

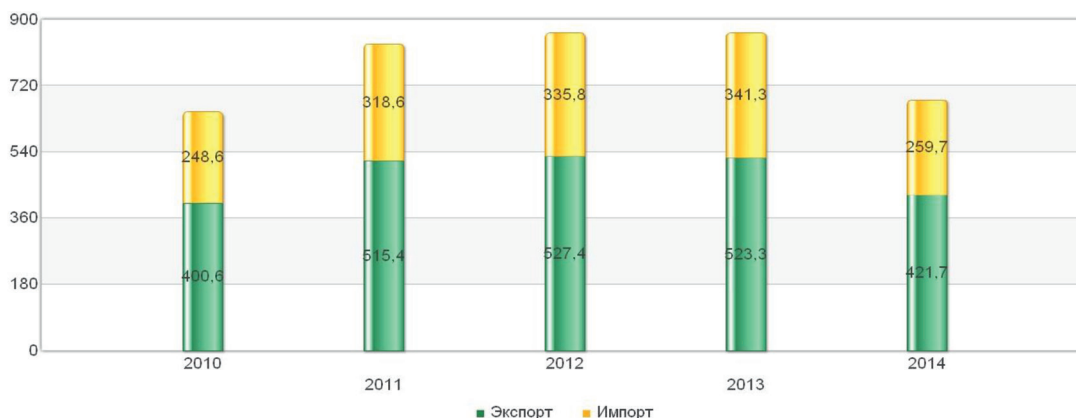
зять объемы экспортируемого сырья и увеличить объемы продаж за рубеж готовой продукции. К таким мерам относятся:

- модернизация существующих секторов российской экономики таких как, ядерный сектор, авиастроение, космические технологии, ВПК сектор, для обеспечения прорыва на рынки высокотехнологичных товаров, а в дальнейшем и достижение лидирующих позиций на мировых рынках;

- обеспечение организационно-финансовой поддержки проведения НИОКР;

- содействие привлечению необходимых технологий через производственную кооперацию и создание альянсов с ведущими мировыми компаниями;

- стимулирование привлечения передовых иностранных технологий и иностранных инвестиций в обрабатывающие отрасли для их технологической модернизации и повышения конкурентоспособности;



Динамика внешней торговли РФ в 2010–2014 гг. на 01.11.2014 года, млрд долл.

- снижение доли импортируемых товаров, которые могут быть произведены в России.

Увеличение степени диверсификации географической структуры внешней торговли может быть достигнуто путем реализации торгового потенциала с региональными организациями и поиск новых торговых партнеров [3]. Комплекс мер для диверсификации географии внешней торговли включает:

- реализация экономического потенциала СНГ, как регионального объединения и дальнейшее укрепление Евразийского экономического сообщества;

- развитие торгово-экономического сотрудничества на двусторонней основе;

- расширение инвестиционного сотрудничества в развитии инфраструктуры приграничных территорий, транспортных и дистрибьюторских сетей;

- налаживание и развитие транспортных коридоров по обслуживанию экспортно-импортных товаропотоков;

- расширение научно-технического сотрудничества в сферах информационных технологий, биотехнологий и освоения космического пространства

- улучшение условий для продвижения российской продукции и др.

Эффективная интеграция России в систему мирового хозяйства должна осуществляться в рамках четко выстроенной стратегии торгово-экономического сотрудничества с зарубежными странами, поскольку значимость внешнеэкономической деятельности страны и ее регионов является безусловной.

#### Список литературы

1. Никонова Я.И. Методологические подходы к формированию и развитию территориальных инновационных систем // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. – 2009. – Т. 32, № 5. – С. 70-79.

2. Внешнеторговый оборот [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http://info.minfin.ru/export\\_import.php](http://info.minfin.ru/export_import.php).

3. Чернова Т.В. Васютченко И.Н. Об оценке региональной диверсификации экспорта [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/ob-otsenke-regionalnoy-diversifikatsii-eksporta>.

#### СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТОВ РФ

Киреева Ю.И., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: [Ya\\_shka@ngs.ru](mailto:Ya_shka@ngs.ru)

Экономика Дальнего Востока России в силу исторических и геополитических причин основана на развитии транспортного комплекса, в котором доминирующую роль играет морской транспорт [1]. Развитие портов мы рассматриваем как важную составляющую развития всей экономики страны, а также как индикатор, характеризующий это развитие. Статистика говорит, что за последние 5 лет рост грузооборота портов в среднем по России устойчиво составлял около 5%, а портов Дальнего Востока около 7%. По итогам 2013 года производственная мощность российских портов составила 876,2 млн тонн, что в 1,5 раза больше чем в 2007 году. Согласно стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года мощность российских портов согласно базовому варианту вырастет до 1400,7 млн тонн в год а, согласно экспертному варианту до 1659,3 млн тонн в год (рис. 1) [3].

Рост перевалочных мощностей портов способствует росту перевалки грузов, но темпы прироста грузооборота не успевают за темпами прироста перегрузочных комплексов, что способствует снижению процента загрузки портов (рис. 2).

В 2014 году грузооборот морских портов России увеличился на 4,9%, составив 618,8 млн тонн, сообщает Росморречфлот. При этом объем перевалки сухих грузов вырос на 12% до 288,3 млн тонн (+ 12,5%), наливных грузов, напротив, уменьшился на 0,9%, составив 330,5 млн тонн.

Крупнейшими универсальными портами являются: Восточный, Ванино, Владивосток и Находка. При этом два последних имеют существенные ограничения по развитию мощностей, связанные с расположением портов в границах городов (таблица) [4].



Рис. 1. Состояние мощностей морских портов России на 01.10.2014

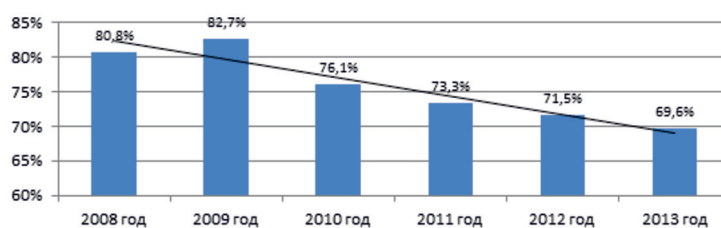


Рис. 2. Динамики загрузки перегрузочных мощностей морских портов России

## Грузооборот морских портов Дальнего Востока в 2013 г.

Морские порты ДВ	2013 г., млн т.	в процентах к 2012 г.,%
Восточный	48,3	13,5%
Ванино	23,8	16,8%
Владивосток	14,5	10,0%
Находка	18,4	8,1%
Пригородное	16,3	-0,8%
Де-Кастри	7,0	-4,9%
Посыет	5,6	-3,0%
Всего Дальневосточный бассейн	144,8	7,8%
в том числе сухих	83,4	6,1%
Наливных	61,4	10,1%

Для сравнения можно проанализировать итоги функционирования порта города Циндао в КНР. Являясь 8ым по величине контейнерным портом в мире, он совершает 1450 млн тон грузооборота на 2013. Цифры, безусловно, резко отличающиеся от цифр портов Дальнего Востока.

«Мероприятия по развитию инфраструктуры в 2014 г. проводились в морских портах Сабетта, Мурманск, Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Высоцк, Калининград, Тамань, Темрюк, Новороссийск, Оля, Восточный, Петропавловск-Камчатский», – отмечается в сообщении Федерального агентства морского и речного транспорта. Портовые мощности Российской Федерации в прошлом году увеличились на 22,5 млн тонн [2].

В текущих условиях для регионов Дальнего Востока характерна формула: чем больше регионального развития транспорта, тем больше возможностей инновационного развития экономики. Таким образом, развитие портов – это обеспечение территориального развития Дальнего Востока.

## Список литературы

1. Невельский Г.И. Огай С.А. Морской государственный университет как генератор инноваций транспортного комплекса региона // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Пленарные доклады восьмой международной научно-практической конференции. 5–7 октября 2011 г., Владивосток, Россия – Владивосток: ДВО Российской Академии транспорта, 2011. – 122 с.
2. В 2014 году грузооборот морских портов России вырос до 618,8 млн тонн [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://mbsz.ru/?p=13652>.
3. Состояние морских транспортных узлов [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://uikc.ru/articles/sostoyanie-morskikh-transportnyh-uzlov>.
4. РЖД Партнер документы, № 3, 2014 г., С. 78.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ  
ВАЛЮТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Кислицина Е.С., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей  
сообщения, Новосибирск, e-mail: [Ya\\_shka@ngs.ru](mailto:Ya_shka@ngs.ru)

Экономика любой страны не может быть изолированной от мирового хозяйства. Национальные производства функционируют в условиях общего