

Министерство образования и науки Российской Федерации
Национальный научно-образовательный инновационно-технологический консорциум вузов сервиса
Департамент образования и науки администрации Приморского края
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВУЗОВ – НА РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА РОССИИ И СТРАН АТР

**Материалы XVI международной научно-практической конференции студентов,
аспирантов и молодых исследователей**

(17–18 апреля 2014 года)

В шести томах

Под общей редакцией д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой

Том 3



Владивосток
Издательство ВГУЭС
2014

<i>Ястребова А.Е.</i> Характеристика Приморского края и стран участников Нового шелкового пути по их культурно-историческому развитию торговли в современных условиях	6
МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ	
<i>Абольшина Т.А.</i> Лизинг как метод инвестирования средств в основной капитал предприятия	6
<i>Айхеле Д.В.</i> Государственное регулирование развития приграничных регионов США	6
<i>Алейникова А.С.</i> Диспропорция социально-экономического развития регионов Японии	6
<i>Арзамасова Т.К.</i> Информационный аспект реализации нефтегазовых проектов в Приморском крае (ВНКС ОАО «Роснефть» и ООО «Газпром СПГ Владивосток»)	6
<i>Бадун Э.А.</i> Исследование особенностей торгового сотрудничества Республики Корея и России (на примере импорта потребительских товаров из республики Корея на территорию российского Дальнего Востока)	6
<i>Балахатов Е.С.</i> Анализ региональных потребностей Приморского края в иностранной рабочей силе	7
<i>Баранов А.Д.</i> Анализ внешнеэкономических факторов развития судостроения Китая	7
<i>Баранов Е.В.</i> Малаккский пролив: зона противостояния и взаимодействия	7
<i>Беляева Е.В.</i> Совместные экологические проекты в АТР	7
<i>Белякова В.А.</i> Возрастающая роль Китая и проблемы взаимодействия с Россией в рамках ШКО	7
<i>Блинова Д.А.</i> Социально-экономические связи префектуры Хоккайдо с регионами Дальнего Востока России	7
<i>Бородавка М.С.</i> Интернет-технологии в современной политической системе США	7
<i>Бричка К.А.</i> Университет США: опыт практико-ориентированного обучения	7
<i>Буланет Т.Е.</i> Проблема регионализма в выравнивании в отношении ЕС со странами участницами	7
<i>Вершинина В.А.</i> Противоречия в странах Юго-Восточной Азии (АСЕАН)	7
<i>Владимирова Э.Э.</i> Оценка воздействия на ВРП Приморского края иностранных инвестиций	7
<i>Воинская А.В.</i> Современные тенденции сотрудничества АСЕАН с Россией	7
<i>Вуликова О.И.</i> Анализ международного опыта развития иностранного кредитования и особенностей российского ипотечного рынка (на примере ОАО «Приморбанк», г. Владивосток)	7
<i>Герасимов С.В., Коржов Н.А.</i> Мировой опыт в государственной поддержке Интернет-торговли и промтов	7
<i>Глухов А.С., Гуров Д.В.</i> Демографический потенциал стран в РФ до 2030 г.	7
<i>Гольцман Е.Г.</i> Влияние миграционных процессов на политико-экономическую жизнь Израиля	7
<i>Григорьева Д.В.</i> Международные трудовые миграции: перемены в регионе (на примере г.орудия Кневичи)	7
<i>Груба В.В.</i> Развитие международного рынка автоавтомобилей в Северо-Восточной Азии	7
<i>Гулик И.А.</i> Анализ торгово-экономических трансграничных отношений между Китаем и Приморским краем в рамках участия России в ВТО	7
<i>Демченко Е.Г.</i> Негативные международные стимулы в развитии судостроения и машиностроения на примере стран АТР	7
<i>Дидак Е.А.</i> Роль России в международных транспортных коридорах	7
<i>Дмитренко Е.В.</i> Международное положение Китая 1912-1922 гг.	7
<i>Душник К.И.</i> Роль трехсторонних переговоров в урегулировании ядерного конфликта на Корейском полуострове	7
<i>Евдокимов Д.В.</i> Проблемы и перспективы развития международных строительных услуг в Приморском крае на примере ООО «Центр Недвижимости»	7
<i>Зыбарина Е.С.</i> Современный международный терроризм: понятие и виды	7
<i>Зинцова А.В.</i> Трудовая миграция на Дальний Восток: взаимодействие России и Китая	7
<i>Зиновьев В.В.</i> Решения саммита АТЭС-2012 и возможности для бизнеса Приморского края	7
<i>Иванова Е.В.</i> Особенности современного рынка занятости в Трудовом Канады	7

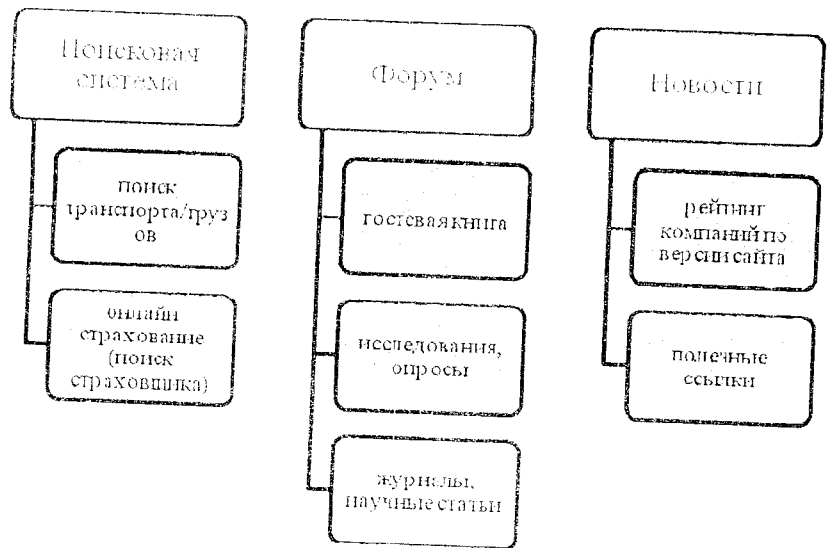


Рис. 3. Разделы электронной площадки

Таким образом, осуществив на деле такой проект как логистическая электронная площадка приобретет универсальный инструмент регулирования предпринимательских структур транспорта А в системе взаимодействия транспортной отрасли появится еще одна связь между властными и предпринимательскими структурами, и обществом.

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Сайт Министерства транспортной Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.mintrans.ru/Dc/detail.php?ELEMENT_ID=13008.
2. Белозерцева Н.П., Ярайкина М.С. Институциональная модель обеспечения конкурентоспособности принимающего транспортного региона Дальнего Востока [Электронный ресурс] // Интернет-журнал «Исследования». – 2013. – №3 (16). Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/sbornik16/3.pdf>.
3. Горин В.С., Персианов В.А. Транспортная политика России: мрачный опыт реформ и светлые перспективы? // Экономические стратегии. – 2009. – №02. – С. 62-67.
4. Клименко В.В. Взаимодействие государства и бизнеса при формировании объектов логистической структуры [Электронный ресурс] // Логистика сегодня: интернет-журнал. – 2012. – №1. Режим доступа: <http://grebennikov.ru>.

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРИМОРСКОГО КРАЯ И СТРАН УЧАСТНИКОВ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ТОРГОВЛИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

А.Е. Ястребова, студентка 4 курса, Институт международного бизнеса и экономики
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток

Великий шелковый путь на протяжении многих столетий служил сближению различных культур, идеями и знаниями, взаимному обогащению языков и культур. Великий Шелковый Путь – это торговый маршрут, соединивший Восток и Запад и ставший причиной возникновения множества городов, исторических памятников, обычаев и даже государств, способствовал развитию торговли многих институтов рыночного хозяйства.

Со временем появился Новый шелковый путь, который набирает обороты для достижения своих целей, как и Великий шелковый путь. Цель Нового шелкового пути – применить новую модель сотрудничества и общими усилиями сформировать экономический коридор шелкового пути, путем наращивания контактов, строительства единой дорожной сети, торговых связей, валютных потоков и народить создать новую архитектуру крупномасштабного сотрудничества в регионах.

Основными странами-контрагентами Приморского края по итогам 2013 г. (табл. 1), на долю которых приходится более 80% внешнеторгового оборота края, которые на сегодняшний день являются участниками Нового шелкового пути – это страны-участники: Китай – 48%, на который приходится 48% внешнеторгового оборота края, Республика Корея – 20%, Япония – 14%, и США – 1,5%.

КНР. Торговый оборот Приморского края с КНР за 2013 г. увеличился на 34% по сравнению с 2012 г. Экспорт увеличился 2 раза в основном за счёт поставок из Приморского края в КНР нефти и нефтепродуктов. Импорт за 2013 г. увеличился на 18%. Из Китая в Приморье поставлялись машины, оборудование, электрооборудование, обувь, одежда, изделия из чёрных и цветных металлов и прочие товары.

Республика Корея. За 2013 г. торговый оборот Приморского края с Республикой Корея увеличился по сравнению с 2012 г. на 12%. Экспорт вырос в 1,6 раз в основном за счёт роста экспортных поставок товаров, как нефть и нефтепродукты (в 2012 г. поставки не производились), рыба и морепродукты. Из

на 10% за счет сокращения в 4 раза поставок в Приморский край машин, оборудования и их частей, автомобилей и их частей.

Япония. Товарооборот Приморского края с Японией за 2013 г. увеличился по сравнению с 2012 г. в 2,2 раза. Экспорт вырос в 2 раза. Увеличение экспорта произошло в основном за счет роста поставок из Приморья в Японии нефти и нефтепродуктов (в 2012 г. не экспортировались), рыбы и морепродуктов. Импорт увеличился в 2,5 раза в основном за счет роста импортных поставок в Приморье из Японии средств наземного транспорта, машин, оборудования и их частей.

США. Товарооборот Приморского края с США за 2013 г. остался практически на уровне 2012 г. Экспорт увеличился в 13 раз в основном за счет поставок из Приморья в США нефти и нефтепродуктов (в 2012 г. не экспортировались). Импорт сократился на 30% за счет уменьшения поставок в край мяса и мясных субпродуктов – в 2 раза. Из США в Приморье импортировались также автомобили и их части, машины и оборудование.

Основные торговые партнеры Приморского края за 2012 г. и 2013 г., млн долл. США

Страны	Экспорт			Импорт			Товарооборот		
	2012 г.	2013 г.	изм.	2012 г.	2013 г.	изм.	2012 г.	2013 г.	изм.
США	628,2	1256,2	в 2 р.	2604,1	3071,6	118%	3232,3	4327,8	134%
Япония	455,4	735,2	в 1,6 р.	1026,3	927,9	90%	1481,7	1663,1	112%
Китай	111,8	218,2	в 2 р.	475,4	1075,6	в 2,3 р.	587,2	1293,8	в 2,2 р.
Республика Корея	3,2	40,6	в 13 р.	122,0	85,4	70%	125,2	126,0	101%
Прочие	541,9	747,9	138%	737,3	792,0	107%	1279,2	1539,9	117%
Итого	1740,5	2998,1	в 2 р.	4965,1	5952,5	120%	6705,6	8950,6	134%

По данным Приморскстата за 2013 г. в экономику Приморского края поступило 391 млн долл. США прямых иностранных инвестиций из 14 стран мира, что на 26% меньше, чем за 2012 г. (рис. 1).

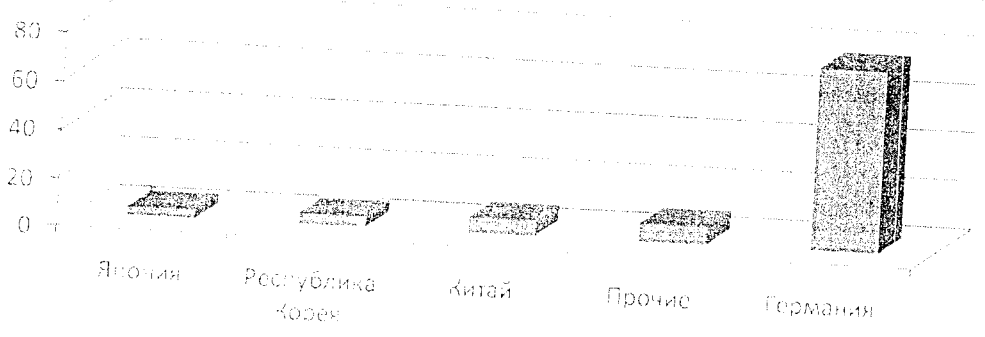


Рис. 1. Поступление иностранных инвестиций в Приморский край по странам 2013 г.

Из рисунка 1 видно, что наибольшее количество инвестиций в 2013 г. поступило из Германии – 76% (финансовую отрасль). Китая – 7% и Республики Корея – 5%.

Более значимые объемы иностранных инвестиций в 2013 г. были вложены в такие отрасли, как финансы – 76%, сельское и лесное хозяйство – 10%, рыболовство – 1,2%, обрабатывающие производства – 2,4%, полезные ископаемые – 4%, здравоохранение – 0,8%.

Россия готова взять на себя товарные потоки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по инициативе руководства Китая по возрождению Великого шелкового пути. В современном глобальном мире возрождение Шелкового пути – формирование между Азией и Европой современных, экономически эффективных транспортных коридоров, которые несут в себе то же назначение, что и путь. В этой связи экономически рациональным основанием для возрождения Шелкового пути является поддержка странами АТР российских проектов в сфере транспорта, которые сегодня реализует наша страна. В частности, реконструкция Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, а также строительство их дублеров.

Функционирование трансконтинентальных магистралей, которые практически совпадают с направлением Великого шелкового пути, обеспечит благоприятные возможности для осуществления внешнеэкономических связей Приморского края и стран – участников Нового шелкового пути.