

сухогрузов – 736 причалов мощностью 366,8 млн. тонн (43,3%). Из существующих причалов используются все-  
го 806 причала мощностью 563,9 млн. тонн или 66,6%, в том числе: для наливных грузов – 127 причалов мош-  
ностью 315,4 млн т, или 55,9%, для сухогрузов – 679 причалов мощностью 248,5 млн т, или 44,1% (рис. 2) [3].

Для интеграции России в мировую транспортную инфраструктуру необходимо выделить три направле-  
ния развития морских торговых портов: формирование инфраструктуры и повышение качества услуг в порто-  
вой зоне, в морской зоне и в сухопутной зоне.

Формирование инфраструктуры и повышение качества услуг в портовой зоне предполагает автоматизи-  
зацию портуально-разгрузочных работ, путем внедрения современных систем портуально-разгрузки, например,  
систем контроля за работой автоматизированных кранов, автоматических транспортных средств, автоматиче-  
ских кранов-укладчиков, роботизированной системы портуально-разгрузки контейнеров. Внедрение данных сис-  
тем позволяет автоматизировать алгоритмированные операции, вследствие чего, произойдет повышение каче-  
ства обработки грузов, увеличение скорости работ, сокращение простоев и сокращение производственных  
затрат. В этом направлении также следует оптимизировать движение грузов в портовой зоне, например, с  
использованием систем электронного документооборота, электронной идентификации груза, системы онлайн  
слежения и мониторинга перемещения груза, а также системы управления складскими помещениями. Внедре-  
ние этих систем повысит качество портуально-разгрузочных работ и скорость обработки грузов за счет сокращения  
времени простоев судов и рационального использования складских помещений.

Для формирования инфраструктуры и повышения качества услуг в морской зоне российским портам  
также предстоит провести ряд преобразований. Перед портами стоит задача адаптации к тенденциям укрупнения  
тоннажа используемых судов. В связи с этим, необходимо проведение дноуглубительных работ в портах, где  
невозможен экстенсивный рост, либо строительство терминалов с выносом причальных сооружений на естест-  
венные глубины в портах, где экстенсивный рост возможен, а также увеличение грузоподъемности портового  
оборудования. Требуется модернизация технического и служебно-вспомогательного флота, средний возраст  
которого в РФ составляет 26 лет. В небольших портах следует внедрять многофункциональные суда способные  
выполнять задачи ледокола, бункеровочного, лопманского судна, буксира, перевалочного и т.д. В крупных пор-  
тах следует идти по пути специализации служебно-вспомогательного флота в соответствии с нуждами порта.  
В сухопутной зоне транспортно-логистического комплекса требуется оптимизация функций и оптимизация  
подразных путей, поскольку в российских портах существуют проблемы вызванные недостаточным развитием  
подходной автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. Существенный эффект может оказать разви-  
тие наземной инфраструктуры (строительство объездных дорог, развязок, запасных путей для отстоя железно-  
дорожного транспорта, расширение и поддержание в надлежащем состоянии имеющихся инфраструктур), а  
также совершенствование логистических операций (планирование прибытия, убытия и размещения грузов).  
Россия, имея огромный потенциал для развития экспортных транспортных услуг и являясь мировой торго-  
вой державой, должна провести серьезную модернизацию сервисной и транспортной инфраструктуры, иначе  
она рискует остаться в стороне от транспортно-логистических схем междунароной торговли.

1. Ганьшина Е.Ю. Иностранная инвестиция в транспортную инфраструктуру: мировой опыт и пути его  
использования в России: дис. ... канд. экон. наук. – М., 2005. – 161 с.
2. Развитие транспортной инфраструктуры России: игра на опережение?; аналит. обзор // The Boston Con-  
sulting Group. – М., 2012. – 24 с.
3. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года: программа морского коми-  
тета при Правительстве РФ от 28 сентября 2012 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mftplans.ru/>
4. Адрианов В. Современные тенденции в развитии мирового морского транспорта и перспективы разви-  
тия морского транспорта России / В. Адрианов // Общество и экономика. – 2005. – № 6. – С. 171.

## ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ С КИТАЕМ И ИНДИЕЙ

А.В. Мгайлова, студентка 5 курса, Институт междунароного бизнеса и экономики

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток*

На сегодняшний день существует огромное количество работ, посвященных структуре и организации  
вооруженных сил Китая, а также их развитию за последние два десятка лет. Эксперты из разных стран, крайне  
обеспокоенные беспрецедентным ростом военной мощи КНР, стремятся отразить свои опасения в бесконечных  
обзорах и аналитических статьях, стараюсь также предлагать и возможность военного конфликта, вероятного  
противника Китая, а также исход этого противостояния. Не отстают от них и рядовые блоггеры, многие из ко-  
торых также видят в китайской армии серьезную силу. К сожалению, в отличие от США, где в отчете Конгрес-  
су 2010 года «О развитии в военной сфере и сферы безопасности» [1] прямо сказано, что Китай в 2010 г. «де-  
лал небольшой, но поступательный шаг в раскрытии своих военных намерений и мероприятий, связанных с  
безопасностью ... и непонятно, каким образом он собирается использовать свои растущие возможности», в  
России многие эксперты придерживаются мнения, что «китайская армия сегодня не так уж и страшна, как это