

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
Дальневосточное отделение
Тихоокеанский институт географии

академик РАН, Бакланов П.Я., д.г.н. Романов М.Т., д.г.н. Мошков А.В.,
к.г.н. Ткаченко Г.Г.

**Приоритетные направления долгосрочного социально-
экономического развития Дальневосточного макрорегиона**

Владивосток,
2020 г.

Научный доклад сотрудников
ФГБУН Тихоокеанский институт географии ДВО
РАН (г. Владивосток, ул. Радио, 7).

Авторский коллектив:
академик РАН, Бакланов П.Я., д.г.н. Романов М.Т.,
д.г.н. Мошков А.В., к.г.н. Ткаченко Г.Г.

на Интернет-конференцию

«Актуальные вопросы опережающего социально-экономического развития
Дальневосточного макрорегиона»,

проводимую Комитетом Совета Федерации по федеральному устройству,
региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера,
Федерального собрания Российской Федерации, г. Москва, февраль 2020 г.

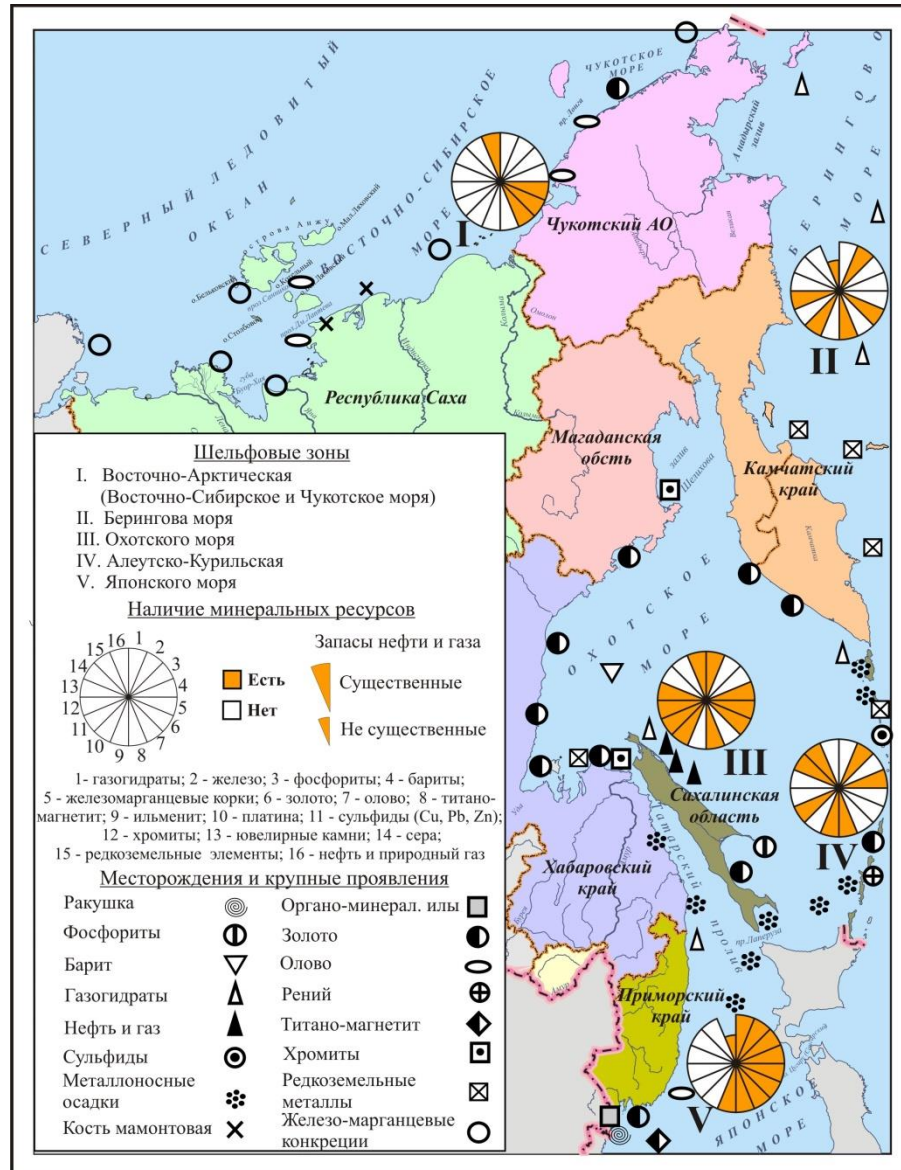
В настоящее время по поручению Президента РФ В.В. Путина ведется разработка национальной Программы социально-экономического развития Дальневосточного макрорегиона, включая и Забайкалье. Эта огромная территория включает 11 субъектов РФ. На севере и востоке к ней прилегает почти такая же по площади 200-мильная морская исключительная зона РФ и восточная часть арктического шельфа с разнообразными природными ресурсами.

Представляется, что наиболее полным объектом Программы должен быть весь территориально-акваториальный макрорегион – ДВФО с прилегающей морской 200-мильной зоной и восточной частью арктического шельфа со всем природно-ресурсным потенциалом. Восточную часть этого макрорегиона в последнее время мы часто называем Тихоокеанской Россией.



Дальневосточный
макрорегион
России
(соответствует
Дальневосточному
федеральному
округу)

Сочетание минеральных ресурсов шельфа дальневосточных морей (Ткаченко, 2017)



- Для определения долгосрочных перспектив хозяйственного освоения важны оценки не только отдельных видов минеральных ресурсов, но и их территориальных и акваториальных сочетаний.



Дальневосточный
макрорегион России
с 200-мильной
морской зоной
(аква-территориальный
макрорегион)

Дальний Восток в Российской экономике

- В течение многих десятилетий дальневосточные районы были и останутся в перспективе важными участниками общероссийского разделения труда. В регионе производится большая доля некоторых видов продукции и услуг. Значительную долю в российской экономике занимают или будут в ближайшие годы занимать:
- добыча рыбы и морепродуктов (более 65 % общероссийских объемов);
- добыча алмазов (около 90 %), золота, серебра (до 50 %), платины, ряда других цветных металлов и полиметаллов;
- добыча и переработка древесины и других ресурсов леса (до 10 % при запасах древесины более 30 %);
- продукция некоторых отраслей машиностроения, прежде всего авиастроения (производство военных и гражданских самолетов и вертолетов);
- морской транспорт, в том числе для обеспечения транзита и экспортно-импортных перевозок товаров (через порты Дальнего Востока реализуется до 40 % морских перевозок в стране);
- космические услуги с нового космодрома «Восточный», который позволит региону занять важное место в космической отрасли страны;
- туризм как внутренний, для граждан РФ, так и въездной, для иностранных граждан, прежде всего из стран АТР. Камчатский край, Сахалин, Приморье, Хабаровский край входят в число лидирующих в России по росту количества туристов.

Основные ключевые проблемы устойчивого развития

(Бакланов П.Я., Романов М.Т., 2019)

- **Небольшая и продолжающаяся сокращаться численность населения** (всего в регионе проживает около 8,25 млн. чел.), низкий собственный демографический потенциал с невысокой рождаемостью и естественным приростом;
- **Огромная пространственная рассредоточенность макрорегиона.** Протяженность с севера на юг более 5 тыс. км., с востока на запад – более 4 тыс. км.;
- Связанные с предыдущими проблемами – **низкая плотность населения** (несколько более 1 чел./км²) и **связанность территории** (особенно – железными и автомобильными дорогами);
- **Очень ограниченный, узкий внутренний рынок** потребительских товаров и многих производственных. Так, зарубежные сегменты трансграничных рынков для условной рыночной зоны с радиусом 1000 км от Владивостока почти в 100 раз больше внутрисоссийских (по численности населения – как потребителя непродовольственных товаров);
- **Очень большая дифференциация природно-климатических условий в макрорегионе** – от арктических ледяных пустынь на севере до представителей субтропиков в кедрово-широколиственных лесах на юге. Для многих районов характерны экстремальные природные явления: землетрясения, цунами, наводнения, штормы, низкие температуры, многолетняя мерзлота, резкие колебания погодных условий и др.;
- В целом – **невысокая хозяйственная освоенность макрорегиона со слабым развитием транспортной инфраструктуры.** При этом имеются ареалы с относительно высокой освоенностью, в основном – в южных районах и очень низкой – северные районы Якутии и Камчатки, Чукотка, ряд северных районов в других субъектах;
- **Специфической – геополитической проблемой макрорегиона является то, что он, будучи слабоосвоенным, непосредственно выходит к крупнейшим странам мира: США, Китаю, Японии** с их огромным геополитическим потенциалом, в десятки раз превосходящим население (Китай) и возрастающими трансграничными градиентами в пользу этих стран (различия в однородных социально-экономических показателях в приграничных районах РФ и соседних стран).

Основные благоприятные факторы долгосрочного развития

(Бакланов П.Я., Романов М.Т., 2019)

- **Уникальная специфика географического положения региона** – его широкий выход ко многим морям, Северному и Тихому океанам (морская береговая линия – около 40 тыс. км) к их различным природным ресурсам и морским транспортным путям.
- **Уникальность экономико-географического положения** – очень большая удаленность макрорегиона от центральных наиболее развитых районов страны (на 6-10 тыс. км) и непосредственное соседство и большая близость (0÷1÷2÷3 тыс. км) со многими развитыми и развивающимися странами АТР (Китай, США, Япония, Республика Корея, КНДР, Монголия, Вьетнам, Малайзия, Индонезия и др.);
- **Большой, разнообразный (и еще далеко не разведанный) природно-ресурсный потенциал суши и моря, океанов** (рыба и морепродукты, нефтегазовые ресурсы Якутии и шельфов, уголь, алмазы, металлы и полиметаллы, в т.ч. благородные и редкоземельные металлы, химическое сырье, различные лесные ресурсы, в т.ч. низкосортная древесина, гидроэнергия, океаническая энергия, прежде всего – для приливно-отливных электростанций, различные рекреационные и туристические ресурсы и др.). Во многих компактных ареалах размещены территориальные и акваториальные сочетания (системы) ряда различных природных ресурсов;
- **В регионе сконцентрирован и развивается значительный научно-образовательный потенциал:** около 50 НИИ ДВО РАН, крупнейшие университеты: ДВФУ, ТОГУ, АМГУ, СВФУ (в Якутске), ВГУЭС, Морской Университет и другие.

Национальные интересы России на Дальнем Востоке

(Бакланов П.Я., Романов М.Т., 2019)

1. Обеспечение суверенитета территории (~7 млн. км²);
2. Обеспечение суверенитета акватории в границах 200-мильной зоны (~7 млн. км²);
3. Обеспечение морских выходов к морям и океанам;
4. Обеспечение выходов к государственной границе (около 5 тыс. км.);
5. Обеспечение транзитных перевозок, в т.ч. международных грузов;
6. Рациональное использование огромного и разнообразного природно-ресурсного потенциала суши и моря;
7. Демонстрация соседним странам высокого уровня экономики, жизни, науки, образования, качества окружающей среды, миролюбивых устремлений.

Основные цели долгосрочного развития макрорегиона

(Бакланов П.Я., Романов М.Т., 2019)

- **Обеспечение суверенитета и национальной безопасности страны на востоке**, включая восточную часть арктической и тихоокеанские морские 200-мильные зоны, а также – выходы к морям, Северному Ледовитому и Тихому океану (*Геополитическая цель*).
- **Достижение стабильности собственного демографического потенциала и устойчивого прироста населения**, обеспечение высокого уровня и качества жизни всех групп населения макрорегиона, сопоставимых с развитыми, прежде всего – соседними странами. (*Социальная цель*).
- **Достижение устойчивого развития с высокой экономической и эколого-экономической эффективностью** основных, приоритетных видов деятельности и территориально-акваториальных структур хозяйства, их высокой конкурентоспособности с подобными видами деятельности в соседних и других странах АТР. (*Экономическая цель*).
- **Достижение и сохранение высоких качеств окружающей среды**, уникальных наземных и морских экосистем, их ресурсно-экологического потенциала. (*Экологическая цель*).

Основные географические факторы долгосрочного развития Дальневосточного макрорегиона

- Природно-ресурсный потенциал макрорегиона, включая ресурсы суши и моря и его размещение;
- Демографический потенциал макрорегиона, его размещение и динамика;
- Территориальные структуры хозяйства, сформировавшиеся в макрорегионе, их инерционность и динамика;

Нами выполнено природно-ресурсное районирование Дальневосточного макрорегиона

(Бакланов П.Я., Романов М.Т, Ткаченко, 2020).

- На основе анализа дифференциации географического, в т.ч. природно-ресурсного пространства российского Дальнего Востока, а также обобщенных оценок пространственных межресурсных сопряжений нами был получен первый вариант природно-ресурсного районирования Дальневосточного макрорегиона России (карто-схема). Выделен 41 природно-ресурсный район. При районировании охватывались основные группы как наземных, площадных ресурсов (лесных, земельных и водных), так и ископаемых минеральных. Последние в первую очередь определяют экономическое развитие территорий и их природно-хозяйственную специализацию, тем не менее их освоение практически всегда связано с качественно-количественными изменениями поверхностных ресурсов.

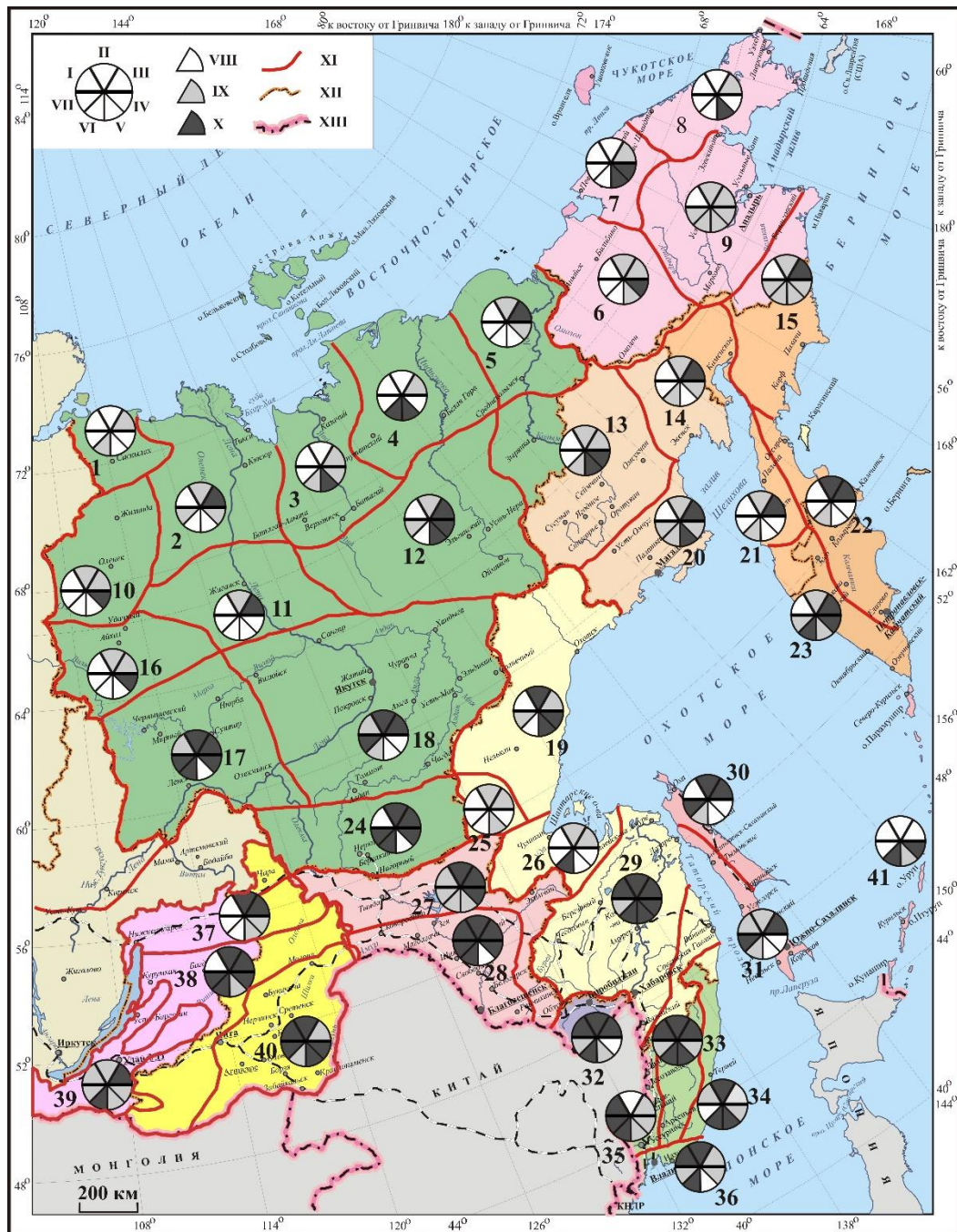


Рис. Природно-ресурсное районирование Дальневосточного макрорегиона России. (Масштаб 1: 20 000 000). (Бакланов П.Я., Романов М.Т, Ткаченко, 2020).

Природные ресурсы: 1 – земельные ресурсы; 2 – лесные ресурсы; 3 – водные ресурсы; 4 – благородные металлы и алмазы; 5 – цветные металлы; 6 – неметаллические полезные ископаемые; 7 – топливно-энергетические. Наличие ресурсов: 8 – отсутствуют; 9 – незначительные, 10 – значительные. Границы; 11 – природно-ресурсных районов; 12 – субъектов РФ; 13 – государственная.

Природно-ресурсные районы Дальневосточного макрорегиона:

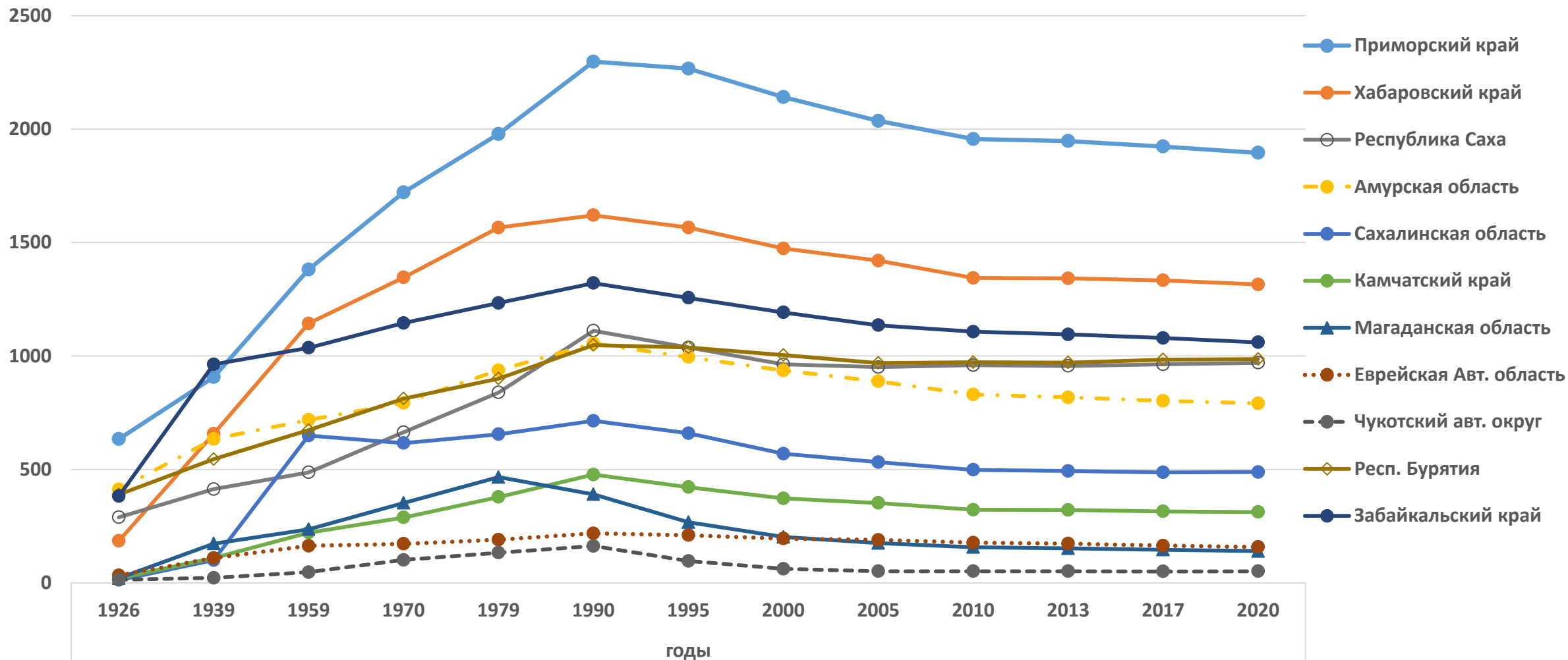
- 1 - Анабарский, 2 - Усть-Ленский, 3 – Усть-Янский, 4 - Усть-Индигирский, 5 - Усть-Колымский, 6 – Западно-Чукотский, 7 – Северо-Чукотский, 8 - Восточно-Чукотский, 9 – Анадырский, 10 – Оленекский, 11 – Среднеленский, 12 – Оймяконский, 13 – Верхнеколымский, 14 – Шелиховский, 15 – Восточно-Беринговский, 16 – Верхневиллюйский, 17 – Мирнинский, 18 – Центрально-Якутский. 19 – Северо-Хабаровский, 20 - Северо-Охотский, 21 – Северо-Западный Камчатский, 22 – Восточно-Камчатский, 23 - Юго-Западный Камчатский, 24 - Южно-Якутский, 25 - Западно-Хабаровский, 26 – Шантарский, 27 – Северо-Амурский, 28 - Амурский, 29 – Нижнеамурский, 30 – Северо-Сахалинский. 31 – Южно-Сахалинский, 32 – Биробиджанский, 33 – Сихотэ-Алинский, 34 – Восточно-Приморский, 35 – Приханкайский, 36 – Южно-Приморский, 37 – Северо-Прибайкальский, 38 – Витимский, 39 – Юго-Восточный Прибайкальский, 40 – Шилкинско-Аргунский, 41 - Курильский.

- Выделенные районы, содержащие территориальные природно-ресурсные сочетания различных ресурсов, являются наиболее полным объектом комплексных оценок, в том числе - фактических и прогнозных изменений, динамики.
- Подобные оценки особенно важны для долгосрочных программ регионального развития ресурсонасыщенных регионов, где природно-ресурсные факторы являются важнейшими.
- Все это позволит с одной стороны – получить более полные оценки природно-ресурсного потенциала районов, а с другой – более содержательно оценивать варианты природопользования и регионального пространственного развития.

Нами выполнялись различные исследования и оценки демографического потенциала Дальневосточного макрорегиона и его динамики, как в целом, так и по отдельным субъектам. Основные характеристики приведены в следующем слайде.

Динамика населения регионов Дальнего Востока в 1926-2020 гг.

Графиками показана динамика численности населения по субъектам ДВФО



Демографический потенциал Дальнего Востока как фактор его развития

Демографический потенциал является одним из основных факторов развития Дальневосточного макрорегиона. В течение практически всего XX столетия, вплоть до 1990-х годов, демографический потенциал регионов Дальнего Востока, стабильно прирастал. Если в 1926 г. на всем Дальнем Востоке, включая Республику Бурятия и Забайкальский край, проживало лишь около 2,4 млн чел., то к 1990 г. это население возросло более чем в 4 раза и превысило 10,5 млн чел. Это могло бы стать важным условием ускоренного хозяйственного освоения этого обширного пространства (6,9429 млн км², или около 41 % территории РФ), его промышленного и аграрного развития. Однако в результате радикальных политико-экономических преобразований в стране в 1990-е годы демографический потенциал макрорегиона стал быстро снижаться – за 30-летний период, т.е. к началу 2020 г. – до 8,2 млн чел.

В настоящее время низкий демографический потенциал Дальнего Востока с учетом малой вероятности его значительного прироста в перспективе, является одним из основных лимитирующим факторов комплексного развития этого стратегически важного макрорегиона страны.

Нами проведены обобщенные оценки сложившихся территориальных структур хозяйства в макрорегионе.

- Проводилась оценка пространственной дифференциации территориальных структур хозяйства по широтным зонам макрорегиона («северной» и «южной»), а также по меридиональным зонам: «приморской» и «континентальной».
- Выявлены пространственные различия и изменения территориальных структур хозяйства (по величине валовой добавленной стоимости в основных видах деятельности) по субъектам федерации.

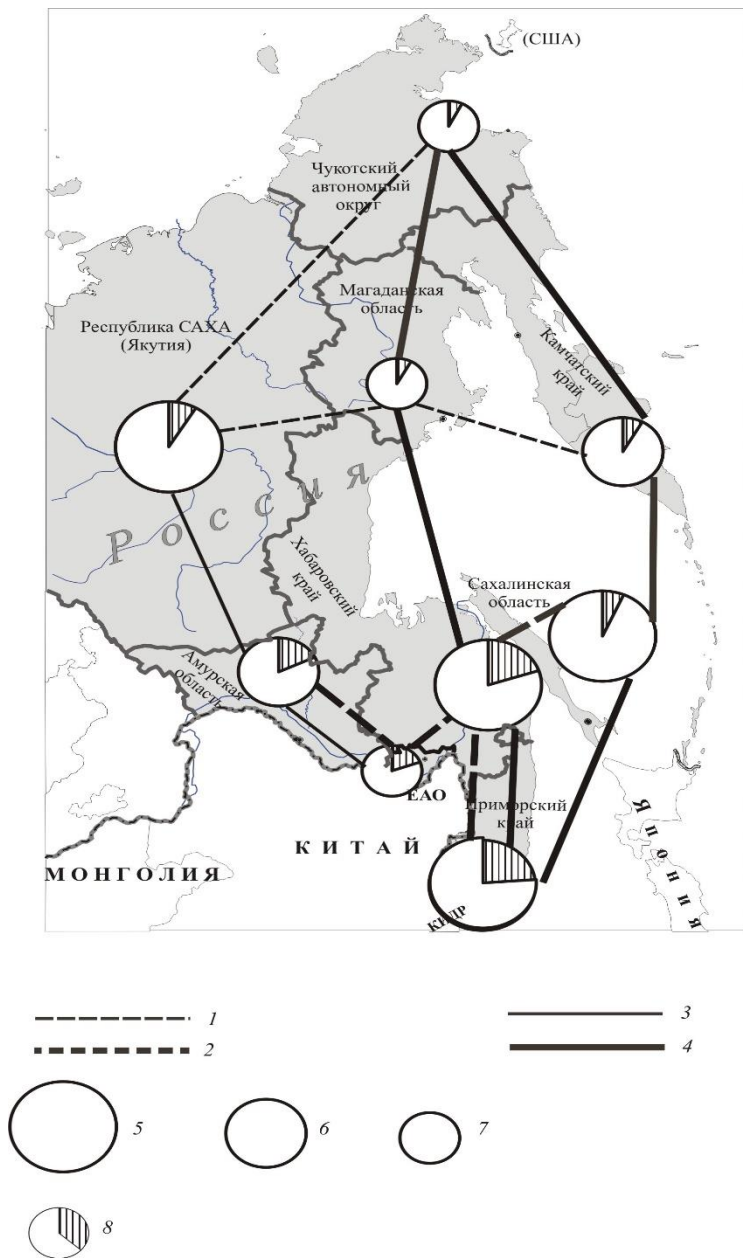


Рис. Звенья обобщенных широтных и меридиональных транспортных профилей Дальневосточного региона (Бакланов П.Я., Мошков А.В., 2017).
 Обозначения: широтных - 1 - северный, 2 – южный; меридиональных - 3 – приморский, 4 – континентальный; валовой региональный продукт в субъектах Дальневосточного региона, млрд руб.: 5 – 1000–501, 6 – 500–101, 7 – 100-30; доля транспорта и связи в структуре ВРП, %: 8 – транспорт и связь.

Выделены и обобщены основные трассы меридиональных и широтных грузопотоков в Дальневосточном макрорегионе, которые будут определять направления развития макрорегиона, в т.ч. и развитие его транспортной сети.

Табл. Направления грузоперевозок в Дальневосточном регионе России (рассчитано авторами по статистическим и литературным данным на 2015-2016 гг.).

| Грузоперевозки по направлениям и трассам | Объемы перевозок грузов | |
|---|-------------------------|---------------|
| | млн. т | В процентах |
| В широтном направлении, в т.ч.: | 194,60 | 60,32 |
| В морские порты и порт-пункты Якутии и Чукотки через Северный морской путь | 0,2 | 0,06 |
| По Байкало-Амурской магистрали | 30,2 | 9,37 |
| По Транссибирской магистрали | 114,3 | 35,43 |
| По автомагистрали «Амур» (Чита-Хабаровск) | 11,5 | 3,56 |
| Грузоперевозки по р. Амур | 1,4 | 0,43 |
| Поставки нефти по нефтепроводу ВСТО: | | |
| - в порт Козьмино | 30 | 9,30 |
| - в Хабаровск (на НПЗ) | 5,5 | 1,70 |
| Поставки нефти по нефтепроводу «Сахалин-Комсомольск-на-Амуре (НПЗ) | 1,5 | 0,47 |
| В меридиональном направлении, в т.ч.: | 128,00 | 39,68 |
| Перевозки по р. Лена | 2,8 | 0,88 |
| «Северный завоз» морским путем через Владивосток и Ванино | 2,1 | 0,66 |
| По железной дороге Хабаровск-Владивосток и обратно | 90 | 27,90 |
| По автомагистрали Хабаровск-Владивосток и обратно | 10 | 3,10. |
| По железным и автодорогам Сахалина | 9,1 | 2,83 |
| По железным и автодорогам в направлении Дальний Восток России-Китай и обратно | 13,9 | 4,31 |
| Всего | 322,60 | 100,00 |

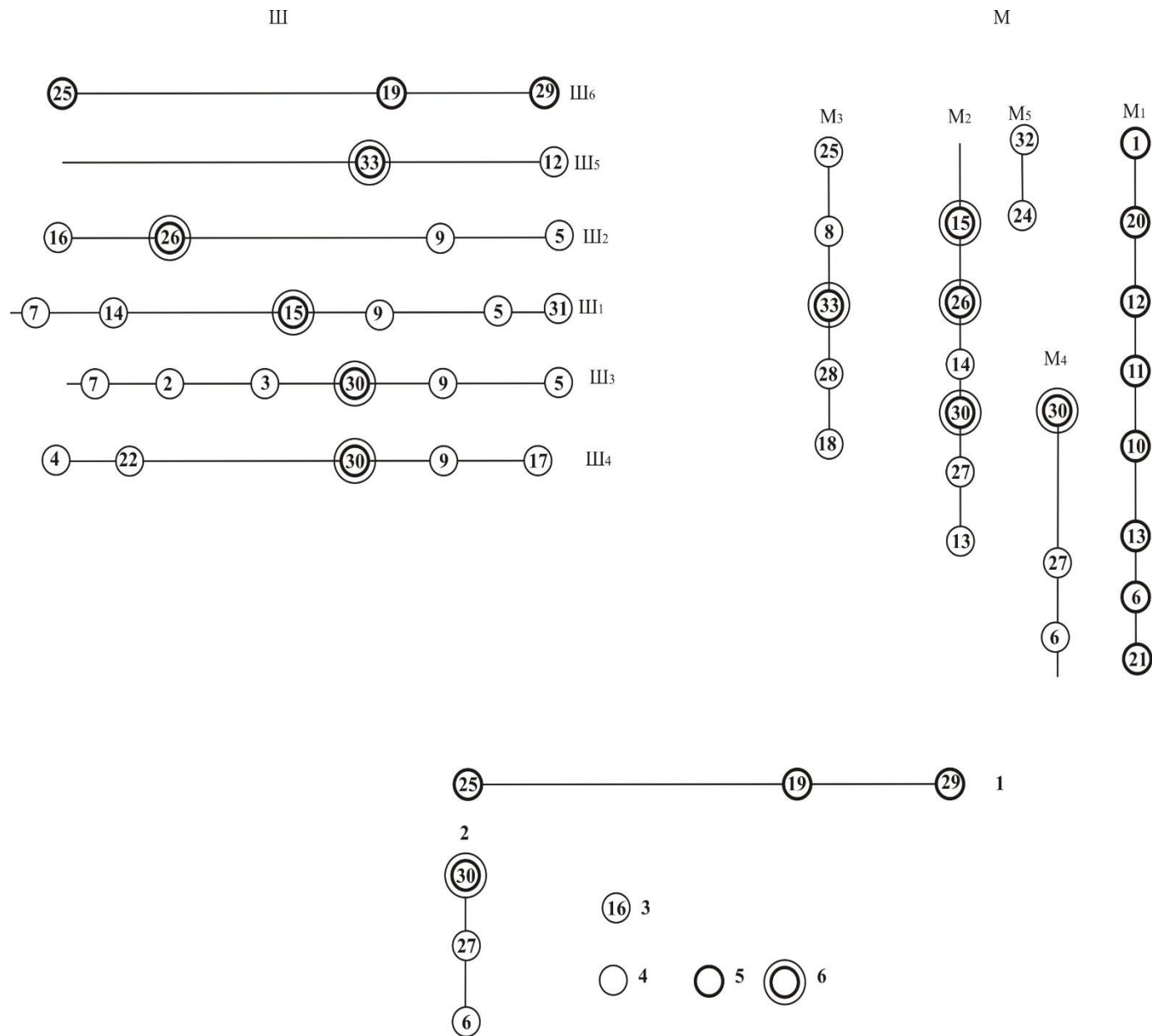
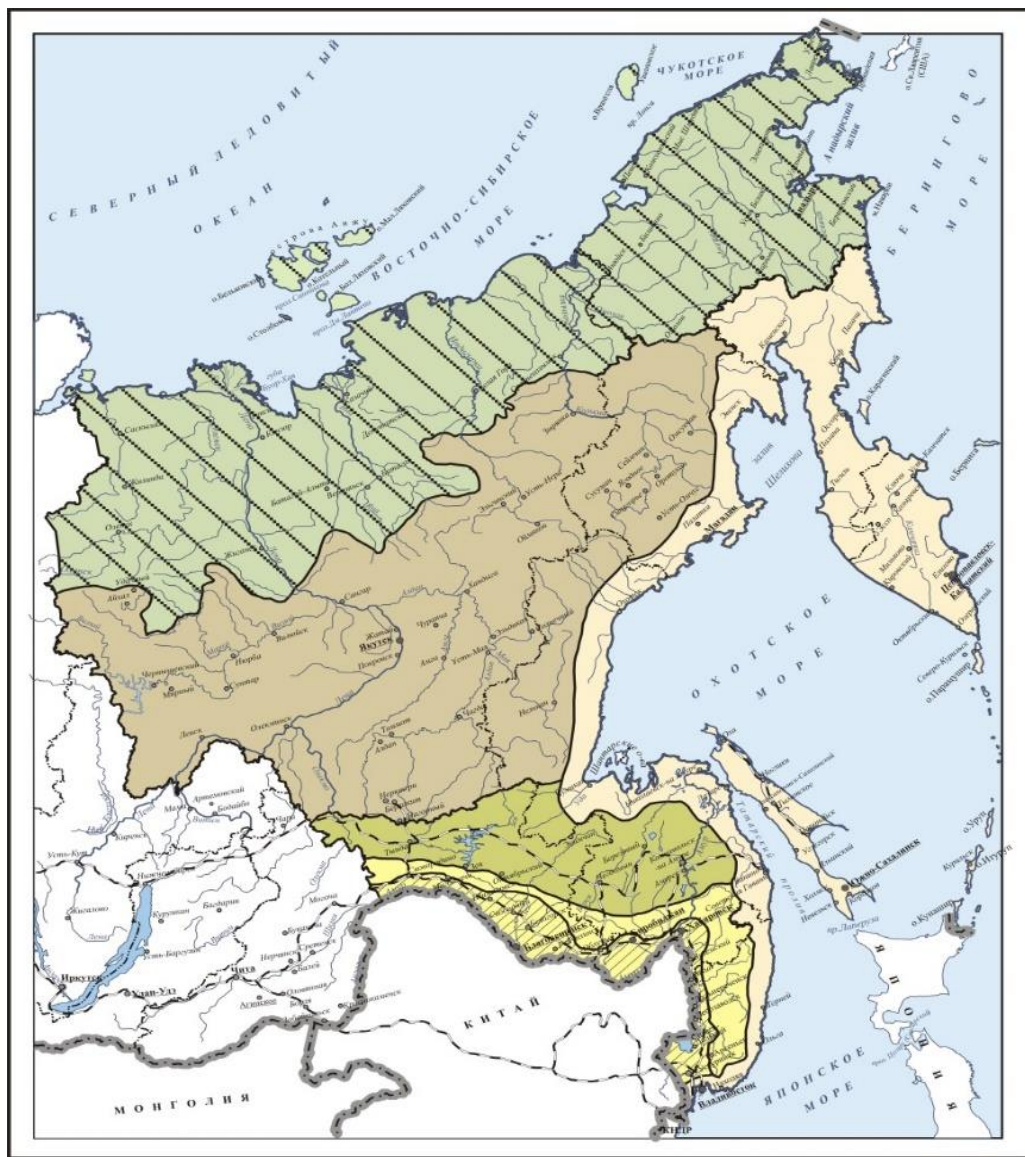


Рис. Обобщенная схема основных трасс широтных (Ш) и меридиональных (М) грузоперевозок в Дальневосточном регионе (Бакланов П.Я, Мошков А.В., Романов М.Т., 2018). 1 - широтные грузопотоки (Ш): Ш₁ – Транссибирская железнодорожная магистраль (Ерофей Павлович – Невер – Биробиджан –Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре – Ванино - Холмск); Ш₂ – Байкало-Амурская магистраль (Нижнеангарск – Тында - Комсомольск-на-Амуре -Ванино); Ш₃ – автомобильная магистраль (Ерофей Павлович – Белогорск – Биробиджан – Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре - Ванино); Ш₄ – Амурский речной путь (Благовещенск – Поярково – Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре - Николаевск-на-Амуре); Ш₅ – автомобильная магистраль (Якутск - Магадан); Ш₆ – дальневосточный участок Северного морского пути (Тикси – Певек - Уэлен); 2 - меридиональные грузопотоки (М): М₁ – морские каботажные перевозки в дальневосточных морях России (Посьет – Владивосток – Находка – Корсаков – Курильск – Магадан - Петропавловск-Камчатский - Анадырь); М₂ – железная дорога (Нерюнгри – Тында – Невер – Хабаровск – Уссурийск - Находка); М₃ – Ленский речной путь (Олёкминск - Усть-Мая – Якутск – Жиганск - Тикси); М₄ – автомобильная магистраль (Хабаровск–Уссурийск-Владивосток); М₅ – Колымский речной путь (Среднеколымск – Черский); 3 - транспортные узлы: 1 – Анадырь, 2 – Белогорск, 3 – Биробиджан, 4 – Благовещенск, 5 – Ванино, 6 – Владивосток, 7 –Ерофей Павлович, 8 – Жиганск, 9 – Комсомольск-на-Амуре, 10 – Корсаков, 11 – Курильск, 12 – Магадан, 13 – Находка, 14 – Невер, 15 – Нерюнгри, 16 – Нижнеангарск, 17 – Николаевск-на-Амуре, 18 – Олёкминск, 19 – Певек, 20 –Петропавловск-Камчатский, 21 – Посьет, 22 – Поярково, 23 –Советская Гавань, 24 – Среднеколымск, 25 – Тикси, 26 – Тында, 27 – Уссурийск, 28 –Усть-Мая, 29 –Уэлен, 30 – Хабаровск, 31 – Холмск, 32 –Черский, 33 – Якутск. Виды транспортных узлов: 4 - основные, 5 - базисные, 6 - на пересечении широтных и меридиональных грузопотоков.



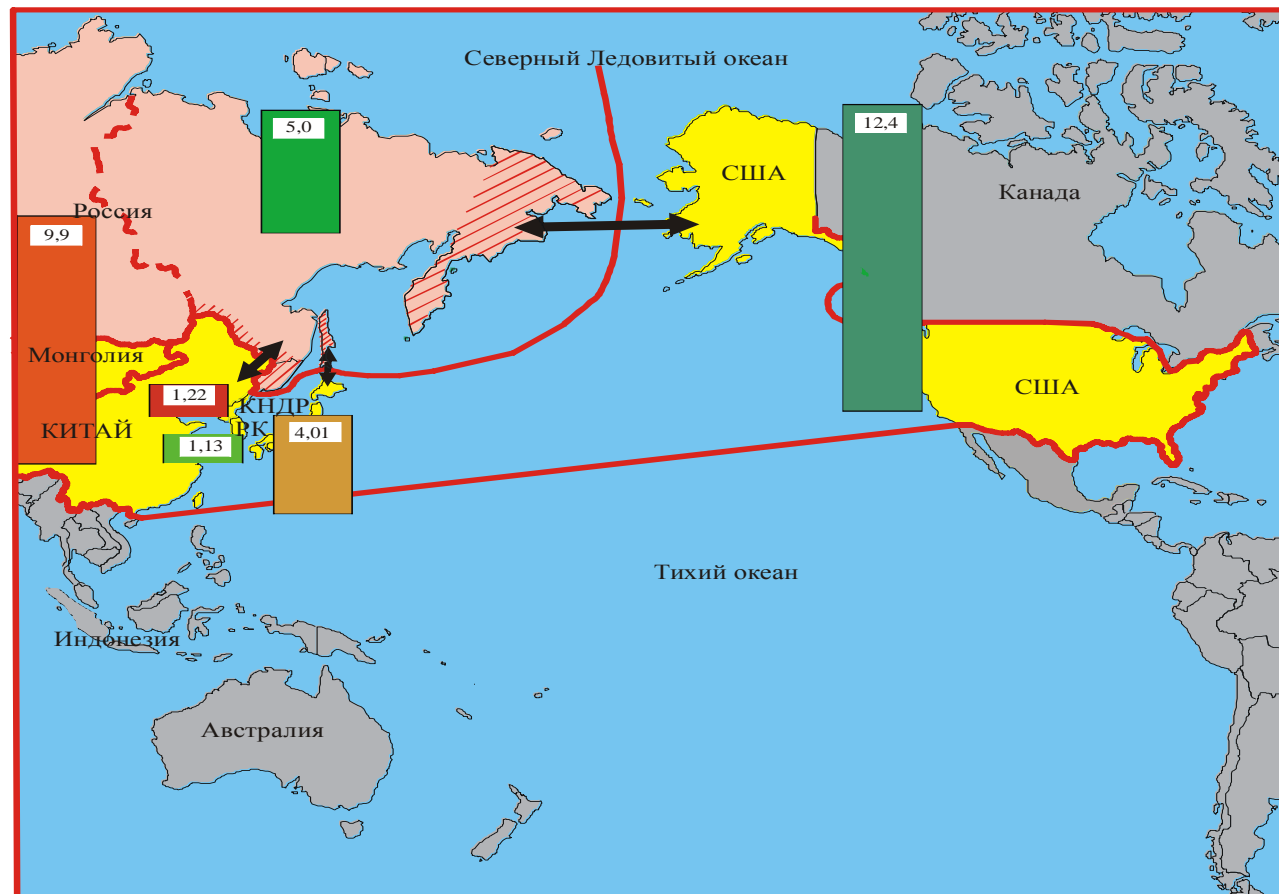
Зонирование Дальневосточного региона по сочетанию основных факторов и ограничений долгосрочного развития
 (Бакланов П.Я., Романов М.Т., 2019)

- | | | | |
|--|----------------------|--|-------------------------------|
| | Арктическая зона | | Приморская Тихоокеанская зона |
| | Континентальная зона | | Зона влияния ТрансСибя |
| | Зона влияния БАМа | | Южная приграничная зона |

Геополитические факторы

В долгосрочном развитии Дальневосточного макрорегиона большую роль играют и будут играть геополитические факторы:

- Геополитическое положение макрорегиона и его выход к крупнейшим странам мира: КНР, США и Япония;
- Трансграничность значительной части макрорегиона в виде вхождения его территорий и акваторий в трансграничные бассейны морей: Чукотского, Берингова, Охотского и Японского, а также в трансграничный бассейн реки Амур и др.
- Большие различия, контрасты политических систем стран-соседей.



Геополитическое положение Тихоокеанского региона России в АТР

Географическое положение

- территория РФ, включая ДВ
- страны-соседи I-го порядка
- страны-соседи II-го порядка
- границы групп стран АТР по уровню соседства с Россией

4,01

Геополитический потенциал России и стран-соседей I-го порядка

Направления возможных силовых конфликтов или сотрудничества

Геополитически наиболее важные зоны Тихоокеанского региона России

Политическое устройство стран

- президентская республика
- парламентская республика
- социалистическое гос-во с различными формами собственности
- социалистическое гос-во
- конституционная монархия

Нами проведена оценка и выделены
приоритетные направления основных видов
экономической деятельности
Дальневосточного макрорегиона и его
отдельных субъектов по следующей схеме:

- Уникальность геополитического положения Дальневосточного макрорегиона, трансграничность многие его территорий и акваторий требуют развития и укрепления международного сотрудничества.
- Стабильное выполнение геополитических функций макрорегиона является важнейшим фактором долгосрочного устойчивого развития России в целом.
- Реализация геополитических функций и достижение геополитических целей развития макрорегиона должно подкрепляться существенным и стабильным федеральным финансированием.

**Схема оценки основных факторов, предпосылок и ограничений
для выделения приоритетных видов деятельности в макрорегионе в целом и субъектах**

| Приоритетные виды деятельности | Основные факторы и предпосылки, в т. ч. | | | | Ограничения, в т. ч. | |
|--------------------------------------|---|-------------------------------------|---|--------------------------------------|----------------------|--------------------------------|
| | Доступность к рынкам ресурсов | Доступность к рынкам потребления | Наличие научно- образовательных центров | Наличие схожих видов деятельности | По трудовым ресурсам | По экологическим нормативам |
| 1 | | | | | | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| n | | | | | | |

Приоритетные виды деятельности для Дальневосточного макрорегиона в целом (Бакланов П.Я., Романов М.Т, 2019)

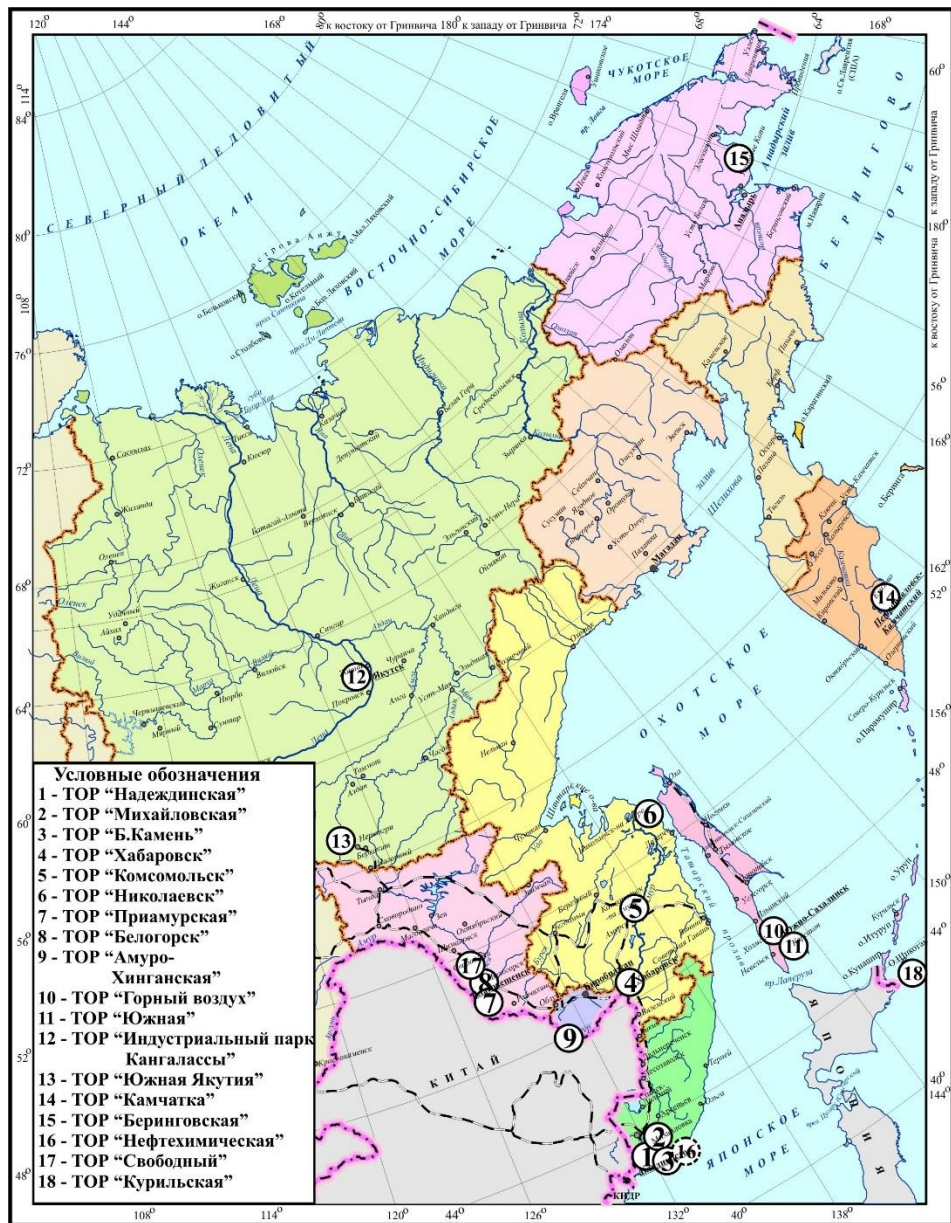
| Приоритетные направления | Приоритетные виды деятельности |
|---|---|
| Морехозяйственные | <ul style="list-style-type: none"> - Добыча рыбы и морепродуктов - Марикультура - Глубокая переработка рыбы, морепродуктов (в т. ч. отходов производства) - Судостроение (судов разных типов) и судоремонт - Производство подводных роботов многоцелевого назначения - Морской транспорт (порты, компании обслуживание) - Изучение Мирового океана, его ресурсов, технологии добычи и освоения |
| Горнодобывающие производства | <ul style="list-style-type: none"> - Добыча углей, углекислого газа - Добыча алмазов, золота, платины, серебра, цветных металлов, полиметаллов и их комплексная обработка - Добыча и комплексная обработка редкоземельных металлов - Добыча и комплексная переработка химического сырья |
| Черная металлургия | <ul style="list-style-type: none"> - Производство различных сортов проката, в т. ч. листа для судостроения |
| Развитие Северного морского пути | <ul style="list-style-type: none"> - Развитие важнейших опорных баз, компании, структур обслуживания |
| Лесопромышленные | <ul style="list-style-type: none"> - Ограниченная заготовка древесины и ее глубокая переработка - Использование низкосортной древесины для глубокой переработки - Активное планомерное лесовосстановление |
| Транспортное машиностроение | <ul style="list-style-type: none"> - Авиастроение, производство самолетов и вертолетов многоцелевого назначения, других летательных аппаратов, в т. ч. автономных - Автомобилестроение - Производство электрооборудования |
| Нефтегазовый кластер | <ul style="list-style-type: none"> - Добыча нефти и газа, в т. ч. на суше и на шельфах - Транспортировка по нефте- газопроводам - Нефте- и газохимическое производство, производство нефтепродуктов, пластмасс, сжиженного газа, минеральных удобрений |

Приоритетные виды деятельности для Дальневосточного макрорегиона (продолжение)

| | |
|---------------------------------------|---|
| Фармацевтическая | <ul style="list-style-type: none">- Производство лекарственных веществ из морского сырья- Производство лекарственных веществ из лесных ресурсов- Производство различных активных биологических добавок |
| Некоторые сельскохозяйственные | <ul style="list-style-type: none">- Выращивание, сои, риса- Северное оленеводство |
| Наземные виды транспорта | <ul style="list-style-type: none">- Для «северного завоза», транзит, трансконтинентальный контейнерный мост- Для скоростных пассажирских перевозок |
| Научно-образовательный | <ul style="list-style-type: none">- Подготовка кадров по приоритетным направлениям развития- проведение фундаментальных и прикладных исследований – уникальных объектов и связанных и с приоритетными направлениями развития (контактная зона, океан и освоение его ресурсов, рациональное устойчивое природопользование, разработка новых материалов, техники, технологии, цифровых методов управления и т. д.) |
| Туризм | <ul style="list-style-type: none">- Региональный (Дальний Восток)- Национальный (Российская Федерация)- Международный (Азиатско-Тихоокеанский регион), в т. ч. морской. |

Проведена обобщенная оценка новых инструментов регионального развития, прежде всего – территорий опережающего развития (ТОР)

- Выполнена типология формирующихся ТОР макрорегиона по их специализации.
- Обобщены основные положения, разработанного в ТИГ ДВО РАН плана перспективного развития одной из первых -«Надеждинской» ТОР (в пригороде Владивостока).
- Выделены основные проблемы формирования ТОР макрорегиона.



В 2018 г. на территории Дальневосточного федерального округа было создано (утверждено Правительством РФ) 18 ТОР. Такие территории созданы во всех субъектах региона, кроме Магаданской области. Больше всего – 4 ТОР – созданы в Приморском крае, по 3 – в Амурской области, Хабаровском крае и на Сахалине. 2 ТОР – в Якутии, по 1 – на Чукотке, Камчатке и Еврейской автономной области (ЕАО).

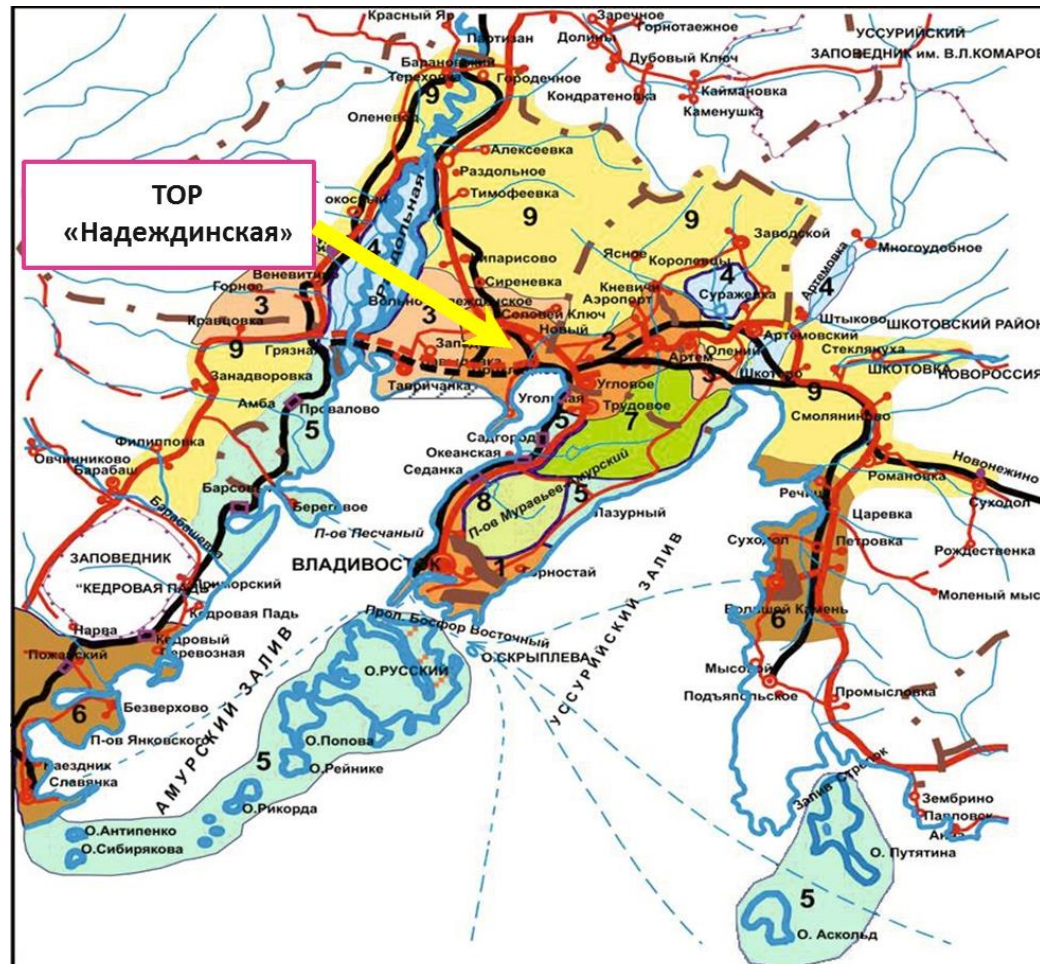
Территории опережающего развития (ТОР) рассматриваются как новый инструмент регионального развития Дальневосточного макрорегиона (Бакланов П.Я., 2019)

Таблица 1.

Группировка территорий опережающего развития Тихоокеанской России
по специализации.

| ТОРы с многоотраслевой специализацией на основе: | | | |
|---|---|---|---|
| добычи природных ресурсов | сельского хозяйства | обрабатывающих производств | |
| Амуро-Хинганская (ЕАО) Курильская | Белогорская (Амурская обл.) Приамурская (Амурская обл.) Южная (Сахалинская обл.) Камчатская | Надеждинская (Приморский кр.) Кангалассы (Якутия) Хабаровская Комсомольская Николаевская (Хабаровский кр.) | |
| ТОРы с узкоотраслевой специализацией на основе: | | | |
| добычи природных ресурсов | сельского хозяйства | рекреации и туризма | обрабатывающих производств |
| Беринговская (Чукотский АО) Южная (Якутия) | Михайловская (Приморский кр.) | Горный воздух (Сахалинская обл.) | Б. Камень (Приморский кр.) ВНХК (Приморский край) Свободный (Амурская обл.) |

Функциональное зонирование территории и акватории Владивостокской агломерации и ТОР «Надеждинская»



Условные обозначения:

- 1 - Деловой центр (Старый город)
 - 2 - Промыленно-селитебная зона «Нового города» 1-го этапа развития
 - 3 - Промыленно-селитебная зона «Нового города» 2-го этапа развития
 - 4 - Водоохранные зоны
 - 5 - Рекреационные зоны
 - 6 - Зоны влияния Центров агломерации 2-го порядка
 - 7 - Территория Природного парка (проектируемого)
 - 8 - «Зеленая» горно-лесная зона с водоохранными функциями
 - 9 - Периферия Владивостокской агломерации (дачная, сельскохозяйственная и т.п.)
- Границы функциональных зон
 - Территории с научно-образовательными функциями
 - железные дороги
 - рекомендуемые ж.д.
 - автодороги
 - рекомендуемые автодороги







Табл. Приоритетные крупные потенциальные резиденты ТОР «Надеждинская» (по оценкам авторов)

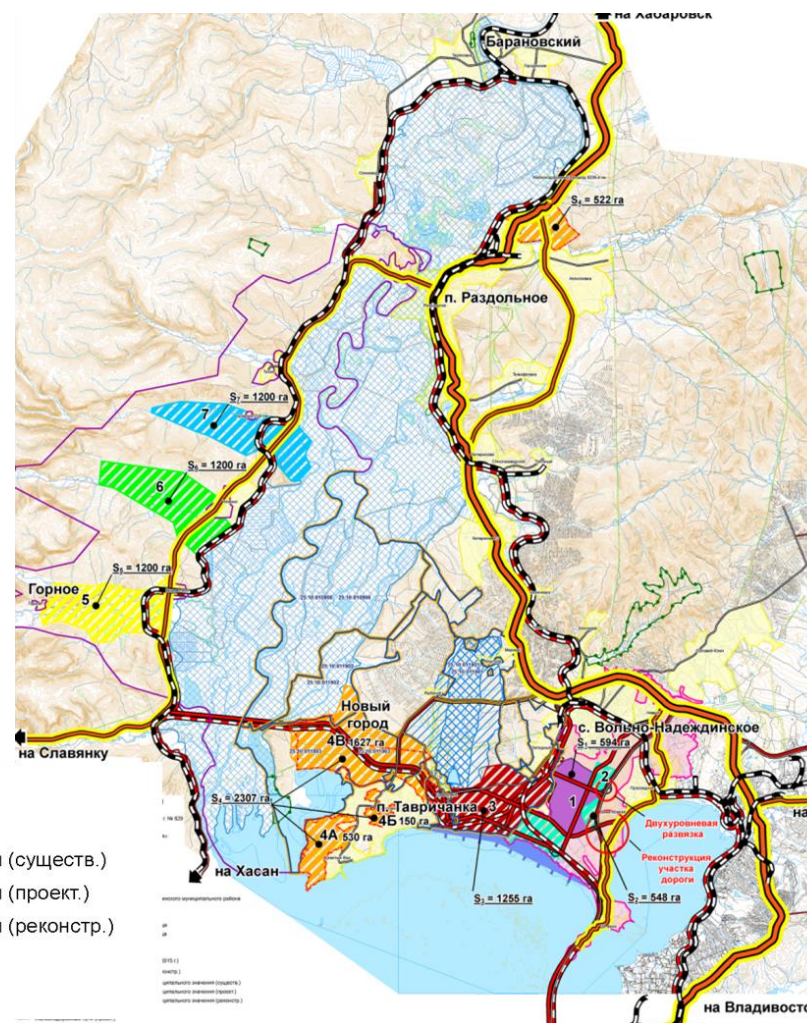
| № | Потенциальные резиденты | Объем инвестиций, млрд. руб. | Число занятых, чел. |
|---------------|--|------------------------------|---------------------|
| 1 | Крупный транспортно-логистический центр | 4,5 | 1550 |
| 2 | Кластер по конструированию и производству подводных роботов | 65 | 1500 |
| 3 | Автосборочная компания «Соллерс» | 40 | 3000 |
| 4 | Автомобильная компания по производству электромобилей | 35 | 2500 |
| 5 | Компания по производству комплектного оборудования для марикультуры | 15 | 1200 |
| 6 | Биотехнопарк (кластерного типа) | 15 | 950 |
| 7 | Компания по производству строительных конструкций для жилых домов | 3,2 | 420 |
| 8 | Фармацевтическая компания | 25 | 900 |
| 9 | Кондитерская компания | 16 | 800 |
| 10 | Глубоководный порт | 150 | 500 |
| 11 | Кластер по производству муки, хлебобулочных изделий и полуфабрикатов | 20 | 1500 |
| Итого: | | 388,7 | 14 820 |

Схема пространственного развития и создания транспортной инфраструктуры (оценки «Приморгражданпроекта»).

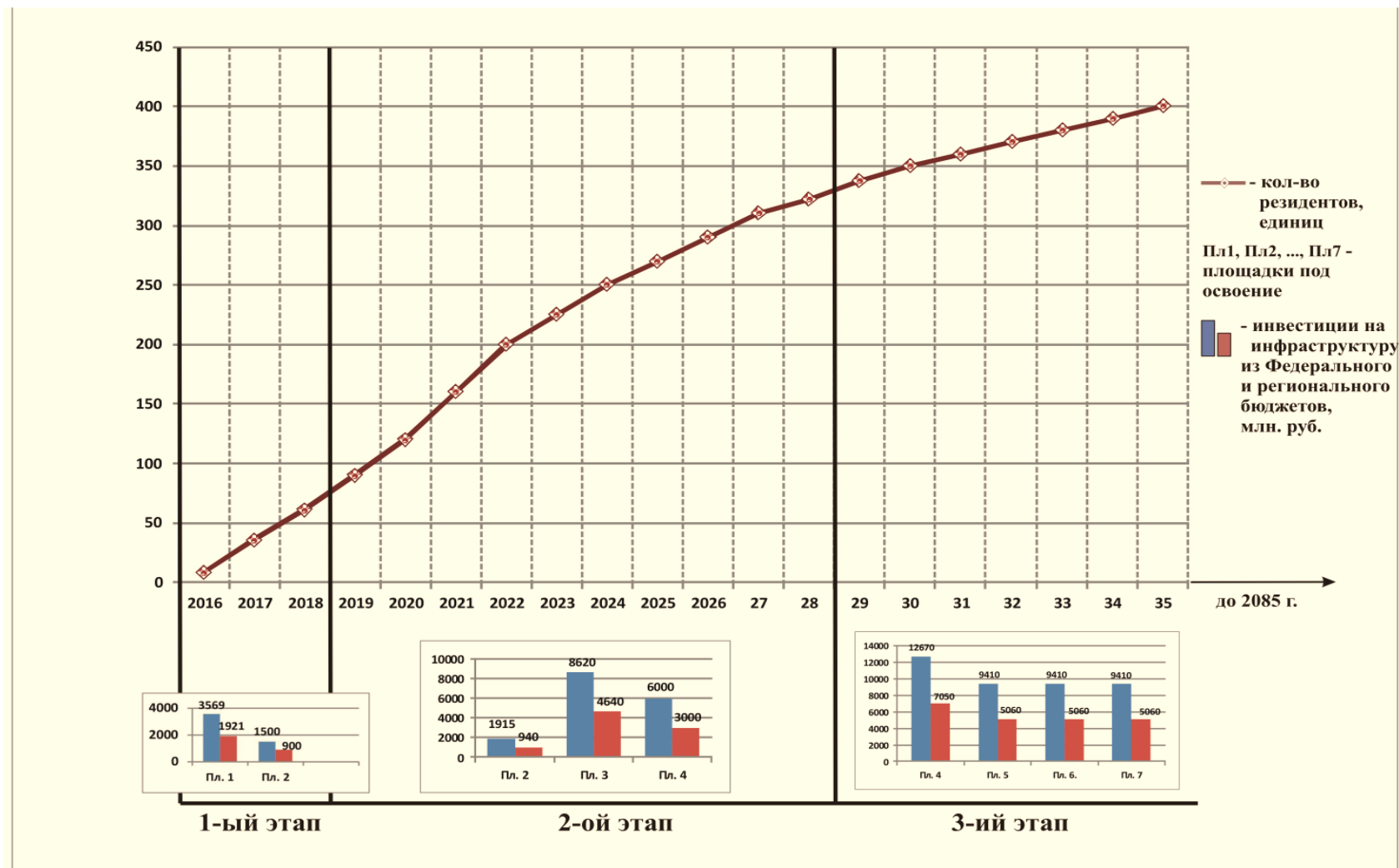
| Затраты на освоение объектов транспортной инфраструктуры | | | | | | |
|--|--------------------------------------|-----|------|-----------------|--------------|----------------------|
| | Площадки перспективного развития TOP | | | | | Итого в границах ППР |
| | № 1 | № 2 | № 3 | № 4 | | |
| По ПП | | | | 4а 4б 4в- | 4г 5,6,7- | |
| Строительство автомобильных дорог | | | | | | |
| Стоимость млн. руб. | 723 | 746 | 574 | 895 | 689 | 3627 |
| Протяженность, км | 6,3 | 6,5 | 5,0 | 7,8 | 6,0 | 31,6 |
| Строительство железнодорожных путей | | | | | | |
| Стоимость, млн. руб. | 550 | 190 | 600 | 375 | 300 | 2015 |
| Протяженность, км | 11,0 | 3,8 | 12,0 | 7,5 | 6,0 | 40,3 |

Транспортная инфраструктура (по СТП Приморского края, 2015 г.)

-  Автомобильные дороги федерального значения (реконстр.)
-  Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (существ.)
-  Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (проект.)
-  Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (реконстр.)
-  Железнодорожные пути (существ.)
-  Железнодорожные пути (проект.)



Этапы развития ТОР «Надеждинская» (по оценкам авторов)



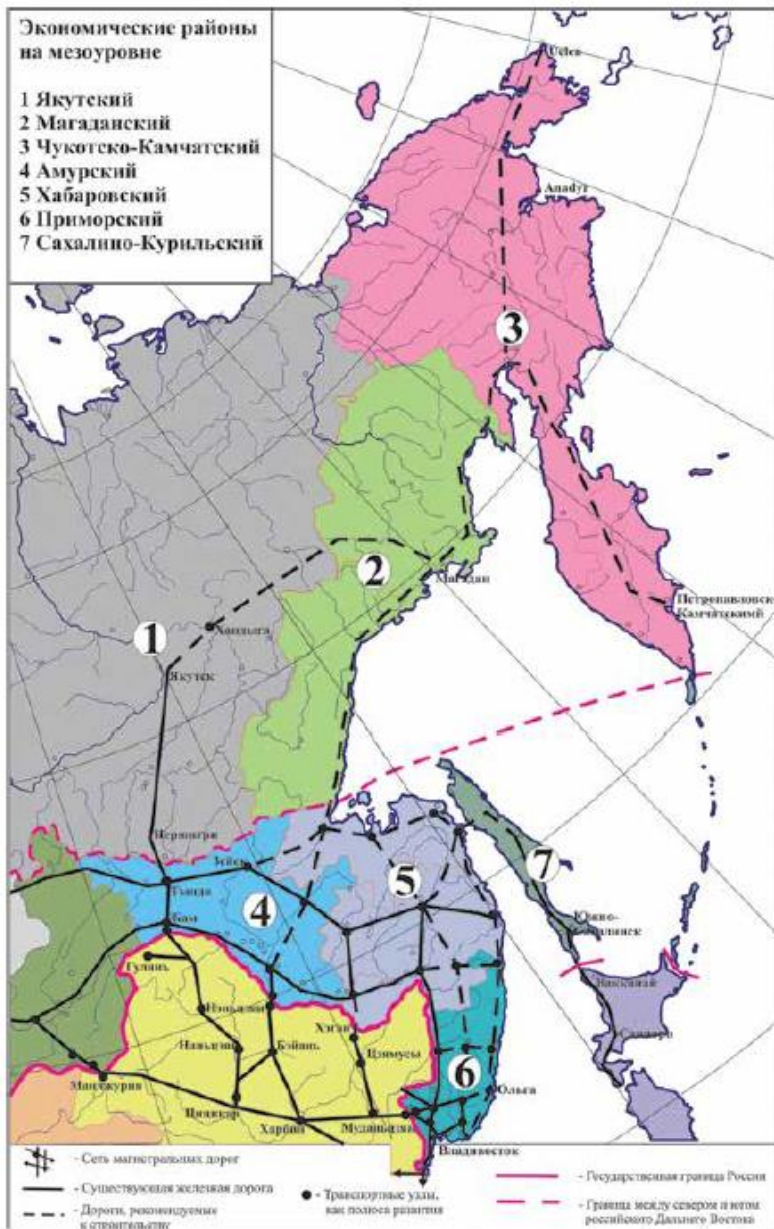
Основные проблемы в формировании ТОР ДВ.

| Основные проблемы | Негативные последствия в пределах: | |
|--|------------------------------------|---------------------------|
| | Соответствующих ТОР | В регионе (крае, области) |
| 1. Сокращение налогооблагаемой базы из-за преференций в ТОРах. | – | + |
| 2. Необоснованно выделенные приоритетные виды деятельности. | + | + |
| 3. Конкурентные отношения существующих до формирования ТОР компаний с новыми резидентами. | – | + |
| 4. Создание в ТОР видов деятельности (и резидентов), не являющихся приоритетными. | + | – |
| 5. невыполнение планов формирования инфраструктуры за счет федерального и региональных бюджетов. | + | – |
| 6. Нарушение сроков ввода в действие новых производств (и видов деятельности) резидентами. | + | + |
| 7. Нарушения пропорций в развитии социальной сферы. | + | + |

+ - наличие проблемы;
– - отсутствие проблемы

Предложения по новым инструментам развития макрорегиона

- **Создание и развитие территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) при более жестком отборе резидентов в соответствии с определенными для них приоритетами** (до 2-3 в каждом субъекте).
- **Возможно формирование территории приоритетного развития (ТПР) регионального уровня, выделяемых субъектами РФ с некоторыми местными преференциями.**
- **Широкое развитие государственно-частного партнерства в инвестировании в приоритетные проекты, например, в соотношении 50/50 % (50% - государственных инвестиций, 50% - частных).** Это обусловлено и геополитическими факторами в региональном развитии.
- **Широкое развитие народных (коллективных) предприятий (на основе коллективной, народной собственности)** с распределением основного пакета акций (до 100%) среди работников данного предприятия.
- **Регистрация предприятий, компаний, их отделений только по месту их фактического размещения и функционирования с соответствующей уплатой налогов и платежей.**
- **Для каждого поселения необходима разработка перспективной расчетной структурно-функциональной и пространственной модели оптимального поселения.** В ее основе – сочетание эффективных приоритетных видов деятельности для населения этого поселения, а также необходимые и достаточные объемы ресурсов: трудовых, природных, финансовых, инфраструктурных. Для модельного поселения с его территориально-акваториальным окружением должны быть рассчитаны и рациональные звенья природопользования.
- **Для поселения и его окружения составляется (на основе количественных параметров) цифровая модель для управления процессом приближения структуры реального, существующего поселения к его оптимальной модели – как определенной «цифровой территории».**
- **Необходима корректировка некоторых участков границ административно-территориальных образований на уровне субъектов – Чукотского АО и Камчатского края, Магаданской области, Хабаровского края и Еврейской АО.**
- **В перспективе необходимо укрупнение муниципальных районов** с целью увеличения их внутреннего потенциала.
- **В субъектах РФ выполнить детальные оценки существующих и перспективных видов природопользования - с целью повышения эколого-экономической эффективности пространственного развития. Особенно важны оценки трансформации прибрежно-морского природопользования в прибрежных зонах дальневосточного макрорегиона.**



Предлагаемый вариант
 корректировки
 административных границ
 отдельных субъектов
 Дальневосточного
 макрорегиона с вариантами
 развития сети магистральных
 дорог (с учетом транспортной
 сети сопредельных стран)
 (Бакланов П.Я., Романов М.Т., 2019)

- 1. Объединение наиболее удаленного и малолюдного субъекта РФ – Чукотского автономного округа (49,7 тыс. чел.) – с Камчатским краем (314,7 тыс. чел.) целесообразно по следующим основаниям:
 - – оба региона обладают сходным географическим положением на крайнем Северо-Востоке страны: расположены на пути из Тихого океана в Северный ледовитый (и обратно) и соседствуют с крупнейшей в экономическом и военном отношении страной мира – США. В этой связи они в равной мере выполняют важнейшую геополитическую функцию – обеспечение национальной безопасности России на ее северо-восточных рубежах;
 - – малолюдность Чукотского автономного округа и ограниченный набор хозяйственных функций осложняет выполнение субъектом важной функции «демографического контроля над собственными территориями». При объединении Чукотского автономного округа с Камчатским краем их общий социально-экономический потенциал станет выше;
 - – однотипность существующих и перспективных хозяйственных функций, сходство специализаций, хозяйственных структур (добыча минерального сырья, морехозяйственная деятельность, развитие функций опорных баз Северного морского пути и «северного завоза», оборонные функции).
- 2. Считаю также целесообразным присоединение к Магаданской области двух самых северных, огромных по площади муниципальных районов Хабаровского края – Охотского (6372 чел., площадь – 158989 км²) и Аяно-Майского (1911 чел., площадь – 167228 км²).
 - Рассматриваемые территории – Магаданская область и указанные районы Хабаровского края – однотипны по природно-климатическим условиям, расположены в бассейне важнейшего для страны рыбопромыслового Охотского моря и имеют сходные хозяйственные функции – преимущественно ресурсодобывающие (добыча драгоценных и цветных металлов) и морехозяйственные. В перспективе эти виды деятельности для рассматриваемых территорий останутся приоритетными.
 - Обе территории не имеют железных и качественных автомобильных дорог. Охотское море для них является важной транспортной коммуникацией для связей этих регионов между собой и другими регионами. В обозримой перспективе (до постройки железной дороги вдоль морского побережья, см. рис. 2) морские пути останутся важнейшими транспортными коммуникациями для этих приохотских территорий.
 - Охотский и Аяно-Майский районы Хабаровского края расположены на значительном расстоянии от краевого центра (расстояние от Хабаровска до пос. Охотск – 1320 км). Большинство поселений края не имеют надежной наземной транспортной связи с этими районами. В то же время расстояние от Магадана до пос. Охотск в 3 раза меньше – 430 км.
- 3. Экономически эффективным, на наш взгляд, могло бы стать и объединение небольшой по площади (36,3 тыс. км²) и населению (162 тыс. чел.) Еврейской автономной области с Хабаровским краем. Несмотря на некоторые положительные тенденции в социально-экономическом развитии, Еврейская АО в последние годы остается субъектом с малым экономическим потенциалом (46,9 млрд руб., или 0,1 % от ВВП России). В то же время имеются значительные социально-экономические связи области с Хабаровским краем. Объединение субъектов позволит увеличить как их социально-экономический, так и научно-образовательный потенциал и будет способствовать большей эффективности внешнеэкономических связей с соседними регионами Китая.
- Для поддержания и развития национальных культур в Анадыре и Биробиджане необходимо сохранить структуры национально-культурных центров.

Список основных публикаций авторов

по теме доклада

- **Baklanov P. Ya. Territories of Advanced Development : New Tool for Regional Development in the Far Eastern Region of Russia // ERINA Report (Economic research Institute for Northeast Asia), №149, Japan, 2019, P. 21-26.**
- **Бакланов П. Я., Романов М. Т.** Направления долгосрочного развития Дальневосточного региона// Вестник Дальневосточного отделения РАН. № 4 (206). 2019. С. 6-18.
- **Бакланов П. Я., Романов М. Т.** Тихоокеанская Россия в геополитических структурах Восточной Евразии // Вопросы географии. Сборник. 148. Россия в формирующейся большой Евразии. / В.М. Котляков, В.А. Шупер. – М.: Издательский дом «Кодекс», 2019. – С. 194-209. (376с.)
- **Шведов В. Г., Романов М. Т., Ушаков Е. А., Чурзина А. А.** Пространственная организация Лено-Амурского транспортного маршрута // Естественные и технические науки. № 12, 2018. С.154-160.
- **Бакланов П.Я., Мошков, А. В., Романов М.Т.** Базисные структурные звенья в долгосрочном развитии транспортных систем Дальневосточного региона Росси // Вестник МГУ. Серия. 5. География, № 4. 2018. С. 83-92.
- **Бакланов П.Я., Мошков, А. В.** Инерционность территориальных структур хозяйства в регионах Дальнего Востока// Вестник МГУ. Серия. 5. География, № 2. 2017. С. 3-10.
- **Бакланов П.Я., Мошков, А. В.** Географическая дифференциация территориальных структур хозяйства в Тихоокеанской России// География и природные ресурсы, № 1, 2017. С. 5-15.
- **Бакланов П.Я.** Территории опережающего развития: понятие, структуры, подходы к выделению // Региональные исследования. – № 3 (45). – 2014. – С. 12-19.
- Тихоокеанская Россия: страницы прошлого, настоящего, будущего / колл. авторов; отв. ред. академик РАН П.Я. Бакланов. – Владивосток: Дальнаука, 2012. – 406с.

К докладу прилагаем копии некоторых последних публикаций авторов по теме доклада (во вложении).

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!