

Ю.В. ПАНКОВА, О.В. ТАРАСОВА
Новосибирский национальный исследовательский
государственный университет, Институт экономики и организации
промышленного производства СО РАН, Новосибирск

СОЧЕТАНИЕ ОБОРОННЫХ ЦЕЛЕЙ И ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Дальний Восток России имеет потенциал для развития внешнеторговых отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и при этом испытывает необходимость в обеспечении безопасности государственных границ и собственных территорий. В статье описываются три сценарных варианта, которые отличаются ограничениями и предположениями относительно развития погрузочно-разгрузочного комплекса на Дальнем Востоке РФ, оборонного контекста развития портовой инфраструктуры, оборота внешней торговли. На их основе с помощью динамической оптимизационной межрегиональной межотраслевой модели строятся соответствующие прогнозы основных экономических показателей на 2030 год. Показано, что сочетание оборонных и хозяйственных целей, заключающихся в интенсификации внешнеторговых отношений со странами АТР с использованием дополнительных мощностей погрузочно-разгрузочного комплекса на Дальнем Востоке РФ, является необходимым условием для получения положительного народно-хозяйственного эффекта.

Ключевые слова: Дальний Восток РФ, Азиатско-Тихоокеанский регион, внешняя торговля, оборонные задачи, порты, сценарии, прогнозирование.

COMBINATION OF DEFENCE PURPOSES AND FOREIGN TRADE RELATIONS IN THE RUSSIAN FAR EAST

The Russian Far East has potential for development of foreign trade relations with the Asia-Pacific region and at the same time needs protection of state borders and its own territories. The article describes three scenarios, which have different limitations and suggestions about development of loading-unloading complex in the Far East region, defence development of port infrastructure, foreign trade turnover. Based on these scenarios projections of general economic indicators are made with help of statistic optimization interregional multidisciplinary model for 2030. It is described, that the combination of defence and economic purposes, including intensifica-

tion foreign trade relations with Asia-Pacific region involving additional capacity of loading-unloading complex in the Far East region, is necessary condition to achieve positive result in national economic.

Keywords: the Russian Far East, the Asia-Pacific region, foreign trade, defence purposes, ports, scenario, planning.

Экономическое положение Дальнего Востока России на данный момент существенно зависит от объемов его внешней торговли. Объясняется это географической отдаленностью указанной территории от центральных районов страны, а также недостаточным для развития всего федерального округа государственным финансированием. А значит, развитие внешней торговли, которой исторически способствовали географическое положение региона и богатая ресурсная база, а также существенные препятствия сотрудничеству с другими регионами России, на Дальнем Востоке становится особо значимым [1]. Внешняя торговля преимущественно осуществляется со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (в 2014 году по данным Федеральной таможенной службы РФ доля этих стран во внешнеторговом обороте составила 84% [2]), где по сообщению ООН проживает две трети населения планеты [3], а ресурсный потенциал в большей мере исчерпан. При этом страны АТР производят машины и оборудование, продукцию пищевой, легкой и химической промышленности, а также иные товары, в которых нуждается Дальний Восток и Россия в целом. Все это открывает реальные возможности для расширения внешнеторговых связей между Дальневосточным федеральным округом и странами-соседами из Азиатско-Тихоокеанского региона [4].

Однако не стоит забывать, что одно из важнейших мест во взаимоотношениях Российской Федерации и странах АТР, помимо экономического сотрудничества, занимают территориальные споры и вытекающие из них противоречия, создающие угрозы для национальной безопасности. В связи с этим важное значение на Дальнем Востоке, граничащим с Китаем, Японией, США и КНДР, сохраняет защита государственных границ, целостности и неприкосновенности территорий страны. Все ранее сказанное обуславливает актуальность работы.

Целью исследования является получение комплексной оценки возможностей совмещения оборонных и внешнеторговых интересов на Дальнем Востоке России. Для ее достижения необходимо решить следующие задачи:

- Изучить текущее состояние дальневосточных портов, погрузочно-разгрузочного комплекса, провести мониторинг

инвестиционных проектов, касающихся развития прибрежной инфраструктуры в Дальневосточном федеральном округе;

- Проанализировать статистику внешнеторговых связей Дальневосточного федерального округа;
- Разработать рабочие гипотезы и формализовать содержательные сценарии развития портового хозяйства Дальнего Востока и экономики России в целом;
- Осуществить пространственный прогноз основных показателей развития экономики в рамках сформированных сценариев;
- Провести интерпретацию полученных результатов, сделать содержательные выводы.

Как известно, важное значение для развития внешнеторговых отношений имеет расширение и совершенствование транспортных сетей, инфраструктуры. На данный момент на Дальнем Востоке России функционируют все виды транспорта: водный (как морской, так и речной), железнодорожный, воздушный, автомобильный, трубопроводный. Однако доставка груза морем сокращает расходы и иногда является единственным возможным способом грузоперевозок (например, в Камчатскую, Сахалинскую области, Магаданскую область). А потому стоит отметить, что одной из особенностей Тихоокеанского побережья России является его существенная протяженность, благодаря которой имеется возможность постройки крупных морских, военных и торговых, портов. На Дальнем Востоке находится 32 морских порта, из которых 22 торговых и 10 рыбных, а кроме того, около 300 гаваней, имеющих пристани и якорные стоянки [5].

На сегодняшний день дальневосточные грузовые судна заходят в более чем 150 портов, находящихся на территориях около 60 стран мира, на тихоокеанском побережье России создаются новые порты, а уже существующие подвергаются модернизации, расширению. Так, например, с 1 октября 2016 года должен окончательно заработать свободный порт Владивосток – вступают в силу нормы закона [6] о круглосуточном режиме работы пунктов пропуска, «едином окне» при пересечении грузами государственной границы РФ, введении электронного декларирования грузов и реализации принципа «зеленого коридора» для участников внешнеэкономической деятельности [7]. Вопреки тому, что сейчас в порту функционируют не все режимы, аналогичная практика, безусловно, распространится и на другие порты на

Дальнем Востоке. Подтверждением тому служит подписанный в июле 2016 года президентом В. В. Путиным закон [8], который распространяет режим свободного порта на другие узловые гавани: в Чукотском автономном округе (Певек), Камчатском крае (Петропавловск-Камчатский), Сахалинской области (Корсаковский городской округ), Хабаровском крае (Ванинский муниципальный район). Другой пример – будущее строительство порта в селе Самарга в рамках создания в Приморском крае транспортно-логистического комплекса, включающего в себя помимо порта логистический центр «Ракитное», железнодорожную ветку, соединяющую станцию Хабаровск-2 и реку Самарга.

Несмотря на то, что в 2014 году стоимость внешнеторгового оборота регионов Дальнего Востока составила 41100 млн. долл., то есть их доля представляет собой около 5,2% во всем внешнеторговом обороте страны [9], возможно расширение связей, как это уже отмечалось ранее.

Таким образом, видим, что перспективы развития портовых мощностей достаточно широки. Вместе с тем очевидна их увязка с интенсификацией внешнеторговых связей со странами АТР. Комплексная оценка этих процессов на перспективу и анализ подстроечных мероприятий в экономике России при различных приоритетах государственной политики на Дальнем Востоке РФ требует использования особого экономико-математического инструментария и проведения серии сценарных расчетов.

Нами были составлены три сценарных варианта, отличающихся друг от друга ограничениями и предположениями относительно развития портовых мощностей на Дальнем Востоке РФ, оборота внешней торговли. На их основе с помощью динамической оптимизационной межрегиональной межотраслевой модели, которая является модифицированным вариантом классической оптимизационной межрегиональной межотраслевой постановки [10], построены соответствующие прогнозы (далее - «базовый», «оборонный» и «внешнеторговый» прогнозы) на 2030 год. Их основной задачей является определение количественных параметров и показателей развития региональной экономической системы в перспективе.

Первый «Базовый» сценарий необходим для сравнения с другими по основным экономическим показателям: конечному потреблению населения, объемам валового выпуска (в основных ценах), темпам роста отраслей, уровням занятости в территориальном разрезе, а также двойственным оценкам ограничений по производственным способам.

«Оборонный» сценарий отличается от предыдущего тем, что в нем устанавливается ограничение снизу на развитие мощностей погрузочно-разгрузочного комплекса для выполнения оборонно-стратегических задач страны. Естественно, что такое «вмешательство» вызовет негативные последствия в хозяйственном комплексе страны, нарушая сложившийся оптимум. Общий показатель конечного потребления на год прогноза снижается по отношению к «базовому» варианту за счет необходимости инвестирования в развитие портовых мощностей в ближайшие годы.

«Внешнеторговый» сценарий формируется путем изменения ограничений на экспорт (увеличение по отраслям угольная, продукты нефтедобычи, продукты газовой промышленности) и импорт (увеличение по отраслям машиностроение и легкая промышленность) товаров, осуществляемый через Дальневосточный федеральный округ. Таким образом, увеличивается коммерческая составляющая в портах Дальнего Востока, и те из них, что ранее выполняли только оборонную функцию, становятся еще и хозяйственными. Реальными примерами такого успешного сосуществования могут служить порты Балаклава, Мурманск, Петропавловск-Камчатский и другие.

Получено, что с увеличением внешнеторгового оборота с использованием погрузочно-разгрузочного комплекса Дальнего Востока РФ можно отследить положительную динамику в отраслях экономики страны в целом.

Анализ основных межотраслевых и межрегиональных эффектов при переходе между сценариями дает возможность определить круг подстроечных мероприятий в экономике России при различных приоритетах государственной политики на Дальнем Востоке РФ.

В целом, исходя из полученных результатов можно сделать вывод о том, что инфраструктурный комплекс Дальнего Востока оказывает значительное влияние на своих «соседей». При этом сочетание оборонных и хозяйственных целей, заключающихся в интенсификации внешнеторговых отношений со странами АТР с использованием дополнительных мощностей погрузочно-разгрузочного комплекса на Дальнем Востоке РФ, является необходимым условием для получения положительного народно-хозяйственного эффекта.

Преимуществом применяемого подхода является возможность отследить направления требуемых структурных изменений в экономике по цепочкам межотраслевых межрегиональных связей, которые может (при соответствующей политике государства) и должна повлечь (ина-

че системный эффект будет меньше) реализация исследуемых проектов по развитию портовой инфраструктуры.

Внимательное рассмотрение межотраслевых межрегиональных цепочек и их «проектного» наполнения является одной из задач исследования на перспективу.

Кроме того, исследование имеет образовательный компонент: результаты расчетов и используемая методика работы с оптимизационной межрегиональной межотраслевой моделью при работе над поставленной задачей могут быть представлены на занятиях для студентов 3-4 курса ЭФ. Совместно со студентами планируется проводить анализ структурных изменений, требуемых для достижения положительного системного эффекта, а также построение гипотез относительно вероятности их реализации.

Литература

1. **Безруков Л. А.** Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии / Л. А. Безруков. – Новосибирск: Гео, 2008. – 369 с.
2. **Отдел таможенной статистики службы федеральных таможенных доходов ДВТУ.** Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 2014 год // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2015. - № 1 (70).
3. **ООН на карте мира:** Азиатско-Тихоокеанский регион [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru>. - (Дата обращения: 25.08.2016).
4. **Долгосрочный комплексный прогноз регионального социально-экономического и технологического развития. «Тихоокеанская Россия – 2050» (методические положения)** / под ред. В.И. Сергиенко, П.А. Минакира ; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск : РИОТИП, 2009.
5. **Вахненко Р.В.** Морской транспорт Дальнего Востока в современных рыночных условиях / Р. В. Вахненко // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2008. - № 2 (43).
6. **О свободном порте Владивосток:** Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 20.07.2015. - № 29 (ч.1). – Ст. 4338
7. **Линдт М.** Как приблизить Дальний Восток / М. Линдт // Эксперт. – 2016. - № 35. - С. 30-33.Л
8. **О внесении изменений в Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и Федеральный закон «О свободном порте Владивосток»:** Федеральный закон

от 03.07.2016 № 252-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. - 04.07.2016. - № 27 (ч.1). - Ст.4185.

9. **Справка** «Об итогах внешнеэкономической деятельности территорий Дальнего Востока и Забайкалья в 2014 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://assoc.khv.gov.ru>. - (Дата обращения: 27.08.2016)

10. **Мелентьев Б.В.**, Ершов Ю.С., Алимпиева А.А. Методические рекомендации построения межрегионального межотраслевого финансового баланса "Платежи-доходы" / ИЭОПП СО РАН. - Новосибирск, 2010. - 144 с.

Н.А. РОСЛЯКОВА

Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, Москва
Институт проблем региональной экономики РАН, Санкт-Петербург

ПОИСК ПОДХОДОВ К СТРУКТУРИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В работе проводится анализ существующих подходов к структурированию транспортной инфраструктуры и обосновывается вывод о недостаточной изученности подходов к классификации узлов транспортных сетей с точки зрения их роли в экономике региона. На основе проведённых ранее исследований автор предлагает подход и проводит структурирование Санкт-Петербургского транспортного узла.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, региональная экономика, структурирование транспортной инфраструктуры, порты Ленинградской обл.

SEARCH OF THE APPROACHES TO ANALYSIS TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The article analyses existing approaches to the analysis of transport infrastructure and reveals disadvantages of approaches to classification of the nodes of the transport network from the point of view of their role in the economy of the region. On the basis of earlier studies, the author offers an approach and carries out structuring of the St. Petersburg transport hub.

Keywords: transport infrastructure, regional economy, the structuring of transport infrastructure, ports of the Leningrad region.

Транспорт выступал основой для оценки влияния пространственного аспекта на экономические системы, начиная с самых первых тео-