resurs]. Rezhim dostupa: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg-pok16.pdf
23. Korneiko O.V., Tsyau L. Investitsionnyi protsess v regional'noi ekonomike // Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie. 2017. T. 6. № 1 (18). S. 80-83.
24. Vladivostok – vostochnye vorota Rossii: statisticheskii ezhegodnik / [redkol.: V. F. Shapovalov (pred.) i dr.]; Federal. sluzhba gos. statistiki po Primor. kraju. – Vladivostok: Primorskstat, 2016. – 114 s.
25. Federal'naya tselevaya programma «Ekonomicheskoe i sotsial'noe razvitie Dal'nego Vostoka i Baikal'skogo regiona na period do 2025 goda» / [Elektronnyi resurs] // Internet-portal «Ministerstvo Rossiiskoi Federatsii po razvitiyu Dal'nego Vostoka». Rezhim dostupa: www.minvostokrazvitiya.ru/upload/iblock/75a/DVBR2025.pdf
26. Manuj, I. Global Supply Chain Risk Management Strategies / I. Manuj, J.Tyu. Mentzer // Inter-national Journal of Physical Distribution & Logistics Management.-2014-№ 38 (3).-PP 192–223.
27. Korneiko, O. V. Perspektivy razvitiya rybokhozyaistvennoi deyatel'nosti Primor'ya v usloviyakh Svobodnogo porta Vladivostoka / O. V. Korneiko, O. Yu. Vorozhbit– M: BIBLIO-GLOBUS, 2015. – 180 s.
28. Povorot na Vostok: Razvitie Sibiri i Dal'nego Vostoka v usloviyakh usileniya aziatskogo vektora vneshnei politiki Rossii-M.: Mezhdunarodnye otnosheniya, 2016. S. 319.