

УДК 339.92

## К ВОПРОСУ О РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ: НЕКОТОРЫЕ РИСКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ КОМПАНИЙ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ

© 2017

**Гриванов Роман Игоревич**, кандидат политических наук,

доцент кафедры экономики

**Дубовицкая Софья Витальевна**, студент

**Мосолова Анастасия Кирилловна**, студент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
(6900140, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: mosolova12@gmail.com)*

**Аннотация.** В данной статье рассмотрена проблема привлечения инвестиций на Дальний Восток и налаживания сотрудничества с Республикой Корея. На примере отрасли медицины и здравоохранения рассмотрен успешный опыт сотрудничества с Южной Кореей, дающий основания утверждать, что при должном подходе взаимный интерес и сотрудничество ведут к позитивному результату. Создается направление, которое продолжает существовать и развиваться, удерживая внимания инвесторов и клиентов в обеих странах продолжительное время, даже в условиях кризиса. Также выявлены основные проблемы, которые препятствуют дальнейшему развитию этих отношений. В частности, одной из отстающих и препятствующих развитию сфер является транспортно-логистическая. Она оказывает негативное влияние не только на сотрудничество в сфере здравоохранения, но и на инвестиционную привлекательность дальневосточного региона России в целом. В данной статье проанализировано состояние транспортно-логистической сферы Дальнего Востока сейчас, а также выявлены основные перспективы и возможные пути развития, которые могут оказать существенное влияние на улучшение инвестиционного климата ДВФО и укрепление международных торгово-экономических связей, в том числе и с Республикой Корея.

**Ключевые слова:** иностранные инвестиции, Дальний Восток, международное сотрудничество с Южной Кореей, Республика Корея, инвестиционная привлекательность, сфера здравоохранения, транспортно-логистическая сфера, привлечение иностранных инвестиций, международные проекты, развитие Дальнего Востока

## TO THE QUESTION OF THE INVESTMENT POTENTIAL OF THE FAR EAST OF RUSSIA: SOME RISKS AND PROSPECTS FOR COMPANIES OF THE REPUBLIC OF KOREA

© 2017

**Grivanon Roman Igorevich**, Candidate of Political Science,

Associate Professor of the Department of Economics

**Dubovickaya Sofia Vitalyevna**, student

**Mosolova Anastasia Kirillovna**, student

*Vladivostok State University of Economics and Service  
(6900140, Russia, Vladivostok, street Gogolya, 41, e-mail: mosolova12@gmail.com)*

**Abstract.** This article considers the problem of attracting investments to the Far East and establishing cooperation with the Republic of Korea. On the example of the medical and healthcare sector, the successful experience of cooperation with South Korea, which gives grounds to assert that with proper approach. Mutual interest and cooperation lead to a positive result. A direction is created that continues to exist and develop, keeping the attention of investors and clients in both countries for a long time, even in a crisis. The main problems that hamper the further development of these relations are also revealed. In particular, one of the lagging and hindering development areas is transport and logistics. It has a negative impact not only on cooperation in the health sector, but also on the investment attractiveness of the Far Eastern region of Russia as a whole. This article analyzes the state of the transport and logistics sector in the Far East now, and identifies the main perspectives and possible development paths that can have a significant impact on improving the investment climate of the Far East Federal District and strengthening international trade and economic ties, including with the Republic of Korea.

**Keywords:** foreign investment, Far East, international cooperation with South Korea, Republic of Korea, investment attractiveness, healthcare sphere, transport and logistics sphere, attraction of foreign investments, international projects, development of the Far East

Последние несколько лет Азия является стратегически важным и приоритетным направлением для России в области экономического и политического сотрудничества. И Дальний Восток как ближайший к Азии регион России становится для государства важнейшим направлением для развития.

У Дальнего Востока много перспектив и преимуществ, которые открывает перед ним удачное географическое положение и наличие выхода к морю. Министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока Александр Галушка во время рабочей поездки в Южную Корею 7 ноября 2017 г. заявил, что Минвостокразвития подготовило конкретный план по реализации инициативы Президента Республики Корея Мун Чжэ Ина о «9 мостах» [1].

Предложения корейской стороны нашли поддержку Президента России и в ближайшее время намечена их реализация.

Уже сейчас существуют отрасли, в которых успешно реализуется Российско-Корейское. Например, в сфере медицины и здравоохранения отношения между Россией и Южной Кореей имеют долгую и плодотворную историю сотрудничества. Эта сфера, не смотря на отсутствие очевидных предпосылок, оказалась весьма

привлекательной для корейских инвесторов. Причины этого кроются в первую очередь в том, что Корейская сторона заинтересована в российских туристах в сфере медицины.

Для Кореи Дальний Восток и Россия в целом – большой и развивающийся рынок сбыта медицинских услуг. Нам в свою очередь сотрудничество с Кореей интересно с точки зрения заимствования их технических разработок в области медицинского оборудования и медицинских услуг.

Республика Корея на данный момент одна из самых передовых в мире стран по развитости и применяемости современных технологий в области здравоохранения. В Корею научные исследования в этой области активно финансируются государством, создавая уникальное научно-техническое преимущество Кореи перед всем остальным миром.

Интенсивное развитие русско-корейское сотрудничество в сфере медицины началось в 2012 году, когда прошел российско-корейский медицинский форум, в рамках которого обсуждали вопросы межправительственного сотрудничества в сфере медицины, медицинской промышленности и здравоохранения. Так же на форуме активно поднималась и обсуждалась тема лече-

ния российских граждан в Корею.

Корейская сторона заинтересована в привлечении большого потока россиян в области медицинского туризма. Для этого они ведут активную работу по подготовке русскоязычных координаторов и обслуживающего персонала для повышения комфорта пребывания россиян в Корею во время лечения или диагностики. По итогам развития медицинского туризма с 2008 по 2010 гг., количество туристов, отправляющихся на лечение в Корею, возросло в 18 раз.

Если в 2008 году на лечение в Корею съездило 120 человек, то спустя пару лет поправлять здоровье в Корею отправилось уже 2200 человек. В мероприятии приняли участие около 60 корейских профильных компаний, при этом общее количество участников превысило 130 человек [2].

Также Россия активно сотрудничает с Кореей в фармацевтической сфере. Исследовательский институт химического разнообразия (ИИХР) заинтересован в проведении совместно с корейской компанией «SK VioPharmaceuticals» доклинических исследований, клинических испытаний, а также в разработке новых лекарственных средств.

В настоящее время ИИХР и Институт Пастера в Республике Корея начали совместные проекты по созданию новых лекарств для лечения туберкулеза. Центр высоких технологий «ХимПар» заинтересован в создании с фирмой «DONG-A Pharmaceutical Co. Ltd» совместного биотехнологического предприятия по доклиническим и клиническим исследованиям и разработкам инновационных препаратов в области лечения болезней центральной нервной системы, таких, например, как болезнь Альцгеймера [3].

Самым заметным из последних событий в русско-корейских отношениях в сфере здравоохранения стало подписание протокола между Министерством здравоохранения Российской Федерацией и Министерством здравоохранения и благосостояния Республики Корея. Протокол подписан в целях развития и укрепления связей между организациями, участвующими в подготовке и повышении квалификации медицинских кадров.

Выступая по итогам подписания, Вероника Скворцова отметила готовность российской стороны к дальнейшему взаимодействию с южнокорейскими партнерами, в частности в сфере информатизации здравоохранения, учитывая уровень развития электронной промышленности Республики Корея.

«По поручению Президента Российской Федерации Владимира Путина все медицинские организации России к концу 2018 года должны быть подключены к сети «Интернет», сейчас уже 56 % подключены и используют, в том числе технологии телемедицины. Мы будем рады дальнейшему сотрудничеству по этим вопросам», – сообщила Министр [4].

Подписание протокола произошло 6 сентября 2017 года в рамках ВЭФ17 и стало одним из самых заметных событий мероприятия

Основой договорно-правовой базы русско-корейского взаимодействия служит Меморандум о взаимопонимании между Министерством здравоохранения Российской Федерации и Министерством здравоохранения и благосостояния Республики Корея от 13 ноября 2013 г. (г. Сеуле, Корея), а также трехсторонний Меморандум между Минздравом России, Минвостоком России и Минздравом Кореи, подписанным 2 сентября 2016 г. в г. Владивостоке.

Среди основных направлений сотрудничества можно выделить: обмен преподавателями, учеными и студентами; научной информацией и публикациями; проведение совместной научно-исследовательской деятельности, а также конференций и семинаров.

Безусловно, с развитием таких проектов как ТОР и Свободный порт Владивосток привлекательность Дальнего Востока для корейских инвесторов значительно

но увеличилась [5-11].

В рамках Дальневосточного русско-корейского форума, который прошел в 2016 году во Владивостоке было рассмотрены все важные вопросы русско-корейского сотрудничества. Представители обеих стран обсудили сложившийся опыт корейского инвестирования в Дальний Восток.

Выявили основные преимущества инвестиций для корейских инвесторов и недостатки, стопорящие бизнес-процессы. В качестве основных недостатков были выявлены: дефицит квалифицированного персонала, неразвитая транспортно-логистическая инфраструктура и несовершенство нормативно-правовой базы. Эти недостатки осложняют сотрудничество двух стран как в сфере медицины, так и в транспортно-логистической отрасли [12].

В качестве основных преимуществ для корейских инвесторов были выявлены такие факторы как: создание программы свободного порта Владивосток и все вытекающие из него налоговые и таможенные льготы и преференции. Было отмечено, что на текущий момент по проекту СПВ резидентами стали 3 иностранные компании с инвестициями на сумму 50 млрд руб., поступило более 75 заявок от компаний, которые готовы стать резидентами, являются; по проекту ТОР резидентами стали 8 компаний с участием иностранных инвестиций на сумму 130 млрд. руб., поступило 136 заявок на сумму 500 млрд руб., из них реализовано 4 проекта и 16 проектов находятся на стадии реализации. Так же было отмечено, что реализация Программы СПВ потребует существенных капитальных вложений (более 5 млрд долл. США) в транспортную инфраструктуру. Основной упор будет сделан на развитие транзитного потенциала Приморского края.

В этой связи планируется развивать международные транспортные коридоры Приморье-1 и Приморье-2. Однако экономический эффект от реализации Проекта СПВ будет достигнут не ранее чем через 10 лет. Это потребует новых условий функционирования работы транспорта. Важными станут не только количественные показатели работы транспорта, но и качественные [13].

Из этого можно сделать вывод, что развитие транспортной-инфраструктуры является максимально приоритетным направлением развития для привлечения иностранных инвестиций на Дальний Восток. Так как отсутствие достаточной транспортной инфраструктуры является одним из основных препятствий для зарубежных инвесторов.

Для решения этой проблемы в рамках форму было предложено в качестве пилотного проекта передать в управление Республике Корея один из проектов ТОР. Пока этот вопрос находится на стадии обсуждения.

В рамках форума было отмечено, что за 25 лет сотрудничество между Россией и Республикой Корея развилось от транспортировки леса до транспортировки топливно-энергетических грузов. Так же активно растет сектор, связанный с медицинским туризмом, экспортом медицинского оборудования и непосредственно медицинскими услугами.

В этом году заключен договор об открытии корейской клиники в Хабаровске, которая позволит населению Дальнего Востока получить доступ к корейскому уровню медицины без выезда за границу и связанных с этих расходов. Наибольшая концентрация корейских инвесторов в сфере здравоохранения на Дальнем Востоке приходится на Хабаровский край и Сахалинскую область [14].

Так же в рамках дальневосточного форума рассматривались вопросы инвестирования в медучреждения Дальнего Востока и способы выхода на медицинский рынок России. Корейский институт развития здравоохранения (KHIDI), представила доклад на тему «Инвестиции и стратегии выхода на российский рынок корейских медучреждений». Были затронуты такие

темы, как мировые тенденции медицины, особенности функционирования медицины в Республике Корея и сотрудничество двух стран.

В частности, была предложена модель российско-корейского сотрудничества в области медицины, предполагающая, в первую очередь, изучение рынка медицинских услуг на Дальнем Востоке России и подготовку технико-экономического обоснования. Прозвучали также вопросы о тарифной политике в случае, если корейские медицинские организации придут на российский рынок [15].

Также в рамках форума была рассмотрены проблемы таможенного оформления грузов на Дальнем Востоке и способы их решения. Модератором выступил Ким Сон Гви, директор КМТ. Со стороны России выступил Г.А. Кича, и. о. начальника службы организации таможенного контроля Дальневосточного таможенного управления, с докладом «Оформление транзитных грузов, перемещаемых по международным транспортным коридорам Приморье-1 и Приморье-2» [16]. В ходе доклада было отмечено, что в настоящее время проводится качественное совершенствование технологий, направленных на создание оптимальных условий реализации внешнеэкономической деятельности. Так, в частности, с 2014 г. используются электронное декларирование и технология межведомственного электронного взаимодействия [17].

Нельзя отрицать, что транспортно-логистическая отрасль на сегодняшний день одна из важнейших составных частей экономики любой страны. Развитию этой отрасли уделяется огромное внимание, так как она играет важнейшую роль в современной интегрированной экономике.

Что касается России, то до недавнего времени неразвитость транспортно-логистической отрасли являлась препятствием к развитию других отраслей. Но относительно недавно этот рынок стал развиваться, он молод, но, несмотря на это, имеет тенденции к интенсивному развитию [18].

Усилиями государства российская транспортная сеть с каждым годом расширяется и совершенствуется. Воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорт условно называют «тремя китами» транспортной системы России [19].

Россия является транзитной страной, по территории которой проходят наиболее короткие транспортные маршруты, связывающие Европу и Азию. В то время как морскими путями грузы из Азии в Европу доставляются в среднем за 30 дней, то по Транссибирской железной дороге это происходит в разы быстрее- за 10 – 12 суток [20].

Обладая огромными территориальными ресурсами, Россия имеет возможность решить транспортные и логистические проблемы иностранных компаний, что в свою очередь является серьезным вызовом для российской промышленности и открывает множество перспектив для развития всей страны и, в частности, Дальнего Востока.

Дальний Восток обладает уникальными логистическими преимуществами благодаря непосредственной близости к странам АТР и одному из самых значимых внешнеэкономических партнеров России – Китаю. Географическое положение Дальнего Востока обеспечивает ему статус «транзитного региона», который, в свою очередь, продолжает наращивать обороты собственного экспорта.

Однако, так как транспортная инфраструктура региона недостаточна развита, логистические возможности Дальнего Востока на сегодняшний день используются не в полную силу.

В то же время, нескольких последних лет на Дальнем Востоке произошло значительное увеличение числа проектов по развитию транспортной и складской логистики. Значительное влияние на этот процесс в настоящее время

оказывает введение режимов территорий опережающего развития, свободных портов и другие проекты, инициируемые федеральным центром и региональными властями [21].

Отслеживая статистику грузооборота железной дороги и портов Дальнего Востока, можно сделать однозначный вывод, что в общероссийском логистическом потоке макрорегион занимает важное место и его роль с каждым годом увеличивается. На сегодняшний день 37% всех экспортных грузов железнодорожной сети страны проходит через Дальневосточные железнодорожные пути, в то время как еще десятилетие назад этот показатель не превышал 22%.

Дальневосточный регион становится все более экспортноориентированным, что подталкивает дальневосточные железные дороги не только совершенствовать инфраструктуру, но и значительно улучшать качество обслуживания и упрощать тарифную политику, делая ее более гибкой.

По прогнозу руководства ДВРЖД международный грузооборот региона ждет ежегодный прирост за счет продукции, выпускаемой предприятиями, создаваемыми в рамках введенных режимов территорий опережающего развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток. Это приведет к тому, что чисто сырьевой экспорт региона переориентируется в экспорт продукции с высокой добавленной стоимостью [22].

Что касается грузооборота морских портов Дальневосточного региона, здесь также прослеживается положительная динамика - на дальневосточные порты приходится 26,5% общего грузооборота российских портов. По итогам 2016 года, грузооборот портов Дальнего Востока составил 722 млн. т., что, по сравнению с 2015 г. на 6,7% выше.

Наибольшее увеличение продемонстрировали не наливные, а сухие грузы. Так, объем перевалки таких грузов составил 335,7 млн т (увеличение на 7,5% по сравнению с предыдущим годом). В то же время, объем перевалки наливных грузов составил 386,2 млн. т., увеличившись на 5,9%.

Говоря о внешнеторговом грузопотоке, следует выделить следующие тенденции: объем перегруженных экспортных грузов составил 567,4 млн. т. (+5,3%), импортных – 31,6 млн. т. (-5%), транзитных – 51 млн. т. (+5,8%), каботажных – 72 млн. т. (+27,4%) [23].

Наибольший грузооборот продемонстрировал порт Восточный в Приморском крае, далее следует порт Ванино в Хабаровском крае и еще два порта в Приморье - порт Находка и порт Владивосток.

Очень важную роль в Дальневосточном регионе играет входящий в состав порта Восточный терминал Козьмино, который, в свою очередь, является важнейшим нефтеэкспортным портом на побережье Тихого океана, в конечной точке нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Через Козьмино Китай продолжает провозить основную часть купленной у России нефти. При этом особое внимание уделяется модернизации и многих других портов Дальнего Востока, что дает возможность к увеличению их пропускной способности и наращиванию грузооборота.

Приоритетным направлением в развитии транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке в настоящее время является налаживание сообщения между территориями Дальневосточного региона и северо-востоком Китая.

На этой почве разрабатывается множество проектов, самым важным и амбициозным из них на сегодняшний день является проект по созданию международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Транспортный коридор «Приморье-1» должен связать китайский город Харбин, являющийся столицей провинции Хэйлуньцзян, с российскими портами

Владивосток, Находка и Восточный в Приморском крае. Второй транспортный коридор «Приморье-2» представляет собой маршрут, связывающий приграничный китайский город Хуньчунь и расположенные неподалеку российские порты Посыет и Зарубино. Данный проект подразумевает серьезную модернизацию порта Зарубино, в связи с чем группой «Сумма» был создан и уже реализуется проект «Большое Зарубино», инвестиции в который по плану составляют более 200 млрд. рублей. Порт Зарубино предполагается использовать в качестве

транзитной точки грузов, транспортируемых из северо-восточных провинций Китая в восточные и южные районы [24].

Транспортные коридоры наделяют Приморье и в целом Дальневосточные регион огромными конкурентными преимуществами в сфере международных транзитных перевозок и, что также не маловажно, способствуют развитию перевозок внутри страны.

Так за два первых месяца текущего года грузооборот международного транспортного коридора «Приморье-1» составил 1 238 контейнеров. Если сравнить этот показатель с аналогичным периодом 2016 года, то МТК «Приморье-1» показал увеличение грузооборота в два раза.

На сегодняшний день МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» вызывают большой интерес у китайских компаний. Для Северо-восточных провинций Китая появление международных транспортных коридоров открывает доступ к приморским портам. Более того, расстояние доставки товаров сократится в 3-3,5 раза [25].

Одним из проектов, в которых китайская сторона наиболее заинтересована - предложенное федеральными властями России строительство сверхскоростной транспортной системы Hyperloop, которая соединит порт Зарубино и приграничным китайским городом Хуньчунь.

В прошлом году эта идея была поддержана министерством транспорта Китая, в связи с чем появление «гиперпетли» в рамках МТК «Приморье-2» становится перспективным реалистичным проектом, реализация которого даст возможность увеличить эффективность транспортного коридора еще больше.

Что касается МТК «Приморье 1», то в настоящее время он находится в процессе модернизации, средства на которую поступают из краевого и федерального бюджетов.

Так, в 2016 году был сдан первый участок основной трассы коридора «Владивосток – Находка – Порт Восточный», в нынешнем году приступили к строительству второго участка – до Большого Камня. Для Приморского края строительство трассы до Большого Камня имеет очень важное значение, так как в этом городе реализуется крупнейший инвестиционный проект судостроительного завода «Звезда».

Реализация проектов МТК «Приморье 1» и «Приморье 2» оказывает ощутимый эффект на экономику Приморского края – происходит ежегодное увеличение ВРП на 4-5 %, а также появляется более четырех тысяч новых рабочих мест [26].

Существует прогноз, по которому к 2030 году грузооборот транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» достигнет 45 млн. тонн, из которых 23 млн. тонн - это зерно, кукуруза, соя, 22 млн. тонн - контейнеры.

Еще одним важным инфраструктурным проектом, находящимся в стадии реализации, является строительство мостовых переходов через реку Амур. Один из мостов должен соединить китайский город Тунцзян и российский порт Нижнеленинское в ЕАО.

Китайская часть моста уже построена, а Россия планирует завершить строительство к июню 2018 года. Строительство моста направлено на реализацию экспортных поставок железорудного концентрата с

Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината, который является самым крупным горнодобывающим предприятием ЕАО.

Также, немаловажным проектом является строительство в Амурской области автомобильного моста, который должен соединить административный центр области Благовещенск и китайский город Хэйхэ. По действующему договору мост должен быть построен к 2019 году.

Реализация данного проекта должна укрепить торговые и экономические связи приграничных территорий, а также поспособствовать развитию туристической отрасли, на что Амурская область делает большие ставки.

Еще одной важным вектором транспортно-логистической сферы на Дальнем Востоке является Северный морской путь. Его грузопоток ежегодно увеличивается - в 2016 году грузооборот достиг рекордного уровня в 6,9 миллионов тон, тогда как в 2015 году составлял 5,43 млн. тонн.

Не смотря на то, что СМП находится в довольно сложных климатических условиях и вряд ли сможет составить конкуренцию Суэцкому каналу и привлечь большой объем иностранных инвестиций, у этого маршрута есть много преимуществ для внутрироссийских перевозок: сжатые сроки доставки грузов, снабжение удаленных северных территорий, развитием Арктики, которому российское правительство в настоящее время уделяет большое внимание, и т.д. Более того, существует план превращения Петропавловска-Камчатского в мощный портовый комплекс, который, в свою очередь, является восточными воротами СМП [27].

На фоне всего этого в настоящее время на развитие складской логистики большое влияние оказывает использование механизмов нового для России явления свободных портов и территорий опережающего развития, которые, в свою очередь, направлены на формирование благоприятных социально-экономических условий в регионе и привлечение инвестиций.

Резидентами Свободного порта стали 52 компаний, из которых 18% представляют логистические проекты. Самый крупный логистический проект в рамках СПВ - «Авиаполис Янковский» с площадью складских помещений более 92 га. Инвестиции в этот проект составили 1 млрд. рублей.

Сейчас Приморье занимает ведущую позицию в развитии складской инфраструктуры в макрорегионе. Однако введение режима порто-франко, который распространяется на многие порты Дальневосточного региона, способствует дальнейшему развитию логистической системы всего ДВФО и обеспечивает привлечение инвестиций в эти порты.

Таким образом происходит формирование опорной сети свободных портов, захватывающей практически все прибрежные регионы Дальнего Востока. На данный момент наибольшим потенциалом обладает порт Ванино, пользующийся интересом уже у 15 резидентов с перспективным объемом инвестиций в размере 70 млрд. руб.

Территории опережающего развития также представляют большое число логистических проектов, где лидером - ТОР «Надеждинская» в Приморье. В рамках этой ТОР планируется постройка мультимодального транспортно-логистического комплекса, относящегося к МТК «Приморье-1», а также создание транспортно-логистического комплекса «Южный приморский терминал», который по плану получит статус сухого порта [28].

Так же следует отметить, что на данный момент логистическая отрасль требует значительных инвестиций для своего обновления и дальнейшего развития [29] и привлечение для этого компаний из Республики Корея может оказать благотворное влияние как на саму отрасль, так и на общую ситуацию с инвестиционным сотрудничеством.

В общем и целом, транспортно-логистическая отрасль в Дальневосточном регионе на сегодняшний день развивается одновременно в двух направлениях – транспортном и складском.

Реализуя логистические проекты, Дальний Восток более тесно интегрируется не только с Китаем, но и с другими странами АТР. Основной логистический узел на данный момент - Приморский край, однако, благодаря появлению ТОР и СП, потенциал появляется и у других регионов, особенно у Хабаровского края. В связи со всем этим Дальний Восток России имеет все шансы стать крупнейшим транспортно-логистическим узлом страны, но для этого необходимо четкое понимание ситуации и системные действия, направленные на разрешение проблем сдерживающих движение в желаемом направлении.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Концепция «9 мостов» начнет реализовываться в течение полугода / Официальный сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока [Электронный ресурс] // URL: <https://minvr.ru/press-center/news/9695/> (дата обращения: 23.10.2017)

2. Медицинский портал Приморского края [Электронный ресурс] // URL: <http://vladmedicina.ru> (дата обращения: 23.10.2017)

3. Информационный обзор для бизнеса и инвесторов Южной Кореи [Электронный ресурс] // URL: <http://artdelex.ru/rus/reviews/focus-on-south-korea-issue-4-2017> (дата обращения: 24.10.2017)

4. ЦСР: потенциал сотрудничества РФ с Японией и Южной Кореей заключен в медицинской сфере / ТАСС информационное агентство России [Электронный ресурс] // URL: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4539850> (дата обращения: 24.10.2017)

5. Варкулевич Т.В., Дейнеко К.И. Свободный порт Владивосток: перспективы развития и проблемы // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 2 (15). С. 82-86.

6. Гомилевская Г.А., Дмитриенко Ю.В. Формирование туристской идентичности г. Владивостока в контексте бренда: «Владивосток - морские ворота России» // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. Т. 8. № 1 (32). С. 142-153.

7. Ван Б., Сян И. «Новый шелковый путь» и свободный порт Владивосток: проблемы и перспективы экономической интеграции // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 3 (16). С. 54-57.

8. Варкулевич Т.В., Ван Б., Голованова К.Е. Новые перспективы развития экономического партнерства России и стран азиатско-тихоокеанского региона в контексте современных международных проектов // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 4 (17). С. 76-79.

9. Приступ Н.П. Экономика города Владивостока: анализ и оценка текущего состояния // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 8-5. С. 942-946.

10. Грищенко А.А., Даниловских Т.Е. Исследование направлений развития свободного порта Владивосток на основе примеров функционирования ОЭЗ из российской и зарубежной практики // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 4 (17). С. 127-130.

11. Петрук Г.В., Аноп М.Ф., Ван Ф. Повышение эффективности деятельности предприятия на основе ресурсно-рыночного подхода (на примере компании автомобилестроения) // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 3 (16). С. 158-162.

12. Корец Е.А. VI Дальневосточный российско-корейский форум // Пространственная экономика. 2016. №2. С. 186-190

13. Проект: Россия и Республика Корея: перспективы двусторонних отношений [Электронный ресурс] // URL: Карельский научный журнал. 2017. Т. 6. № 4(21)

<http://russiancouncil.ru/projects/bilateral/russia-south-korea> (дата обращения: 25.10.2017)

14. Информационное агентство Примамедиа [Электронный ресурс] // URL: <http://primamedia.ru> (дата обращения: 25.10.2017)

15. Левинталь А.Б. Проблемы и перспективы инвестиционного сотрудничества Дальнего Востока России и Республики Корея // Власть и управление на Востоке России. 2013. №4. С.8-13

16. Ардалянова Е. Инвестиции из стран АТР на Дальний Восток // Дальневосточный капитал. 2016. №8. С.9-14

17. Сведенцов В. Кооперация экономик России и Республики Корея: возможности и сложности. / Российский институт стратегических исследований // [Электронный ресурс]. 2016. Режим доступа: <https://riss.ru/wp-content/uploads/2016/11/Text-of-my-speech-9-Nov.-2016.pdf>

18. Александрова О. В. Анализ состояния рынка транспортно-логистических услуг России / Александрова О. В. // Национальный Исследовательский Университет Информационных Технологий Механики и Оптики. 2013. С. 1-2.

19. Кизим А.А., Макаренко Е.С. Обеспечение продовольственной безопасности на основе использования логистического сопровождения // Труды Кубанского государственного аграрного университета. 2013. №4. С. 36.

20. Воинов, Н. Вступление России в ВТО: будущее транспортно-логистического рынка / Воинов Н. // Логистика. 2013. №5. С. 22-23.

21. Афанасьева В. Г. Специфика транспортно-логистической системы России в условиях санкций // Финансы и Бизнес. 2015. №3. С. 131-132.

22. Плохих Ю. В., Губич М. Е. Перспективы и проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг // Молодой учёный. 2015. № 9 (89). С. 685-686.

23. Федеральная служба государственной статистики: Транспорт и связь в России [Электронный ресурс] // URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B14\\_5563/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_5563/Main.htm) (дата обращения: 25.10.2017)

24. Сидоренко С.И., Березина М.С. Проблемы формирования региональных логистических платформ в азиатско-тихоокеанском регионе // Актуальные аспекты развития инновационной мезоэкономики. 2016. С. 302-305.

25. Гончаренко С.С., Прокофьева Т.А. Актуальные аспекты развития инновационной мезоэкономики // Логистика сегодня. 2013. №4. С. 228-240.

26. Признюк И.В. Предпосылки и проблемы создания на дальнем востоке международного центра по оказанию услуг обработки внутренних и транзитных грузопотоков // Вестник московского государственного областного университета. Серия: экономика. 2013. №2. С. 40-47

27. Резер А.В., Бахарев Е.В. Логистический подход к инвестиционному и инфраструктурному обеспечению развития восточного полигона в современных условиях // Актуальные проблемы управления экономикой и финансами транспортных компаний. 2016. С. 136-141

28. Голикова Ю.А. Территории опережающего развития как фактор интеграции РФ в мировую экономику // Доминирующие принципы и факторы формирования территорий опережающего социально-экономического развития. 2015. С. 35-39.

29. Гриванов И.Ю., Гриванова О.В. Автомобилизация в Приморском крае и её воздействие на окружающую среду // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2016. №1. С. 82-86.

*Статья поступила в редакцию 25.10.2017*

*Статья принята к публикации 26.12.2017*