

Научная статья
УДК 327.8
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/138-146>

Современное развитие Приморского края как транзитного логистического региона в условиях внешних санкций: информационно-имиджевый аспект

Пётр Юрьевич Самойленко
Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия, petersam@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы современного развития Приморского края как транзитного логистического и приграничного региона в условиях внешних санкций. Автор описывает и анализирует возрастающее значение морских портов и транспортного комплекса Приморского края как части мировых транзитных транспортных коридоров на евроазиатском направлении. Отмечается большой рост грузообработки в портах Приморья в период 2021–2022 гг., рассматривается номенклатура типичных экспортных, импортных и транзитных грузов. Анализируется влияние этих процессов не только на экономику региона, но и на его имидж, на информационное восприятие и информационный образ края в Азиатско-тихоокеанском регионе. Существенное внимание уделено перспективам дальнейшего увеличения транзитного транспортного грузопотока через основные порты региона в ближайшей перспективе, влияние этих процессов на развитие региона в целом и его информационное и имиджевое восприятие.

Ключевые слова: *Дальний Восток России, Приморский край, Свободный порт Владивосток, транспортная логистика, морские порты, регион, международное экономическое сотрудничество, внешние вызовы, санкции*

Для цитирования: Самойленко П. Ю. Современное развитие Приморского края как транзитного логистического региона в условиях внешних санкций: информационно-имиджевый аспект // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2023. № 2. С. 138–146. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/138-146>

Original article
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/138-146>

Modern development of Primorsky Krai as a transit logistics region under external sanctions: information and image aspect

Petr Yu. Samoilenko
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, petersam@mail.ru

Abstract. The article deals with the problems of the modern development of Primorsky Krai as a transit logistics and border region in the context of external sanctions. The author describes and analyzes the growing importance of seaports and the transport complex of Primorsky Krai as part of the world's transit transport corridors in the Eurasian direction. There is a large increase in cargo handling in the ports of Primorye in the period 2021–2022, the range of typical export, import and transit cargo is being considered. The influence of these processes is analyzed not only on the economy of the region, but also on its image, on the information perception and information image of the region in the Asia-Pacific region. Considerable attention is paid to the prospects for a further increase in transit transport traffic through the main ports of the region in the near future, the impact of these processes on the development of the region as a whole and its informational and image perception.

Key words: *Russian Far East, Primorsky Krai, Free Port of Vladivostok, transport logistics, seaports, region, international economic cooperation, external challenges, sanctions*

For citation: Samoilenko P. Yu. Modern development of Primorsky Krai as a transit logistics region under external sanctions: information and image aspect // Ojkumena. Regional researches. 2023. No. 2. P. 138–146. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/138-146>

Приморский край в масштабах не только российского Дальнего Востока, но и страны традиционно воспринимался как приграничный регион, связаный как в целом с транспортной логистикой, так и с транзитными грузопотоками. В разные исторические периоды доминировали либо задачи, связанные с внешнеэкономической деятельностью, либо с обслуживанием национальных интересов на Дальнем Востоке, прежде всего с осуществлением так называемого "северного завоза", то есть обеспечения грузами северо-восточных регионов страны [2].

Исторически как приграничный регион Приморье всегда было связано с транспортной логистикой. Наиболее активное развитие морских портов региона приходится на 60-е–80-е гг. XX в., когда активно развиваются такие крупные незамерзающие порты региона, как Владивосток, Находка, Восточный. Вместе с тем основная масса грузов вплоть до недавнего времени перемещалась в рамках национальной внешнеэкономической деятельности, то есть это был либо экспорт из страны, либо импорт в нее. Лишь несуществен-

ная доля контейнерных грузов следовала через регион международным транзитом на Евроазиатском направлении. Во многом порты Приморья раньше играли важную роль и во внутристрановых транспортных перевозках, прежде всего обеспечивали так называемый "Северный завоз", то есть снабжение северо-восточных регионов страны, таких как Магадан, Камчатка и Чукотка. Поэтому ранее информационный образ региона был в большей степени связан с международной транспортной логистикой в рамках национальной внешней торговли, сегодня же он меняется в направлении усиления роли края в международном "сквозном" транзите грузов на евроазиатских транспортных путях.

В настоящее время регион оказался в достаточно уникальной ситуации, когда в течение небольшого временного периода из-за внешних факторов его роль как транзитного приграничного региона начала очень быстро увеличиваться, а имиджевая составляющая, связанная с транспортными перевозками, соответственно, расти [12].

Сегодня можно говорить о том, что не просто увеличивается грузооборот крупнейших морских портов региона, но и создаются условия для активного развития транспортного комплекса региона в целом. В такой ситуации формируются предпосылки и для изменения ключевых черт информационного образа региона и его столицы – Свободного порта Владивосток [19, p. 7].

Необходимо отметить, что в течение последних восьми лет произошли определенные изменения, которые ориентированы на развитие региона и привлечение сюда иностранных инвестиций. Речь, прежде всего, о проведении во Владивостоке ежегодного Восточного экономического форума, введение в действие уникальных экономических режимов Свободного порта Владивосток, Территорий опережающего развития, программы Дальневосточный гектар, создании на острове Русском специального административного района (САР) – налоговой "гавани" для бизнеса. Все эти меры ориентированы, прежде всего, на развитие экономики региона и его активную интеграцию в хозяйственно-экономические процессы в АТР. При этом, несмотря на то что сегодня вопрос о влиянии этих мер на комплексное развитие региона остается дискуссионным, тем не менее очевидно, что государство предпринимает целенаправленные шаги в направлении его долговременного развития как транзитной приграничной территории.

Любые изменения в структуре экономики региона, прежде всего такие, как ожидаемые в качестве результатов реализации политики "Восточного вектора" развитие промышленности и сельского хозяйства, с обязательным присутствием экспортной составляющей, потребуют и адекватного транспортного обеспечения. Помимо потенциала внутреннего развития Приморья большое значение имеет и транзитная составляющая, которая стала отчетливо проявляться в период 2021 и 2022 годов во многом под влиянием внешних факторов.

В последние два года явным признаком, с одной стороны, важности и системного характера всей транспортно-логистической инфраструктуры Приморского края, а с другой стороны, наличия в ней проблем, стал так называемый "контейнергейт" [5]. Таким термином называли проблемы с перемещением возрастающих объемов грузов в портах Приморского края и существенное затаваривание портовых складских мощностей. Случилось это во второй половине 2021 года, когда из-за удорожания фрахта, то есть стоимости морских перевозок на трансконтинентальном направлении между ведущими экономикой Азиатско-тихоокеанского региона и европейскими странами стала востребована доставка грузов по так называемому "евроазиатскому транспортному коридору", то есть по российским железным дорогам и через порты Дальнего Востока, прежде всего порты южного Приморья [16]. Это проявившееся конкурентное преимущество региона довольно быстро привело к тому, что в крупнейших портах Приморского края возникли "пробки", то есть затаваривание грузами, прежде всего контейнерными, и многократное уменьшение скорости их обработки соответственно. Данная ситуация показала уязвимые места в системе транспортной инфраструктуры региона, в рамках Приморского края это, в первую очередь, касается транспортных коммуникаций на уровне железной дороги в местах "стыка" с морскими портами.

Применительно к теме данной статьи это свидетельствует о том, что необходимо предпринимать системные усилия по "расшивке" таких узких мест в логистической системе региона, прежде всего увеличивая пропускную способность как железных дорог, так и возможности грузообработки в крупнейших портах Приморья, поскольку если грузопоток будет увеличиваться и дальше, а статистика показывает именно такое развитие событий за последний год, то неизбежно эти проблемы будут повторяться, а в системе будут наблюдаться постоянные проблемы [6]. Очевидно, что необходимо предпринимать усилия во всех звеньях логистической цепи в пределах региона для того, чтобы данная проблема была решена или как минимум наметились положительные изменения в вопросах грузообработки [18, p. 20]. Она имеет существенное значение ещё и потому, что вызывает большое количество негативных откликов в средствах массовой информации и в медиасреде в целом, в также блогосфере, что, соответственно, негативно сказывается на имидже региона [13]. Именно поэтому властям необходимо предпринимать системные усилия для решения этой проблемы, по меньшей мере в перспективе нескольких ближайших лет [11].

Массовые антиросийские санкции, введённые коллективным западом в 2022 году, привели к изменению схем доставки грузов в пределах России, а также международных грузопотоков, в которых задействован потенциал страны, в том числе и на Дальнем Востоке. То есть они, по сути, еще больше усилили тренд на резкий рост востребованности логистической системы региона, которую показали описанные выше события 2021 года. Это сказалось на изменении грузопотоков, которые начали меняться с западного на восточное направление. По статистике 2022 года, существенно упал оборот крупнейших портов на северо-западе и на юго-западе нашей страны, но при этом начал увеличиваться объём грузообработки в портах восточного побережья страны, в первую очередь в Приморском крае. Антиросийские санкции имеют долгосрочную цель, поэтому можно прогнозировать, что в такой парадигме экономика региона будет существовать достаточно долгое время. Соответственно, с высокой долей вероятности можно предполагать, что тренд на усиление востребованности логистического комплекса Приморского края будет только усиливаться в перспективе ближайших лет. При этом неэкономические факторы, такие как санкции, пандемия, или иные угрозы и вызовы, будут только усиливать общие экономические тренды. Поэтому региону необходимо предпринимать действия по увеличению пропускной способности транспортных коридоров на своей территории и росту грузооборота морских портов, поскольку именно в этой части логистической инфраструктуры происходит наибольшая по объёмам обработка грузов.

Логистический комплекс региона с его морскими незамерзающими портами становится явным драйвером развития территории, в том числе способствует активизации во многих сопредельных отраслях. Становится критически важным развитие не только самих портов и железных дорог, но и сопутствующих коммуникаций, а также так называемого "хинтерленда", то есть окружающего пространства в непосредственной близости от таких объектов. Речь идёт, прежде всего, об автомобильных дорогах, погрузочных площадках, объектах энергетической инфраструктуры, иных необходимых коммуникациях, от состояния и наличия которых зависит объём и скорость перемещения грузов, то есть в конечном итоге развитие экономики всего региона в существующих условиях. Таким образом, сегодня можно говорить о том, что именно транзитная логистика приобретает ключевое значение для экономики края.

Уже сегодня развитие морских портов региона и актуализация связанных с этим процессом проблем привели к тому, что возникли запросы на существенную модернизацию всей транспортной инфраструктуры, и отчасти изменения городской архитектурной среды в тех приморских городах, где расположены крупные морские торговые терминалы. Явным примером здесь является Владивосток, для которого в течение последних лет активно обсуждался проект Владивостокской кольцевой автомобильной дороги (ВКАД), которая должна связать материковую часть города с островными территориями на юге. Данный проект во многом призван решить существующие транспортные проблемы, вызванные расположением в центре города морского торгового порта, дать новые возможности для вывоза грузов с территории порта

автомобильным транспортом по альтернативным путям. С достаточной долей вероятности можно предполагать, что при расширении морской прибрежной инфраструктуры подобные проекты появятся и в других крупных портовых городах региона, таких как, к примеру, Находка [14].

В целом, исходя из официально обнародованных данных, прирост производственных мощностей всех российских морских портов по итогам 2022 года составил 36,64 млн тонн. Отмечается восстановление объемов перевалки грузов в морских портах страны на допандемийном уровне 2019 года – порядка 840 млн тонн. Грузооборот морских портов России за 2021 год составил 835,2 млн тонн, увеличившись на 1,7% в сравнении с итоговым показателем 2020 года. Прирост производственных мощностей морских портов РФ по итогам 2022 года составил 36,64 млн тонн, что стало возможным благодаря успешной реализации, в числе прочих, проекта строительства специализированного угольного терминала "Порт Вера" в районе мыса Открытый (Приморский край) мощностью 4,55 млн тонн [1].

По данным статистики за 2022 год, морские порты Приморского края увеличили объёмы перевалки контейнеров, сохранив за собой лидерство среди контейнерных терминалов России. Так, по итогам 2022 года Владивостокский морской торговый порт (ВМТП) третий год подряд занимает первую строку в рейтинге российских портов по контейнерообороту – с показателем 768 тысяч TEU (эквивалент 20-футового контейнера), что на 1,4% больше, чем в 2021 году. Общий грузооборот ВМТП в 2022 году вырос на 3,7%, и составил 13,4 млн тонн. Данные показатели значимы для региона, но в масштабах АТР пока не являются яркими и явно конкурентными по отношению к крупнейшим логистическим морским хамам Тихоокеанской пацифики – для примера, китайский порт Тяньцзинь в 2022 году обработал свыше 21 млн. TEU. На втором месте среди контейнерных терминалов России в 2022 году находится ООО "Восточная стивидорная компания" в порту Восточный в Находкинском городском округе с результатом 624 тыс. TEU. "Владивостокский морской рыбный порт" (стивидорная компания в порту "Владивосток") в 2022 году перевалил 5,033 млн тонн грузов, что является лучшим результатом в истории данного стивидора. В том числе перевалено 290 тысяч TEU (рост на 9% к 2021 году) [9]. Открываются новые международные контейнерные линии, в частности, между портами Приморья, Китая и Вьетнама, что также способствует росту перевалки контейнерных грузов в портах региона [17].

Эксперты по международной логистике отмечают, что предпосылок к падению спроса на услуги ввоза и вывоза через порты Приморского края нет. По состоянию на январь текущего года морские терминалы региона были загружены на 97% от проектной мощности, отметил глава Минтранса РФ Виталий Савельев. На этом фоне Минтранс предложил продлить до конца 2023 года решение по трем дополнительным контейнерным поездкам в направлении портов Дальнего Востока. Основные морские порты Дальнего Востока, имеющие контейнерные терминалы, – это порт Владивосток и порт Восточный. Также задействованы 17 тыловых контейнерных терминалов. Объём транзита контейнеров через регион в 2023 году планируется поднять более чем на 60% к объёму 2022 года. Фактически речь идёт о компенсации объёмов перевалки, ранее осуществляемой на северо-западе страны. Помимо контейнерных грузов, активно будут сохраняться и большие объёмы вывоза угля из Кузбасса, Хакасии, Якутии, Тувы и Бурятии, за счет дополнительных мощностей Восточного полигона. Минтранс совместно с РЖД и бизнес-сообществом в настоящее время прорабатывает дальнейшие варианты разрешения ситуации с учетом развития перевозок контейнеров в полувагонах, проводимой реконструкции Восточного полигона и увеличения объёмов грузопотока через погранпереходы. В 2021 году экспорт угля из РФ составил 223 млн тонн (+5,7% к 2020 году) при общей добыче 438,4 млн тонн. При этом экспорт угля в Европу был зафиксирован на уровне 50,4 млн тонн (+10,3%). Столько же российскими угольщиками было отгружено в 2021 году в Китай (53 млн тонн, +38%) [10].

Также следует учитывать, что при соблюдении ряда условий, в том числе модернизации Транссиба, порты региона смогут вызвать заметное увеличение китайского транзита на юге Приморья, отмечает большинство профильных аналитиков [8]. Пока сложно предсказать гарантированный рост

оборота контейнеров через морские порты Дальнего Востока в ближайшей перспективе. Но в имидже региона явно сохранится роль международных транспортных коридоров (МТК) "Приморье-1" и "Приморье-2", связывающих, соответственно, северо-восточные провинции Хейлунцзян и Цзилинь Китая с портами Приморского края. Они призваны обеспечить в основном транзитный грузопоток между Азией и Европой через территорию России [7]. Поскольку контейнеры и другие грузы прибывают в приморские порты по данным коридорам по железной дороге, необходимо улучшить состояние транспортной инфраструктуры (автомобильных дорог, портовых мощностей, пунктов пропуска на государственной границе) с российской стороны.

Формирование экспортного контейнерного грузопотока для портов Дальнего Востока сегодня возможно в том числе за счет товаров, чье производство будет сконцентрировано в рамках режима СПВ. Пока сохраняются такие негативные факторы, как неудавшиеся проекты по созданию особых экономических зон на Дальнем Востоке, отсутствие общей стабильности в тарифных и институциональных условиях, наличие традиционных маршрутов перевозок, наличие бюрократических сложностей (долгие процедуры оформления документов в СПВ, сроки прохождения обязательных этапов регистрации и т.д.). Есть и решения, к примеру, проблема обработки транзитных грузов решается с помощью внедрения системы электронного декларирования, но крайне медленно. До сих пор не снижены тарифы на перевозки транзитных контейнеров, отсутствуют распределительные центры, работа морского и железнодорожного транспорта практически не согласована. В целом можно говорить о том, что необходимо более плотное взаимодействие всех участников логистических цепочек [4].

Есть перспективы развития для МТК "Приморье-2", который соединяет китайскую провинцию Цзилинь с портами Славянка, Зарубино и Посыет на юге Приморского края. Порты расположены на стыке границ трех государств: России, КНДР и КНР, – имеют автомобильные и железнодорожные подъездные пути, выходящие на магистральные дороги России, и переваливают широкую номенклатуру грузов. Отсюда грузопоток распределяется в регионы Китая, а также Японию, КНДР, Южную Корею и США. По экспертным оценкам, с помощью порта Зарубино, входящего в зону действия СПВ, можно довести объем китайских и прочих грузов через Транссиб в Европу до 400-500 тысяч TEU в год, что будет выше соответствующего уровня во времена Советского Союза. Эксперты также допускают, что транспортные коридоры "Приморье-1" и "Приморье-2" могут подействовать улучшению ситуации с контейнерным оборотом через дальневосточные порты: "Приморье-1" позволяет сократить маршрут доставки грузов на 800 км, давая тем самым перевозчикам выигрыш во времени. Благодаря ему будет удобно доставлять контейнерные грузы из Китая в Россию, Японию, Южную Корею и США [15]. То же самое можно сказать и про МТК "Приморье-2". Что касается свободного порта "Владивосток", то, безусловно, он может повлиять на динамику и структуру логистических потоков, также надо учесть, что он еще и призван содействовать созданию различных производств на Дальнем Востоке [4].

Таким образом, на сегодняшний день основными сухими грузами, транзитом следующие через территорию Приморского края, являются контейнеры (преимущественно в направлении импорта) и уголь (на экспортном направлении). Помимо внешней конъюнктуры, влияющей на рост грузового транзита, сохраняются и возможности сохранения больших объемов экспорта угля через порты Приморского края. Согласно внешнеэкономическим прогнозам, в ближайшие годы уголь будет оставаться одним из ключевых грузов в структуре оборота портов Дальнего Востока. Это обусловлено двумя обстоятельствами: во-первых, расположением за Уралом крупных центров по добыче угля, во-вторых, доминированием в структуре экспорта угля азиатских государств, и прежде всего Китая и Японии, чья энергетика и промышленность сильно зависят от поставок извне. При сохранении существующих темпов развития логистики Дальний Восток через 10 лет достигнет трети оборота китайских портов. Для достижения этой цели необходимо применять системный подход, действовать в контексте общей концепции программы развития Дальнего Востока [4].

Говоря о трансформации информационного образа региона как территории, все больше связанной с транзитной логистикой, следует отметить и арктические проекты. Будущее России на рынке контейнерных перевозок также связывается с полярными широтами. Дальний Восток может стать мощной составляющей Северного морского пути (СМП) [3, с. 27]. Эти проекты только начинают развиваться, но также имеют для Приморского края огромное значение, в том числе и имиджевое, поскольку именно морские порты региона станут важнейшим транзитным хабом на караванных путях через Северный ледовитый океан по Северному морскому пути. Именно здесь будут располагаться базы снабжения, производиться бункеровка (заправка) судов и их снабжение, осуществляться работа с грузами, которые будут идти по данному трансконтинентальному направлению, при необходимости перевалки в портах региона – к примеру, дозагрузки торговых судов. Реализация арктических проектов и их влияние на развитие региона является делом ближайшего будущего, но уже сегодня можно констатировать, что значение этого фактора будет расти. А в горизонте ближайших 5-10 лет влияние арктической проблематики на развитие региона станет ещё больше. Следует отметить, что в данном отношении уже предпринимаются определённые действия, в частности, на территории морского порта Владивосток заявлены к строительству два больших грузовых терминала, заказчиком проекта он заявлен именно как ориентированный на обработку грузов для Севморпути.

Для развития арктической логистики на уровне Минвостокразвития и Арктики предлагается создать в короткий срок новый ледокольный флот и корабли ледового класса, обеспечить регулярные проводки караванов судов по Северному ледовитому океану (это возможно, если, например, организовать встречные проходы судов: сто судов в одну и сто в другую – дадут возможность увеличить сроки навигации на несколько месяцев). Преимущество России, особенно на Дальнем Востоке, – в глубоководных бухтах и глубоководных портах. Оно позволяет строить крупнотоннажные суда ледового класса. Кроме этого, Россия может предложить широкое использование композитных материалов для судостроения: создаваемое "Роснефтью" нефтехимическое производство вблизи порта Находка сможет обеспечить полимераами и другой продукцией предприятия Дальнего Востока. Развитие логистики XXI века на Дальнем Востоке должно стать национальным приоритетом [4].

Образ региона как территории, интегрированной в мировую экономику и международные процессы в АТР, в настоящее время стремительно меняется. Если раньше регион в основном был связан с морским экспортом и импортом преимущественно в рамках внешней торговли страны, то теперь существенно возрастает его роль и информационное восприятие как транзитного региона, как территории, являющейся международным транспортным хабом, в рамках которого именно морские порты играют наиболее важную и заметную роль, а вся логистическая система является частью мировых логистических коридоров на направлении "Европа-Тихоокеанская Азия". Таким образом, сегодня Приморский край находится в условиях, когда на длительную перспективу возникли предпосылки закрепления за ним образа транзитного региона, представляющего важное звено в мировой логистике.

К числу ключевых черт данного образа относятся следующие:

- существенная роль морских портов и иных крупных логистических объектов в экономике и жизни региона;
- большое влияние логистических объектов на образ крупных городов региона, их архитектуру и застройку;
- увеличивающаяся роль транзитной составляющей в образе региона в целом;
- очевидное и постоянно усиливающееся влияние транспортных объектов на пространственное развитие территории региона, прежде всего – крупных портовых городов и прилегающих к ним районов;
- постоянное обсуждение данной проблематики в СМИ и блогосфере региона;
- большая роль транспортных сооружений и комплексов в визуальном восприятии территории, к примеру, в рамках так называемого "морского фасада" крупных приморских городов-портов;

- неразрывная связь транзитных транспортных коммуникаций региона с урбанистическими проблемами, условиями жизни населения, современной городской средой.

Говоря о проблемах и вызовах, которые нуждаются в решении в стратегическом плане с точки зрения развития региона и его информационного образа, необходимо отметить прежде всего такие, как:

- необходимость увеличения пропускной способности железных дорог "на стыке" с крупнейшими логистическими комплексами региона, прежде всего морскими портами;

- необходимость модернизации портовых сооружений с целью как увеличения объемов грузообработки в целом, так и скорости погрузочных и складских операций в частности;

- существующий тренд на дальнейшее изменение специализации морских портов, прежде всего в сторону увеличения количества специализированных терминалов, перерабатывающих контейнерные грузы;

- важность проработки влияния морских портов и других крупных логистических сооружений на современную городскую среду, прежде всего в пределах таких крупных в региональном масштабе агломераций, как Владивосток;

- большое количество негативных публикаций в медиа, посвященных транспортной транзитной логистике. Основными темами являются экологическое загрязнение (в основном проблема так называемой "угольной пыли"), существенные задержки обработки грузов в морских портах и на железнодорожных станциях региона, проблемы затянувшейся реконструкции наземных пограничных пунктов пропуска на российско-китайской границе в пределах региона, имеющийся ряд громко заявленных, но так и не реализованных проектов строительства морских портов и ряд других;

- необходимость включения существующих логистических сооружений в процессы развития сопредельных секторов в экономике региона, таких как внутренняя логистика, торговля и снабжение;

- важность развития местных экспортно-ориентированных производств в рамках политики "Восточного вектора", ТОР и СПВ, и включение их продукции в существующие международные грузопотоки на территории региона, что также станет частью бренда края.

Успешность изменения имиджа региона будет зависеть как от внешних, так и от внутренних факторов. При этом непосредственно совершенствование самой логистической системы региона должно дополняться спланированными шагами по формированию позитивного образа территории, отражения в нем транспортной составляющей как одного из ключевых элементов в экономике, развитии края, урбанистике и социальных процессах.

Литература

1. Грузооборот морских портов РФ в 2022 году незначительно увеличился – Росморречфлот // PortNews. 04.01.2023. URL: <https://portnews.ru/news/341013/> (дата обращения: 24.01.2023).
2. Закон о северном завозе планируют рассмотреть уже весной 2023 года // РИА PrimaMedia. 23.01.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1439028/?from=37>. (дата обращения: 26.01.2023).
3. Заостровских Е.А. Дальневосточные морские порты в контексте транзита по северному морскому пути // Регионалистика. 2020, № 5. С. 24–38.
4. И десятилетия мало. EastRussia оценивает шансы Дальнего Востока на контейнерооборот уровня крупного китайского порта. // EastRussia. 12.06.2022. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/i-desyatiletija-malo/>. (дата обращения: 14.12.2022 г.).
5. Идём на восток: как дальневосточные порты справляются с ростом грузооборота // Золотой Пор. 27.12.2022. URL: <https://zr.media/news/2022-12-27/idiom-na-vostok-kak-dalnevostochnye-porty-spravlyayutsya-s-rostom-gruzooborota-2625698>. (дата обращения: 15.01.2022 г.).
6. Как Приморью заработать на транзите. Транзитный потенциал Дальнего Востока огромен, но чтобы его реализовать, надо инвестировать сотни миллиардов рублей. // Ведомости. 03.09.2019. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/09/03/810388-primoryu-zarabotat>. (дата обращения: 30.11.2022 г.).
7. Китайцы не заметили рекордного товарооборота с Россией // РИА "DEITA". 14.01.2023. URL: <https://deita.ru/article/530276> © DEITA.RU. (дата обращения: 20.01.2023 г.).
8. Поворот на восток в действии: порты Приморья наращивают грузооборот // РИА "DEITA". 19.01.2023. URL: <https://deita.ru/article/530535> © DEITA.RU. (дата обращения: 25.01.2023 г.).

9. Порты Приморья заняли два первых места по России по перевалке контейнеров // РИА PrimaMedia. 19.01.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1436452/?from=7>. (дата обращения: 21.01.2023 г.).
10. Порты Приморского и Хабаровского краев загружены на 97% от проектной мощности // РИА PrimaMedia. 12.01.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1432027/?from=7>. (дата обращения: 21.01.2023 г.).
11. Призрачные порты Приморья: Владивосток никак не станет Северным Сингапуром, но это не точно // РИА "DEITA". 13.01.2023. URL: <https://deita.ru/article/530214>. (дата обращения: 18.01.2023 г.).
12. Приморье – новый вектор логистического развития // ИА РЖДПартнер.РУ 27.09.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/primore-novyy-vektor-logisticheskogo-razvitiya/>. (дата обращения: 17.01.2023 г.).
13. Прокуратура разбирается с угольной пылью во Владивостоке // РИА "DEITA". 24.01.2023. URL: <https://deita.ru/article/530757> © DEITA.RU. (дата обращения: 11.01.2023 г.).
14. Судьба портов Находки. Те, кто не хочет модернизации, будут национализированы? // РИА PrimaMedia. 04.01.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1428678/?from=7>. (дата обращения: 10.01.2023 г.).
15. Транзит контейнеров через Приморье непрерывно растет. // Приморская газета. 19.10.2021. URL: <http://primgazeta.ru/news/tranzit-kontejnerov-cherez-primor-e-nepreryvno-rastet-19-10-2021-02-19-21>. (дата обращения: 09.12.2022 г.).
16. Экспортные грузы стремятся к портам Приморского края // Морские Вести России. 05.11.2022. URL: <http://www.morvesti.ru/exclusive/99235/>. (дата обращения: 09.12.2022 г.).
17. FESCO запустила регулярную морскую линию из России во Вьетнам // PortNews. 12.09.2022. URL: <https://portnews.ru/news/329571/>. (дата обращения: 09.01.2023 г.).
18. Gavrilov A.N. Development of forecasting of cargo turnover in Russian seaports // Asia-Pacific journal of marine science and education. 2021. Vol. 2, P. 16–24.
19. Samoylenko P. Yu. Image of Vladivostok as seaport city and problems of Russian international cooperation in Asia-Pacific region // Asia-pacific journal of marine science and education. 2018. Vol 8. No 2. P. 5–9.

References

1. Cargo turnover of Russian seaports slightly increased in 2022 – Rosmorrechflot // PortNews. 01.04.2023. URL: <https://portnews.ru/news/341013/> (accessed 01.24.2023). (In Russ.).
2. The law on northern delivery is planned to be considered in the spring of 2023 // RIA PrimaMedia. 01.23.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1439028/?from=37> (accessed 26.01.2023). (In Russ.).
3. Zaostrovskikh E.A. Far Eastern seaports in the context of transit along the northern sea route // Regionalistics. 2020, No. 5. P. 24–38. (In Russ.).
4. And a decade is not enough. EastRussia assesses the chances of the Far East for container handling at the level of a large Chinese port. // EastRussia. 06.12.2022. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/i-desyatiletiya-malo/> (accessed 12.14.2022). (In Russ.).
5. Going East: How the Far Eastern Ports Cope with the Growth of Cargo Turnover // Golden Horn. 12.27.2022. URL: <https://zr.media/news/2022-12-27/idyom-na-vostok-kak-dalnevostochnye-porty-spravlyayutsya-s-rostom-gruzooborota-2625698>. (accessed 01.15.2022). (In Russ.).
6. How Primorye can make money on transit. The transit potential of the Far East is huge, but in order to realize it, hundreds of billions of rubles must be invested. // Vedomosti. 09.03.2019. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/09/03/810388-primoryu-zarabotat>. (accessed 11.30.2022). (In Russ.).
7. The Chinese did not notice the record trade turnover with Russia // RIA "DEITA". 01.14.2023. URL: <https://deita.ru/article/530276/> (accessed 20.01.2023). (In Russ.).
8. Turn to the East in action: the ports of Primorye are increasing their cargo turnover // RIA "DEITA". 01.19.2023. URL: <https://deita.ru/article/530535/>. (accessed 25.01.2023). (In Russ.).
9. The ports of Primorye took the first two places in Russia for transshipment of containers // RIA PrimaMedia. 01.19.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1436452/?from=7>. (accessed 21.01.2023). (In Russ.).
10. Ports of Primorsky and Khabarovsk Territories are loaded at 97% of their design capacity // RIA PrimaMedia. 01.12.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1432027/?from=7>. (accessed 21.01.2023). (In Russ.).
11. Phantom ports of Primorye: Vladivostok will never become Northern Singapore, but this is not certain // RIA "DEITA". 01.13.2023. URL: <https://deita.ru/article/530214>. (accessed 01.18.2023). (In Russ.).
12. Primorye – a new vector of logistics development // ИА RZHDPartner.RU 27.09.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/primore-novyy-vektor-logisticheskogo-razvitiya/>. (accessed 01.17.2023). (In Russ.).

13. The prosecutor's office deals with coal dust in Vladivostok // RIA "DEITA". 01.24.2023. URL: <https://deita.ru/article/530757/>. (accessed 01.11.2023). (In Russ.).
14. The fate of the ports of Nakhodka. Those who do not want modernization will be nationalized? // RIA PrimaMedia. 01.04.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1428678/?from=7>. (accessed 01.10.2023). (In Russ.).
15. The transit of containers through Primorye is constantly growing. // Seaside newspaper. 10.19.2021. URL: <http://primgazeta.ru/news/transit-kontejnerov-cherez-primor-e-nepreryvno-rastet-19-10-2021-02-19-21> (accessed 09.12.2022). (In Russ.).
16. Export cargo tends to the ports of Primorsky Krai // Morskije Vesti Rossii. 11.05.2022. URL: <http://www.morvesti.ru/exclusive/99235/>. (accessed 09.12.2022). (In Russ.).
17. FESCO launched a regular sea line from Russia to Vietnam // PortNews. 09.12.2022. URL: <https://portnews.ru/news/329571/>. (accessed 01.09.2023). (In Russ.).
18. Gavrilov A.N. Development of forecasting of cargo turnover in Russian seaports // Asia-Pacific journal of marine science and education. 2021. Vol. 2, P. 16–24.
19. Samoylenko P. Yu. Image of Vladivostok as seaport city and problems of Russian international cooperation in Asia-Pacific region // Asia-pacific journal of marine science and education. 2018. Vol 8. No 2. P. 5–9.



Информация об авторе

Пётр Юрьевич Самойленко, канд. полит. наук, доцент департамента коммуникаций и медиа Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия, e-mail: petersam@mail.ru

Information about the author

Petr Yu. Samoylenko, Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Department of Communications and Media, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, e-mail: petersam@mail.ru

Поступила в редакцию 04.02.2023

Received 04.02.2023

Одобрена после рецензирования 06.05.2023

Approved 06.05.2023

Принята к публикации 18.05.2023

Accepted 18.05.2023