

Сегодня Россия занимает 5-е место в мире по объемам рыбных ресурсов и 6-е – по импорту рыбы и рыбопродуктов.

Около 40% импорта рыбы ввозится из Норвегии, 11% – из Исландии, 8% – из Китая; также импортная рыба поступает к нам из Канады, США, Чили, Японии, Вьетнама, стран Африки и других.

Суммарная добыча рыбы российскими рыбаками во всех районах составляет 4,25 млн тонн. Экспорт рыбы составляет около 1,75 млн тонн, из которых 1,32 млн тонн вывозится с Дальнего Востока в Китай, Республику Корея, Японию. Продажа столь значительных объемов рыбной продукции в эти страны вынуждена и связана в первую очередь с нехваткой рыбоперерабатывающих мощностей на Дальнем Востоке России.

Снабжая страны Юго-Восточной Азии свежей рыбой, Россия затем у них же закупает уже переработанную продукцию, естественно, по более высоким ценам. Вследствие такой экономики наше государство недополучает огромные средства, а рыбная отрасль ежегодно переживает утечку капитала. Попытка перенаправить часть потоков дальневосточной рыбы с экспорта на внутренний рынок была сделана несколько лет назад посредством использования ускоренных рефрижераторных поездов, введенных ОАО «Рефсервис».

Поезд позволяет сэкономить время и затраты на перевозку как владельцам груза, так и операторам.

Два ускоренных рефрижераторных поезда компании из портов Санкт-Петербурга и Дальнего Востока постоянно следуют по определенному жесткому графику.

Благодаря жесткой привязке к графику движения и срокам доставки этот способ перевозки позволяет осуществлять круглогодичную поставку рыбопродукции мелкими партиями в вагонах-термосах с Дальнего Востока в регионы Сибири и Урала.

В результате грузополучатели, чьи производственные мощности и бюджетные средства не позволяют приобретать круглогодичную поставку для загрузки 4-вагонной рефсекции, остаются на рынке круглый год. Кроме того, в регионах сохраняется здоровая конкуренция на рыбном рынке, что в результате приводит к формированию доступной покупной цены на свежемороженую рыбу для получателя в течение всего года.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Гунькова О.В., Нефедьев М.С.

Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет

Комсомольск-на-Амуре, Россия. e-mail: gynkov2102@mail.ru

Транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок.

Основной функцией международных транспортных коридоров является обслуживание экспортно-импортных перевозок, а также международного транзита.

Государства, расположенные по соседству, никогда не испытывали проблему беспрепятственной связи. Для стран, не граничащих непосредственно, это условие является критичным. Поэтому отдаленные международные торговые партнеры стараются выбирать маршруты с минимальным количеством про-

межуточных стран, с их пограничными барьерами, разнообразием политической обстановки, денежными сборами.

Другой базовой функцией международных транспортных коридоров является обеспечение международного транзита. В настоящее время роль евроазиатского сухопутного транзита резко возросла. Это объясняется ростом объемов товарооборота между Европой и Азией. Кроме того, особое географическое положение России определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, в связи с чем Россия официально объявлена транзитной страной.

В состав коридоров входят основные железнодорожные, автомобильные и водные маршруты. При этом в состав включены, как правило, наиболее оснащенные существующие магистрали и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузо- и пассажиропотоки, и звенья российской транспортной сети, имеющие благоприятные перспективы для привлечения на них указанных потоков.

Система международных транспортных коридоров на территории России включает в себя два евроазиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры № 1, № 2 и № 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Данные коридоры имеют название «Приморье-1» и коридор «Приморье-2».

В привлечении китайского транзитного грузопотока из северных провинций страны в Японию и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона транзитом через порт Восточный и состоит цель создания транспортного коридора, который имеет выходы на порты Владивосток и Находки.

Если отправлять грузы из северных провинций Китая через порт в городе Даляне, то только по железной дороге пришлось бы пройти 1,3 тысячи километров. Да и расстояние от Даляня до Японии больше, чем из порта Восточного.

Данные коридоры значительно увеличивают территорию и грузовую базу, которую могут обслуживать порты Приморского края.

Развитие международных транспортных коридоров даст широкие возможности для экспорта приморских товаров и услуг и удешевить товары народного потребления из Китая для жителей Дальнего Востока.

Преимущества данных коридоров:

1. Сокращение транзитного времени.
2. Оптимальная стоимость доставки.
3. Прямой морской линейный сервис, минуя транзитные порты.

АНАЛИЗ ЭКСПОРТА УГЛЯ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Гунькова О.В., Фомин М.А.

Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет

Комсомольск-на-Амуре, Россия. e-mail: gynkov2102@mail.ru

Ввиду значительных мировых запасов угля и его большей доступности, по сравнению с другими видами топлива, уголь является одним из основных энергоресурсов.

Уголь применяют для получения электроэнергии, в качестве сырья для металлургической и химической промышленности, для производства графита, не говоря уже о бытовом применении в качестве источника тепла.