

## ВВЕДЕНИЕ

В современный период экономическим проблемам региона стало уделяться значительно больше внимания.

Восстановление федерального принципа организации российского государства предполагает передачу части управленческих полномочий территориальным органам власти. Но чтобы рационально управлять, нужно знать реальную социально-экономическую ситуацию на территории, специфические и общие черты хозяйственного комплекса региона, владеть методами регулирования развитием территории.

Для получения таких необходимых знаний об особенностях экономического положения в регионе существует дисциплина «Экономика Дальнего Востока».

Курс позволяет не только получить необходимую информацию, но и в результате выполнения практических заданий научиться анализировать ситуацию в экономике региона и предвидеть перспективы развития региона в целом и его ключевых отраслей.

Дальневосточный район, который занимает 6,2 млн км<sup>2</sup> территории (36,4% площади России), остается самым крупным по размеру, географически наиболее дифференцированным, контрастным экономическим регионом. В плановой социалистической экономике СССР Дальний Восток занимал свое строго определенное место в системе общесоюзного разделения труда. Устойчиво его отраслями специализации являлись: рыбная, лесная, горнодобывающая, морской транспорт. Распад СССР оказал влияние на последующее развитие региона. Появились новые проблемы для Дальнего Востока: разрыв экономических связей с западными районами России и переориентация их на страны АТР, разрыв социальных связей, низкая плотность рыночного пространства и др.

Данное учебное пособие разработано с целью оказания реальной помощи студентам в овладении сложными специфическими проблемами, которые являются следствием переходного периода.

# **Тема 1. ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА КАК ФАКТОРЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ**

## **1.1. Территориально-административное деление региона**

По принятой в Российской Федерации схеме экономического районирования в состав Дальневосточного района (ДВР) входят: Республика Саха (Якутия), Еврейская автономная область, Чукотский автономный округ, Приморский и Хабаровский края, Амурская и Камчатская (с Корякским автономным округом), Магаданская и Сахалинская области. По Федеративному договору и Конституции РФ все эти территории являются субъектами федерации.

Административно-территориальные образования ДВР обладают не только географическим единством, но и связаны между собой экономическими отношениями, имеют во многом общие проблемы социального и хозяйственного развития.

ДВР – самый большой по размерам территории экономической район России, его площадь 6,2 км<sup>2</sup>.

## **1.2. Уникальность экономико-географического положения Дальнего Востока**

Под экономико-географическим положением региона понимается его взаиморасположение по отношению к различным лежащим вне данного региона географическим структурам, имеющим для данного региона, а также его развития экономическое значение. К таким структурам относятся морское побережье, моря, судоходные реки, транспортные магистрали, соседние страны, регионы, крупные экономические центры, природно-ресурсные сочетания и т.д.

Экономико-географическое положение Дальнего Востока России считается уникальным, содержащим в себе как благоприятные, так и неблагоприятные предпосылки регионального развития.

Описание экономико-географического положения Дальневосточного региона (ДВР):

1. Крайность положения в России, его очень большая удаленность от центральных районов страны. На 9 тыс. км ДВР удален от европейского центра России.

2. Широкое приморское, приокеаническое положение ДВР. На протяжении более 4,5 тыс. км с севера на юг регион выходит к шести морям (Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому, Берингову, Охотскому,

Японскому) с их огромным транспортным и природно-ресурсным потенциалом.

3. ДВР непосредственно граничит лишь с одним регионом России – Восточно-Сибирским, который также является недостаточно освоенным, но весьма богатым разнообразными природными ресурсами. На прошлых этапах освоения Восточно-Сибирский регион своими основными производствами металлов, электроэнергии, лесоматериалов был экономически связан с западными районами страны и мало сотрудничал с ДВР. И в настоящее время Дальний Восток остается более экономически связанным с Западно-Сибирским, чем с соседним Восточно-Сибирским регионом.

4. Дальний Восток связан транспортными магистралями через Восточно-Сибирский район с другими регионами страны. Это Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, пересекающие с запада на восток весь регион и имеющие выход к морскому побережью через порты Ванино, Владивосток, Находку, Восточный и Посыет.

5. Регион выходит к сухопутным и морским государственным границам четырех стран: КНР, КНДР, Японии и США. Уникальность экономико-географического положения Дальнего Востока состоит в том, что если в России регион является окраинным и очень удален от центральных его районов, то в АТР он расположен в непосредственной близости ко многим развитым странам с огромным экономическим потенциалом. С этими странами ДВР связан железнодорожными, автомобильными, речными, морскими видами транспорта, авиалиниями. Через Дальний Восток проходят многие транспортные коридоры, связывающие как другие регионы России со странами АТР, так и страны АТР с другими странами Европы.

Можно сделать вывод, что в первой и третьей составляющей экономико-географического положения региона содержатся неблагоприятные предпосылки развития Дальнего Востока, все остальные (2, 4, 5) составляющие содержат благоприятные предпосылки регионального развития: возможности экономического взаимодействия с зарубежными странами, использования разнообразных ресурсов морей и океанов.

К факторам регионального развития относится геополитическое положение региона. Под геополитическим положением региона понимается его географическое положение по отношению к другим странам с учетом сходства и различия их политических систем, наличия или отсутствия взаимных геополитических интересов.

Регион непосредственно граничит с четырьмя странами (США, Япония, Китай, КНДР) с различными контрастными политическими системами – от жесткого коммунистического режима (КНДР) и социалистической ориентации (КНР) до президентской республики (США) и конституционной монархии (Япония). Страны, являющиеся для российского Дальнего Востока соседями второго порядка (Республика Корея, Вьетнам, Лаос и др.), также имеют контрастные политические системы. Геополитический потенциал страны определяется ее размерами (терри-

тория, морской выход, население, валовой национальный продукт) и степень внешнеполитического влияния (уровень развития страны, ее природно-ресурсный, внешнеэкономический и военный потенциал). Во второй половине XX века геополитический потенциал Дальнего Востока СССР и приграничных районов других стран сохранялись в целом как равные. Но к концу XX века в результате распада СССР и последующего экономического кризиса в России геополитический потенциал приграничных районов Китая, США стал выше, чем в сопредельных регионах нашей страны. В настоящее время существенно возросли геополитические интересы стран АТР к российскому Дальнему Востоку в виде заинтересованности, стремления использовать эту территорию и прилегающие к ней морские акватории.

Возросла роль дальневосточных районов в России в выполнении ими особых контактных функций в связях России со странами АТР. В перспективе развития экономических связей районов Урала, Сибири со странами АТР наиболее эффективным может быть через Дальний Восток.

В пределах ДВР имеются геополитические проблемы – наличие нерегулированности отдельных участков государственной границы, например с Японией (Южные Курилы).

Геополитическое положение является важнейшим фактором долгосрочной стратегии развития региона. Для Дальнего Востока важной задачей является наращивание здесь геополитического потенциала, в том числе населения, экономического потенциала, а также на хорошем уровне должен оставаться и оборонный потенциал.

### **Контрольные вопросы**

1. В чем состоит уникальность экономико-географического положения Дальнего Востока?
2. Какие составляющие экономико-географического положения ДВР неблагоприятно сказываются на его развитии?
3. Что понимается под геополитическим положением страны или региона?
4. Чем определяется геополитический потенциал страны или региона?
5. Назовите составляющие экономико-географического положения, способствующие развитию Дальнего Востока.
6. В чем заключаются геополитические интересы соседних стран к Дальнему Востоку?

### **Практическое задание**

Оцените по пятибалльной системе значение составляющих экономико-географического положения: выход в море, наличие сухопутных границ со странами АТР, наличие морских границ со странами АТР, наличие границ с другими регионами России всех субъектов Дальневосточного экономического района.

## **Тема 2. ОЦЕНКА ПРИРОДНО-РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Традиционно Дальневосточный регион считается районом, богатым природными ресурсами. Действительно, абсолютные запасы природных ресурсов подтверждают это мнение, хотя природно-ресурсный потенциал до конца не изучен и не разведан.

Длительное освоение природно-ресурсного потенциала экстенсивными методами привело к его трансформации. Последняя выразилась, прежде всего, в изменении качества ресурсов, а частично и в снижении продуктивности.

### **2.1. Земельные ресурсы**

Первый и самый главный вид ресурсов, к которому привязаны все остальные виды, – это земельные ресурсы. Они рассматриваются и как территория для всякой деятельности, и как важнейшие природные ресурсы для развития сельского хозяйства.

Огромный земельный фонд Дальнего Востока составляет 616,9 млн га. В нем преобладают три типа угодий: леса (45,5% общей площади), оленьи пастбища (30,3%) и малопродуктивные земли – болота, гольцы и т.п. (21,1%). Лишь 3,1% приходится на остальные типы угодий: селитебные, транспортные и другие, из них 1,1% представлена сельскохозяйственными угодьями. Доля последних колеблется по территориям: 7–10% в Приморском крае и Амурской области, 0,9–1,3% в Республике Саха (Якутия), Хабаровском крае, Камчатской и Сахалинской областях и 0,2% в Магаданской области. На пашню приходится только 0,5% всех земель региона. В расчете на одного жителя Дальнего Востока приходится 0,4 га пашни (от 1,8 в Амурской области до 0,06–0,07 га в Магаданской и Сахалинской областях).

Основная часть возделываемых сельскохозяйственных угодий, в том числе 90% пашен, сосредоточена в пределах южных равнин Амурской области, Приморского и Хабаровского краев. Это главный земледельческий ареал Дальнего Востока, т.к. здесь сформировались плодородные бурые лесные почвы и их модификации в зависимости от субстрата и степени увлажнения. На высоких поймах и низких террасах развиты аллювиальные и иловато-слоистые супесчаные почвы. На увалах и высоких террасах под дубовыми и березо-осиновыми лесами распространены бурые оглеённые почвы, под кедрово-широколиственными и широколиственными лесами развиты бурые горно-лесные почвы. Для пихтово-еловых лесов характерны буротаежные иллювиально-гумусовые почвы. Большое значение имеют лугово-черноземовидные почвы

южной части Приханкайской равнины. Названные территории нигде не заходят за границы многолетней мерзлоты, но на большей части почвы сильно переувлажнены. Сложные почвенно-климатические условия вызывают необходимость разработки и использования дорогостоящих систем ведения сельскохозяйственного производства и мелиоративных работ.

На юге Приамурья и в Приморье земельные ресурсы позволяют развивать товарное скотоводство.

В северной части Дальнего Востока земельные и агроклиматические ресурсы позволяют локально развивать молочное скотоводство, возделывать картофель, нетеплолюбивые овощи, а в центральной Якутии возможно выращивание скороспелых сортов зерновых культур и разведение мясной породы лошадей, которых круглый год содержат на пастбищах.

Наибольшее развитие на Севере получило оленеводство, базирующееся на самом крупном в мире массиве оленьих пастбищ.

## 2.2. Лесные ресурсы

Леса занимают основную часть земельного фонда региона. Под лесным использованием находится 507,2 млн га, что составляет 82% территории Дальнего Востока.

На Дальний Восток приходится 26,7% лесных запасов страны. Основные и лучшие по качественному составу лесные массивы распространены в южных частях района – в Амурской области, на юге Хабаровского края, в Приморье, на о. Сахалине.

Леса региона в основном горные. Лишь в Республике Саха (Якутия) горные леса составляют 34% площади, а на остальных территориях – 98–100%, а в среднем по Дальнему Востоку – 63%. Около  $\frac{3}{4}$  лесов приходится на зоны многолетней мерзлоты.

Лесистость (отношение площади лесов ко всей территории) составляет по Дальнему Востоку – 45%. Самая высокая лесистость в Приморье – до 75%.

Леса в значительной степени освоены, но все еще сохраняют естественный характер.

Самые распространенные леса Дальнего Востока – лиственничные (61% всех лесов), доля которых в лесном покрове возрастает с юга на север. На втором месте стоят леса из белой и каменной берез (7,1%), а на третьем месте – еловые леса (5,6%). Наиболее ценными в регионе считаются сложные кедрово-широколиственные леса, состоящие из кедра (сосны корейской) и еще 10–20 ботанических древесных видов и растущих только на юге региона (липа, клен, ясень, дуб, орех маньчжурский, бархат амурский и др.). С 1991 г. они отнесены к особо охраняемым лесам.

Около 17,6% площади лесов региона заняты стелющимися лесами, состоящими из кедрового и ольхового стлаников, а также зарослями ив и берез.

Наибольшая концентрация древесных запасов отмечается в кедрово-широколиственных и пихтово-еловых лесах. Почти половина лесов (48%) занята спелыми лесами, т.е. по своему возрасту пригодных к рубке.

Важное место в лесных ресурсах Дальнего Востока занимает недревесное сырье. Около тысячи видов растений является лекарственными.

Дальневосточные леса имеют большое природоохранное значение, выступают основными стабилизаторами среды региона. Будучи на 2/3 горными, они играют ведущую водоохранную и почвозащитную роль. Это особенно важно для сохранения уникального дальневосточного стада лососевых рыб.

## **2.3. Водные ресурсы**

Информация о запасах и качественном состоянии водных ресурсов, оценка их под воздействием хозяйственной деятельности необходимы для выбора оптимального варианта природопользования.

Дальний Восток обладает значительной густотой речного стока. Реки в подавляющем большинстве относятся к бассейну двух огромных речных систем – Лены и Амура. Некоторые притоки этих рек сами по себе являются крупными реками.

Река Лена протекает по Якутии, охватывая более половины ее территории. Главные притоки Вилюй, Алдан, Витим, Олекма, Нюя, Большой Патом.

Река Амур (более 60% длины приходится на Дальний Восток) течет по Амурской и Еврейской автономной областям, Хабаровскому краю, а своим бассейном охватывает почти весь Приморский край. Главные притоки: Зея, Усури, Амгунь, Селемджа, Буряя.

Кроме этих двух речных систем планетарного порядка имеется множество самостоятельных рек. Среди них самые крупные: Оленек, Колыма, Индигирка, Алазея, Анадырь, Яна, Камчатка, Пенжина.

Все реки на зиму покрываются льдом, который в северной части региона держится 7–8 месяцев, а в южной 4–6 месяцев.

Реки Дальнего Востока преимущественно горные, с большими скоростями течения и высокими подъемами уровня воды во время ливневых дождей, которые приходится в основном на вторую половину лета.

Озера распространены неравномерно, крупных озер мало, самое большое из них – Ханка (площадь 4190 км). Однако количество озер в отдельных районах очень большое, нередко это связано с заболоченностью территории. Степень минерализации озерных вод различна – от пресных до соленых.

Для всей территории характерна значительная поверхностная заболоченность. Болота играют важную водорегулирующую роль.

В характеристике подземных вод важной особенностью являются частые выходы минеральных и термальных вод. На полуострове Камчатка существует такое редкое явление, как гейзеры.

При оценке общей увлажненности (коэффициент увлажнения – 1) регион в общем обеспечен достаточным количеством пресных вод для различной хозяйственной деятельности. При такой оценке 50% административных районов имеет благоприятные для водопользования условия и только 16% районов относится к разряду неблагоприятных. Дефицит пресных вод отмечается лишь в отдельные годы в некоторых локальных узлах крайнего юга Приморского и Хабаровского краев, а также в ряде районов Якутии.

Однако помимо общей увлажненности необходимо учитывать:

- 1) продуктивность речных систем (модуль годового стока);
- 2) режим поступления стока в течение года;
- 3) доступность использования в лимитирующие периоды года;
- 4) наличие и концентрацию дополнительного речного стока;
- 5) антропогенный пресс загрязнений на водисточники.

При учете этих факторов 80% территории Дальнего Востока лежит в неблагоприятных и крайне неблагоприятных условиях. Благоприятные условия охватывают только 7% территории, к средним по благоприятности условиям водопользования относится – 13% территории.

Таким образом, в крайне неблагоприятных условиях водопользования оказался юг Приморского края, в неблагоприятных – Магаданский, Мирненский, Якутский и Колымский промузлы, в средних условиях – промузлы Хабаровский, Комсомольский-на-Амуре, Благовещенский, Николаевский-на-Амуре, Южно-Сахалинский. И только Петропавловск-Камчатский оказался в достаточно благоприятных условиях.

Основной причиной неблагоприятности условий организаций водопользования при, в общем-то, высокой обеспеченности водой являются сильные колебания величины поверхностного стока внутри сезонов, между сезонами и между годами. Наряду с очень влажными годами, превосходящими среднюю обеспеченность на 80–120% один раз в 10–15 лет случаются острозасушливые годы, когда количество осадков опускается до 40–60% от среднегодовой суммы.

## 2.4. Биологические ресурсы

**Биологические ресурсы суши.** На территории региона, особенно в его лесах, сосредоточены крупные и разнообразные охотничьи угодья. Здесь обитает 39 пушных видов (соболь, белка, лисица, ондатра, песец и

др.), 10 видов копытных (изюбрь, кабан, лось, косуля др.) и около 100 видов охотничьих птиц с общим поголовьем 13 млн.

В заготовке мяса диких животных наибольшее экономическое значение имеет изюбрь, кабан, северный олень, значительно меньше косуль и лося. Кабаргу заготавливают, главным образом, ради мускусовой железы – «струи». Бурого медведя значительно больше, но препятствием является сильное заражение этих зверей трихинеллами.

Из охотничьих птиц наибольшее значение имеет в южных районах водоплавающая дичь, наиболее важными из которых являются гуси и утки.

Из боровой дичи, которой на Дальнем Востоке около 4 млн голов, наибольшее значение имеет рябчик, тетерев.

Из полевой дичи наибольшее значение имеет маньчжурский фазан. Оптимальные условия обитания находятся на юго-западе Приморья.

В реках Дальнего Востока встречается таймень, ленок, хариус, гальян, чебак, бычок-подкаменщик, карась, сазан и др. Реки региона сохраняют нерестовое значение для лососевых (горбуша, кета, чавыча). Следует отметить, что когда-то богатый мир ихтиофауны значительно обеднел в результате хозяйственной деятельности человека. Особенно пострадали Зея, Буря, Селемджа из-за разработки золота в верховьях и строительства ГЭС.

**Биологические ресурсы океана.** Наряду с природными ресурсами суши хозяйственная специализация Дальнего Востока определяется биологическими ресурсами 200-миллионной прибрежной зоны. В Северно-Ледовитом океане лов рыбы идет в количествах, удовлетворяющих лишь местные потребности, а в Тихоокеанской зоне проводится значительный промышленный лов.

Общий объем биологических ресурсов в российской экономической зоне Тихого океана и его морей, по данным ТИПРО, составляет 26 млн тонн рыбы и морепродуктов. Наибольшее значение имеют тресковые (треска, минтай, макрурус, навага, хек и др.), сельдь, камбала, окунь, сардины, лососевые и сайра.

Ресурсы нерыбных видов морской фауны и флоры представлены следующими видами: криль, кальмар, краб, трубач, морской гребешок, креветка, трепанг, анфельция и морская капуста.

Большую ценность представляют и стада морских животных. Стадо каланов (морских бобров) насчитывает более 10 тыс. голов, котиков – около 350 тыс. голов, значительны стада моржей и ледовых тюленей (ларга, лахтак и др.). В Чукотском и Беринговом морях обитает несколько тысяч гренландских и полосатых китов, кашалотов.

Вследствие чрезмерных уловов прошлых лет запасы ряда промысловых видов оказались в той или иной степени подорванными (сельдь, камбала, морской окунь, морской гребешок, краб и некоторые морские животные).

## 2.5. Топливо-энергетическое сырье

Топливо-энергетические ресурсы Дальнего Востока представлены каменным и бурым углем, природным газом, горючими сланцами, торфом, гидроэнергоресурсами, глубинным теплом Земли, энергией ветра и океана.

Главный вид используемых топливо-энергетических ресурсов – уголь. Разведано около 100 месторождений, из них буроугольных – 65% и 35% каменноугольных (среди них 46% коксующиеся). Более 80% прогнозных ресурсов и 42% подтвержденных запасов сосредоточены в Якутии. Здесь, в Якутии, выделяется Южно-Якутский бассейн с большим запасом коксующихся углей, Ленский и Зырянский бассейны, Кангаласское буроугольное месторождение. Разведанные месторождения энергетических углей имеются в Амурской области (Райчихинское месторождение), Приморье (Партизанское, Бикинское, Павловское месторождение), Хабаровском крае (Ургальское), на Сахалине.

Основные запасы нефти и газа приурочены к двум обширным нефтегазоносным провинциям – Сахалинской и Ленно-Вилуйской (Республика Саха). Нефтегазоносные площади выявлены также в Магаданской и Камчатской областях, Хабаровском крае на примыкающем к ним шельфе Охотского, Японского, Берингового морей. Сахалинская провинция отличается крупными месторождениями нефти и газа на шельфе. В Ленно-Вилуйской преобладают запасы природного газа.

Реки Дальнего Востока богаты гидроэнергоресурсами, экономический потенциал которых оценивается почти в 270 млрд кВт/ч. ГЭС, построенные на севере региона и в бассейне Амура, показали свою энергетическую эффективность, где они также способствуют борьбе с наводнениями.

В регионе имеются возможности для сооружения приливных электростанций. В этом отношении выделяется побережье Охотского моря, где приливы по высоте достигают 13–14 метров.

Перспективные источники геотермальных ресурсов находятся на Камчатке и Курилах.

Морские побережья, особенно на севере, а также Амурская долина благоприятны для сооружения ветроэнергетических установок.

## 2.6. Минерально-сырьевые ресурсы

**Руды черных и цветных металлов.** Вдоль всей восточной периферии Азиатского материка проходит складчатая полоса так называемого Тихоокеанского металлогенического пояса, где находятся богатейшие месторождения и районы цветных и редких металлов, редких и рассеянных элементов.

Многочисленные рудные и россыпные месторождения золота и серебра сосредоточены в Якутии и Магаданской области, в Хабаровском

крае, Амурской области, на Камчатке; месторождения платины – в Хабаровском крае. На западе Якутии находится крупнейшая в мире алмазоносная провинция.

Важнейшие месторождения олова и оловополиметаллических руд располагаются на территории Республики Саха (43% запасов олова, разведанных в регионе), Хабаровского края (22%), Магаданской области (21%), Приморья (14%). Основные промышленные запасы свинца (80,9%) и цинка (79,5%) сосредоточены в Приморском крае. Крупнейшие месторождения вольфрама – в Приморском крае, сурьмы – в Якутии, ртути – в Магаданской области.

На севере Хабаровского края и Амурской области выявлены обширные районы распространения титанфосфоритных руд, а на Нижнем Амуре (Хабаровский край) – ресурсы алунитов.

Подтвержденные запасы железных руд сосредоточены на юге Республики Саха (79% запасов региона). Располагаясь в непосредственной близости от месторождений коксующегося угля, в Еврейской автономной области (16%) и Амурской области (5%). Во всех этих районах имеется вспомогательное сырье (флюсы, огнеупоры и др.). В Республике Саха и Хабаровском крае выявлены марганцевые руды.

**Химическое сырье.** Ресурсы химического сырья представлены в регионе борным сырьем в Приморском крае (уникальное месторождение датолитов) и в Якутии. Фосфорсодержащие руды обнаружены в Якутии и Хабаровском крае; самородная сера – на Камчатке и Курильских островах. Запасы серы как попутного компонента имеются в разрабатываемых свинцово-цинковых и вольфрамовых рудах. Значительны месторождения поваренной соли в Республике Саха.

Особый интерес представляет плавиковый штат (флюорит). В Приморском крае находится 80% из подтвержденных российских запасов.

**Рекреационные ресурсы.** В Дальневосточном районе можно выделить несколько видов рекреационных ресурсов:

1. Пляжно-акваториальные, которые используются для купания, плавания, солнечных ванн, катания на малых плавающих средствах и других видов отдыха и расположены на берегах морей, рек, озер, водохранилищ. В полном комплексе этот набор услуг может быть реализован на южном побережье Приморья и Сахалина, в южных частях Хабаровского края и Амурской области.

2. Спортивно-промысловые заключаются в любительском рыболовстве, спортивной охоте, любительском сборе ягод, грибов и диких овощей. Встречаются повсеместно.

3. Зимне-спортивные – в любительском катании на лыжах, коньках, санях, зимнем туризме. Особенно привлекательны из-за горного характера рельефа и большого количества солнечных дней зимой и ранней весной.

4. Лечебно-оздоровительные заключаются в использовании целебных свойств минеральных и термальных источников, грязей, а также микроклимата и фитонцидности отдельных территорий. Особую известность получили минеральные воды курортов Шмаковка (Приморье), Кульдур (Еврейская АО), а также Маякинские источники Камчатки.

5. Пейзажно-эстетические ресурсы – в возможности использовать природное разнообразие ландшафтов в целом или отдельных их компонентов. Сюда входят южное побережье Приморья с островными экосистемами залива Петра Великого, живописные горно-лесные и снежно-вулканические ландшафты Камчатки и др.

Дальний Восток – уникальный район, отличающийся разнообразными и контрастными природными условиями. В работе доказано, что регион обладает богатыми полезными ископаемыми, леса изобилуют ценными породами древесины. В лесах разнообразно недревесное сырье, которое используется для питания и фармацевтической промышленности.

Регион богат природными рекреационными ресурсами.

Таким образом, природно-ресурсный потенциал Дальнего Востока служит основой для развития промышленности, сельского и рекреационного хозяйств.

### **Контрольные вопросы**

1. Какие ресурсы составляют основу горнодобывающей промышленности Дальнего Востока?

2. Объясните факт: Дальний Восток – самый крупный район России, обеспечен сельскохозяйственными угодьями в расчете на одного жителя в 1,5 раза меньше, чем по стране.

3. Богат ли район сырьем для черной металлургии?

4. Какие лесные породы составляют основу лесных ресурсов Дальнего Востока?

5. Где размещены топливные ресурсы в регионе?

### **Практические задания**

1. Используя статистические сборники, выделите лидеров на Дальнем Востоке по добыче цветных металлов (олова, золота, вольфрама), нефти, алмазов, угля.

2. Определите изменение заготовки древесины на Дальнем Востоке за 1990, 1995, 2005 гг. на основе анализа статистических данных.

3. Составьте таблицу по обеспеченности природными ресурсами всех территориальных единиц региона. Анализ следует сделать по наличию водных, топливных, минеральных, рекреационных, лесных ресурсов.

## Тема 3. НАСЕЛЕНИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

### 3.1. Демографическая ситуация в регионе

Россия вступила в XXI век с тяжелым грузом, снижением численности населения – депопуляцией. Такая ситуация сложилась и на Дальнем Востоке. Последняя зафиксированная максимальная численность жителей – 8056,6 тыс. человек была отмечена в регионе по состоянию на 1 января 1991 г. С этого момента Дальневосточный федеральный округ стабильно идет в направлении уменьшения численности населения. Но грань, отделяющая население региона от депопуляции, была преодолена в 1993 году, когда население Дальнего Востока стало уменьшаться не только из-за миграционного оттока, но и за счет естественной убыли. За 1991–1995 гг. регион потерял 551,9 тыс. человек или 6,9% своего населения.

За период реформы Дальний Восток почти полностью лишился потенциала своего развития, имея в виду приоритеты развития. В 1996–2000 гг. продолжалось сокращение численности населения, и регион потерял еще 397,7 тыс. человек, уменьшив число своих жителей на 5,3%. На 1 января 2002 г. на Дальнем Востоке проживало 7038,1 тыс. человек – это на 424,0 тыс. человек меньше, чем было в 1985 г. – в период начала реформенных процессов, и почти на 2,5 млн меньше, чем предполагалось по демографическим прогнозам, сделанным до начала периода перестройки.

Переход к сокращению численности населения первоначально никто не хотел замечать, во всяком случае этот процесс не вызвал никакой общественной реакции и не был «болевым» точкой социального развития. И только в последнее время на всех уровнях государственного управления стало понятным и очевидным, что если не принять адекватных мер, то демографическая катастрофа станет неминуемой.

Сокращение численности населения в стране и ее отдельных регионах имеет далеко идущие последствия: деформируется возрастная структура населения, сокращается численность экономически активного населения, увеличивается демографическая нагрузка на занятое население. Все эти моменты имеют большое значение для стратегии развития любой территории.

Деформация возрастной структуры населения развивается в направлении сокращения доли населения в возрасте младше трудоспособного, увеличения доли населения старших возрастных групп.

Сравнивая соотношение возрастных групп по федеральным округам, не трудно проследить, что на Дальнем Востоке более резко произошло сокращение доли возрастной группы моложе трудоспособного возраста. В 2001 г. удельный вес этой группы составил относительно

1991 г. 74,6% (по России – 79,4%). Среди всех федеральных округов – это наименьший показатель. Доля трудоспособного населения увеличилась всего на 5,4% (по России – на 6,0%). Примерно такой же прирост данного показателя по Южному федеральному округу (5,3%) и Центральному (5,2%). Но Дальневосточный федеральный округ – «лидер» по приросту доли населения старше трудоспособного возраста. Удельный вес данной категории в возрастной структуре населения вырос на 33,6% (по России – на 8,4%!); максимальный показатель среди всех других федеральных округов – 11,1% в Сибирском округе. Таким образом, на Дальнем Востоке, как ни в каком другом федеральном округе, происходит деформация возрастной структуры населения, ухудшающая ее качественные характеристики и разрушающая основы народонаселения региона, сформированные в течение многих десятилетий с большими трудностями и издержками.

Проиллюстрируем изменение возрастной структуры населения на Дальнем Востоке на количественных показателях. Тем более важно, что мы уже отметили наличие относительного прироста населения в трудоспособном возрасте. На 1 января 1992 г. насчитывалось 4,9 млн человек данной группы, в 2001 г. – 4,6 млн человек. Таким образом, произошло уменьшение населения в трудоспособном возрасте на 6,1%. К началу 2016 г. в этой возрастной группе будет всего 3,9 млн человек, то есть будет меньше относительно 2001 г. на 15,8%. Отсюда следует, что к 2016 г. в регионе трудоспособного населения будет меньше, чем в 1992 г., на 1 млн человек. Численность населения старше трудоспособного возраста после 1992 г. и до 2001 г. увеличилась на 129,8 тыс. человек. За это же время население в возрасте моложе трудоспособного стало меньше на 0,7 млн человек (2,2 млн человек в 1992 г. и 1,5 млн человек в 2001 г.). В перспективном периоде тоже не предполагается роста населения в возрасте моложе трудоспособного. К 2010 г. ее численность будет составлять 74,5% к уровню 2001 г. Следовательно, вырисовывается весьма печальная картина демографического будущего. В этих условиях опасность представляет неизбежное нарастание темпов сокращения населения за счет сужения его воспроизводственной базы.

### **3.2. Динамика рождаемости и смертности населения Дальнего Востока**

Дальний Восток, по сравнению с другими экономическими районами России, благодаря более молодой структуре населения, всегда отличался благоприятными показателями рождаемости и смертности. По рождаемости регион всегда был в лидерах. Но в настоящее время идет снижение рождаемости теми же темпами, что и в России. Причины снижения рождаемости объясняют социально-экономическими факто-

рами, которые оказывают влияние на итоговое число детей в семье путем сознательного ограничения.

Если рассмотреть динамику рождаемости, то можно отметить, что такого низкого уровня рождаемости (число родившихся на 1000 жителей составляет 9,3) в 2000 г. не было с начала организации систематических наблюдений в статистике населения. По сравнению с началом 1950-х гг. нынешний уровень рождаемости снизился в 4 раза. Период с 1965 по 1985 г. отличается относительно стабильным состоянием в процессе рождаемости, который фиксируется на уровне 18 на 1000 чел. На середину этого периода приходится введение в действие значительного пакета документов по регулированию рождаемости. Новый спад рождаемости приходится на период последнего десятилетия XX в. Он совпал с началом экономических преобразований в стране.

Современные параметры рождаемости в 2 раза меньше, чем требуется для простого замещения поколений. Малодетность стала массовым явлением (1–2 ребенка в семье). Сложившиеся в последние годы темпы снижения интенсивности рождаемости приблизили нас к демографической и социальной пропасти. В период с 1980 по 2000 гг. число рождений снизилось с 2,2 до 1,3 детей на одну женщину.

На фоне постепенного снижения рождаемости произошел непрогнозируемый рост смертности, что сказалось на естественном приросте населения. Естественный прирост по сравнению с 1989 г. снизился в 3–4 раза в южных регионах и в 10 раз – в северных. На данное время смертность населения в регионе принято считать одной из важнейших проблем. Необходимо отметить, что среди экономических районов России Дальний Восток имеет самые низкие показатели смертности. Это объясняется возрастной структурой населения – лица до 30 лет составляют 25%.

Число умерших в 2001 г. в среднем по Дальнему Востоку составило 13,2 на 1000 человек, что в 1,2 раза меньше общероссийских показателей. В динамике смертности в послевоенный период выделяются три периода. Период до 1955 г. характеризуется ощутимым снижением числа умерших. Это связано со смертностью от инфекционных заболеваний. Временной период с конца 1950-х – начало 1980-х гг. отличен снижением смертности. С середины 1980-х г. смертность увеличивается на единицу. Самые высокие темпы роста смертности характерны для Приморского и Хабаровского краев и Камчатской области. Для Сахалинской области самый большой рост смертности пришелся на два землетрясения (Курильска, 1994 г. и Нефтегорска, 1995 г.). Дальний Восток «опережает» по показателям младенческой смертности все экономические регионы Российской Федерации. В развитых странах мира: США, Германии, Японии подобный показатель в 2,5–3 раза ниже, чем на территории Дальнего Востока. Это связано с ухудшением социально-

экономических и экологических условий, некачественной медицинской помощью в районе.

Состояние здоровья и уровень смертности оказывают влияние на показатель продолжительности жизни, который отражает уровень жизни населения, и он всегда был ниже, чем в среднем по России. Природно-климатические и социально-экономические условия в суровом Дальневосточном регионе не способствуют долгожительству. Мужчины живут на Дальнем Востоке почти на 10 лет меньше, чем в Китае и Корее. В Японии мужчины живут на 18 лет, а женщины – на 12 лет дольше, чем на российском Дальнем Востоке. По продолжительности жизни наша страна вернулась к показателям 1959 г. и составляет у мужчин – 59 лет, у женщин – 71 год. Разница между продолжительностью жизни у мужчин и женщин в развитых странах составляет 6 лет, в России и на Дальнем Востоке она приблизилась к 12 годам.

Под миграцией населения принято понимать территориальную подвижность (механическое движение) населения, связанную с его перемещением по территории страны (или между государствами), обусловленную, как правило, влиянием разнообразных факторов социально-экономических, военно-политических, религиозных, природных, экологических; особенностями исторического и хозяйственного развития отдельных регионов и стран. В качестве главного признака миграционной подвижности населения выступает территориальный, а следствием миграции является изменение географии расселения. По мнению ряда специалистов, к миграциям правомерно относить и широко распространенные в крупных городах так называемые маятниковые миграции, связанные с ежедневными поездками на работу и домой из пригородов в города и обратно. Эти поездки носят локальный характер, но оказывают существенное влияние на формирование местных систем расселения. Миграционные процессы можно подразделить на трудовую, культурно-бытовую, рекреационную (то есть связанную с туризмом и отдыхом) миграцию.

По временному признаку выделяются временная, или возвратная (маятниковая, сезонная), и постоянная, или безвозвратная (переселение), миграции. По направлению миграционных потоков их делят на внешние (межконтинентальные и межгосударственные) и внутренние (межрайонные, внутрирайонные). К внешней миграции относятся эмиграция (выезд из страны проживания) и иммиграция (въезд в страну), а также реэмиграция, или репатриация (возвращение выехавших на родину).

Примерами внутренних миграций могут служить переезды жителей из одного города в другой, из села в город (и обратно), из одного региона (субъекта Российской Федерации) в другой.

Первый этап заселения Дальнего Востока был связан с миграцией древнесибирских племен к берегам Тихого океана – на восток. Картина

освоения тунгусо-маньчжурами и их предшественниками местного ландшафта была намного сложнее, чем сейчас, и имела много этапов своего преобразования. Современной науке еще предстоит большой труд по реконструкции этих процессов. Сегодня мы наблюдаем компактное проживание нанайского населения в селах, продолжавших развиваться и созданных вновь на базе рыболовецких колхозов, которые организовывались в 1930-е г. Это было характерным продолжением тенденции укрупнения населенных пунктов коренных обитателей Приамурья. Согласно основному традиционному на Амуре рыболовному промыслу они располагались у богатых рыбой мест.

Последующие этапы охватывают последние полтора столетия и связаны с российской миграцией на Дальний Восток. В XIX – самом начале XX века в окрестностях современного Амурска поселялись казаки и крестьяне. Они строили свои села, главным образом, на самом Амуре – важнейшей транспортной магистрали региона того времени. Село Малмыж основали татары. Родное для них наименование из Татарстана по звучанию оказалось близким к местному нанайскому топониму Май (медвежья лапа). Село Вознесенское обязано названием своему православному храму. В окрестностях Амурска это самое раннее русское поселение, поэтому успешных обжиться на новой родине крестьян стали считать кулаками. Во времена коллективизации они подвергались особенно сильным репрессиям. Орловское, Пермское (ныне Комсомольск), Верхнетамбовское основали выходцы соответственно из Орловской, Пермской и Тамбовской губерний.

Этапы заселения в XX веке связаны с историей СССР, социалистической индустриализацией и строительством железных дорог. В 1930-е годы силами заключенных Амурлага строилась железная дорога. В 1940-е годы создается линия Комсомольск – Советская Гавань. В 1970-е годы строилась Байкало-Амурская магистраль. В окрестностях Амурска ее представляет станция Хальгасо.

Последний этап заселения связан со строительством на данной территории крупных индустриальных предприятий лесохимической, деревообрабатывающей, машиностроительной, горно-обогачительной отраслей промышленности. Расширяется Комсомольск. Начиная с 1950-х годов, строится Амурск (на месте нанайского села Подали Восточные), Солнечный, Горный, Фестивальный. Для обеспечения продуктами питания увеличившегося во много раз местного населения (за счет переселенцев почти со всего Советского Союза) создаются сельскохозяйственные базы – поселки Молодежный, Новый Мир. Укрупняются Эльбан, Вознесенское. На основе развития лесопромышленного хозяйства появляются новые и укрупняются существующие поселки – Галичный, Селихино, Эльбан, Известковский.

Таким образом, прослеживая исторические этапы заселения Дальнего Востока, становится объяснимым появление населенных пунктов в окрестностях города Амурска, да и вообще расположение их в том или ином месте. В период интенсивного хозяйственного освоения Дальнего Востока и насильственного переселения политических заключенных быстро росло число жителей региона. Так, население России между двумя переписями населения 1926–1939 годы увеличилось на 16,9%, а Дальнего Востока – на 89,3%. В 1940–1958 годы население Российской Федерации увеличилось на 8,4%, Дальнего Востока – на 62,4%. Но в следующие годы формирование населения осуществлялось преимущественно за счет естественного прироста и частично за счет миграции. Но в 1991 году впервые зарегистрировано снижение общей численности населения региона, продолжающееся до настоящего времени. Произошло это за счет снижения естественного прироста и оттока населения. Особенно больших размеров отрицательное значение миграции наблюдалось в Магаданской области и Республике Саха. Существует целый комплекс причин, обуславливающих отток населения с Дальнего Востока. Это и распад СССР (регион заселялся преимущественно выходцами из Украины, Белоруссии и другими людьми, которые стали формировать потоки «обратных» мигрантов, возвращающихся в места своего выхода), и падение производства, и низкая оплата, и жилищные проблемы. Сравнительные преимущества Дальнего Востока в российской экономике были утрачены. Резкое ухудшение экономической ситуации и падение уровня жизни явились главными причинами оттока населения из региона. В 1992 г. отток населения превысил естественный прирост в 7,8 раза, в 1997 г. – в 4,2 раза, в 2002 г. – 1,3 раза. Это привело к снижению удельного веса региона в общей численности населения страны. За 1990–2002 годы потери населения на Дальнем Востоке составили 976,1 тыс. человек, в том числе за счет миграции – 912,7 тыс. человек.

Внешние для Дальнего Востока миграционные потоки подразделяются на миграцию в страны ближнего и дальнего зарубежья и из них. Международный миграционный оборот на Дальнем Востоке в последние годы имеет тенденцию к снижению, он сократился в настоящее время по сравнению с 1997 годом в обмене со странами ближнего зарубежья в 4,8 раза, со странами дальнего зарубежья – в 4,1 раза. Первое связано с сокращением притока в регион мигрантов из стран СНГ и Балтии. Приток мигрантов обеспечивают государства Средней Азии, а также Казахстан. Третье место занимают государства Закавказья, но их вклад в 1,8 раза меньше, чем поток населения из государств Средней Азии.

По прогнозу с 2000 по 2015 года численность населения Дальнего Востока сократится на 16,6% и региону придется прибегнуть к импорту рабочей силы, как в свое время было в Германии, Франции и др. В этом случае китайские мигранты могут составить большинство в составе

иностранный силы. Большинство мигрантов из КНР размещаются в Приморском крае, прибывшие из Израиля осели в Еврейской автономной области и Хабаровском крае.

В приграничные районы Дальнего Востока иностранная рабочая сила прибывает в основном из КНР и КНДР для работы в строительстве и сельском хозяйстве.

Процесс внешней миграции неизбежен. При разумной политике она может быть использована как инструмент дальнейшего развития региона, но необходимо выработать механизм управления этим процессом.

### **3.3. Городское и сельское население**

Население Дальнего Востока высокоурбанизированное. Регион всегда отличался повышенным удельным весом городского населения в сравнении с другими экономическими районами России. Городское население составляет  $\frac{3}{4}$  от общей численности. Изменения в численности городского населения находятся под воздействием трех компонентов: естественного прироста населения, миграции и преобразования сельских населенных пунктов в городские. Городское население в 2002 году составило 76%, городов же на Дальнем Востоке насчитывается 70. В регионе находится около 3000 сельских населенных пунктов. Их средняя мощность – 650 человек. Для сравнения в России на один населенный пункт приходится 255 человек.

Развитие городских поселений идет неоднозначно: наряду с небольшим числом растущих в последние годы стали преобладать города и рабочие поселки, теряющие своих жителей. Сокращение производства и демографическое развитие городских поселений, связанное с уменьшением численности населения, привело к упразднению почти 10% городских поселений. Наиболее критическая ситуация складывается в Магаданской, Камчатской областях, Чукотском автономном округе. Сеть поселков городского типа в зависимости от численности населения принято делить на 3 группы: большие – свыше 10 тыс. населения, средние – от 5 до 10 тыс., малые – от 1 до 5 тыс. В поселках городского типа на Дальнем Востоке проживает 15,6% всего населения.

Наиболее многочисленную сеть городских поселков имеют Приморский край (всего 46) и Якутия (всего 57). В них проживает до 20% населения или каждый 5-й (в Приморском крае) и каждый 3-й (в Якутии) житель городской местности.

#### **Контрольные вопросы**

1. Чем можно объяснить резкое падение рождаемости в России и на Дальнем Востоке в 90-е годы?
2. Назовите причины оттока населения из региона.

3. Какой вам видится система государственных мер, направленных на улучшение демократической ситуации на Дальнем Востоке?
4. Грозит ли населению региона «демографическая старость»?
5. Как вы понимаете понятие «демократическая политика государства»?

### Практические задания

1. Проанализируйте с помощью статистических ежегодников естественный прирост населения Дальнего Востока за 1990, 1995, 2000 гг.
2. Составьте таблицу показателей миграционного движения населения Дальнего Востока за 90-е годы, прокомментируйте результаты.
3. Определите соответствие:

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. Численное соотношение эмиграции и иммиграции в данной стране за определенный срок.        | А. Эмиграция        |
| 2. Слияние нескольких городских агломераций в сплошной ареал городского заселения.           | Б. Мегалополис      |
| 3. Население, занятое в различных сферах производственной и непроизводственной деятельности. | В. Трудовые ресурсы |
| 4. Выезд на длительное время или навсегда из страны.   | Г. Сальдо           |
| 5. Въезд в страну на длительное время или навсегда.  | Д. Иммиграция       |

## **Тема 4. ИЗМЕНЕНИЕ МЕСТА И РОЛИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА В РОССИИ**

В плановой социалистической экономике СССР Дальневосточный экономический район занимал свое строго определенное место в системе общесоюзного разделения труда. Устойчиво его отраслями специализации являлись: рыбная, лесная промышленность, добыча цветных металлов, морской транспорт. Распад СССР оказал двоякое влияние на последующее развитие российского Дальнего Востока и его отдельных районов. Отрицательное – в связи с разрывом многих экономических связей и по ресурсам, и по готовой продукции, вследствие резко усложнившихся проблем движения товаров и денежного обращения в СНГ. Происходит также нежелательный, опасный разрыв социальных связей не только в СНГ, но и между западными и восточными районами России. В то же время возросла роль Дальнего Востока в России.

Территория России по сравнению с СССР уменьшилась на 24%, природно-ресурсный потенциал уменьшился примерно на 20–25%, а социально-экономический потенциал, включая население, валовой внутренний продукт, объем промышленного производства, уменьшился на 50%.

С отделением от России прибалтийских республик, Украины, Белоруссии, закавказских республик, Казахстана и Средней Азии Россия в целом на 0,5–1,5 тыс. км как бы удалилась от развитых и развивающихся стран Европы, Средиземноморья, Ближнего и Среднего Востока и стала более восточной, а точнее – более северо-восточной страной по сравнению с Советским Союзом. Более близкими по расстоянию к России стали многие развитые и развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) по сравнению с развитыми европейскими странами. В этой связи и экономическая, и геополитическая роль дальневосточных районов, особенно южных, в России в целом существенно возрастает.

Дальневосточный регион (ДВР), который занимает 6,2 млн кв. км территории – 36,4% территории России, остается самым крупным по территории и географически наиболее дифференцированным, контрастным экономическим районом России. В составе ДВР, по нашему мнению, следует рассматривать и более 1,5 млн кв. км морских акваторий в пределах 200-мильной морской экономической зоны с ее российским суверенитетом.

Во-первых, на 10–15% возросло значение природно-ресурсного потенциала ДВР в России. По нашим обобщенным оценкам природно-ресурсный потенциал (ПРП) России в настоящее время распределяется следующим образом: в европейских районах и на Урале сосредоточено

около 25% ПРП, в районах Сибири около 40% и в районах Дальнего Востока, включая морской шельф, – около 35%.

Во-вторых, основные морские и океанические выходы России остались на Дальнем Востоке – более 18 тыс. км. морских побережий, в том числе тихоокеанских.

В-третьих, значительно повысилась роль морских отраслей хозяйства. Так, добыча рыбы и морепродуктов на Дальнем Востоке составляет до 60% общероссийской (было 40% общесоюзной). Через порты региона проходит более 60% морского грузооборота страны. (В СССР было 17 морских пароходств, в России осталось 8, в том числе 4 крупнейших из них на Дальнем Востоке). В дальневосточных морях и на шельфе по прогнозным оценкам размещены разнообразные морские природные ресурсы: биологические, минеральные, нефтегазовые. В южных районах Дальнего Востока (юг Камчатской области и Хабаровского края, Приморский край и Сахалинская область) находится до 80% побережий России, где возможно развитие марикультуры. Следует подчеркнуть, что в России юг Приморья является одним из самых южных районов страны.

В-четвертых, возросло значение многих природных ресурсов суши ДВР: цветных металлов – особенно золота, серебра, платины, алмазов; лесных ресурсов – в широком, комплексном их виде; топливно-энергетических, прежде всего нефтегазовых.

Добыча нефти и газа пока ведется и наращивается на севере Сахалина, на его шлейфе. Небольшие объемы добываются в Якутии. Однако по прогнозным оценкам благоприятные перспективы на нефтегазовые ресурсы имеют многие зоны ДВР: арктический шлейф, шельф севера Камчатки, Охотское море, нижнее Приамурье и другие.

Наконец, возросло значение и социально-экономического потенциала региона в целом: доля ДВР в населении, валовом внутреннем продукте (ВВП), промышленности и сельском хозяйстве России оценивается около 5–6% (в СССР она составляла 3%).

По отдельным производствам роль ДВР в России достаточно высока. Отдельные отрасли по их функциональной роли отнесены к одному из трех блоков: специализации, обслуживания производства и обслуживания населения.

В новых политико-экономических условиях значительно возросла международная геополитическая роль Дальнего Востока. Именно здесь у России остались непосредственные контакты, границы с крупнейшими развитыми и развивающимися странами АТР.

Самый протяженный участок государственной границы России с крупнейшей страной мира – Китаем (около 4,5 тыс. км) остался в основном на Дальнем Востоке. Поэтому решение важнейшей геополити-

ческой проблемы – всестороннего развития и укрепления отношений России с КНР во многом будет концентрироваться на Дальнем Востоке.

### **Контрольные вопросы**

1. Какое влияние на развитие Дальнего Востока оказал распад СССР?
2. Как изменилась роль региона в экономике России за последние 10 лет?
3. В каких областях экономики возросла роль Дальнего Востока после распада СССР?
4. Назовите отрицательные моменты в изменении места Дальневосточного региона в экономике России за последние 10 лет.

### **Практические задания**

1. Используя статистические сборники, определите место региона среди экономических районов по производству валового регионального продукта на душу населения за 1990, 1995 и 2005 гг. и по плотности населения.
2. Проведите расчеты изменения численности населения, производства промышленной продукции, объема внешнеторгового оборота Дальневосточного региона за 1990, 1995, 2005 гг.
3. После проведения расчетов, проанализируйте изменения места и роли Дальневосточного региона в России, учитывая, что распад СССР оказал двойное влияние на его последующее развитие.

## Тема 5. ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

В структуре хозяйства Дальнего Востока ведущее место принадлежит промышленности. Вклад промышленности района в общем объеме промышленного производства России составляет 4,3%, при этом добывающей и обрабатывающей промышленности – по 7,6%. Удельный вес отраслей промышленности Дальневосточного экономического района в промышленности всей страны выглядит следующим образом: пищевая промышленность – 8,8%; промышленность строительных материалов – 8,8%; лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность – 8%; электроэнергетика – 4,5%; машиностроение и металлообработка – 3%; топливная промышленность – 2,7%; цветная металлургия – 1,6%; химия и нефтехимия – 1,2%; легкая промышленность – 1,2%; черная металлургия – 1,1%.

В отраслевой структуре промышленности Дальнего Востока выделяются следующие отрасли (в % от всей промышленной продукции района):

- пищевая промышленность – 25,3;
- цветная металлургия – 20,7;
- электроэнергетика – 19,3;
- топливная промышленность – 10,5;
- машиностроение и металлообработка – 8,5;
- лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность – 5,4;
- промышленность строительных материалов – 4,0;
- мукомольно-крупяная и комбикормовая промышленность – 2,0;
- химическая и нефтехимическая промышленность – 2,0;
- легкая промышленность – 0,6;
- черная металлургия – 0,5;
- стекольная и фарфоро-фаянсовая промышленность – 0,2.

Ведущей отраслью промышленности Дальнего Востока является пищевая, главным образом рыбная промышленность. По улову рыбы район занимает первое место среди всех экономических районов России. Основной промысел рыбы и морского зверя ведется в Охотском, Беринговом и Японском морях. Добыча рыбы основана на активном лове в открытых морях с помощью крупных рыболовных судов. Главными промысловыми рыбами являются: сельдь, морской окунь, минтай, тунец; среди лососевых пород – кега, горбуша, кижуч. Их добыча постоянно уменьшается. Крупные центры рыбопереработки – Петропавловск-Камчатский, Усть-Камчатск, Охотск, Находка, Южно-Курильск, Николаевск-на-Амуре и др. Построены холодильные комбинаты, крупнейшие из которых находятся в Петропавловске-Камчатском и Комсомольске-на-Амуре.

В водах, омывающих южную и западную части Камчатки и Курильские острова, ведется лов крабов. Продукция крабokonсервной про-

мышленности Дальнего Востока широко известна как в России, так и на мировом рынке. Ведется промысел морских животных: моржей, тюленей, морских котиков. Добываются морские водоросли, моллюски, трепанги, креветки, кальмар и мидии.

Из других отраслей пищевой промышленности на Дальнем Востоке большое значение имеет мукомольная промышленность, развивающаяся в Амурской области, Хабаровском и Приморском краях. Там же размещаются предприятия маслодельной, сыродельной, молочной, мясной, кондитерской, сахарной и других отраслей. Однако пищевая промышленность не обеспечивает потребностей района. По объему выпускаемой продукции пищевой промышленности в целом выделяется Приморский край, а также Камчатская и Сахалинская области и Хабаровский край.

Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность также является отраслью специализации Дальневосточного экономического района. Она получила развитие преимущественно в южной части района: в Хабаровском крае и Сахалинской области, а также в Приморском крае и Амурской области.

Лесозаготовительная промышленность сформировалась преимущественно в Хабаровском и Приморском краях, а также в Сахалинской и Амурской областях и на юге Республики Саха. Наибольшее количество деловой древесины вывозится с территории Амурской и Камчатской области и Хабаровского края.

Из отраслей деревообрабатывающей промышленности наибольшее развитие получило лесопиление. Вывоз пиломатериалов превышает ввоз в Хабаровском и Приморском краях, Амурской, а также Сахалинской областях. Центры лесопиления – Имен, Лесозаводск, Благовещенск, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Амурск и др. Кроме лесопиления деревообрабатывающая промышленность района представлена мебельной (Благовещенск, Хабаровск, Владивосток, Биробиджан), фанерной (Владивосток, Биробиджан), спичечной (Благовещенск), тарной и другой отраслями. Крупные центры деревообрабатывающей промышленности – города Благовещенск, Амурск, Лесозаводск, Дальнереченск, Хабаровск.

Целлюлозно-бумажная промышленность развивается на юге Сахалинской области (Углегорск, Поронайск), а также в городе Амурске. Цветная металлургия является отраслью специализации Дальнего Востока. Она представлена главным образом добычей и переработкой олова, ртути, золота, полиметаллических руд, вольфрама, т.е. горно-рудной промышленностью. Наибольший удельный вес цветная металлургия имеет в Республике Саха (более 60% от всей промышленности республики) и Магаданской области (около 60%).

Одной из ведущих отраслей района является добыча золота как рассыпного, так и рудного. Основные золотопромысловые районы находятся в бассейнах среднего и верхнего течения рек Зеи, Селемджи,

Бурей, Аргуни, Имана, Верхнего и Нижнего Амура, а также в горах Алданского нагорья, Хингана и Сихотэ-Алиня.

Большую роль играет добыча и обогащение оловосодержащих руд, главным образом в Республике Саха (Депутатское месторождение), в Приморском крае (Хрустальненский оловянный комбинат), Хабаровском крае (горно-обоганительный комбинат «Солнечный»). Интенсивно добываются оловосодержащие руды в Дальнегорске.

В Тетюхинском районе ведется добыча свинцово-цинковых руд. Вблизи рудников построены обоганительные фабрики и свинцово-плавильный комбинат.

Добыча алмазов носит очаговый характер. Главный центр этой отрасли – город Мирный в Республике Саха. Разрабатываются также месторождения Айхил и Удачное.

Машиностроение и металлообработка занимают в отраслевой структуре района четвертое место, уступая пищевой промышленности, цветной металлургии и отраслям топливно-энергетического комплекса. Наибольшее развитие эта отрасль получила в Хабаровском, Приморском краях и Амурской области. Одним из крупных машиностроительных центров является г. Хабаровск. Основные подотрасли машиностроительного комплекса Дальнего Востока: судостроение и судоремонт (Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Находка, Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск); сельскохозяйственное машиностроение (завод «Дальсельхозмаш» в Биробиджане); производство энергетического оборудования (Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Биробиджан и др.), а также станкостроение, электротехническая промышленность, транспортное машиностроение.

Черная металлургия, продукции которой явно недостаточно для нужд Дальнего Востока, представлена главным образом в Хабаровском крае (завод «Амурсталь» в Комсомольске-на-Амуре).

Промышленность строительных материалов развивается практически на всей территории Дальневосточного экономического района, однако больше всего в Приморском и Хабаровском краях, а также в Республике Саха. Несмотря на наличие цементных заводов, заводов железобетонных конструкций, предприятий по производству кирпича и пр., эта отрасль не обеспечивает в полной мере потребности района.

Легкая промышленность наиболее развита в Хабаровском крае, а также в Амурской области и Приморском крае. Она представлена швейной (Владивосток, Комсомольск-на-Амуре, Якутск, Магадан), трикотажной (Биробиджан), хлопчатобумажной (Благовещенск), кожевенно-обувной (Уссурийск) отраслями. Однако большая часть товаров широкого спроса завозится из других районов России и из-за рубежа.

Топливо-энергетический комплекс Дальнего Востока вносит свой вклад в развитие электроэнергетики и топливной промышленности Рос-

сии. В основе топливного баланса района лежит каменный и бурый уголь, суммарная добыча которого составляет 12% от добычи угля в России. Наибольшее количество угля добывается в Приморском крае (Артем, Партизанск), Республике Саха (Нерюнгри), а также в Амурской (Райчихинск) и Сахалинской областях.

Добыча природного газа составляет 0,5% от российской добычи. При этом газ добывается лишь в Сахалинской области и Республике Саха. Добытая главным образом на Сахалине нефть составляет лишь 0,46% нефти страны. В целом по развитию топливной промышленности выделяются Республика Саха, Хабаровский край, Сахалинская, а также Амурская области.

Электроэнергетика района представлена Нерюнгринской, Якутской, Хабаровской, Владивостокской, Петропавловск-Камчатской и другими теплоэлектростанциями; Зейской, Колымской и другими электростанциями; Билибинской АЭС и Паужетской геотермальной электростанцией на Камчатке. В целом электроэнергетика наиболее развита в Амурской, Магаданской и Камчатской областях.

Химическая и нефтехимическая промышленность размещена лишь в Хабаровском (Хабаровск) и Приморском краях (Комсомольск-на-Амуре), куда нефть поступает из Сахалинской области. Объемы производимой продукции явно недостаточны для удовлетворения потребностей района.

### **Контрольные вопросы**

1. Какие отрасли промышленности являются отраслями специализаций хозяйственного комплекса Дальневосточного региона?
2. Чем отличаются отрасли специализации от других отраслей промышленности?
3. Какие цветные металлы являются сырьевой базой цветной металлургии региона?
4. Назовите проблемы развития топливно-энергетического комплекса Дальнего Востока.

### **Практические задания**

1. Используя данные темы №5 по отраслевой структуре промышленности, объяснить лидерство цветной металлургии, топливной, пищевой промышленности.
2. Проведите анализ всей отраслевой структуры промышленности Дальнего Востока, объясните факт неразвитости нефтехимической, деревообрабатывающей промышленности, черной металлургии.
3. Используя данные статистических сборников, определите изменение производства электроэнергии за 1990, 1995, 2005 гг.

## Тема 6. СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

### 6.1. Агропромышленный комплекс. Понятие. Структура

**Агропромышленный комплекс (АПК)** – совокупность всех отраслей экономики, связанных с производством продовольствия и предметов широкого использования из сельскохозяйственного сырья и снабжением ими населения. Условно подразделяется на три сферы: группа отраслей, осуществляющих производство средств производства для сельского хозяйства, его материально-техническое обеспечение и производственное обслуживание; непосредственно сельскохозяйственное производство; группа отраслей и производств, обеспечивающих движение продукта от сельского хозяйства к конечному потреблению.

Агропромышленный комплекс – комплекс отраслей промышленности и сельского хозяйства, принимающих участие в производстве и переработке сельскохозяйственной продукции. АПК – сложная социально-экономическая система и эта сложность обусловлена большим разнообразием природных условий, оказывающих влияние на структуру и специализацию сельскохозяйственного производства. АПК – один из самых трудоемких секторов хозяйства, в виду низкой интенсивности сельскохозяйственного производства. АПК – важнейший потребитель техники (60% тракторов и 40% грузовых автомобилей).

В последние годы наметились тенденции в изменении производственных отношений в АПК, выражающиеся в переходе от административно-командных к экономическим методам управления, к формированию многоукладного аграрного сектора, развитию фермерского хозяйства наряду с государственными хозяйствами. Переход АПК к рыночным отношениям способствует дальнейшему развитию межхозяйственной кооперации, позволяющему увеличить выход сельскохозяйственной продукции, сокращению ее себестоимости, росту производительности труда.

**Сельское хозяйство** – основа АПК, существенно отличающаяся от других отраслей материального производства высокой зависимостью от разнообразных природных условий и сезонностью производственных процессов; земля является средством и предметом труда.

Продукция сельского хозяйства Дальнего Востока в 1997 году составляла 5% валовой продукции сельского хозяйства России.

Доли регионов Дальнего Востока в валовом производстве сельскохозяйственной продукции на Дальнем Востоке обусловлены различными природно-климатическими факторами. Удельный вес Чукотского автономного округа в валовой продукции сельского хозяйства Дальнего Востока составляет менее 0,5%, Магаданской области – около 2%. Ли-

дерами сельскохозяйственного производства является Амурская область и Приморский край – 23% и 18% соответственно, доля Якутии и Хабаровского края незначительно уступает Приморскому краю – немного меньше чем по 18%, удельный вес Камчатской области – 18%, Сахалинской области – 8%, Еврейской автономной области – около 3%.

Географическое положение и связанные с ним природные условия ограничивают развитие нормального сельского хозяйства на большей части территории Дальнего Востока. В земельном фонде Дальнего Востока преобладают три типа угодий: леса (44%), оленьи пастбища (30%) и малопродуктивные земли (22%). Сельскохозяйственные угодья составляют не более 1% всех земельных ресурсов Дальнего Востока. В разрезе территорий эта доля значительно варьируется: от 10% в Амурской области и Приморском крае, 1–1,5% в Якутии, Хабаровском крае, Камчатской области, до 0,2% в Магаданской области.

В северной части Дальнего Востока условия позволяют выращивать картофель и некоторые другие нетеплолюбивые овощи, разводить молочное животноводство. Существует овощеводство закрытого грунта.

На Крайнем Севере наиболее развито оленеводство благодаря наличию самого крупного в мире массива пастбищ.

Более 55% сельскохозяйственного производства сосредоточено в центральной и южной частях Приморского края, в Амурской и Еврейской автономных областях и на юге Хабаровского края. Но и здесь условия для достижения самообеспеченности регионов основными продуктами питания недостаточно благоприятны. Поэтому сельское хозяйство специализируется на производстве мало- и нетранспортабельных (скоропортящихся) продуктов.

Большое значение в производстве и реализации сельского хозяйства продукции стали играть личные подсобные хозяйства населения: их доля в южных регионах Дальнего Востока достигает 60–70% от всего объема производства. По производству картофеля и овощей доля крестьянских хозяйств в общем объеме производства Дальнего Востока превышает 80% (в производстве молока и мяса – 60%).

Сельское хозяйство состоит из двух взаимосвязанных отраслей: земледелия (растениеводства) и животноводства, дающих соответственно 40 и 60% сельскохозяйственной продукции.

Главной отраслью земледелия является зерновое хозяйство. Важнейшая зерновая культура – пшеница (44% сбора). Основная часть посевных площадей, занятых этой культурой, находится под яровой пшеницей. Рис сосредоточен на Дальнем Востоке.

Главным земледельческим ареалом Дальнего Востока является его южная часть, где сосредоточено более 90% пашенных земель. Более 36% посевных площадей Дальнего Востока занимают кормовые культуры. Природные условия позволяют выращивать зерновые (пшеницу,

ячмень, овес, кукурузу), овощи, рис (на юге Приморья). Их доля в посевных площадях составляет 35%. Посевы сои занимают 23% посевных площадей (наибольшие посевы – в Амурской области), на картофель приходится 5%, на другие овощи – 1%.

## 6.2. Растениеводство и животноводство

Специфика структуры **растениеводства** Дальнего Востока заключается в отсутствии важных технических культур. К техническим культурам относятся масличные, волокнистые и сахароносные культуры, используемые в виде сырья для отдельных отраслей промышленности. В отличие от зерновых культур они трудоемки и размещаются сравнительно компактными очагами (сахарная свекла, лен, подсолнечник).

Производство растительной продукции в среднем по Дальнему Востоку в 2–4 раза меньше, чем по России.

По многим оценкам резервы региона в развитии земледелия значительны, а низкая производительность в этой отрасли сельского хозяйства обусловлена низкой капиталовооруженностью труда и не способствует агроклиматическому потенциалу.

Доля **животноводства** составляет более 60% от производства всей продукции сельского хозяйства. В состав отрасли входит молочное и мясное скотоводство, свиноводство, птицеводство (яичное и бройлерное), оленеводство (северное и пантовое), пчеловодство, в личном хозяйстве разводят кроликов и овец.

Выпуск животноводческой продукции на душу населения, в отличие от растениеводства, распределен по территории Дальнего Востока пропорционально численности населения. Промышленное животноводство на Дальнем Востоке базируется на крупных высокомеханизированных предприятиях. Развито звероводство, созданы зверофермы и зверопитомники.

Первое место среди регионов Дальнего Востока по производству молока и мяса занимает Амурская область (25% всего производства мяса и 30% от объема производства молока на Дальнем Востоке), при этом спад в производстве мяса и молока составил в среднем по области 13 и 8% соответственно.

**Скотоводство** (разведение крупного рогатого скота) имеет наибольшую численность поголовья, дает самый большой объем продукции – молоко и мясо.

По их соотношению в скотоводстве выделяют несколько направлений: молочное, мясное и молочно-мясное.

**Свиноводство** (дает 1/3 мяса) ориентировано на зоны высокоразвитого зернового хозяйства и картофелеводства.

**Овцеводство** имеет большое народнохозяйственное значение, дающее шерсть – ценнейшее сырье для текстильной промышленности. Главное направление российского овцеводства – тонкорунное, зона полутонкорунного овцеводства охватывает и Дальний Восток.

**Птицеводство** наибольшего развития достигло в главных зерновых районах вблизи крупных городов.

Основные районы оленеводства – Крайний Север Сибири и Дальнего Востока.

В настоящее время определяющее значение для развития АПК имеют обслуживающие отрасли (производство средств производства для сельского хозяйства и перерабатывающей промышленности – сельскохозяйственные машины, тракторы, удобрения и ядохимикаты), поскольку они способствуют механизации сельского хозяйства и повышению его эффективности. Важнейшее значение для АПК играет мелиорация – комплекс мероприятий по улучшению плодородия земель. Наибольший эффект дает комплексная мелиорация, т.е. одновременное проведение нескольких мелиоративных мероприятий (лесомелиорация, химическая, осушение, обводнение и орошение).

Зачастую непродуманная мелиорация приносит не пользу, а вред, нарушая природное равновесие: избыток воды в засушливой зоне способствует засолению почв, осушение болот приводит к гибели лесов и пожарам.

Сельское хозяйство уступает ныне по своему значению не только промышленности, но и транспорту. В сельском хозяйстве занято людей в 3 раза меньше, чем в промышленности, и почти в 1,5 раза меньше, чем в транспорте. Темпы развития сельского хозяйства намного ниже, чем промышленности. И это не случайно, так как затраты на производство сельскохозяйственной продукции на Дальнем Востоке из-за неблагоприятных природных условий еще очень высоки. Поэтому оказывается более выгодным завозить сюда некоторые продукты из других районов.

### **Контрольные вопросы**

1. В чем проявляется зависимость сельского хозяйства от природных условий?
2. Какие отрасли сельского хозяйства являются отраслями специализации на Дальнем Востоке?
3. В какой единственной области региона доля сельского хозяйства в совокупном валовом продукте превышает долю промышленности? Чем это объясняется?

4. В последние годы в развитии сельского хозяйства отмечаются отрицательные тенденции, объясните причины негативных изменений.

5. Какие условия определяют результаты сельскохозяйственного производства на Дальнем Востоке?

### **Практические задания**

1. Выскажите свое мнение, каким факторам из числа определяющих развитие и размещение сельского хозяйства вы отдаете предпочтение – природным или экономическим? Мнение обоснуйте.

2. Используя данные статистических сборников, определите, какие отрасли сельского хозяйства преобладают в областях и краях Дальнего Востока. Обоснуйте свои выводы.

3. Какие области в регионе имеют весьма ограниченные природные ресурсы и в какие значительную часть продовольствия завозят? Ответы подтвердите данными из статистических сборников.

## **Тема 7. ТРАНСПОРТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Хозяйственное развитие района в огромной степени зависит от ускоренного развития транспорта, так как редкая заселенность требует активного функционирования внутрирайонных связей, основанных на тесном взаимодействии различных видов транспорта. В связи с отходом большинства западных морских портов и пароходств бывшего СССР к другим государствам значение дальневосточных портов и пароходств для переработки и перевозки экспортно-импортных грузов Российской Федерации возросло. Транспортные коммуникации Дальнего Востока хорошо приспособлены к осуществлению международных перевозок, что позволяет вполне надежно выполнять внешнеторговый товарообмен РФ с другими странами. Транспортная система российского Дальнего Востока дает возможность для освоения рынка международных транзитных перевозок.

### **7.1. Роль транспорта в экономическом развитии региона**

Транспорт играет важную роль в экономике Дальневосточного региона из-за особенностей географического положения, экономической специализации и характера производства, создавая более 10% суммарного ВРП ДВ (в Приморском и Хабаровском краях этот показатель доходит до 15%).

За период реформ произошло значительное снижение физических объемов перевозок на всех видах транспорта. Главной причиной сокращения транспортировки грузов является снижение платежеспособного спроса на транспортные услуги, особенно внутри района, в связи с общим спадом производства. Произошли изменения в структуре перевозок и удельном весе каждого вида транспорта. Основной тенденцией является относительный рост доли перевозок иностранными фрахтователями на морском транспорте при абсолютном снижении объемов. Наибольшее абсолютное падение объемов перевозок и, соответственно, снижение удельного веса испытал автомобильный транспорт и речной флот.

Однако за последние два года наметилась устойчивая тенденция к росту объемов перевозок, что обусловлено общим улучшением экономической ситуации в стране. В основном рост обусловлен стабильной работой железнодорожного транспорта, доля которого в общем объеме перевозок грузов составила в 2002 г. 59%. Основной рост обусловлен увеличением производства лесных материалов, нефтепродуктов и угля, а также появлением различных транспортных услуг на внутреннем и внешнем товарных рынках региона; продажей транспортных услуг на мировом рынке, привлечением зарубежных транзитных грузопотоков.

Анализируя потоки грузов Дальневосточного района и других регионов страны, необходимо отметить, что район больше получает грузов, чем вывозит.

Основной объем перевозок приходится на железные дороги. Доля транспортных расходов в себестоимости дальневосточной продукции выше, чем в других районах. Это связано с тем, что большая часть грузов привозится издалека. В вывозе Дальнего Востока преобладают рыбопродукты, лес и пиломатериалы, концентраты руд цветных металлов. Однако в последние годы возрос уровень комплексности развития района, появились новые промышленные предприятия, развиваются сопутствующие и обслуживающие отрасли, сфера услуг, что сказалось на структуре грузооборота. Это внешнеторговые перевозки из других регионов России и стран СНГ в государства АТР, а также межконтинентальный контейнерный транзит АТР – Западная Европа. В Дальневосточном районе функционируют все существующие виды транспорта, но основную роль играет железнодорожный. На его долю приходится до 80% перевозимых грузов. Развитие транспорта всегда играло для российского Дальнего Востока исключительную роль. Достаточно вспомнить открытие регулярного паромного сообщения с Европейской Россией, пуск Транссиба, начало регулярной эксплуатации Северного морского пути, послевоенное строительство портов, строительство БАМа.

Программные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры включают окончание строительства БАМа и АЯМа (Амуро-Якутской магистрали), реконструкцию участков Транссиба и создание единой железнодорожной сети Сахалина, строительство двух мостовых переходов через Амур, расширение перегрузочных мощностей 12 морских портов, формирование опорной автодорожной сети (в том числе завершение автодороги Чита – Хабаровск), реконструкцию аэропортов и обновление авиапарка. Должно быть улучшено транспортное обслуживание северных территорий. Базовый порт Ленского бассейна после завершения АЯМа будет перенесен в Якутск. Железные дороги с незамерзающими дальневосточными портами России органично вписываются в рамки концепции организации международных мультимодальных транспортных систем (коридоров). Приоритетными направлениями в этой сфере является восстановление Транскорейской магистрали и воссоединение ее с Транссибом. Это позволит дополнительно загрузить Дальневосточную железную дорогу за счет контейнерных перевозок из Восточной Азии в Европу. Предстоит также реализация проекта по соединению железных дорог материка, Сахалина, а в будущем и Японии. Планируется завершение формирования южного коридора: Чита – Хабаровск – Владивосток с ответвлением Хабаровск – Лидога – Ванино.

## 7.2. Характеристика видов транспорта Дальнего Востока

**Морской транспорт.** Морской транспорт играет важную роль в экономике Дальнего Востока и России в целом. Через морские порты обеспечиваются экспортные потоки российских товаров на мировые рынки и поставки импортной продукции из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Россию. Кроме того, для некоторых регионов (Магаданской, Камчатской, Сахалинской областей, северных районов Хабаровского края) морской транспорт – практически единственный путь доставки туда грузов.

Вдоль побережья Дальнего Востока расположено 32 морских порта, включая 22 торговых и 10 рыбных, а также около 300 гаваней, где имеются пристани и якорные стоянки. Всего в регионе насчитывается около 270 коммерческих предприятий, осуществляющих портовые функции.

Наиболее важными портами с круглогодичной навигацией являются (с юга на север): Зарубино, Посъет, Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Магадан, Петропавловск-Камчатский, на Сахалине – Корсаков и Холмск.

Основные портовые мощности сосредоточены в Приморском, Хабаровском краях и Сахалинской области.

Экспортные потоки с дальневосточного побережья формируются за счет поставок в страны АТР леса, рыбы и морепродуктов, металла, угля, руды. В товарной структуре импортных грузов преобладает продовольствие.

На Дальнем Востоке действует две морские паромные переправы: Ванино–Холмск, функционирующая с 1973 г., и открытая в 1995 г. переправа из Корсакова на о-в Хоккайдо (Япония).

Самые крупные порты региона – Владивостокский, Находкинский, Восточный, Ванино – имеют выход на Транссибирскую железнодорожную магистраль и Байкало-Амурскую магистраль, что предопределяет их роль как пунктов притяжения транзитных грузопотоков через Россию в страны Восточной и Центральной Европы.

В настоящее время на юге Приморского края формируется транспортный узел для обслуживания транзитных грузов, идущих из северных провинций Китая и Монголии в страны АТР и обратно. Помимо хорошо оснащенных портов Находки и Владивостока, способных перерабатывать практически любые грузы, в этот транспортный узел войдет также морской порт Зарубино, получивший несколько лет назад статус международного. Порт Зарубино находится в 70 км от границы с КНР и на самом коротком расстоянии от Северной Кореи. Традиционно перерабатываемые им грузы: металлопродукция, лес, рыба. Ориентируясь на привлечение транзитных грузов из Китая и Монголии, порт построил

комплекс по перегрузке щепы и приступил к строительству терминалов по переработке зерна и контейнеров.

Дальнейшее развитие получит портовая инфраструктура Сахалинской области. Здесь помимо реконструкции главных сахалинских портов – Холмск и Корсаков – планируется построить два новых порта. Один из них в г. Шахтерске, на западном побережье острова, станет базовым портом по экспорту угля с крупнейшего в области Солнцевского бурогоугольного месторождения, расположенного в 35 км от Шахтерска, другой – в заливе Набиль, на западном побережье острова, будет специализироваться на перегрузке сахалинской нефти зарубежным потребителям (в настоящее время перегрузочные работы здесь ведутся с рейда).

С реализацией международных проектов освоения нефтегазовых месторождений Сахалина связан и проект строительства нефтеналивного терминала в Де-Кастри (залив Чихачева, Хабаровский край). В этом месте проходит нефтегазопровод Оха – Комсомольск-на-Амуре, и в будущем, когда начнется освоение западных нефтеносных площадей Сахалина, нефтеналивной порт Де-Кастри может стать наиболее удобной точкой для дальнейшей транспортировки сахалинской нефти на внутренний и внешний рынки.

На Дальнем Востоке зарегистрировано около 200 судоходных компаний, владеющих в общей сложности немногим более 1 тыс. судов океанского, прибрежного и внутрипортового плавания. Подавляющее большинство из них мелкие, имеющие одно–два судна или арендующие суда. На базе морских портов Владивостока, Находки, Холмска, Петропавловск-Камчатска, Тикси работают наиболее крупные морские парохозяйства: Дальневосточное (FESCO), Приморское, Востоктрансфлот, Сахалинское, Камчатское и Арктическое. В состав флота входят суда различного назначения: контейнеровозы, балкеры, ролкеры, лесовозы, щеповозы, железнодорожные и автомобильные паромы, танкеры (в том числе ледового класса), рефрижераторы, ледоколы, пассажирские лайнеры и т.д. Две компании являются специализированными: Приморское морское парохозяйство обладает самым мощным в России танкерным флотом (44 судна общим дедвейтом 635 тыс. т) и перевозит нефть, нефтепродукты, жидкие пищевые продукты и химикаты, «Востоктрансфлот» специализируется на перевозке рефрижераторных грузов.

Суда дальневосточных компаний выполняют каботажные и океанские перевозки. Основные внутренние перевозки осуществляются на линиях Владивосток – Магадан, Владивосток – Петропавловск-Камчатский, Владивосток – Анадырь, Ванино – Холмск, Находка – Тикси. Сахалинская зона каботажного плавания охватывает главные порты области и населенные пункты Курильских островов. В Хабаровском крае налажено регулярное сообщение из Николаевска-на-Амуре в Охотск, Чуми-

кан и Аян. В Приморском крае прибрежные перевозки грузов на короткие расстояния развиты крайне слабо.

Дальневосточные грузовые суда заходят сегодня в 150 портов более 60 стран мира, поддерживая внешнюю торговлю России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Азии. Важнейшими направлениями международных перевозок являются Япония, Китай, Республика Корея, США, Австралия, Новая Зеландия. Приморское морское пароходство успешно работает на международных трейд-кроссовых маршрутах в Юго-Восточной Азии, Индии, КНР, Европе, Африке, Австралии и Южной Америке. Суда ДВМП (FESCO) обслуживают контейнерные линии «Австралия – США» с заходом в крупнейшие австралийские порты (Сидней, Мельбурн, Брисбен, Аделаиду) и порты США (Сиэтл, Портленд, Окленд, Лонг-Бич). Совместно с южнокорейской компанией «Хёндэ» организована линия «КСДС» (Корея – Сингапур – Далянь – Сингапур). С апреля 1998 г. на линию «Пусан – Инчхон – Восточный – Владивосток» поставлен новый высокоскоростной контейнеровоз «Капитан Афанасьев». Сахалинское морское пароходство работает на линиях «Сингапур – Калькутта», «Ванино – Шанхай – Гонконг – Ванино», «Холмск – порты Японии».

Технические возможности российского флота позволяют осуществлять проводку транспортных судов по Северному морскому пути. Пробный рейс на судне ледокольного типа «Кандалакша», выполненный в августе 1995 г., показал высокую эффективность этого маршрута: из Иоккогамы до Киркенеса (Норвегия) судно дошло за 27 дней. Если бы не многочисленные остановки, во время которых международные эксперты изучали ледовую обстановку, плавание от Берингова пролива до Норвегии могло бы занять всего 10 дней.

Представительства дальневосточных судоходных компаний открыты во Вьетнаме – Хайфон, Хо Ши Мин; КНДР – Раджин; КНР – Шанхай, Дальний, Сянган; ОАЭ – Дюбаи; США – Нью-Йорк; Тайване – Тайбэй; Японии – Токио; Великобритании – Лондон; Республике Корея – Ульсан; Норвегии – Осло, а также в Сингапуре.

**Речной транспорт.** При недостаточно развитой авто- и железнодорожной инфраструктуре обеспеченность Дальнего Востока судоходными речными путями в три раза выше среднероссийского уровня. На каждые 10 тыс. кв. км территории здесь приходится 31 км речных путей. Судоходными являются реки Амур (на территории Хабаровского края, Еврейской автономной области и Амурской области), Уссури, Амгунь, Мая, Тунгуска (в Хабаровском крае), Зeya, Селемджа, Бурей (Амурская область), Лена, Вилюй, Киренга, Витим, Олекма, Алдан, Индигирка (Республика Саха), Колыма (Магаданская область, Республика Саха), Анадырь (Магаданская область). Однако большинство рек протекает в северных приполярных широтах, по малонаселенным территориям Яку-

тии и Магаданской области, и потому интенсивность использования этих водных артерий невелика.

В транспортном отношении наиболее оживленной рекой на севере является Лена, которая судоходна на всем своем протяжении в пределах Якутии. Грузоперевозки осуществляются между портами и пристанями городов и поселков республики: Осетрово, Киренск, Ленек, Якутск, Сангары, Булун. Устье Лены соединено протокой с арктическим портом Тикси, что существенно расширяет возможности доставки грузов в северные районы Якутии.

В южной зоне Дальнего Востока эксплуатируемые внутренние водные пути проходят по Амуру и его притокам. Общая протяженность судоходных фарватеров достигает здесь 6 тыс. км. Период навигации длится 5–6 месяцев.

Большая часть грузоперевозок по Амуру приходится на относительно крупные порты Благовещенска, Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре. Судами Амурского пароходства, самым крупным речным перевозчиком в регионе, осуществляются поставки грузов в северные районы Хабаровского края и Амурской области, а также в прибрежные пункты Сахалина, Приморья, Магаданской области. Амурское пароходство остается одним из крупнейших речных судоходных компаний России, на долю которого приходится 4,7% в общем объеме грузоперевозок речным транспортом страны.

С открытием границ для торговли с Китаем Амур стал международной транспортной артерией. С российской стороны статус открытых портов приобрели Благовещенск, Нижнеленинское, Поярково, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре. С китайской стороны доступными для захода российских судов стали порты Хэйхэ, Суньхэ, Тунцзян, Фуюань. Дальневосточные экспортеры поставляют в соседнюю страну речной песок и прочие строительные материалы, древесину, удобрения. Из Китая ввозятся продовольствие и товары народного потребления. В будущем по Амуру и его правому притоку Сунгари планируется осуществлять транзитные перевозки грузов из Японии и Южной Кореи в северные провинции Китая.

**Железнодорожный транспорт.** Развитие железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке началось в конце прошлого века, с закладки в 1891 г. Южно-Уссурийской железной дороги и железнодорожного вокзала во Владивостоке. Бурное строительство железных дорог продолжалось до 1916 г. В этот период были пущены поезда на участке Владивосток – Хабаровск, проложена однопутная колея от станции Куэнга до Завитинска, а позднее и до Хабаровска (Амурская железная дорога), и, наконец, в 1916 г. с завершением строительства моста через Амур началось сквозное движение по Транссибирской магистрали, соединившей восточные окраины с центром России.

В 30-е годы с целью укрепления обороноспособности страны и обеспечения круглогодичной связи с новым военно-промышленным центром, созданным в Комсомольске-на-Амуре, была проложена железнодорожная магистраль Хабаровск – Комсомольск протяженностью 500 км, а позднее, в 1945 г., эта магистраль была продолжена до Советской Гавани, где располагалась одна из военно-морских баз Тихоокеанского флота.

Третий этап активного железнодорожного строительства на Дальнем Востоке (1972–1984 гг.) связан с Байкало-Амурской магистралью. Проходя в 200–500 км севернее Транссиба, БАМ не только сокращает выход к Тихому океану для транзитных и экспортных грузов, но и является необходимым инфраструктурным обеспечением освоения природных ресурсов региона в будущем, при экономическом росте страны. Регулярное движение по БАМу открыто в 1989 г. Однако в связи с неоправдавшимися прогнозами относительно роста экспорта сибирской нефти в Японию и другие страны АТР, а также по причине начавшегося в России экономического спада магистраль используется крайне слабо. Более или менее интенсивно эксплуатируются лишь отдельные ее участки, в частности Беркамит – Тында – ст. Бамовская, по которому в больших объемах транспортируется уголь с Нерюнгринского разреза. В целом же Байкало-Амурская магистраль загружена сегодня не более чем на 10% от своей потенциальной пропускной способности.

За прошедшие 107 лет по территории региона проложено около 9 тыс. км железнодорожных путей. Тем не менее, обеспеченность Дальнего Востока железными дорогами значительно ниже среднероссийского уровня: на каждые 10 тыс. кв. км территории здесь приходится лишь 14 км железнодорожных путей, в то время как в целом по России – более 50 км.

В регионах Крайнего Севера (Камчатская, Магаданская области, Чукотский и Корякский автономные округа, а также Якутия, за исключением самой южной ее части, где железнодорожная ветка соединяет Нерюнгри и Беркамит с Байкало-Амурской магистралью) этот вид транспорта вообще отсутствует. Железнодорожная сеть сконцентрирована главным образом в южной зоне Дальнего Востока – в Приморском, Хабаровском краях, Еврейской АО, Амурской и Сахалинской областях. Занимая 23% общей площади региона, эти территории имеют в совокупности 8,6 тыс. км находящихся в эксплуатации железных дорог, то есть 98% от общей их протяженности на Дальнем Востоке.

Среди административных образований Дальнего Востока наибольшей плотностью железных дорог отличаются Сахалинская область и Приморский край, где на каждые 10 тыс. кв. км территории приходится соответственно 168 и 96 км путей. Однако существующая здесь сеть

сформировалась на ранних этапах хозяйственного освоения региона Востока и в последние десятилетия не обновлялась.

На Сахалине железные дороги однопутные, на большем своем протяжении имеют ширину колеи 1067 мм и лишь на 42-километровом участке дорога соответствует российскому стандарту – 1520 мм. 420 км железнодорожных путей на севере острова сооружены по временному типу. На большем своем протяжении это узкоколейка шириной 750 мм, эксплуатируемая компанией «Роснефть – Сахалинморнефтегаз» для обеспечения жизнедеятельности многочисленных нефтепромыслов и имеющая на севере выход к порту Москальво, а на северо-востоке – к поселку Катангли (залив Набилы), откуда осуществляется погрузка сахалинской нефти на танкеры.

В Приморском крае в периоды интенсивных грузоперевозок по железным дорогам сдерживающим фактором становится отсталая техническая оснащенность железнодорожной сети, особенно припортовых станций. Из-за недостаточной пропускной способности грузовых площадок общего пользования большие объемы грузов перерабатываются на слабомеханизированных подъездных путях промышленных предприятий, что влечет за собой сверхнормативные простои вагонов под грузовыми операциями.

До недавнего времени слабым звеном Транссиба был однопутный мостовой переход через Амур в районе Хабаровска. В настоящее время первый этап его реконструкции, начатый в 1991 г., завершен. Мост длиной 2617 м имеет теперь две железнодорожные колеи и автомобильную эстакаду на втором ярусе, где работы еще продолжаются. В результате модернизации скорость движения на хабаровском участке Транссиба повысилась до 90 км в час для грузовых и до 100 км в час для пассажирских поездов.

Это еще одна благоприятная предпосылка для возрождения транзита международных контейнеров по Транссибу, который в 80-е годы принимал до 150 тыс. контейнеров ежегодно. Для стран АТР, прежде всего Японии, это самый короткий путь доставки контейнерных грузов в Центральную и Западную Европу. Транссиб сокращает время доставки контейнеров на 15–17 дней и при согласовании тарифов с железнодорожниками Польши и Германии может стать более выгодным в финансовом отношении.

Несмотря на техническую отсталость железных дорог и подвижного состава, железнодорожный транспорт в южной зоне Дальнего Востока традиционно играет важную роль в грузо- и пассажироперевозках. По железным дорогам осуществляется основной товарообмен с другими регионами России. Этим видом транспорта на Сахалине перевозится 30% всех грузов. В Приморском крае и Амурской области доля железнодорожных перевозок составляет 40–50% от общих объемов грузов, в

Хабаровском крае – более 70%. Основной поток внутренних и экспортных грузов формируется за счет трех отраслей: топливной (уголь, нефтепродукты), черной металлургии и лесной промышленности.

Возможности существующей железнодорожной сети сегодня полностью удовлетворяют потребности регионов. Однако в будущем при росте экономики и внешней торговли России со странами АТР возникнет необходимость дальнейшего развития этой сети.

В перспективе наиболее масштабное железнодорожное строительство будет вестись в северных регионах Дальнего Востока, где железные дороги практически отсутствуют. В настоящее время продолжается строительство железнодорожной линии Тында – Беркамит – Томмот – Якутск (830 км на участке Беркамит – Якутск). До Алдана железнодорожное полотно уже уложено. Эта ветка будет иметь продолжение до Магадана.

На Сахалине масштабное освоение нефтегазовых месторождений потребует продолжения строительства железнодорожной линии Корсаков – Ноглики до Охи, чтобы, объединив ее с уже действующим участком Москальво – Оха, создать транссахалинскую железную дорогу, пересекающую весь остров с юга на север.

**Автомобильный транспорт.** Общая протяженность сети автомобильных дорог на Дальнем Востоке, включая ведомственные, составляет 78,3 тыс. км. Плотность автомобильной сети в регионе существенно ниже, чем в целом по России, и лишь Приморский край имеет показатель, близкий к среднероссийскому.

Почти 80% дорог с твердым покрытием сосредоточено в южной зоне Дальнего Востока и на Сахалине. По этим территориям проходят автомобильные дороги федерального значения «Уссури», «Колыма» и «Амур».

Автомагистраль «Уссури» протяженностью 800 км, построенная в 1935 г., соединяет два самых густонаселенных региона – Владивосток и Хабаровск. Шоссе проходит по наиболее развитым в экономическом отношении территориям и связывает с краевыми и районными центрами около 200 населенных пунктов Приморского и Хабаровского краев. В последние годы на трассе проведены большие реконструкционные работы: дорожное полотно на многих участках обновлено и расширено, построены новые мосты и путепроводы. Благодаря техническим усовершенствованиям дорога стала более комфортабельной и безопасной.

Автомобильная дорога «Колыма» проходит по маршруту «Якутск – Хандыга – Магадан» и на юге имеет соединение с сетью дорог Амурской области. Часть этой трассы проложена по зимнику.

Автомагистраль «Амур» – это недавно построенная дорога, соединившая Амурскую область и Хабаровский край с регионами Восточной Сибири. На участке «Чита – Хабаровск» она имеет протяженность

1200 км. Строительство автотрассы будет продолжено до Находки (протяженность в пределах Приморского края 628 км). Пролегая восточнее существующей автомобильной дороги «Владивосток – Хабаровск», эта дорога даст слабо освоенным в транспортном отношении северным районам прямой выход к крупным портам Приморья. При этом конфигурация автодорожной сети в регионах, где пройдет трасса «Чита – Хабаровск – Находка» примет более завершенный вид: появятся новые закольцованные дороги, которые улучшат транспортную связь между городами.

По автомобильным трассам на Дальнем Востоке в силу их очагового размещения и преобладания дорог низких технических категорий осуществляются в основном внутрирегиональные перевозки на короткие расстояния.

Доля автомобильного транспорта во всех видах перевозок довольно существенна. На Сахалине более 40% грузов перевозится автомашинами. Еще выше удельный вес этого вида транспорта в Якутии, в Магаданской и Камчатской областях, где нет железных дорог. В южных регионах Дальнего Востока эта доля составляет 25–30%. Однако при улучшении технического состояния дорог роль автомобильного транспорта здесь, безусловно, возрастет.

Наиболее напряженными звеньями автомобильной сети являются участки, обеспечивающие интенсивные грузопотоки в порты и обратно.

На Сахалине география автотранспортной связи с портами практически дублирует железнодорожную сеть, за исключением дорог Ильинск – Углегорск – Бошняково, Тымовское – Александров – Сахалинский, которые не имеют железнодорожных параллелей.

В Хабаровском крае автодорог, ведущих к главным портам – Ванино и Николаевску-на-Амуре, до недавнего времени не было. Лишь в прошлом году введена в эксплуатацию трасса Лидога – Ванино протяженностью 346 км, по которой планируется осуществлять регулярные контейнерные перевозки, а немного раньше открыто автомобильное движение на всем протяжении от Комсомольска до Николаевска. Круглогодичная автомобильная связь с побережьем налажена и на севере региона: здесь в экстремальных природных условиях проложена дорога от порта Аян до Нелькана, которая решает проблему доставки грузов в самые северные районы края.

В Приморском крае исключительно большое значение имеет дорога Владивосток – Находка (142 км), соединяющая краевой центр с портами Находки и Восточным портом. В настоящее время на этом участке ведутся реконструкционные работы, чтобы повысить классность магистрали. В перспективе планируется построить альтернативный высокоскоростной автобан из Владивостока в Находку, который на 28 км будет короче существующей дороги. В ближайшие годы в соответствии с краевой программой развития транспортной инфраструктуры планиру-

ется перестроить дороги и мосты на трассе Осиновка – Дальнегорск – Рудная Пристань – Терней, которая является единственной транспортной магистралью в горнодобывающих районах края. Интенсивная модернизация ведется на линии Раздольное – Хасан, соединяющей Владивосток с самыми южными портами края, с КНДР и Китаем. Это один из приоритетных объектов инвестирования администрации Приморского края, поскольку дорога входит в зону влияния международного проекта «Туманган» и после реконструкции поможет расширить торговлю с соседними странами.

Автомобильный транспорт в южной зоне Дальнего Востока играет исключительно важную роль в торговле с Китаем. В последние годы здесь открыто 13 автодорожных пунктов пропуска на границе, в том числе пять в Приморском крае, три в Амурской области, два в Хабаровском крае и три в Еврейской АО.

**Воздушный транспорт.** Обширные пространства дальневосточных территорий и недостаточное развитие наземных путей сообщения предопределяют повышенную значимость здесь авиационного транспорта. Особенно это касается пассажирских перевозок, где авиация играет ведущую роль как на внутрирегиональных, так и на межрегиональных линиях. В целом на Дальнем Востоке доля воздушного транспорта в пассажирских перевозках составляет около 38%. Однако в регионе есть немало районов и населенных пунктов, для которых самолет – единственное средство связи с «большой землей».

На Дальнем Востоке насчитывается более 200 аэропортов и аэродромов гражданского назначения, из них 105 находятся на юге региона. В массе своей это аэродромы с грунтовыми взлетно-посадочными полосами, которые весной и осенью выходят из строя, и лишь 13 имеют специальное бетонное покрытие, предназначенное для приема тяжелых пассажирских и транспортных самолетов. Главными воздушными гаванями, через которые проходит основной поток пассажиров и авиагрузов, являются административные центры краев и областей: Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск, Благовещенск, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Якутск.

Самолетами Дальневосточного регионального управления воздушного транспорта перевозится ежегодно около 2 млн пассажиров и около 30 тыс. т грузов. Основной поток грузов и пассажиров приходится на Хабаровск, расположенный на пересечении воздушных путей и обладающий самым высоким потенциалом на Дальнем Востоке (его пропускная способность 1500 пассажиров в час). Из Хабаровска выполняются регулярные авиарейсы более чем в 40 городов России и СНГ. Вторым по значимости является аэропорт «Артем» (в 44 км от Владивостока), способный пропускать до 700 пассажиров в час, а с учетом только что построенного международного терминала – до 800 пассажиров в час. По воздушным линиям Владивосток имеет прямую связь с 20 российскими

городами. После модернизации и расширения крупным аэропортом станет Южно-Сахалинск, который ежедневно сможет принимать до 1200 пассажиров.

После открытия в 1995 г. для международных полетов новых воздушных коридоров над территорией российского Дальнего Востока (Оха – Сахалинская область, Рошино – Приморский край, Благовещенск – Среднебелое – Бомнак – Амурская область, Елизово – Усть-Камчатск – Тиличики – Анадырь – Камчатская и Магаданская области, Омолон – Тахтаюмск – Якутия) существенно расширились возможности для развития международных авиалиний. Сегодня на международных маршрутах из дальневосточных аэропортов работают российские авиакомпании «Владивостокавиа», «Восток» (Хабаровск), «Мавиал» («Магаданские авиалинии»), «Сахалинские авиатрассы», «Сахаавиа», «Аэрофлот» и др.

Регулярными маршрутами административные центры Дальнего Востока связаны с Ниигатой, Хакодате (Япония), Анкориджем, Сан-Франциско (США), Харбином (КНР), Сеулом, Пусаном (Республика Корея), Пхеньяном (КНДР), Сингапуром. Во многие города стран АТР выполняются чартерные рейсы.

**Трубопроводный транспорт.** На территории Дальнего Востока трубопроводный транспорт получил развитие в трех регионах: на Сахалине, в Хабаровском крае и в Якутии.

Самые протяженные здесь трубопроводные ветки проложены для транспортировки сахалинской нефти и газа в Хабаровский край. Пропускная способность магистрального трубопровода Оха – Комсомольск в периоды полной загрузки Комсомольского-на-Амуре и Хабаровского нефтеперерабатывающих заводов – потребителей сахалинской нефти – составляет 5 млн т в год. Ныне действующий магистральный трубопровод планируется продолжить до Хабаровска.

На территории Якутии нефте- и газопроводный транспорт находится в самом начале своего развития. Газопроводная сеть охватывает населенные пункты Таас – Тумус – Якутск – Покровск. Нефть подается по временному трубопроводу Талакан – Витим (110 км), действующему лишь в теплые периоды года.

В перспективе с освоением новых нефтегазовых месторождений Сахалина нитку газопровода планируется продолжить из Хабаровска в Приморский край. Грандиозный проект прокладки магистрального нефтегазопровода протяженностью 6,6 тыс. км предлагает компания «Сахагаз» (Якутия). В случае его реализации якутские нефть и газ придут в Хабаровский и Приморский края, в КНДР и Республику Корея (г. Сеул).

## **Контрольные вопросы**

1. Чем можно объяснить снижение объемов перевозки грузов на основных видах транспорта в течение последних лет?
2. Почему морской транспорт является отраслью специализации хозяйственного комплекса региона?
3. С чем связана загруженность Байкало-Амурской магистрали всего на 10% от своей потенциальной возможности?
4. Чем обусловлено недостаточное развитие железнодорожной сети на Дальнем Востоке?
5. Какие проблемы появились у морского транспорта Дальневосточного региона в связи с распадом СССР? Каковы пути их решения?
6. Чем обусловлено отсутствие железнодорожных дорог на северо-востоке региона?
7. Какой вид транспорта является ведущим по перевозкам пассажиров в большинстве областей региона?

## **Практические задания**

1. Используя данные статистических сборников, проанализируйте объём грузоперевозок в целом по транспортной системе Дальнего Востока и по отдельным видам транспорта.
2. На основе проведенного анализа грузоперевозок определите долю каждого вида транспорта в объеме перевозок.
3. Сравните железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской виды транспорта по характеру используемых путей скорости, себестоимости перевозок, зависимости от природных условий, влиянию на окружающую среду.

## **Тема 8. ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА**

В настоящее время экономическое положение Дальнего Востока во многом зависит от объемов его внешней торговли. Это связано с тем, что в силу своей географической отдаленности от центральных районов России, а также в связи с трудностями, переживаемыми страной в переходный период, Дальний Восток долгие годы не получал достаточного финансирования. На протяжении последнего десятилетия дальневосточная экономика развивалась практически за счет средств, получаемых от внешней торговли. На сегодняшний день ситуация мало изменилась. В регионе назрела необходимость в структурных преобразованиях его экономики, в развитии промышленного производства, осуществить которые, полагаясь только на государственное финансирование, не представляется возможным. Поэтому развитие внешней торговли Дальнего Востока, увеличение ее объемов приобретают особую значимость.

Данная тема посвящена внешнеторговым отношениям Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, на развитие и поддержание которых приходится наибольшая доля его внешнеторгового оборота.

Для определения влияния внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР на его экономическое развитие необходимо в первую очередь решить следующие задачи:

- определить, какие факторы повлияли на развитие внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР;
- выявить, какую роль играет Дальний Восток во внешнеторговой политике России по отношению к АТР;
- проанализировать динамику внешней торговли между регионами за последнее десятилетие;
- привести проблемы, препятствующие развитию внешнеторговых отношений Дальнего Востока с Азиатско-Тихоокеанским регионом;
- обозначить перспективы развития внешнеторговых отношений между регионами, а также определить возможные пути совершенствования внешнеторговой политики на Дальнем Востоке.

### **8.1. Роль Дальнего Востока во внешнеторговых отношениях России со странами АТР**

**Особенности развития внешнеторговых отношений Дальнего Востока.** Для развития внешнеторговых отношений Дальнего Востока изначально существовало несколько предпосылок, основными из кото-

рых являются географическое положение региона и обилие природных ресурсов. Отдаленность Дальнего Востока от основных, наиболее обжитых районов страны ограничивает возможности торгового сотрудничества с ними. При транспортировке продукции на дальние расстояния она становится нерентабельной и не выдерживает конкуренции с аналогичными более дешевыми товарами. Тем не менее, стоит отметить, что долгие годы при плановой экономике торговые связи региона были направлены на западные районы страны. Издержки, возникавшие при реализации продукции, покрывались государством.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе проживает значительная часть населения планеты (так, например, в одном только Китае население по численности превосходит российское почти в 10 раз), и его ресурсный потенциал практически исчерпан. В то же время в странах АТР производятся товары, необходимые Дальнему Востоку и которые невыгодно привозить из западных районов страны. В связи с этим создаются реальные возможности расширения внешнеторговых связей между Дальним Востоком и АТР.

Немаловажное значение для развития внешней торговли Дальнего Востока имеет возможность доставки груза морем, что сокращает расходы и время на транспортировку. Особенностью Тихоокеанского побережья России является его большая протяженность, что создает возможность строительства крупных морских портов. Южная часть береговой линии направлена на Японию, Австралию, страны Юго-Восточной Азии, северная – на США и Канаду.

Внешнеторговые связи Дальнего Востока способствовали подъему как экономики региона, так и страны в целом. Подъем экономики, в свою очередь, позволил значительно увеличить экспортные поставки Дальнего Востока, расширить их номенклатуру. Полученная валюта использовалась на восполнение недостающего сырья, полуфабрикатов и оборудования для местной промышленности региона, на приобретение потребительских товаров.

В 80-е годы на Дальнем Востоке получает развитие такое направление экономического сотрудничества, как создание смешанных компаний с фирмами АТР. В большой степени это касается предприятий рыболовства, а также некоторых других отраслей. Например, в 1986 году недалеко от Иркутска было создано первое советско-японское совместное предприятие «Игирма-Тайрику» по производству пиломатериалов, а в 1958 году было подписано соглашение о создании на территории Советского Союза первого советско-американского предприятия «ПРИС» (Прикладные инженерные системы).

Развитие внешнеторговых отношений Дальнего Востока при советской власти проходило при активном участии и поддержке государства. В конце 80-х годов многие предприятия получили право самостоятель-

ного выхода на внешние рынки, что должно было ускорить процесс развития внешнеторговых отношений.

Однако распад СССР стал переломным моментом в дальнейшем развитии внешнеэкономических связей Дальнего Востока. Начало 90-х годов характеризовалось отказом государства от своих обязательств и вообще от проведения какой-либо акцентированной экономической политики на Дальнем Востоке. В результате Дальневосточный регион, несмотря на исключительно выгодное географическое положение и обилие природных ресурсов, оказался одним из наиболее экономически отсталых.

По ряду причин, основной из которых является рост транспортных расходов, предприятия региона столкнулись с проблемой реализации своей продукции на внутреннем рынке. По этой же причине традиционные поставки на Дальний Восток товаров из европейской части России стали экономически невыгодными. В то же время необходимые региону товары народного потребления и продовольствие производятся в соседних странах АТР.

Единственным выходом из кризиса для Дальнего Востока была вынужденная переориентация экономических связей региона на внешние рынки Азиатско-Тихоокеанского бассейна. Либерализация внешнеэкономических связей и сокращение спросов на внутреннем российском рынке на продукцию дальневосточных предприятий создали необходимые для этого торгово-экономические предпосылки. Благодаря либерализации внешней торговли, начавшейся в 1992 году, Дальнему Востоку удалось в короткий срок оптимизировать внешнеэкономические связи, избавившись от навязанных Госпланом партнеров и найдя на рынках восточно-азиатских соседей новые ниши для традиционного экспорта минерального сырья, леса, рыбы и морепродуктов, а также расширить импорт из стран АТР промышленного оборудования, потребительских товаров и продовольствия. Тем самым за счет интенсивного развития внешней торговли Дальнему Востоку удалось в значительной мере компенсировать спад в отраслях, ориентированных на внутренний рынок, и сгладить социальные проблемы, появившиеся в пореформенный период.

Таким образом, на развитие внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР во многом повлияла отдаленность недостаточно освоенного региона от развитого центра страны, чему в большой степени способствовало выгодное географическое положение и обеспеченность природными ресурсами. В советский период при поддержке государства внешняя торговля развивалась достаточно быстрыми темпами. Начиная с 90-х годов, наблюдается более динамичное развитие. При переходе страны к рыночной экономике внешняя торговля приобрела для Дальнего Востока принципиально новое значение, помогая преодолевать трудности, возникающие в социально-экономической сфере.

**Дальний Восток во внешнеторговой политике России.** Несмотря на экономические возможности России и ее политическую значимость в мировом сообществе, уровень участия страны в мировой торговле довольно ограничен. После распада СССР Россия стала проводить политику, направленную на стимулирование внешней торговли, основными направлениями которой стали:

- 1) либерализация внешней торговли;
- 2) отмена государственной монополии на ведение ВЭД;
- 3) совершенствование системы регулирования ВЭД;
- 4) улучшение доступа российских товаров на внешние рынки;
- 5) ужесточение таможенно-тарифной политики;
- 6) постепенная отмена бюджетного дотирования импорта.

При этом большие усилия были направлены на интеграцию России в систему экономических отношений Запада. Страна стала активно сотрудничать со странами Европы. В настоящее время на долю Европейского Союза приходится около 40% внешнеторгового оборота России. В силу тесной привязки транспортной, сбытовой и иной инфраструктуры к европейскому рынку, а также чрезвычайно больших объемов поставляемого сырья и материалов, Россия нуждается в ЕС в качестве делового партнера.

Проведение политики в направлении развития внешнеэкономических связей со странами Запада способствовало росту внешней торговли с ними, но в то же время породило ряд проблем. Россия оказалась в стороне от интеграционных процессов, проходящих в Азии, и от процесса взаимодействия Европейского Союза и Восточной Азии, который начался во второй половине 90-х годов с созданием в 1996 году АСЕМ (ASEM – Asia-Europe Meeting) – института регулярных встреч руководителей Восточной Азии и ЕС. Для России, которая одновременно имеет договор о сотрудничестве с ЕС и является страной-членом АТЭС, присоединение к АСЕМ было бы исключительно выгодным. Она могла бы послужить связующим звеном в торгово-экономических связях между ЕС и Восточной Азией.

Быстрый рост экономик стран АТР, укрепление структуры их многостороннего и двустороннего политического и экономического взаимодействия привели к пересмотру ориентиров внешней политики России. На формирование новой концепции внешней политики России повлияло также изменение геополитической обстановки в мире, потери многих портов на Балтийском и Черном морях после распада СССР. Теперь выход на международные морские пути сообщения для России возможен через дальневосточные порты. Вот почему тихоокеанское направление приобретает для России стратегическую значимость.

Одной из основных целей внешнеторговой политики становится интеграция российской экономики в АТР, главная роль в достижении

которой отводится Дальнему Востоку. Огромный по площади, богатый по ресурсам Дальневосточный регион является естественным выходом России в АТР, но в то же время он остается одним из наименее развитых регионов России. Без улучшения его экономического положения достижение поставленных целей невозможно.

По мере усиления экономической мощи стран АТР за последние десятилетия экономическая позиция России в регионе, наоборот, ослабевает. Переориентация оборонных предприятий на производство качественной продукции, предназначенной как для внутреннего потребления, так и для экспорта, а также возрождение промышленного сектора в регионе – вот те задачи, которые становятся приоритетными в политике России на Дальнем Востоке. Успешное решение этих задач поможет России в значительной степени не остаться в стороне от перемен, происходящих в АТР.

## **8.2. Современные этапы развития внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР**

**Динамика внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР.** Развитие внешнеторговых связей российского Дальнего Востока после 1991 года осуществлялось при неблагоприятных социально-экономических условиях внутри региона под влиянием новой экономической политики России, направленной на развитие международного сотрудничества. Внешняя торговля начала развиваться быстрыми темпами, что послужило одним из факторов выживания экономики Дальневосточного региона. В то время как стоимостный объем экспорта увеличился в 2,7 раз. Рост экспорта компенсировал около 12% потерь производства от уменьшения совокупного спроса в промышленности. Можно сказать, что спрос на зарубежных рынках компенсировал в некоторой степени падение внутринационального спроса. Наибольший объем внешней торговли приходился на страны АТР, и в частности на Японию, Китай, Республику Корею и США. Увеличение экспорта в эти страны произошло за счет увеличения поставок рыбы, морепродуктов, древесины, лесоматериалов, черных и цветных металлов, а также авиационной техники. Стоит отметить, что начиная с 1994 года в структуре экспорта появляется кроме гражданской и военная техника.

Объем внешней торговли распределялся по отдельным административным районам Дальнего Востока неравномерно. Наибольшая доля внешнеторгового оборота приходилась на Приморский и Хабаровский края, Сахалинскую область, Республику Саха. На протяжении рассматриваемого периода лидирующие позиции занимал Приморский край. Увеличение объемов экспорта Приморского и Хабаровского краев связано с увеличением экспорта сырья (в основном древесины и продукции

ТЭК), а также продукции предприятий ВПК. Увеличение импорта в Камчатской и Магаданской областях произошло вследствие замещения отечественных товаров импортными. Падение объемов внешней торговли в Амурской и Еврейской областях касается в основном сельского хозяйства, так как промышленность в них развита слабо.

Очередной спад в объемах внешнеторгового оборота произошел в 1998 году. Этот спад был вызван девальвацией рубля, которая сопровождалась также падением внешнеторговых цен. Объемы внешней торговли Дальнего Востока снизились в 1998 году на 14,6%, при этом объем экспорта и импорта снизился на 12,4% и 33,2% соответственно. Хотя девальвация рубля к концу 1998 года существенно повысила рублевые доходы экспортных отраслей Дальнего Востока и укрепила их финансовое положение, они все же не успели развернуть свои производственные программы из-за дефолта. Для Дальнего Востока это означало новый этап в развитии внешней торговли.

Внешнеторговый оборот Дальнего Востока со странами АТР увеличивается не только в стоимостном выражении. Увеличивается его доля в общем объеме внешней торговли Дальнего Востока. Основными внешнеторговыми партнерами Дальнего Востока в АТР являются Китай, Республика Корея, Сингапур, Япония и США. Можно заметить, что в 2002 году темп прироста внешнеторгового оборота Дальнего Востока с рассматриваемыми странами снизился почти в 2 раза, за исключением Японии. При этом существенно уменьшился темп прироста экспорта и увеличился темп прироста импорта. Наибольшие показатели принадлежат Китаю. Китай занимает первое место по объему внешней торговли и экспорта.

Наибольший удельный вес в стоимостном объеме внешнеторгового оборота Дальнего Востока приходится на Хабаровский, Приморский края и Сахалинскую область. Лидирующее место с 1998 года занимает Хабаровский край, и его доля участия во внешней торговле растет. В Хабаровском крае 62,4% объема экспорта составляет продукция машиностроения, 17% – топливно-энергетические товары, 15,5% – древесина и изделия из нее. В импорте преобладает продукция машиностроения (64,8%), продовольственные товары и сырье для их производства (9,8%), а также текстильные изделия и обувь (7,5%).

Приморский край экспортирует в основном машины, оборудование и транспортные средства (42,6%), древесину и изделия на нее (15,5%), металлы и изделия из них (10,9%), рыбу и морепродукты (9,8%), топливно-энергетические товары (9,3%). В импорте преобладают продовольственные товары и изделия для их производства (27,8%), продукция машиностроения (27,7%), текстильные изделия и обувь (21,8%), продукция химической промышленности (12,7%).

Что касается Сахалинской области, то 79,3% объема ее экспорта приходится на товары ТЭК, 7,9% – на рыбу и морепродукты, 5,1% – на древесину и изделия из нее. Основными статьями импорта для области являются: продукция машиностроения (72%), металлы и изделия из них (14,5%), продукция химической промышленности (5,1%).

За первое полугодие 2002 года внешнеторговый оборот Дальнего Востока составил 1855,1 млн долл. США, что на 3,6% больше по сравнению с аналогичным показателем того же периода в 2001 году. Экспорт сократился на 3,9%, составив 1327,4 млн долл., импорт увеличился на 28,8% и составил 527,6 млн долл. Как и в предыдущие годы, максимальный объем внешней торговли пришелся на Приморский и Хабаровский края, Сахалинскую область.

Таким образом, начиная с 1992 года, внешняя торговля Дальнего Востока развивалась особенно быстрыми темпами. К 2001 году объем внешней торговли увеличился в 1,7 раза по сравнению с 1992 годом. При этом внешняя торговля Дальнего Востока развивается циклически, и до настоящего времени регион ощутил 2 периода спада внешней торговли – в 1994 и 1998 годах, которые были вызваны как экономическими проблемами внутри страны, так и изменением конъюнктуры на внешних рынках. В силу расположения региона и исторически сложившихся экономических взаимоотношений во внешней торговле Дальнего Востока большую роль играет Азиатско-Тихоокеанский регион. Внешнеторговый оборот со странами АТР до 1998 г. занимал около 75% от общего товарооборота, после 1998 г. его доля стала увеличиваться и в 2002 году составила 89,7%. При этом динамика последних лет свидетельствует о том, что существует тенденция к росту объемов внешней торговли между регионами. Ведущими партнерами Дальнего Востока на протяжении долгих лет были Китай, Республика Корея, Япония и США. В последние годы в четверку лидеров вошел Сингапур, отодвинув США на 5-е место. Динамика внешней торговли показывает, что доля экспорта в товарообороте растет, а импорта снижается. Вместе с тем в товарной структуре экспорта, не смотря на сохранение его сырьевой направленности, происходит увеличение доли машин, оборудования, различных приборов. В структуре импорта также произошли сдвиги в сторону уменьшения доли продовольственных товаров.

Развитие внешней торговли в условиях рыночной экономики при несовершенном законодательстве и без надлежащего контроля привело к возникновению проблем, связанных с внешней торговлей на Дальнем Востоке.

### 8.3. Проблемы развития внешней торговли со странами АТР

По мере развития внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР возникли проблемы, негативно влияющие на размеры внешней торговли между ними. Среди них можно назвать:

- низкую конкурентоспособность дальневосточной продукции;
- преобладание в экспорте Дальнего Востока сырья;
- криминализацию бизнеса на территории Дальнего Востока;
- нелегальный ввоз и вызов товаров;
- слабое развитие транспортных сетей;
- нестабильное экономическое положение Дальнего Востока;
- наличие таможенных барьеров;
- различия требования к стандартизации и сертификации товаров;
- исторически сложившиеся разногласия по вопросам принадлежности некоторых территорий к Дальнему Востоку.

Одной из важнейших проблем, с которыми столкнулись дальневосточные предприятия, выходя на рынки стран АТР, стала низкая конкурентоспособность их продукции. При этом стоит отметить, что конкурентоспособность дальневосточной продукции уступает не только продукции зарубежных стран, но и продукции, производимой в других регионах России. Это связано с тем, что на Дальнем Востоке самая низкая энергоёмкость производства, которая в совокупности с увеличением транспортных расходов приводит к удорожанию продукции. В результате снижаются экспортные поставки в АТР по ряду отраслей.

В силу исторически сложившихся условий для экспорта Дальнего Востока характерна сырьевая направленность, что привело к диспропорциям в отраслевой структуре дальневосточной экономики. Кроме того, развитие внешней торговли Дальнего Востока со странами АТР зависит от мирового уровня цен на сырьевые товары. Между тем практически во всех сегментах мировых рынков сырьевых товаров в последние годы наблюдается падение цен. Это вызвано крупными структурными и технологическими изменениями в экономике развитых и развивающихся стран. Особенно это относится к таким странам, как Корея, Япония и США. Предприятия переходят на энергосберегающие технологии, утилизацию отходов и многократную переработку природных ресурсов. Для Дальнего Востока, экспортирующего в страны АТР в основном сырьё, такая ситуация крайне неблагоприятна.

Предприятия стран АТР, экспортировавшие свою продукцию в Дальневосточный регион, в первые годы распада СССР также сталкивались с множеством проблем. Эти проблемы возникли в связи с экономическим кризисом, переходным состоянием российской экономики, политической нестабильностью, отсутствием правового обеспечения

иностранный предпринимательской деятельности, несовершенством налоговой и таможенной систем, отсутствием коммерческой инфраструктуры. Это во многом тормозило развитие внешней торговли Дальнего Востока со странами АТР, но не привело к полному уничтожению наложенных торговых связей. В настоящее время многие из этих проблем успешно разрешены, и доверие внешнеторговых партнеров по отношению к дальневосточным предприятиям в некоторой степени возросло.

Одной из давних и трудно решаемых проблем, препятствующих продолжению внешнеторгового сотрудничества Дальнего Востока со странами АТР, является слабое развитие транспортных сетей. Сегодня полностью железнодорожных путей на Дальнем Востоке в 3,6 раз ниже, чем по стране. Автодорог с твердым покрытием меньше почти в 5 раз. Это увеличивает время транспортировки товара, приводит к возникновению дополнительных издержек. В связи с этим для Дальневосточного региона особую важность приобретает реализация Государственной целевой программы «Модернизация транспортной системы России», которая предусматривает различные проекты транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке.

Еще одной давно существующей проблемой является проблема территориальных споров. Эта проблема является скорее политической, нежели экономической, но, тем не менее, косвенно затрагивает внешнеэкономические отношения. Здесь стоит выделить давний территориальный спор между Россией и Японией по поводу Южных Курил, а также разногласия по российско-китайским приграничным территориям. По словам губернатора Хабаровского края Виктора Исаева, посетившего Японию в феврале 2001 года, в Японии уже не скрывают и открыто говорят, что решение вопросов экономического взаимодействия с российским Дальним Востоком напрямую связано с возвращением ей «северных территорий».

Некоторые проблемы, возникающие с внешней торговлей Дальнего Востока со странами АТР, связаны с несовершенством законодательной базы. Торговые потоки между Дальним Востоком и АТР не контролируются должным образом. Так, например, челночная торговля, объемы которой достигают огромных размеров, в статистику по внешнеторговому обороту не входит. Это уменьшает доходность бюджета, так как таможенные платежи в данном случае не взимаются. К подобного рода проблемам можно отнести браконьерство.

В значительных объемах из Дальнего Востока вывозят дикие растения и животные, некоторые из которых занесены в Красную книгу. Наибольший спрос эта продукция находит в таких азиатских странах, как Республика Корея, КНДР и Япония. Во многом это объясняется традициями данных стран, согласно которым дикие растения и животные

широко применяются в медицине и просто при приготовлении пищи. Браконьерство затрагивает также рыбную отрасль. Рыбу вылавливают в гораздо больших количествах, чем это разрешено, и продают иностранным компаниям непосредственно в море.

Увеличение браконьерства в данной отрасли во многом связывают с ведением аукционов на продажу квот на вылов биоресурсов. Введение этих квот наряду с отменой в 2000 г. 50%-й скидки на железнодорожный тариф при перевозке рыбы, а также неоднократным повышением его, буквально отрезало Дальний Восток от рынков сбыта в центральных и западных районах России и привело к росту цен на рыбопродукты. В то же время близкие к Дальнему Востоку иностранные государства предлагают рыбакам более выгодные цены. Поэтому результатом введения квот стало занижение реального объема вылова. Рыбопродукты продаются нелегально по заниженным ценам в огромных количествах, что приводит к истощению водных биоресурсов и сокращению доходов в бюджет.

Существуют также проблемы, которые могут возникнуть в перспективе в связи с вступлением России в ВТО. В частности, предвидится увеличение доли импорта на товарном рынке Дальнего Востока, в результате которого следует ожидать снижения ценовой конкурентоспособности дальневосточной продукции и ухудшения положения целого ряда отраслей.

Наиболее устойчивое положение сохранится у предприятий оборонно-промышленного комплекса, особенно в области товаров военного назначения, так как спрос на них не изменится. Рыбная отрасль также не понесет существенных потерь.

Могут прекратить свое существование дальневосточные судоремонтные предприятия. Сейчас многие судовладельцы производят ремонт судов за границей. Некоторых останавливает величина таможенных сборов, которые они вынуждены платить по возвращении судна из ремонта. В случае вступления России в ВТО этот сдерживающий фактор исчезнет, что для наших судоремонтных предприятий означает банкротство.

Помимо этого могут произойти существенные изменения в худшую сторону в сфере осуществления экспортно-импортных перевозок дальневосточными компаниями. На сегодняшний день на Дальнем Востоке основная часть экспортно-импортных перевозок осуществляется иностранными компаниями, и при вступлении России в ВТО дальневосточные перевозчики могут окончательно потерять рынок.

Существуют также такие проблемы, как применение дискриминационных мер по отношению к дальневосточным товарам, неустойчивое политическое и экономическое положение на Дальнем Востоке, которые имеют большое влияние на степень доверия иностранных партне-

ров к нашим предприятиям, и другие. Определить, насколько препятствует плодотворному сотрудничеству наличие той или иной проблемы довольно сложно, но все они в комплексе могут стать серьезным сдерживающим фактором для дальнейшего развития внешней торговли Дальнего Востока со странами АТР.

Таким образом, наблюдая динамику внешней торговли Дальнего Востока с ведущими странами Азиатско-Тихоокеанского региона за последнее десятилетие, становится очевидным, что их взаимодействие растет. Однако темпы роста внешней торговли между ними снижаются. Во многом это обусловлено наличием широкого спектра проблем, которые требуют незамедлительного их решения. Для этого необходимо искать новые пути в развитии внешнеторговых отношений, вносить изменения во внешнеторговую политику Дальнего Востока.

Одной из причин снижения темпов роста внешнеторгового оборота между Дальним Востоком и АТР является преобладание в экспорте Дальнего Востока сырьевой продукции, в то время как цены на неё в мире имеют тенденцию к снижению. Для придания динамичности дальнейшему развитию внешней торговли региона необходимо наращивать в экспорте долю готовой продукции с высокой степенью переработки, для чего необходима реконструкция уже имеющихся предприятий и создание новых. В настоящее время государство не в состоянии обеспечить Дальний Восток достаточными финансовыми средствами, поэтому для осуществления поставленных целей необходимо привлечение иностранного капитала. На наш взгляд, сотрудничество дальневосточных предприятий с иностранными инвесторами в перспективе приведет к росту внешней торговли Дальнего Востока со странами АТР.

#### **8.4. Перспективы развития внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР**

**Проекты развития внешней торговли Дальнего Востока России.** Активизация в 1990-х годах интеграционных процессов в Западной Европе побудила страны Азиатско-Тихоокеанского региона усилить взаимодействие. Это выразилось не только в ожидании сотрудничества между странами-участниками АСЕАН, но и в создании новой группировки – Азиатско-Тихоокеанского Экономического Сотрудничества (АТЭС), призванного реализовать идею экономической интеграции в рамках региона в целом. На сегодняшний день в АТЭС входит 21 государство, на которые приходится около 60% мирового ВВП, 50% объема мировой внешней торговли и 40% населения земного шара. Россия была принята в АТЭС в 1997 г. Тем не менее, её участие в АТЭС остается незначительным – на долю стран АТЭС приходится около 10% внешнеторгового оборота России, а без учета США и Канады – всего 5%. Этот показатель имеет

тенденцию к росту. В 2001 г. товарооборот России со странами-участницами АТЭС увеличился на 10,4% и превысил 23,2 млрд долл. США. Основными торговыми партнерами здесь стали США, Япония, Республика Корея и КНР.

Основной задачей АТЭС является создание открытой системы торгового сотрудничества с единым инвестиционным рынком без изменения политического устройства государства. Она предусматривает устранение ограничений в сфере прямых иностранных инвестиций, тарифных и нетарифных барьеров при осуществлении внешнеторговых операций. Немаловажным является тот факт, что интеграционные процессы здесь находятся на начальной стадии, и Россия представлена в их формировании как равноправный участник, что отвечает её национальными интересам.

Участники АТЭС стараются получить различные выгоды от участия в этой группировке. Такие страны, как США и Япония, которые являются экономически более развитыми, стремятся с помощью АТЭС укрепить свое положение в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Страны АТЭС с менее развитой экономикой, к которым относится и Россия, заинтересованы в разработке и внедрении проектов и программ, которые позволят им получить максимальную отдачу от глобализации мировой экономики.

В рамках АТЭС регулярно проходят встречи, заседания, форумы, ярмарки с участием представителей правительства государств, региональных представителей и деловых кругов. Вопросы, обсуждаемые на этих встречах, так или иначе затрагивают интересы Дальнего Востока, который представляет интересы России в АТР. Близость Дальневосточного региона к странам АТР обуславливает широкие перспективы экономического сотрудничества между регионами в области энергетики, в развитии транспортных связей, эксплуатации морского шельфа.

Наибольшее значение для Дальневосточного региона имеют инвестиционные ресурсы стран АТЭС. Дальнему Востоку необходимы дополнительные источники финансирования для подъема экономики, для строительства новых предприятий и расширения старых в экспортоориентированных отраслях. Поднятие промышленности региона до должного уровня, наращивание экспорта готовой продукции с высокой степенью переработки позволит увеличить внешнеторговый оборот Дальнего Востока и таким образом обеспечить стабильные поступления финансовых ресурсов, столь необходимых региону.

С целью привлечения инвестиций в экономику Дальнего Востока российской стороной было предложено провести во Владивостоке ярмарку и симпозиум по вопросам инвестиций. В сентябре 2002 г. во Владивостоке состоялся форум АТЭС, редкое по своим масштабам мероприятие для Дальнего Востока. На форуме обсуждались такие вопросы, как изменение валютного законодательства, упрощение валютно-экспортного

контроля, налогообложения предприятий, ведущих инвестиционную деятельность, и другие аспекты экономического взаимодействия партнеров. Со стороны Дальнего Востока были представлены приоритетные для него проекты в области транспорта, телекоммуникаций, развития топливно-энергетического комплекса, туризма, освоения и переработки биоресурсов, создания зон торгового сотрудничества.

Наиболее перспективным представляется торгово-экономическое сотрудничество в развитии транспортной инфраструктуры. Если говорить о развертывании транспортной сети на Дальнем Востоке, то это такие проекты, как строительство железной дороги из Приморья в южнокорейский порт Пусан, мост между островом Сахалин и Японией, а также строительство тоннеля к Сахалину. Использование железнодорожного пути при перевозке грузов из АТР в Европу снизит транспортные расходы на 15–20% по сравнению с транспортировкой морским путем. Для Дальнего Востока реализация данного проекта означает увеличение грузопотока через его территорию, что принесет существенную прибыль.

В развитии торговых отношений между странами АТР (особенно Китаем) и Дальним Востоком немаловажную роль сыграет реализация представленного на форуме АТЭС современного проекта о создании приграничного торгово-экономического комплекса «Пограничный – Суйфэньхе». Для этого российская сторона выделяет 300 га на границе, китайская – 153 га. Строительство будет проходить в три этапа и должно начаться уже скоро. В рамках государственной политики, направленной на изменение структуры российского и, в частности, дальневосточного экспорта в сторону увеличения поставок продукции с высокой долей добавленной стоимости, на территории комплекса планируется создать экологически чистые производства. Так как для России реализация данного проекта имеет федеральное значение в силу своей принадлежности к внешнеполитическому курсу, направленному на стратегическое партнерство с КНР, то можно сказать, что степень реализации этого проекта довольно высокая.

Экспортное производство обеспечивает значительную часть денежных поступлений Дальнего Востока. В то же время оно представлено в основном товарами с низкой степенью переработки и небольшой добавленной стоимостью. Поэтому были разработаны программы по импортозамещению и развитию экспортных отраслей с применением современных технологий. Некоторые проекты по созданию продукции с применением высоких технологий и высокой добавленной стоимостью также были представлены на форуме.

Несколько проектов, представленных на форуме, относились к развитию энергетической инфраструктуры, освоению месторождений нефти и газа на Дальнем Востоке. Значимыми для дальневосточной эконо-

мики являются проекты, связанные с модернизацией комплекса по добыче и переработке морских биологических ресурсов и рыбодобывающего флота, развитием искусственного воспроизводства сырьевой базы ценных рыб.

Приморский край представляет на форуме 88 инвестиционных проектов, среди которых строительство линий электропередач из Владивостока в КНДР и строительство АЭС на юге Дальнего Востока, изготовление платформ для морского шельфа по проекту «Сахалин-2» и другие. Более 30 проектов были представлены Камчатской областью. По мнению губернатора Приморского края Сергея Дарькина, на форуме были заключены контракты на миллионы долларов.

Помимо проектов, представленных на форуме АТЭС во Владивостоке, существуют и другие, касающиеся развития международного сотрудничества Дальнего Востока со странами АТР. Во многом они напоминают компенсационные соглашения, которые заключались еще в 60–70-е гг. между Дальним Востоком и некоторыми странами АТР (например с Японией) по освоению природных ресурсов в регионе. Среди недавно одобренных и документально оформленных проектов с привлечением иностранного капитала можно выделить крупные инвестиционные проекты США и Малайзии в лесной промышленности, сахалинские нефтегазовые проекты по освоению шельфа, проект использования восточносибирских и южноякутских месторождений природного газа и другие. Наличие подобных долгосрочных проектов говорит о развитии стабильного и долговременного международного сотрудничества, о наличии возможностей для привлечения иностранных инвестиций для реализации проектов Дальнего Востока по абсолютным преимуществам для иностранных инвесторов.

Хотя рейтинг Дальневосточного региона уступает некоторым странам, он не сильно отличается от рейтинга АСЕАН, с Австралией и Новой Зеландией он одинаков. При этом Дальний Восток имеет абсолютное преимущество по уровню обеспеченности природными ресурсами. Имеются также предпосылки для развития высоких технологий. В свою очередь такие развитые страны, как Япония и США, обладают значительными финансовыми средствами и высокотехнологическим производством. Следовательно, сотрудничество России с этими странами в рамках АТЭС создает перспективы для привлечения иностранных инвестиций для реализации проектов на Дальнем Востоке.

Существует целый перечень проектов, реализация которых принесет региону значительные прибыли в будущем и усилит экспортную специализацию региона.

Дальний Восток может превратиться в крупнейшего экспорта нефти, природного газа, угля и электроэнергии. Это должно быть достигнуто за счет увеличения производства основных видов продукции ТЭК в результате ввода в эксплуатацию новых производственных объектов. В

рыбной промышленности планируется строительство ряда новых рыбо-разводных заводов, создание предприятий марикультуры и развитие береговых рыбообработывающих производств. В лесной промышленности должна увеличиться доля переработки древесины. Наиболее реальными и перспективными проектами являются проекты в области энергетики. Создание электроэнергетических линий (например, «Южная Якутия – Сахалин – Япония», «Приморский край – КНДР – Республика Корея») позволит в перспективе экспортировать до 60 млрд кВт/час в год. В создании единой энергетической системы заинтересован и Китай. Совместное использование нефтяных и газовых ресурсов Дальнего Востока, сооружение сети нефте- и газопроводов, строительство мощных сверхдальних линий электропередач приведет к созданию и развитию единой инфраструктуры для Дальнего Востока и АТР.

Перспектива увеличения грузопотока между Дальним Востоком и странами АТР создает необходимость развития транспортной инфраструктуры. Среди наиболее перспективных проектов в этой форме можно выделить проект о соединении Транссибирской магистрали с корейской железной дорогой. Проект «ТрансСиб – ТрансКорея» дает около 30% экономии при трансконтинентальной транспортировке грузов по сравнению с морскими перевозками. Реализация этого проекта – вопрос уже практически решенный, уточняются последние детали. Стоит отметить еще такой проект развития внешнеторговых отношений Дальнего Востока с АТР, как создание Российско-Корейского промышленного комплекса на территории СЭЗ «Находка» (РКИК). По оценкам корейской стороны на территории РКИК могли бы развернуть свою деятельность около 200 фирм и компаний. Большая доля в общем объеме производства продукции на территории Комплекса приходилась бы на продукцию текстильной промышленности (годовой объем производства около 350 млн долл. США), бытовую электронику (около 350 млн долл.), изделия машиностроительного производства (115 млн долл.), химическую (105 млн долл.) и пищевую промышленность (92 млн долл.). Ориентировочная доля экспорта для всех перечисленных должна составить не менее 50%.

Таким образом, Дальневосточный регион пытается модернизировать свою экономику. Основной составляющей предстоящих изменений является идея создания прочной базы экспортоориентированных производств, выпускающих продукцию с высокой добавленной стоимостью. Учитывая состояние российской экономики в целом государство в настоящее время не может выделить средства, достаточные для реализации поставленной задачи. В связи с этим очень благоприятным и перспективным видится участие России в Азиатско-Тихоокеанском Сообществе, некоторые страны которого обладают значительными возможностями для направления инвестиций в экономику других стран, и в том числе России.

Прошедший в сентябре 2002 г. во Владивостоке форум АТЭС показал заинтересованность иностранных инвесторов в реализации некоторых про-

ектов, готовность вкладывать средства в экономику Дальневосточного региона. Безусловно, осуществление подписанных соглашений принесет доходы Дальнему Востоку, поможет сформировать промышленную базу, основанную на производстве товаров высокой переработки. Это в свою очередь приведет к увеличению экспорта высокотехнологичных товаров.

Расширение торговых связей со странами АТР, и в частности США, будет способствовать укреплению преимуществ Дальнего Востока в рыбной, лесной, горнодобывающей промышленности, в ТЭК, а также привлечению необходимых региону финансовых ресурсов и новейших технологий. Сотрудничество Дальнего Востока с азиатско-тихоокеанскими странами будет взаимно плодотворными. Со стороны государства необходимо всецело поддерживать развитие внешнеторговых отношений, создавать благоприятные условия для иностранных инвесторов и для деятельности предприятий, занимающихся ВЭД на Дальнем Востоке.

**Пути совершенствования внешнеторговой политики Дальнего Востока.** Развитие Дальнего Востока России и его вовлечение в систему международных отношений АТР являются, как уже говорилось выше, одним из направлений внешнеэкономической политики России, направленной на интеграцию в мировое хозяйство. Следовательно, основной целью дальнейшего развития внешней торговли Дальнего Востока является содействие развитию экономики региона, а также интеграции экономики России через её Дальневосточный регион в АТР. Чтобы достичь обозначенной цели, государство должно всецело поддерживать Дальний Восток с точки зрения финансирования, проводить внешнеэкономическую политику, основанную на принципах экспортной ориентации. Внешнеторговая политика должна быть направлена на стимулирование экспорта, рационализацию импорта, эффективное использование прямых иностранных инвестиций, расширение рынков сбыта. Это позволит увеличить экспортный потенциал региона, улучшит положение экспортоориентированных отраслей.

Основным принципом внешнеторговой политики Дальнего Востока должно стать всемирное содействие экспорту с целью его наращивания. Это в свою очередь может послужить дополнительным источником финансирования экономического развития региона. Реализация принципов экспортоориентированной политики должна осуществляться с помощью следующих методов:

- финансовая поддержка проектов, направленных на развитие и модернизацию экспорта;
- предоставление субъектам Дальнего Востока права распоряжаться частью фискальных доходов, получаемых от внешней торговли на их территории;
- субсидирование производителей экспортной продукции путем частичного возврата импортных пошлин на приобретенную ими продукцию в целях увеличения объемов производства и экспорта;

– стимулирование получения максимальной прибыли путем предоставления налоговых льгот, освобождения или отсрочки для создания высокотехнологических экспортоориентированных производств.

Данные методы предусмотрены Президентской программой экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. Предполагается, что интенсивное развитие внешнеэкономических связей и реализация проектов международного сотрудничества позволят увеличить объем экспорта Дальнего Востока к 2005 г. почти вдвое. В 2006–2010 гг. интенсивный рост экспорта продолжится, и к 2010 г. его объем составит около 11 500 млн долл. США.

К методам совершенствования внешнеторговой политики можно отнести также ужесточение борьбы с контрабандной торговлей, браконьерством, ослабление влияния криминальных структур в бизнесе, наращивание научно-технического потенциала с целью внедрения научных достижений в производство, обучение квалифицированных специалистов за рубежом с целью приобретения опыта и применения его на наших промышленных предприятиях и т.д.

Таким образом, новая стратегия России в отношении развития Дальнего Востока является не только одним из факторов динамического развития внешней торговли в регионе, но и одной из причин возникновения проблем, связанных с ней. Это привело к уточнению приоритетов во внешнеторговой политике на Дальнем Востоке, отвечающих как интересам России, так и интересам дальневосточной промышленности. В Президентской программе развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. обозначены основные пути совершенствования внешнеторговой политики на Дальнем Востоке. По мере реализации этой программы будет усиливаться экспортный потенциал Дальнего Востока, что будет способствовать увеличению доходной части бюджетов в регионе, созданию новых рабочих мест и в итоге приведет к повышению уровня жизни населения.

Исходя из вышеизложенного, можно сказать, что внешнеторговые отношения Дальнего Востока со странами АТР имеют широкие перспективы развития. Это обусловлено заключением множества совместных проектов, реализация которых приведет к усилению торгового сотрудничества между странами АТР и российским Дальним Востоком, а также проведением целенаправленной внешнеторговой политики России, предусматривающей развитие экспортных производств. Рационализация импорта, увеличение в нем наукоемкой, высокотехнологичной продукции позволят в более короткие сроки достичь указанной цели.

По мере развития внешнеторговых отношений Дальнего Востока со странами АТР при одновременном проведении политики, направленной на повышение уровня жизни в регионе, будут решаться экономические и социальные проблемы, препятствующие динамичному развитию экономики Дальнего Востока.

В результате проведенного исследования было выявлено, что развитие экономики Дальнего Востока во многом зависит от внешнеэкономических отношений региона со странами АТР. Это объясняется тем, что государство в настоящее время не может выполнить обязательства по финансированию региона в полном объеме. Поэтому развитие внешней торговли, и в частности экспорта, имеет для Дальнего Востока существенное значение, помогая преодолевать трудности, возникающие в социально-экономической сфере.

Развитие внешнеэкономических отношений Дальнего Востока со странами АТР во многом обусловлено отдаленностью его от центра страны, чему в большой степени способствует выгодное географическое положение и обеспеченность природными ресурсами. В последнее время дополнительным фактором, влияющим на динамичное развитие внешнеэкономических отношений между Дальневосточным регионом и АТР, является новая внешнеэкономическая политика России, направленная на расширение внешнеэкономических связей со странами этого региона с целью интеграции национальной экономики в экономическую систему АТР.

Таким образом, реализация проектов торгово-экономического сотрудничества между Дальним Востоком и АТР приведет к созданию прочной экспортноориентированной базы, привлечению необходимых региону финансовых ресурсов и новейших технологий. В совокупности с реализацией Президентской программы развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. это будет способствовать увеличению поступлений в бюджет, созданию благоприятных условий для развития Дальнего Востока и, в конечном итоге, повышению уровня жизни населения.

### **Контрольные вопросы**

1. В каких формах проявляются внешнеэкономические связи?
2. Какая главная роль внешнеэкономических связей в экономике Дальнего Востока?
3. Как изменилась структура и география внешней торговли Дальневосточного экономического региона в последние годы?
4. Какие товары преобладают в товарной структуре экспорта и импорта региона?

### **Практические задания**

1. Используя данные статистических сборников, проанализируйте изменение торгового оборота, экспорта, импорта Дальнего Востока за 1990, 1995, 2000, 2005 гг.
2. Выполните аналогичные расчеты изменения торгового оборота Приморского края с главными торговыми партнерами, выскажите предположения о причинах произошедших изменений.

## Тема 9. СФЕРА УСЛУГ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Дальний Восток относится к числу наиболее проблемных регионов России, где экономические реформы и становление рыночной системы хозяйствования идут достаточно сложно и неравномерно. Противоречия между проводимыми реформами и спецификой хозяйственного комплекса здесь наиболее обострены. Кризисное состояние экономики, недостаточность инвестиций, транспортная отдаленность от центральных экономических районов страны, безработица, связанная, в первую очередь, с прекращением деятельности целого ряда градообразующих предприятий – далеко не полный перечень существующих проблем региона.

Сложившаяся экономическая ситуация привела к массовому оттоку населения. Согласно данным последних переписей населения, за 11-летний период (1989–2000 гг.) численность населения сократилась почти на 16%, что еще более усугубляет существующие в регионе социально-экономические проблемы.

В то же время Дальний Восток, несмотря на наличие указанных проблем социально-экономического характера, имеет благоприятные потенциальные предпосылки устойчивого развития, связанные с его геополитическим положением, богатой ресурсной базой, возможностью организации и развития транспортного коридора для перемещения грузов по маршруту Западная Европа – страны АТР. Если рассматривать Дальний Восток с этой точки зрения как стратегический и экономический плацдарм России, с которым страна связывает серьезные и долгосрочные планы развития экономических отношений со странами АТР, то следует решать целый комплекс задач по созданию максимально благоприятных условий для закрепления населения в регионе и, в первую очередь, по повышению уровня жизни населения. В противном случае Дальний Восток будет продолжать терять население как за счет миграции, так и естественной убыли. Все это может привести к превращению богатого природными ресурсами региона в сырьевой придаток, обслуживающий интересы даже не прочих регионов России, а стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также к забвению геополитических интересов России на Тихом океане.

Несмотря на то, что в регионе в последние два года наметились определенные положительные тенденции: практически остановился спад промышленного производства, а в отдельных отраслях наблюдается даже некоторый рост, возрождаются в экономическом плане отдельные градообразующие предприятия и т.п., отток населения все же продолжается. И в значительной степени это связано с уровнем жизни населения региона, который всегда отличался в худшую сторону от уровня жизни старообжитых западных регионов страны, а подорванный в период развала экономики, он так и не поднялся.

Одним из факторов, повышающих качество условий жизни, является развитие сферы услуг. Данная сфера принимает участие в создании благ, что увеличивает валовой региональный продукт, способствует более высокому уровню жизни и создает новые рабочие места, что особенно важно вследствие появления большой массы рабочей силы, вышедшей на рынок труда в результате сокращения объемов производства либо ликвидации целого ряда предприятий материального производства. Развитие сферы услуг, внедрение новых видов услуг, ранее не существовавших, позволяет значительной массе трудоспособного населения решить проблему трудоустройства.

### **Контрольные вопросы**

1. Какое значение имеет сфера услуг в жизни человека?
2. Чем объяснить низкий уровень жизни населения на Дальнем Востоке?
3. Влияет ли уровень развития сферы услуг на миграцию населения? Обоснуйте ответ.
4. Какие виды услуг наиболее развиты в Приморском крае?

### **Практические задания**

1. Используя данные статистических сборников, определите лидеров по объему платных услуг на душу населения среди территориально-административных единиц региона.
2. Подготовьте сообщения по развитию бытовых услуг, услуг здравоохранения на Дальнем Востоке, выделите проблемы и перспективы развития.

## Тема 10. ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

В силу природно-ресурсных различий и исторических особенностей заселения отдельных территорий в ходе экономического освоения Дальнего Востока сложился определенный тип внутрирегионального разделения труда. На территории четырех южных регионов (Хабаровский и Приморский края, Амурская область, Еврейская автономная область), составляющей около 1/5 территории региона, проживает более 67% населения. Здесь же сосредоточена основная часть производственного потенциала региона, на их долю приходится 54% валового регионального продукта, производимого на Дальнем Востоке.

Наибольший удельный вес в экономике региона занимают хозяйства Приморского и Хабаровского краев, производящие около половины его промышленной продукции.

В экономическом отношении Приморье является наиболее развитой частью Дальневосточного экономического района. Здесь сосредоточена значительная часть экономического, научно-технического и экспортного потенциала Дальнего Востока. На долю края приходится 39% валового общественного продукта ДВЭР, 26% продукции промышленности и столько же продукции сельского хозяйства, 80% объема морских перевозок, 51% производства цемента, 47% добычи рыбы и морепродуктов, здесь проживает 29% населения региона. От общего российского объема в крае производится 95% бора и боропродуктов, 80% плавикового шпата (необходимого элемента для производства алюминия), 70% свинца в концентрате, 95% свинца рафинированного, 90% вольфрама в концентрате, 25% олова в концентрате. Край богат лесом и рыбой, имеет все виды транспорта, наиболее развитый из которых – морской.

Приморский край – важнейший транспортный узел региона. Ключевую роль играют незамерзающие порты: Владивосток, Находка, Восточный. Базирующиеся в них суда выполняют 80% всех морских транспортных услуг на Дальнем Востоке.

Хабаровский край относится к числу средних для России по экономическому потенциалу регионов. К числу важнейших элементов хозяйства Хабаровского края относится лесной комплекс. Важным фактором развития топливной промышленности края является наличие здесь двух нефтеперерабатывающих заводов.

Амурская область имеет самый крупный агропромышленный комплекс, это связано с наиболее благоприятными условиями для развития сельского хозяйства.

Сахалинская область занимает по большинству показателей, характеризующих интенсивность экономической деятельности в регионе,

промежуточное положение между северными и южными регионами Дальнего Востока.

Основными отраслями промышленности являются рыбопромышленный, лесопромышленный и топливно-энергетический комплексы.

Основой экономики Республики Саха (Якутия) является богатейший природно-ресурсный потенциал. Республика поставляет хозяйству России почти 100% алмазов, значительное количество золота, олова, вольфрама, угля.

Еврейская автономная область представляет наибольший хозяйственный комплекс, не обладающий развитой производственной структурой. Отраслями специализации ЕАО являются легкая промышленность, машиностроение, агропромышленное производство. Машиностроительные предприятия выпускают зерноуборочные машины. Природно-климатические условия благоприятны для развития сельского хозяйства. Здесь сосредоточено более 55% дальневосточных пахотных земель. Амурская область – единственная территориальная единица, в которой доля сельского хозяйства в совокупном валовом продукте превышает долю промышленности. Важным фактором социально-экономического развития Амурской области является Байкало-Амурская магистраль.

Развитие Камчатской области традиционно базируется на использовании ресурсов океана, и основное место в хозяйственном комплексе области занимает рыбная промышленность. В силу географического положения область чрезвычайно сильно зависит от поставок практически всех видов ресурсов.

Магаданская область обладает значительным экономическим потенциалом. Основой хозяйственного комплекса является добыча сырья для цветной металлургии. Земельные, лесные ресурсы весьма ограничены, а сельское хозяйство не обеспечивает потребности населения, и значительная часть продовольствия завозится.

Чукотский автономный округ в удельных показателях Дальнего Востока занимает очень скромное место. Единственной районообразующей отраслью является горнорудная, представленная золотодобывающей промышленностью, добычей руд, цветных металлов и угольной промышленностью.

### **Контрольные вопросы**

1. Назвать черты отличия и сходства хозяйственных комплексов всех территориально-административных единиц региона.

2. Какой субъект федерации, входящий в состав Дальневосточного района, является наиболее развитым? Обоснуйте ответ.

3. Целесообразно ли, на ваш взгляд, объединение Корякского автономного округа и Камчатской области в единое территориально-административное пространство?

### **Практические задания**

1. Используя статистические сборники, рассчитайте урбанизированность Дальневосточного региона, т.е. объем промышленного производства в расчете на единицу площади территории. Определите данный показатель следует для всех административно-территориальных единиц региона. Выделите субъекты-лидеры, обоснуйте лидерство по урбанизированности.

2. Используя статистические сборники, определите отрасли специализации всех административно-территориальных единиц Дальнего Востока.

## **Тема 11. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА**

Несмотря на уникальные природные ресурсы и исключительно выгодное географическое положение Дальневосточного федерального округа, его социально-экономическое состояние нельзя считать благополучным. Для экономики округа характерны диспропорции, слабое развитие топливно-энергетической базы, недостаточное развитие таких базовых отраслей, как черная металлургия и машиностроение. В последние десять лет наблюдается спад производства. Все субъекты Федерации, входящие в состав Дальневосточного округа, дотационны. Перспективы развития округа в условиях рынка связаны с освоением новых природных ресурсов и дальнейшим формированием Южно-Якутского территориально-производственного комплекса.

В будущем в районе БАМа возможно создание еще одного комплекса, в основе которого будет развиваться черная металлургия на базе коксующихся углей Южной Якутии и железорудных месторождений этого района.

Получит дальнейшее развитие также и Зейско-Свободненский комплекс на основе энергетики, лесной и деревообрабатывающей промышленности, машиностроения, добычи олова и других полезных ископаемых при введении в эксплуатацию Зейской ГЭС. На базе Бурейской ГЭС и разработки углей Ургальского месторождения будет создаваться Ургальский ТПК. Энергетическая база нового комплекса станет более мощной за счет строительства тепловой электростанции. Возникнут новые отрасли машиностроения (производство дорожных машин), будет создана мощная ремонтная база. На основе использования богатейших лесных ресурсов начнут развиваться лесная и лесохимическая отрасли.

В районе г. Комсомольска-на-Амуре намечается создание мощного химического комплекса на базе западно-сибирской нефти, нефти Сахалинского шельфа, якутского природного газа, южно-якутских углей, местных апатитов, фосфоритов Удско-Селемджинского района.

На северо-западе от Комсомольска-на-Амуре находятся крупные месторождения олова – Буржальское и Комсомольское – и уже работает комбинат, который в дальнейшем должен быть расширен.

На восточном участке трассы БАМа формируется Совгаванский ТПК. Советская Гавань превратится в мощный транспортный узел Дальнего Востока. Идет реконструкция порта. Введена паромная переправа на Сахалин через Татарский пролив Ванино – Холмск.

Развивается судоремонтная и рыбоперерабатывающая промышленность.

В перспективе намечается освоить около 40 млн га сибирской и дальневосточной тайги. Планируется довести заготовку древесины до 6 млн м<sup>3</sup> (в основном ели, пихты). Новое строительство в районе Дальнего Востока потребует развития мощной строительной базы. Предусмотрено сооружение ряда новых цементных заводов и других объектов строительной индустрии.

В настоящее время продолжает развиваться Южно-Якутский ТПК, построен мощный угольный разрез, обогатительная фабрика, Нерюн-гринская ГРЭС.

Вблизи угольного бассейна находится Алданский железорудный бассейн с содержанием железа в руде до 42%. Наиболее изученными являются месторождения Таежное, Пионерское, Сиваглинское, запасы которых составляют 2,5 млрд т.

Однако освоение богатейших ресурсов Дальнего Востока требует огромных капиталовложений. Поэтому необходима приоритетная инвестиционная программа для региона и привлечение иностранных инвестиций в первую очередь со стороны соседних государств – Японии, Китая, Южной Кореи. В настоящее время уже есть решение о совместном с Японией освоении нефтяных ресурсов Сахалинского шельфа. Подписано соглашение с Китаем о совместной эксплуатации ряда речных островов; будут создаваться совместные предприятия. Свободная экономическая зона «Находка» успешно развивается и приносит региону немалые дивиденды.

В перспективном развитии округа ведущее место будет занимать цветная металлургия. Намечается расширение геологических исследований, планируется повышение темпов подготовки к эксплуатации новых месторождений полезных ископаемых, расширение в 1,5 раза добычи угля за счет реконструкции и строительства новых шахт. Особое внимание уделяется развитию электроэнергетики за счет увеличения мощности Бурейской ГЭС, реконструкции Уссурийской ГЭС, Партизанской ГРЭС ряда ТЭЦ. На Камчатке в перспективе планируется сооружение каскада ГЭС небольшой мощности на р. Толмачево.

Намечается в ближайшие годы увеличение добычи нефти и газового конденсата на Сахалине, в том числе за счет освоения континентального шельфа, а также в Республике Саха (Якутия). Большие перспективы имеет золото- и алмазодобывающая промышленность.

При слабой обеспеченности округа железными дорогами особое значение приобретает строящаяся ветка от БАМа протяженностью 70 км к Чинейскому месторождению титаномагнетитовых, ванадиевых и медно-платиновых руд, расположенному в Ковдорских горах. Продолжается строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистра-

ли от Нерюнгри (БAM) до Якутска. В настоящее время эта дорога доведена до Алдана.

Федеральными органами власти разработан и осуществляется ряд государственных программ развития отдельных регионов Дальнего Востока:

- Программа социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на 1995–2005 гг.
- Программа экономического развития Забайкалья на 1996–2005 гг. и др.

Первоочередными экономическими задачами Дальневосточного района является: перевод тепловых электростанций на более эффективное газовое топливо, их реконструкция и наращивание мощностей. В недалекой перспективе эта проблема будет решаться за счет строительства магистрального газопровода от Ковыктинского месторождения газа в Иркутской области на Дальний Восток и в соседние государства – Китай, Японию и др.

Наиболее перспективным направлением в экономическом развитии округа является развитие промышленности по добыче и переработке природного сырья за счет конверсии оборонного комплекса, предприятиями которого насыщен регион. Поставлены задачи дальнейшего развития рыночных отношений, создания рыночной инфраструктуры, решения экологических и демографических проблем и расширения транспортно-экономических связей с другими регионами и зарубежными странами. Приоритетной в регионе должна стать задача всемерного развития малого бизнеса, совместных предприятий с соседними странами.

Таким образом, экономический потенциал Дальнего Востока очень велик. Его быстрому развитию в ближайшие несколько лет должны способствовать:

- 1) приток иностранных инвестиций в отрасли народного хозяйства;
- 2) большой научный потенциал;
- 3) остановка эмиграции населения из региона;
- 4) приток дешевой рабочей силы из ближних стран;
- 5) инвестиции правительства в оборонный комплекс;
- 6) улучшение ситуации в сельском хозяйстве;
- 7) увеличение торговли между Россией и странами Юго-Восточной Азии, которая будет осуществляться через Дальний Восток.

Поэтому Дальний Восток имеет все основания называться наиболее перспективным регионом России.

## **Контрольные вопросы**

1. Под воздействием каких стимулирующих и ограничивающих факторов формируется экономика Дальнего Востока?
2. Назовите и прокомментируйте базовые условия экономического роста Дальневосточного региона.
3. Какие стратегические функции выполнял Дальний Восток в течение нескольких десятилетий, под влиянием которых строилась его экономика? Как изменились эти функции в настоящее время?

## **Практические задания**

1. Используя данные статистических сборников, проанализируйте по численности занятых отраслевую структуру экономики Дальнего Востока за 1995, 2000, 2005 гг.
2. На основе полученных данных сделайте выводы об изменениях, произошедших в отраслевой структуре экономики региона за период с 1995 по 2005 гг.

# СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

## Основная литература

1. Бакланов П.Я. Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивости развития. – Владивосток: Дальнаука, 2001.
2. Савалей В.В., Филичева Т.П. Региональная экономика и финансы: Учеб. пособие. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002.
3. Экономика Дальнего Востока: Учеб. программа / Сост. Т.П. Филичева. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2003.

## Дополнительная литература

1. Проблемы населения Дальнего Востока / Ю.А. Авдеев, З.И. Сидоркин и др. – Владивосток: Дальнаука, 2004.
2. Дальний Восток и Забайкалье-2010: Программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. / Под ред. П.А. Минакира. – М.: Экономика, 2002.
3. Журнал «