

УДК 339.9

ББК 66.4

П.Я. БАКЛАНОВ, М.Т. РОМАНОВ

# Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2050 г.

Рассматриваются основы концептуального подхода при разработке программ социально-экономического развития Приморского края до 2025 и до 2050 годов; показаны возможные сценарии и определены долгосрочные приоритеты развития региона; названы главные компоненты успешной модернизации экономики Тихоокеанской России.

**Ключевые слова:** стратегия, развитие, политико-экономические условия, форпост России.

К началу XXI в. Россия оказалась в весьма сложном геополитическом положении в результате глубокого политико-экономического кризиса в 1990-е гг. и замедленного развития в 2000-е [2, 6, 9].

Азиатско-тихоокеанский регион (АТР) напротив, начиная с 80-х годов XX в., привлекает к себе все большее внимание как зона наиболее динамичного экономического роста. Особенно успешно развивается Китай, опережая другие страны мира по темпам развития, в том числе в технологически передовых отраслях. Как свидетельствует статистика, по ВВП и военному бюджету он устойчиво занимает второе место в мире, а по численности населения — первое. В итоге, на Дальнем Востоке России странами-соседями I-го порядка оказались крупнейшие страны мира — США, Китай, Япония (табл. 1).

---

БАКЛАНОВ Петр Яковлевич — доктор географических наук, академик РАН, директор Тихоокеанского института географии ДВО РАН, г. Владивосток.

РОМАНОВ Матвей Тихонович — доктор географических наук, заведующий лабораторией территориально-хозяйственных структур Тихоокеанского института географии ДВО РАН, г. Владивосток.

Таблица 1

**Основные геополитические показатели стран, 2012г.**

Страны	ВВП, млрд долл. США, по ППС*	Военный бюджет на 2013 г., млрд долл. США <sup>1**</sup>	Численность населения, млн чел. (на июль 2012г.)***	Территория, тыс. кв. км****
США	15 685	731,9	314	9 629
Китай	12 406	114,2	1 343	9 597
Япония	4 628	56,9	127	378
Россия	2 513	71,2	138 <sup>2</sup>	17 098

\* По данным Международного валютного фонда (МВФ) [12];

\*\* По данным Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI) и Википедии [13];

\*\*\* По данным Американского Бюро Переписи (Factbook) [14];

\*\*\*\* По данным Госкомстата РФ [8].

В настоящее время именно эти три державы, и на глобальном, и на макро-региональном уровнях, оказывают основное воздействие на интересы России в области безопасности и международных отношений. Так, настойчивое наращивание военной мощи в этих странах, складывающаяся геостратегическая ситуация, долгая история территориальных споров с Россией не могут не вызывать озабоченности российских политиков. Следует сказать, что путь к безопасности России на Дальнем Востоке лежит не только в поддержании добрососедских взаимовыгодных отношений со всеми сопредельными странами, но, главным образом, в ускоренном развитии экономического и демографического потенциалов, поддержании разумного оборонительного потенциала, а также, и это должно быть сделано незамедлительно, в прекращении экономического и демографического “ухода” России из этой огромной части собственной территории.

Возможность ускоренного развития как Приморском края, так и страны в целом подтверждается небывало высокими темпами Индустриализации (в 1926–1940 гг.), каких ни одна страна мира пока не достигала [9].

В настоящее время Дальнему Востоку России, в том числе и Приморскому краю<sup>3</sup> как стратегически важному региону, вновь нужны масштабные преобразования и ускоренные темпы развития.

<sup>1</sup> США является лидером крупнейшего и самого активного военно-политического блока НАТО, в который входят 28 государств и военный бюджет которого на 2013 г. составляет около 850 млрд долл. США [13]. Между США, Японией и Республикой Корея заключены двусторонние военно-политические соглашения. В целом военный бюджет этой группы стран на 2013 г. составляет 940 млрд. долл. США, или около 54% от мирового военного бюджета; бюджет России составляет 4% от мирового.

<sup>2</sup> По данным Госкомстата Российской Федерации, численность населения в России в 2012 г. составляла 143,37 млн чел. [8].

<sup>3</sup> Приморский край образован 20 октября 1938 г. указом президиума Верховного Совета СССР «О разделении Дальневосточного края на Хабаровский и Приморский края».

При разработке долгосрочной стратегии развития любого региона важным является учет принципиальных особенностей, выступающих долгосрочными факторами развития, таких как:

- специфические географические особенности;
- сложное геополитическое положение: соседство с крупнейшими странами мира, с которыми возможно как активное противостояние, так и активное экономическое, научно-техническое, гуманитарное и прочее сотрудничество;
- особенности политико-экономических условий в стране и мире в данный период времени.

Кроме того, в числе принципиальных особенностей Приморского края, фактически являющихся объективными факторами его долгосрочного развития (или его конкурентными преимуществами и недостатками), следует отметить следующие:

- приокеанический (приморский) регион, выходящий протяженной береговой линией к побережью;
- регион со значительным ресурсным потенциалом (земель, недр, лесов, вод суши и морей);
- новый регион, история российского хозяйственного освоения которого насчитывает лишь 150 лет;
- значительная дифференцированность природно-климатических условий и, обусловленная в значительной мере этим, неоднородность, полярность в уровне развитости территориально-хозяйственных структур.

В связи с историческими изменениями политико-экономической ситуации в регионе и в стране «весомость» этих принципиальных особенностей неизбежно менялась, следовательно, менялась и их значимость как факторов долгосрочного развития, т. е. менялась и Стратегия социально-экономического развития региона. Однако в основу всех Стратегий рассматриваемого региона были положены вышеупомянутые долговременные факторы развития: уникальное геополитическое, приокеаническое положение.

Следует отметить, что в течение многих лет, в том числе в досоветский и советский периоды политика российского государства в отношении рассматриваемого приморского региона оставалась неизменной — на первом месте было укрепление геополитического положения России в Азиатско-Тихоокеанском регионе на основе настойчивого наращивания здесь военного, экономического и демографического потенциалов. Менялись лишь территориальные императивы вслед за меняющимися геополитическими отношениями с сопредельными и прочими имеющими здесь геополитические интересы странами [2].

Таким образом, стратегия развития Дальнего Востока и Приморского края в частности в эти периоды — это стратегия экономического и демографического решения актуальной геополитической задачи улучшения позиций

России в Азиатско-Тихоокеанском регионе на основе целенаправленного формирования региона-форпоста России на Тихом океане и обеспечивающих его структур: базы военно-морского флота, продовольственного, топливно-энергетического, судостроительного комплексов, транспортных коммуникаций. В этот период началось активное сельскохозяйственное освоение, формирование сети городских поселений как опорных промышленных центров (рис. 1).

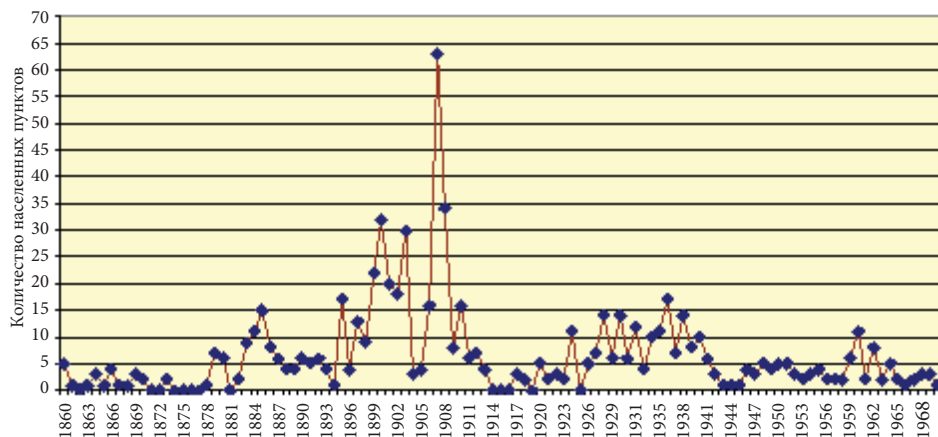


Рис. 1. Образование новых населенных пунктов в Приморском крае с начала его русского заселения по настоящее время (составлено М.Т. Романовым и Н.В. Бучневой)

В советский период активное хозяйственное освоение и заселение Приморского края, настойчивое наращивание его экономического и демографического потенциала, поддержание экономической активности на территории, по сути, рассматривались как государственная стратегия в целях обеспечения национальной безопасности. В этих целях, как отмечается авторами «Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2025 года» (основной разработчик — Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад»» г. Санкт-Петербург), государством применялись следующие весьма эффективные механизмы, направленные на поддержание активного развития Приморского региона [10]:

- компенсация удаленности края от центральных регионов страны (тарифное регулирование, поясные ценовые коэффициенты);
- государственные централизованные инвестиции;
- формирование миграционного притока на территорию.

Следует отметить, что в советский период (как и в предыдущий) предпринимались значительные меры по форсированному освоению и заселению Приморского края, как и Сибири, и Дальнего Востока [3, 10, 11]. Наибольшие успехи в этом были достигнуты в период первых пятилеток и во время войны, отчасти благодаря эвакуации производства на Восток (что наглядно видно

по показателям роста населения). Так, с 1926 по 1959 г. население Западной Сибири выросло в 1,5 раза, Восточной Сибири — в 2 раза, Дальнего Востока — в 3 раза (рис. 2), тогда как население Российской Федерации в целом за это время прибавилось чуть больше, чем на 27% [3].

В последующем рост населения Сибири замедлился, стал неустойчивым (в 1959–1989 гг. произошло увеличение количества населения Западной Сибири на 30%, Восточной — на 42%, России в целом — на 25%). Дальний Восток продолжал наращивать демографический потенциал, увеличив свое население за 1960–1980-е годы на 64%. В Приморском крае население с 1959 по 1989 г. возросло также на 64%. По данным переписи населения 1989 г. Приморский край стал самым многолюдным регионом российского Дальнего Востока с населением более 2 млн человек [3].

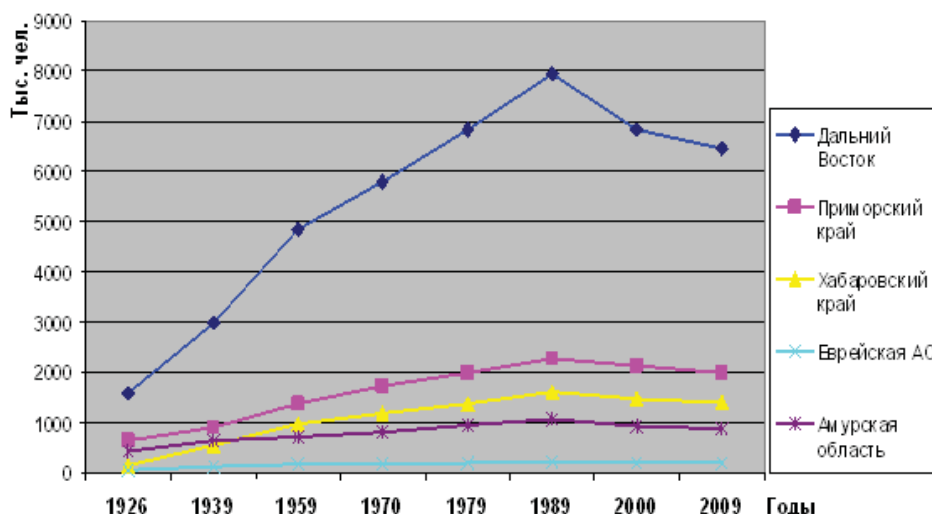


Рис. 2. Динамика численности населения в южных регионах российского Дальнего Востока в 1926–2009 гг.

Стратегию развития Приморского края в 1990-е–начало 2000-х годов, когда страна фактически жила под ложным лозунгом «рынок отрегулирует все», по-сути, можно рассматривать как стратегию «самовывживания» в условиях глубокого политико-экономического кризиса в стране. Для новых регионов востока России, не успевших создать необходимую материальную базу, такие условия развития оказались особенно затруднительными. Отказ государства в начале 1990-х годов от активной региональной политики, в том числе и от поддержки развития стратегически важного Приморского края, от проведения активной инвестиционной политики, привело к тяжелым последствиям, таким как сворачивание многих видов деятельности (в наиболее сложном положении оказались высокотехнологичные сектора, судоремонт и судостроение, авиастроение, приборостроение); прекращение действия

особых механизмов поддержки экономической активности в регионе (цены, тарифы, инвестиции); миграционный отток населения (численность населения Приморского края сократилась на 14%, т. е. на 350 тыс. человек). За период 1990–2005 гг. в регионе не было реализовано ни одного значимого в масштабах страны проекта.

Глубокий и затяжной экономический кризис в России совпал с динамичным развитием стран Северо-Восточной Азии (СВА), прежде всего Китая. Это существенно усилило негативные для России изменения *геополитической ситуации* в этом регионе мира, серьезно ослабило национальную безопасность [2, 6, 9]. В *экономическом аспекте* синхронизация двух противоположных процессов (прекращение активного государственного вмешательства в развитие региона в условиях глубокого политико-экономического кризиса в стране и динамичное развитие стран АТР) предопределила:

- разворачивание процесса интеграции Приморского края, как и в целом российского Дальнего Востока, в экономику АТР;
- развитие новых рыночно-ориентированных секторов экономики, прежде всего, транспортных услуг, торговли и, собственно, — смену экономической специализации;
- появление возможности формирования новых секторов экономики (переработка сырья, туристическая деятельность, фермерство, и т. д.), преимущественно в сфере малого и среднего бизнеса;
- свертывание многих крупных производств, как в промышленности, так и в сельском хозяйстве, и прежде всего высокотехнологичных производств (судостроение, авиастроение, приборостроение).

В социальном аспекте синхронизация двух противоположных процессов привела к растущей нестабильности: увеличению безработицы, снижению уровня жизни населения, значительному его оттоку в западные регионы страны или за рубеж. Значительное ухудшение геополитического, экономического и социального положения Приморского края обусловило необходимость разработки более адекватной стратегии его развития.

«Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 г.» [10] предполагает более активную позицию государства в вопросах развития стратегически важного региона страны. В основе концепции развития Приморского края Стратегия-2025 заложена идея формирования этого региона как контактно-транзитной зоны, российского центра сотрудничества со странами АТР. Были рассмотрены два сценария развития:

- 1) инерционный сценарий — развитие транспортно-логистической специализации;
- 2) целевой сценарий — «новая индустриализация».

*Инерционный сценарий* развития региона предполагает следующие риски:

- неустойчивость конъюнктуры внешних рынков;
- позиция России на ключевых сырьевых рынках АТР как заменяемого поставщика;

- высокая степень зависимости от темпов развития сырьевых регионов РФ;
- высокие политические риски (особенно в части увеличения китайского транзита);
- нестабильная тарифная политика Российской Федерации;
- реализация конкурентных транспортных проектов;
- низкий уровень контейнеризации грузов в России;
- низкий уровень технологического развития базового (в данном случае, транспортно-логистического) сектора и высокая стоимость услуг;
- кадровый дефицит;
- низкий уровень развития городской среды;
- усиление территориальных диспропорций.

Кроме того, инерционный сценарий развития, даже при достаточно высоком уровне развитости транспортно-логистического кластера, не обеспечит «весомое» присутствие России в АТР — для этого, помимо успешного выполнения транспортно-транзитных функций, необходимо иметь и собственный весомый производственный потенциал, свои масштабные и конкурентоспособные объемы товаров на рынках стран этого региона мира [1, 2, 6, 9, 11].

Реализация *целевого сценария* Стратегии-2025, по мнению его разработчиков, предполагает:

- динамичное развитие базового (транспортно-логистического) сектора экономики;
- активное развитие сектора перерабатывающих производств;
- активную позицию региональных властей и других игроков в отношении развития региона;
- перенос перерабатывающих производств на побережье или в места, которые обеспечивают близость к рынкам потребления;
- формирование и реализацию государственной политики в отношении ряда секторов, направленной на увеличение переработки сырья (например, в лесопромышленном, нефте-газовых комплексах);
- поиск крупных инвесторов и способов сокращения издержек.

Как долгосрочные в развитии Приморского края в «Стратегии-2025 г.» определены следующие приоритеты:

1) развитие транспортно-логистического кластера как базового сектора экономики (рис. 3, табл. 2);

2) морехозяйственные виды деятельности (кластеры, структуры), в том числе: рыбодобыча и переработка; аквакультура и биотехнологии; судостроение (в основном для рыбного хозяйства) и судоремонт; развитие портового хозяйства (рис. 4).

3) лесохозяйственные виды деятельности: добыча, в том числе низкосортной древесины; глубокая переработка, в том числе низкосортной древесины; широкое лесовосстановление.

4) нефтегазохимические производства: эксплуатация нефтегазопроводов; нефтепереработка, в том числе нефтехимия; газопереработка, в том числе газохимия (рис. 5).

5) горнодобывающие производства (в том числе редкоземельные металлы): добыча, обогащение; получение чистых металлов;

6) машиностроение: авиастроение, в том числе легкие самолеты, гидропланы, вертолеты (для частных нужд); судостроение и судоремонт, строительство морских платформ для добычи нефти и газа на шельфах, подводных аппаратов.



Рис. 3. Стратегия развития Приморского края до 20125 г.  
 Модернизация транспортной системы



Таблица 2

## Программа развития грузооборота портов Приморского края (млн т)

Порты	Грузооборот портов (максимум)					Грузооборот портов (минимум)				
	2006	2010	2015	2020	2025	2006	2006	2015	2020	2025
Восточный	20,5	50	70	85	95	20,5	25,4	66,4	70	70
Находка	13,5	16	18,6	20	20	13,5	16	17,6	20	20
Козьмино	0	10	20	20	20	0	10	20	20	20
Владивостокский	6,5	13,6	19	23	25	6,5	13,5	15	15	15
Большекамен- ский	0	8	10	10	12	0	8	8	8	8
Южный	2,1	5	30	50	70	2,1	5	7	10	15
Северный	1,5	2,5	4	6	10	1,5	2,5	4	4	4
Всего	44,1	105,1	171,6	214	252	44,1	80,4	138	147	152

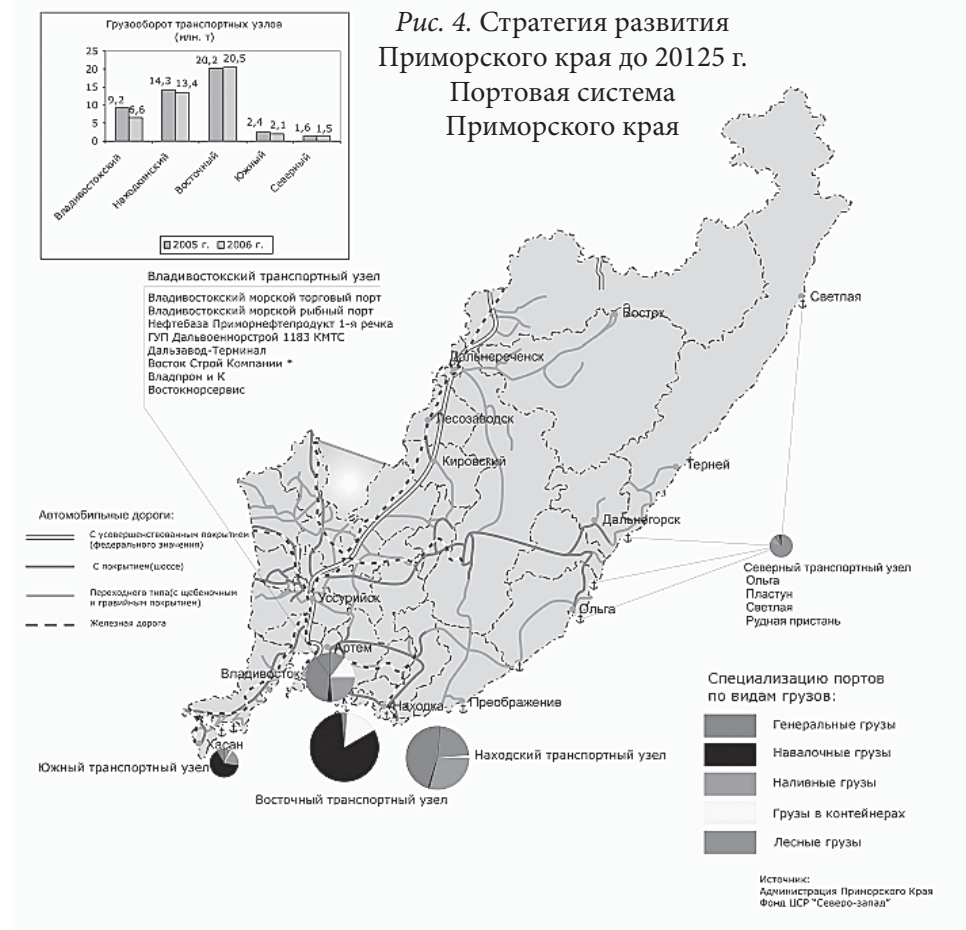
7) научно-образовательные центры и филиалы (Владивосток, Уссурийск, Находка, Артем);

8) туризм (в том числе морской, экологический, с посещением новых национальных парков, морского заповедника); туристско-рекреационная деятельность на о-ве Русский.

9) производство продовольствия (в том числе риса, сои, молочных продуктов, озерной и прудовой рыбы, и др.).

Планом мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2025 года предусматривается также развитие энергетической, инженерной, природоохранной инфраструктуры. Важной компонентой экономики края должно стать строительство и индустрия строительных материалов. Предполагается дальнейшее формирование Владивостокской и Находкинской городских агломераций как основных экономических центров приморского региона и повышение устойчивости системы расселения края.

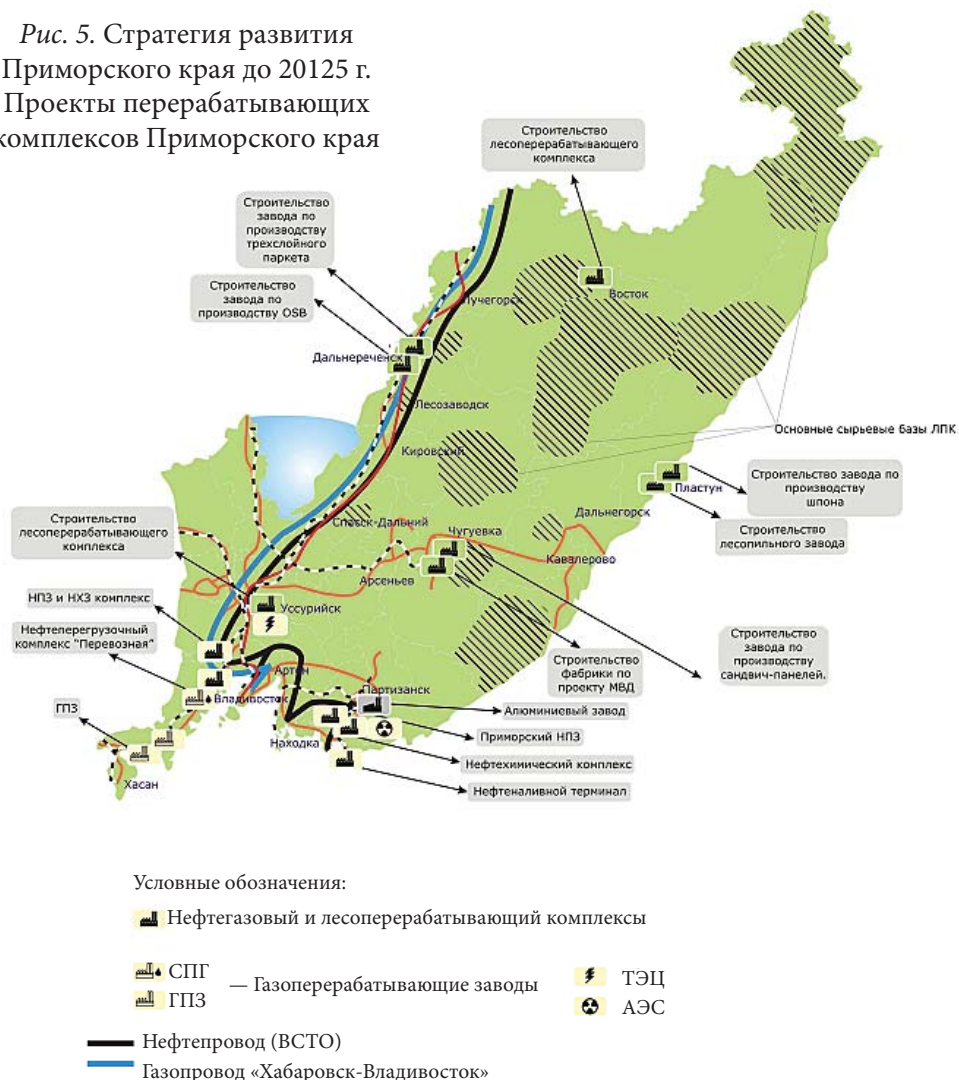
Концепция *новой индустриализации*, заявленная в целевом сценарии Стратегии-2025, и формирования соответствующих направлений развития хозяйственных структур (транспортно-логистического кластера, морехозяйственных видов деятельности, серьезных промышленных производств, в том числе и новых, например, нефте-, газохимических), проведения более внятной демографической политики и стимулирование миграционного притока — все это свидетельствует о намерении более активного присутствия России в АТР и, в определенной мере, о преимуществах проводившейся здесь в предыдущие «царский» и «советский» периоды политики формирования на Дальнем Востоке региона-форпоста.



Оправданным в новых международных политико-экономических условиях является и нацеленность Целевого сценария Стратегии-2025 на формирование Приморского края как российского центра международного сотрудничества в АТР и создание здесь соответствующих структур (развитого транспортно-логистического кластера, нефте- и газопроводов, перерабатывающих предприятий и др.) с ориентацией на активизацию внешнеэкономических и прочих связей в азиатско-тихоокеанском направлении.

Однако во временных рамках до 2025 года, т. е. за 13 лет, процессы «новой индустриализации» и формирования транспортного каркаса территории края, сети населенных мест не могут быть завершены. Требуется уточнение «территориальной привязки» ряда проектируемых объектов с учетом их класса вредности, природно-климатических и других географических особенностей территории. За эти годы не удастся создать и достаточно весомый собственный экономический, демографический потенциалы для обеспечения «весомого» присутствия России в АТР. Это следует реализовывать уже в рамках Стратегии «Тихоокеанская Россия-2050».

Рис. 5. Стратегия развития  
Приморского края до 20125 г.  
Проекты перерабатывающих  
комплексов Приморского края



Новая парадигма развития Приморского края в рамках Стратегии «Тихоокеанская Россия-2050» и сегодня может быть связана с очередной технической, технологической модернизацией страны, как в период Индустриализации, при широком использовании ее значительных природно-ресурсных возможностей и обеспечением внутренней (межрегиональной) симметрии на основе ускоренного развития отсталых районов, на что обращал внимание еще Н.Н. Колосовский [4, 5]. При этом, техническая, технологическая модернизация на современном этапе должна быть связана с широким внедрением в практику инновационных технологий, в том числе и нанотехнологий.

Следует отметить, что для многих регионов России, в том числе восточных (как известно, наиболее ресурсобеспеченных и, одновременно, наименее освоенных и заселенных), сохраняется необходимость продолжения индустриализации и, следовательно, развития сети городских поселений как крупных промышленных центров.

Поэтому на современном этапе (с учетом требований времени и специфических особенностей Тихоокеанской России в нынешнем ее состоянии) модернизация должна приоритетно обеспечиваться по двум направлениям одновременно: 1) масштабное внедрение в сферы экономики инновационных технологий и развитие постиндустриальных структур, преимущественно, в более освоенных и заселенных регионах; 2) дальнейшая индустриализация, заселение слабоосвоенных, но перспективных в новых условиях регионов и развитие в их пределах сети городских поселений как крупных экономических центров, в том числе на основе их значительных ресурсных потенциалов.

При продуманном управлении процессами развития восточных регионов возможно выровнять геополитический потенциал России с потенциалами мировых лидеров в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Наряду с эффективным использованием природно-ресурсных возможностей в современной парадигме развития Тихоокеанской России большее внимание следует уделять людским ресурсам, их количеству и качеству, оптимальному размещению по регионам в соответствии с решаемыми там экономическими и геополитическими задачами, возможностями территорий.

В связи с этим дальнейшее развитие сети городских поселений в восточных регионах, как центров средоточия основных производительных сил и промышленных, транспортных, торговых, культурных, административно-политических функций, вновь становится весьма актуальной задачей страны.

На первоначальном этапе заселения и хозяйственного освоения Дальневосточных территорий основными «движителями», или основными факторами развития этого региона являлись геополитические интересы России в АТР и растущие потребности в новых крупных источниках природных ресурсов. Ретроспективный анализ факторов развития Приморского края по прошествии 150 лет позволяет отметить, что их значимость с учетом географических, геополитических особенностей рассматриваемого региона изначально была определена правильно. Эти факторы развития были определяющими на первоначальном этапе заселения региона русскими, они оставались определяющими в советский период, важнейшими они остаются и сегодня. Однако сегодня, с учетом достигнутого уровня развития восточных регионов и происходящей в целом в мире переоценки значимости факторов развития, должны быть сделаны и иные акценты в этом вопросе.

В настоящее время, на наш взгляд, одним из основных «движителей» регионального развития, наряду с геополитическими и ресурсными предпосылками, должен стать *«человеческий фактор»* и связанные с ним *«высокие технологии»*. Это предполагает ускоренное наращивание демографического

и интеллектуальных потенциалов региона, активное развитие в нем сети городских поселений как «командных высот» в экономике, науке, технике, технологиях. То есть на современном этапе развития Приморского края и других приграничных дальневосточных регионов «во главе угла» должно быть наращивание человеческого и технического потенциалов, их количественных и качественных показателей. Это должно происходить на основе конкурентных преимуществ этих территорий, прежде всего, значительного природно-ресурсного потенциала, выгод экономико-географического положения относительно огромного и быстрорастущего рынка АТР, прибрежного положения и др.

В основе такого подхода развития восточных регионов, прежде всего Тихоокеанской России, должен лежать ускоренный рост покупательной способности этих территорий за счет, во-первых, кардинального увеличения численности населения, во-вторых, — радикального повышения уровня его жизни. Это возможно на основе приоритетного формирования высокодоходных предприятий с высоким уровнем оплаты труда, в том числе и на широко востребованных на мировом рынке природных ресурсах.

Население при этом должно рассматриваться как многозначный фактор: и как основная производительная сила, и как основной фактор технического, технологического прогресса, и как потребитель (как фактор востребованности) производимой в регионе продукции, и как геополитический фактор демографического контроля над собственной территорией. Такая многозначность, многофункциональность населения в вопросах регионального развития тем более делает его одним из определяющих факторов.

Схема дальнейшего пространственного развития сети городских поселений Приморского края как экономических центров в рамках такой парадигмы развития восточных регионов на новом этапе в основном будет «задаваться» следующими факторами:

1. Геополитический фактор, обуславливающий приоритетное развитие «контактных зон», в которых возможны как активное сотрудничество (экономическое, гуманитарное, и др.), так и столь же активное военно-политическое противостояние).

2. Наличие и местоположение крупных источников широко востребованных на внутреннем и мировом рынках природных ресурсов, в том числе металла, древесины, биоресурсов моря, топливно-энергетических, и др.;

3. «Человеческий» фактор, его количество и качество, его требования к условиям проживания (природным, социальным, экономическим) и соответствие количества и качества населения решаемым в регионе экономическим и геополитическим задачам;

4. Выгодность экономико-географического и транспортно-географического положения рассматриваемого региона относительно крупнейших экономик мира (США, Китая, Японии) и весьма динамичных экономик других стран АТР;

5. Географическое положение относительно морей Тихого океана, рассматриваемых одновременно и как источник морских биоресурсов, и как пространство, обеспечивающее широкие транспортные возможности, и, одновременно, выполняющее функции естественных рубежей страны.

Основным лимитирующим фактором в формировании направлений пространственного развития восточных регионов являются неблагоприятные на отдельных территориях природно-климатические условия, по сути, определяющие территориальные «рамки» зоны активного заселения.

Пространственное развитие в зонах активного заселения «новых» регионов возможно на основе двух подходов (концепций), которые условно назовем *эволюционным* и *эволюционно-революционным*.

*Эволюционная концепция* развития сетей городских поселений реализуется в результате естественного расширения ареалов преимущественного развития и укрупнения форм урбанизированного расселения, перерастания урбанизации из городского или линейно-узлового масштаба в районный (ареальный). Такой вариант во многом является инерционным и не может оперативно обеспечить демографический и экономический контроль над обширными неосвоенными пространствами Востока России в сложных экономических, геополитических условиях начала XXI в.

*Эволюционно-революционная концепция* пространственного активно управляемого развития сетей городских поселений в «новых» регионах предусматривает целесообразное в сложившихся геополитических условиях оперативное освоение территорий и скачкообразный переход рассматриваемых структур в новое количество и качество в рамках естественного хода событий. Данный подход может одновременно заключаться: 1) в инновационном развитии, технической, технологической модернизации сложившихся зон концентрированного расселения, 2) в формировании новых хозяйственно-поселенческих осей, пронизывающих неосвоенные и слабоосвоенные пространства по наиболее перспективным в новых условиях географическим направлениям и 3) в последующем постепенном заселении, освоении пространства между «тыловыми зонами» и новыми хозяйственно-поселенческими осями.

На наш взгляд, развитие сетей городских поселений в Приморском крае и в других приграничных регионах Востока России в новых условиях должно осуществляться по эволюционно-революционной концепции. В соответствии с таким подходом в сложившихся условиях в регионе должны формироваться три основных направления пространственного развития сетей городских поселений [9]:

- 1) восточное направление, обеспечивающее более широкий выход России к «контактным» приморским зонам — к морям Тихого океана и странам АТР;
- 2) южное — обеспечивающее опережающее развитие «контактных» приграничных территорий и широкий выход на огромное экономическое пространство сопредельного Китая и Корейского полуострова;



- 3) северное — обеспечивающее более активный выход на неосвоенные и слабоосвоенные пространства региона, к новым месторождениям ресурсов, пока не вовлеченным в хозяйственный оборот;

Эти основные направления территориального развития сети городских поселений, на наш взгляд, на первоначальных этапах должны реализовываться в виде новых хозяйственно-поселенческих осей, но даже их формирование может значительно изменить территориальную структуру городских поселений Приморского края и других регионов слабоосвоенной и слабозаселенной Тихоокеанской России. При формировании новых хозяйственно-поселенческих осей и сегодня, как и в предыдущие периоды, следует учитывать уникальность геополитического положения Приморского края, которое не только обуславливает необходимость ускоренного развития его экономического и демографического потенциалов в целях обеспечения национальной безопасности, но и задает основные векторы развития и возможного военно-политического противостояния в этом регионе мира.

В связи с этим следует также отметить, что на современном этапе, наряду с эволюционно-революционной концепцией развития сетей городских поселений, на обширных пространствах Тихоокеанской России весьма важна и *концепция формирования региональной многоуровневой системы полюсов роста*. Для «нового» региона, каковым является Дальневосточный регион (ДВР), где иерархия городских поселений еще далеко не в полной мере сложилась, необходимо формирование трехуровневой системы «полюсов роста»: макрорегионального (дальневосточного), регионального (краевого) и укрупненного районного уровней. Следует также отметить, что, учитывая большую отдаленность ДВР от центральных районов страны, полюс роста регионального уровня здесь оправдано формировать как «глобальный город» со значительным эффектом привлекательности — по аналогии с городами Лос-Анджелес или Сан-Франциско на тихоокеанском побережье США. В противном случае центробежные потоки населения из Дальневосточного региона сегодня остановить будет невозможно.

В целом для предстоящего этапа развития Тихоокеанской России, ее заселения, урбанизации могут быть характерны следующие градостроительные процессы:

- дальнейшее наращивание потенциалов сложившихся ареалов урбанизированного расселения;
- укрупнение ряда перспективных городов, формирование нескольких агломераций, «полюсов роста» на различных территориальных уровнях: на макрорегиональном, краевом и укрупненном районном;
- расширение сложившихся ареалов концентрированного расселения; формирование новых групповых сетей, систем населенных мест вдоль новых хозяйственно-поселенческих осей линейно-узлового типа.

При формировании Стратегии-2050 следует также учитывать, что сегодняшний бизнес преимущественно ориентируется на инвестирование

производств и прочих хозяйственных секторов, которые «обещают» быструю и большую отдачу вложенных средств. Поэтому государство должно активно участвовать в развитии слабоосвоенных территорий, где получение экономического эффекта «отложено» во времени, но которые впоследствии могут дать еще больший эффект, чем «староосвоенные» (с учетом, например, их уникального экономико-географического (ЭГП) и геополитического положения (ГПП), или высокого уровня ресурсообеспеченности). В этих условиях инвестирование крупных проектов, прежде всего, инфраструктурных, должно строиться на принципах частно-государственного партнерства.

Высокая дифференцированность рассматриваемого географического пространства по уровню освоенности, ресурсообеспеченности обуславливает, что процесс развития здесь может включать в себя как дальнейшее развитие (усложнение, модернизацию) сложившихся территориально-хозяйственных структур, так и формирование новых структурных звеньев, особенно в неосвоенных или слабоосвоенных районах.

С учетом такого концептуального подхода Стратегия развития Приморского края в рамках Стратегии «Тихоокеанская Россия-2050» должна базироваться на следующих принципах:

- обеспечение национальной безопасности; активное участие государства в развитии стратегически важного региона;
- инвестирование крупных стратегически важных проектов по принципу частно-государственного партнерства;
- экономическая, социальная и экологическая эффективность проектов; — ускоренное развитие собственного конкурентоспособного производственно-научно-технического потенциала для обеспечения весомого присутствия России в АТР.

Важным инструментом территориального развития в слабоосвоенных регионах должно стать развитие сети дорог (железных, автомобильных), портов, терминалов с различной специализацией и нефте-, газопроводов, энергосетей — с их переходами через государственную границу. Сеть дорог и других коммуникаций в Приморском крае и в целом на Дальнем Востоке должна обеспечивать более активный выход России к морю, к сопредельным странам и к ресурсным районам (преимущественно, на север и северо-восток) (рис. 6).

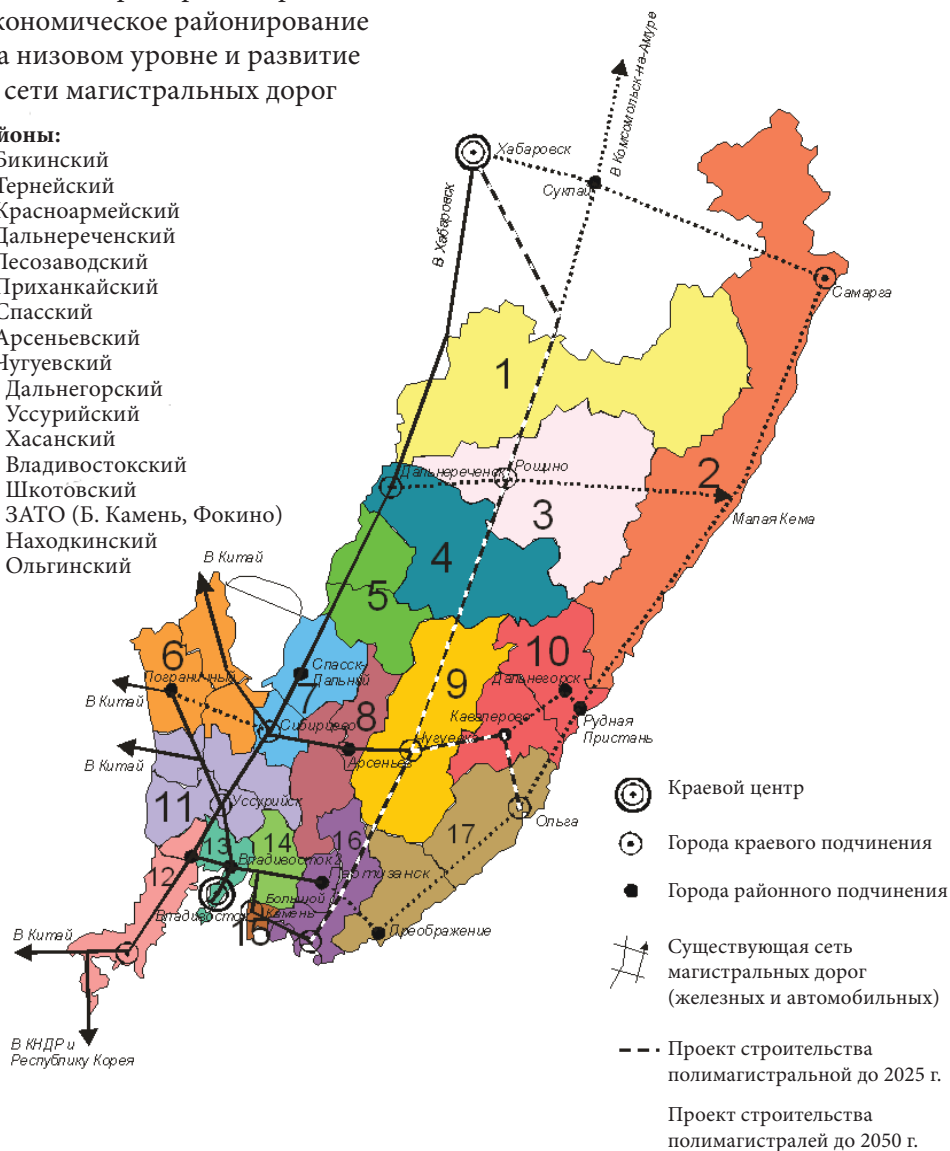
Наряду с формированием сети дорог необходимо развивать и опорную сеть экономических центров — на пересечениях транспортных артерий и в «контактных зонах». Это населенные пункты на пересечениях транспортных артерий широтного и меридионального направлений, как потенциальные экономические центры, имеют значительные перспективы в силу выгод транспортно-географического положения и в будущем должны выступить полюсами роста для соответствующих муниципальных районов. Опорная сеть экономических центров в совокупности с транспортной сетью должны стать каркасом всей территориально-хозяйственной системы региона.



Рис. 7. Приморский край.  
Экономическое районирование  
на низовом уровне и развитие  
сети магистральных дорог

**Районы:**

1. Бикинский
2. Тернейский
3. Красноармейский
4. Дальнереченский
5. Лесозаводский
6. Приханкайский
7. Спасский
8. Арсеньевский
9. Чугуевский
10. Дальнегорский
11. Уссурийский
12. Хасанский
13. Владивостокский
14. Шкотовский
15. ЗАТО (Б. Камень, Фокино)
16. Находкинский
17. Ольгинский



С учетом сохраняющихся географических, геополитических особенностей Приморского края, реализация Стратегии-2050, на наш взгляд, должна одновременно предполагать динамичное развитие не только структуры, обеспечивающие интеграционные функции, но и оборонные. В связи с этим в рамках Стратегии-2050 должно сохраняться приоритетное развитие следующих видов хозяйственной деятельности:

1) транспортно-логистический кластер и другие интеграционные инфраструктуры;

2) крупные специализирующие производства с учетом географического, геополитического положения региона и его ресурсных возможностей: морехозяйственные, нефте-, газоперерабатывающие и нефте-газохимические, лесохозяйственные, горнодобывающие и горнохимические, машиностроительные (судостроения, авиастроения, приборостроения, автомобилестроения), с продукцией которых регион должен активно выходить как на внутренний, так и международный рынки;

3) наука, технологии, образование;

4) туристско-рекреационная деятельность;

5) агропромышленные структуры.

Формирование опорной сети экономических центров возможно с использованием идеи территориальных комплексов (кластеров).

В пределах края из сложившихся экономических центров наиболее перспективными представляются следующие (с их соответствующими территориальными звеньями) [7]:

— Владивостокский — транспортно-логистическая деятельность; судостроение; автомобилестроение; приборостроение; производство медтехники; рыбообработка; биохимия (производство медицинских препаратов и пищевых добавок из морского сырья и дикоросов Уссурийской тайги); туристско-рекреационная деятельность.

— Находкинский — машиностроение (судостроение и судоремонт); транспортно-логистическая; туристско-рекреационная деятельность; нефтепереработка; нефтехимическое производство; рыбообработка; деревообработка.

— Большекаменский — масштабное судостроение и судоремонт, в том числе и для ВПК; рыбообрабатывающая промышленность.

— Арсеньевский — машиностроение (авиационное производство, выпуск приборов и оборудования, ракетных комплексов).

— Тернейский — лесозаготовка и деревообработка; туристско-рекреационная деятельность.

— Чугуевский — лесозаготовка и деревообработка; туристско-рекреационная деятельность.

— Дальнегорский — металлургическое, горнохимическое производства; лесозаготовка и деревообработка.

— Хасанский — транспортно-логистическая, машиностроительная, туристско-рекреационная и рыбохозяйственная деятельность.

— Пограничный — транспортно-логистическая деятельность, в кооперации с приграничными китайскими компаниями возможно машиностроение.

— Уссурийский — машиностроение; транспортно-логистическая деятельность; пищевые, биохимические производства на базе сельскохозяйственного сырья и дикоросов тайги.

— Лучегорский — топливно-энергетическое производство; металлургия (производство готовых металлов и сплавов из местных полуфабрикатов цветных металлов).

— Дальнереченский — лесопереработка полного цикла; транспортно-логистическая деятельность.

— Лесозаводский — лесопереработка полного цикла; транспортно-логистическая, а также туристско-рекреационная деятельность; развитие курортного хозяйства.

— Спасский — стройиндустрия; транспортно-логистическая деятельность; машиностроение.

— Ольгинский — рыбохозяйственная, транспортно-логистическая, туристско-рекреационная деятельность; курортное и лесное хозяйство.

Таким образом, проектируемые новые производства машиностроительного, нефте-газового, морехозяйственного и других кластеров призваны обеспечивать реализацию «новой Индустриализации» Приморского края и могут размещаться как в вышеперечисленных экономических центрах, так и в других, имеющих выгодное транспортно-географическое положение. Наиболее перспективные высокотехнологичные экономические центры с высокой инновационной активностью преимущественно будут развиваться в южной части края, на основе достигнутого здесь научного, производственного, кадрового и прочих потенциалов, диверсификации межотраслевых связей или выгод транспортно-географического положения.

#### *Список литературы*

1. Бакланов П. Я. Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. М.: Наука, 2007. 239 с.
2. Бакланов П.Я. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России / П.Я. Бакланов, М.Т. Романов. Владивосток: Дальнаука, 2009. 168 с.
3. Демографический ежегодник Российской Федерации. 1993 г. М.: Госкомстат России, 1994. 419 с.
4. Колосовский Н.Н. Производственно-территориальное сочетание (комплекс) в советской экономической географии // Вопросы географии. 1947. № 6. С. 133–168.
5. Колосовский Н.Н. Избранные труды. Смоленск: Ойкумена, 2006. 336 с.
6. Меламед И.И. Стратегия развития Дальнего Востока России: монография. М: Современная экономика и право, 2008. 464 с.
7. Мошков А.В. Структурные изменения в региональных территориально-отраслевых системах промышленности Российского Дальнего Востока. Владивосток: Дальнаука, 2008. 268 с.
8. Население субъектов Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>
9. Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства слабоосвоенных регионов России. Владивосток: Дальнаука, 2009. 318 с.
10. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. Утв. распоряжением

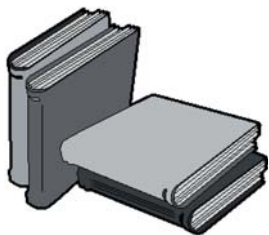
Правительства Рос. Федер. 28.12.2009 № 2094-р (основной разработчик Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад»», г. Санкт-Петербург).

11. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года. Утв. Законом Приморского края 20.10.2008 № 324-КЗ.

12. Список стран по ВВП (ППС) [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

13. Список\_стран\_по\_военным\_расходам [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/sipri.org/>

14. Численность населения стран мира (данные Американского Бюро Переписи (Factbook) [Электронный ресурс]. URL: <http://mostinfo.su/29-chislenosti-naseleniya-stran-mira-v-2012-godu.html>



**Евграфова О.В.** Экономическая теория : учебное пособие / О. В. Евграфова. — Ростов н/Д : Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2011. — 270 с.

Основу учебного пособия составляют лекции по основным разделам курса «Экономическая теория»: Модуль I Введение в экономику и Модуль II Основы микроэкономики. Систематизированы и комплексно изложены экономические проблемы и современные методы их научного анализа. Наряду с теоретическим материалом к каждой теме даются структурно-логические схемы, иллюстративно-аналитические материалы, контрольные вопросы.

Предназначено для студентов факультета таможенного дела.