

DOI 10.22394/1818-4049-2019-89-4-17-29
УДК 332.12(571.6)

Н. Е. Антонова
А. Б. Бардаль

Безопасность и устойчивость развития экономики Дальнего Востока в условиях интеграции: ресурсный и транспортный факторы¹

Экономическая безопасность и устойчивое развитие экономики Дальнего Востока являются ключевыми стратегическими параметрами. Большинство субъектов Российской Федерации на территории Дальнего Востока России относятся к регионам ресурсного типа, то есть к регионам с доминирующим в структуре экономики природоэксплуатирующим сектором. Это определяет важность ресурсного фактора. Значимость транспортного фактора обусловлена существенной площадью региона и удаленностью от ключевых рынков сбыта. Азиатский регион в настоящее время представляет собой один из наиболее активно развивающихся элементов мировой хозяйственной системы. Географическая близость Дальнего Востока России к ключевым странам Азии создает предпосылки для сотрудничества и интеграции. В первую очередь развивается сотрудничество с КНР. В этом аспекте значимость ресурсного и транспортного факторов сложно переоценить. В статье рассматривается влияние на экономическую безопасность и устойчивость развития Дальнего Востока ресурсного и транспортного факторов в условиях интеграции региона в Азиатско-Тихоокеанский регион (далее – АТР). На примере использования лесных и сельскохозяйственных ресурсов, а также транспортных возможностей Дальнего Востока в международных торговых, инвестиционных и транзитных взаимодействиях показаны возможные проблемы для экономической безопасности региона. Рассмотрены барьеры для интеграции Дальнего Востока в АТР с точки зрения ресурсного и транспортного факторов.

Ключевые слова: экономическая безопасность, Дальний Восток, природно-ресурсный сектор, транспортная система, АТР.

Постановка проблемы. Экономическая безопасность в стратегических документах определяется как «состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических на-

циональных приоритетов Российской Федерации»².

То есть сущность экономической безопасности – это «такое состояние экономики и институтов власти, при котором обеспечиваются гарантированная защита национальных интересов, социально направленное развитие страны в целом, достаточный оборонный потен-

¹ Работа выполнена в рамках Комплексной программы фундаментальных научных исследований ДВО РАН «Дальний Восток», проект 18-5-053 «Безопасность и устойчивость развития экономики Дальнего Востока в условиях интенсификации интеграционных процессов в АТР».

² О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года: указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208.

Натаалья Евгеньевна Антонова – д-р экон. наук, доцент, главный научный сотрудник лаборатории ресурсной и отраслевой экономики, Институт экономических исследований ДВО РАН (680042, Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, д. 153).
E-mail: antonova@ecrin.ru

Анна Борисовна Бардаль – канд. экон. наук, доцент, ведущий научный сотрудник лаборатории ресурсной и отраслевой экономики, Институт экономических исследований ДВО РАН (680042, Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, д. 153).
E-mail: bardal@ecrin.ru

циал даже при наиболее неблагоприятных условиях развития внутренних и внешних процессов» [Сенчагов, Митяков, 2016, с. 44].

Экономическая безопасность региона является предметом обсуждения как на теоретическом уровне, так и в рамках ее практического обеспечения в практике государственного управления. В статье коллег из Института экономики УрО РАН [Татаркин, Куклин, 2012], монографии ИЭиОПП СО РАН [Угрозы и защищенность..., 2016] подробно рассмотрены подходы к определению понятия экономической безопасности, вычленению важнейших элементов, ключевых индикаторов, методов оценки уровня безопасности. Кроме того, в этих работах представлены взгляды авторов на методологические аспекты формирования экономической безопасности региона. Экономическая безопасность региона на уровне субъекта РФ или федерального округа трактуется как совокупность условий и факторов, характеризующих текущее состояние экономики, стабильность, устойчивость и поступательность ее развития, степень ее самостоятельности в процессах интеграции с национальной экономикой [Татаркин, Куклин, 2012].

К структурным элементам экономической безопасности относят технологическую, технико-производственную, валютно-кредитную, сырьевую, энергетическую, экологическую, информационную и экологическую составляющие [Гордиенко, 2014].

Практически все территории Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) относятся к регионам ресурсного типа, то есть к регионам с доминирующим в структуре экономики природоэксплуатирующим сектором [Левин и др., 2015]. Для этих территорий сырьевая безопасность относится к одному из важных элементов экономической безопасности. Под сырьевой безопасностью зачастую подразуме-

вают, в первую очередь, минерально-сырьевую безопасность [Шеломенцев, Беляев, 2012; Ресурсные регионы России..., 2017], что обусловлено значением полезных ископаемых для обеспечения нужд оборонной промышленности и военной безопасности страны. Однако, на наш взгляд, самообеспеченность экономики другими видами природных ресурсов также играет большую роль в ресурсной независимости страны. В Стратегии национальной безопасности России отмечено, что дефицит водных и биологических ресурсов, наряду с минерально-сырьевыми, будет оказывать в перспективе негативное воздействие на экономическую безопасность³. В регионах, обеспеченных не только минеральными, но и биоресурсами, доходы от экспорта этих ресурсов занимают значительный удельный вес в структуре экспортной выручки.

Устойчивость развития регионов ресурсного типа основывается на эффективном управлении природными ресурсами и получении максимума ренты от их использования, которая должна инвестироваться в другие производственные активы, желательно в обрабатывающие отрасли [Ресурсные регионы..., 2017]. Однако в российской практике природопользования в таких регионах приоритетным направлением инвестиций, полученных от ресурсных отраслей, зачастую является добыча/заготовка природных ресурсов для последующего их экспорта. Это ведет к тому, что экспорт сырья поддерживает обрабатывающую промышленность других стран, и лишает страны-экспортеры многих экономических выгод, связанных с их ресурсами⁴.

То есть налицо «голландская болезнь», когда рост доходов в добывающих отраслях в странах-экспортерах приводит к стагнации перерабатывающей промышленности [Шеломенцев, Беляев, 2012], что создает угрозу для «обедне-

³ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683.

⁴ Экономическое значение природных ресурсов: ключевые соображения для реформаторов в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии: Paris, France. OECD. 2011. 50 с. URL: https://www.oecd.org/env/outreach/2011_AB_Economic%20significance%20of%20NR%20in%20EECCA_RUS.pdf (дата обращения: 20.11.2019).

ния» структуры экономики, особенно в регионах ресурсного типа.

Возвращаясь к структурным элементам экономической безопасности, на наш взгляд, для такой пространственно обширной страны как Россия необходимо отдельно выделять инфраструктурную безопасность, поскольку связность внутреннего пространства, а также инфраструктурное обеспечение межстрановых взаимодействий является существенной составной частью экономической безопасности, определяет устойчивость ее развития.

Недостаточное развитие транспортной инфраструктуры отнесено к одной из угроз экономической безопасности⁵. Особенно это важно для такого обширного пространства как территория Дальнего Востока, являющегося политическим и экономическим форпостом России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Устойчивое развитие и экономическая безопасность Дальнего Востока во многом зависят от наличия условий для равноправного и взаимовыгодного сотрудничества со странами-партнерами в международном разделении труда, а также реализации конкурентных преимуществ при взаимодействии со странами-конкурентами на мировых рынках. Не в последнюю очередь такими условиями являются отсутствие инфраструктурных и сырьевых ограничений развития экономики региона.

Целью данной статьи является рассмотрение роли ресурсного и транспортного факторов в обеспечении экономической безопасности экономики Дальнего Востока в условиях развития международного сотрудничества региона со странами АТР.

Ресурсный фактор. Для территорий Дальнего Востока России характерны богатый природно-ресурсный потенциал, а также преимущественно экспортная направленность сырьевых потоков

[Антонова и др., 2017]. Этим определяется значимость сырьевой безопасности как структурного элемента экономической безопасности региона.

Природно-ресурсные отрасли ДФО ориентированы на экспорт своей продукции в разной степени. Например, из общего объема добычи водно-биологических ресурсов экспортируется 50%, практически вся продукция отправляется в КНР и Республику Корея, в меньшей доле – в Японию. Лесной комплекс Дальнего Востока на 90% осуществляет поставки лесопромышленной продукции на внешние рынки. В последние годы начал проявлять экспортную активность бизнес в сельском хозяйстве, но пока по узкому перечню видов продукции.

Наиболее значимым партнером для Дальнего Востока России в торговом и инвестиционном сотрудничестве является Китай, и эта его роль выросла в последнее время особенно в природно-ресурсных отраслях. Доля продукции природно-ресурсных отраслей в дальневосточном экспорте в КНР составляет в последние годы почти 80%, это в основном минеральное сырье, рыба и морепродукты, древесина и изделия из нее.

В России к наиболее перспективным направлениям экспорта в Китай относятся поставки сельскохозяйственной и пищевой продукции, продукции лесопереработки, оказание транспортных и логистических услуг, ведение электронной торговли⁶. В 2018 г. в экспорте из России в Китай по ресурсным товарным группам произошел существенный прирост: по нефти – на 55,1%, по древесине – на 4,9%, по сельхозпродукции, водно-биологическим ресурсам и другим продуктам питания – на 51,4%, по цветным металлам – на 62,9%⁷.

Из ДФО в Китай в основном поставляется переработанное сырье, что обусловлено невысоким уровнем развития обрабатывающей промышленно-

⁵ Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года».

⁶ Путеводитель для бизнеса. Китай. 2019. URL : http://www.russchinatrade.ru/ru/import_export/2019 (дата обращения: 30.10.2019).

⁷ Российско-китайский диалог: модель 2019 : доклад № 46/2019. URL : <https://russiancouncil.ru/activity/publications/rossiysko-kitayskiy-dialog-model-2019/> (дата обращения: 30.10.2019).

сти. В 2018 г. с Дальнего Востока в КНР отправлено 80% всей экспортируемой лесопромышленной продукции, почти 100% сои, 44% рыбы и ракообразных⁸.

Сырьевая направленность экспорта ведет к дальнейшей привязке региона к Китаю в качестве сырьевого придатка, что создает угрозу экономической безопасности Дальнего Востока и снижает устойчивость его развития.

На примере двух ресурсных отраслей экономики Дальнего Востока – лесного комплекса и сельского хозяйства – рассмотрим проблемы их устойчивого развития в контексте активизации российско-китайского сотрудничества в экспорте сырья, а также возможности производства и поставок продукции его переработки.

Лесной комплекс. В 2018 г. по сравнению с 2017 г. наиболее высокий прирост объемов экспорта из России в Китай произошел по продукции глубокой переработки древесины – бумаге и картону, который составил 113,3%⁹. Но этот прирост был обеспечен за счет предприятий, расположенных в европейской части России и Сибири.

На Дальнем Востоке, имеющем наиболее выгодное экономико-географическое положение относительно границ КНР, отсутствуют предприятия третьего перелома. Построенный в Хабаровском крае в середине 1980-х гг. целлюлозно-картонный комбинат был ликвидирован к концу 1990-х, тогда же были закрыты построенные японцами еще до второй мировой войны целлюлозные предприятия на Сахалине.

В современный период время от времени возникают инвестиционные предложения по строительству целлюлозно-бумажного комбината (далее – ЦБК). Начиная с 2005 г. крупный лесопромышленный холдинг RFP Group периодически заявляет о намерении построить такой завод. Очередной раз о его создании было

заявлено, когда предприятия холдинга стали резидентами ТОР «Комсомольск». В зону ТОР попал г. Амурск, где предполагалось строительство ЦБК мощностью 500 тыс. т целлюлозы. Проект требует крупных инвестиций (1,5 млрд долл.), и даже при существующих преференциях в рамках ТОР срок окупаемости остается немалым. Поэтому основная проблема – поиски инвестора, что RFP Group активно делает, ориентируясь в основном на китайских партнеров. Проект ЦБК в последние два года активно поддерживается Минвостокразвития РФ и полномочным представителем Президента РФ в ДФО.

При этом спрос на целлюлозу в Китае высокий – в 2016 г. на него приходилось 18% мирового потребления и 35% мирового импорта целлюлозы (32,3 и 21,9 млн т соответственно)¹⁰. К 2020 г. в КНР планируется сократить коммерческую лесозаготовку, поэтому китайские компании ведут поиск источников целлюлозы. Основные поставщики – Бразилия, Канада, Чили, Индонезия и Россия. Для производимой в России товарной целлюлозы китайский рынок высокостимулируемый, что по идее должно стимулировать инвесторов в размещении производства как можно ближе к точке сбыта с целью сокращения транспортных затрат.

В 2018 г. на заседании Межправительственной Российско-китайской комиссии по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока и Байкальского региона РФ и Северо-Востока КНР было заявлено, что проект по строительству целлюлозно-бумажного комбината в г. Амурске относится к наиболее перспективным и находится в стадии проработки¹¹. Тем не менее ситуация с инвестированием в ЦБК не продвинулась, китайских инвесторов сдерживает проблема достаточных объемов сырья. Потенциальная возможность обеспечения сырьем может быть решена за счет полной утилизации

⁸ Внешняя торговля ДФО / Дальневосточное таможенное управление ФТС России. 2018. URL: <http://dvtu.customs.ru/index.php> (дата обращения: 01.11.2019).

⁹ Российско-китайский диалог: модель 2019 : доклад № 46/2019. URL : <https://russiancouncil.ru/activity/publications/rossiysko-kitayskiy-dialog-model-2019/> (дата обращения: 30.10.2019).

¹⁰ Forest Products 2016. (2018). Rome. Food and Agriculture Organization of the United Nations. URL: <http://www.fao.org/3/I9987M/i9987m.pdf> (дата обращения: 30.10.2019).

¹¹ Юрий Трутнев: На Дальнем Востоке реализуются 32 крупных проекта с китайскими инвестициями. URL: <https://www.khabkrai.ru/events/news/171093> (дата обращения: 30.10.2019).

ресурсов, включая тонкомерную, малоценную древесину и отходы, которые сейчас не используются. Создание целлюлозного производства может стать решением проблем их утилизации. Но китайским инвесторам желательно зайти на более ценные лесные массивы.

Кроме того, многие китайские компании считают, что климат по ведению бизнеса в России недостаточно благоприятен. Например, для получения разрешения на строительство в России требуется 193 дня, а в КНР – 155 дней¹². Длительность процедур увеличивает финансовые издержки для предприятий.

Тем не менее, китайский бизнес активно участвует в новых формах поддержки инвесторов в ДФО. В ТОР и Свободном порту Владивосток реализуется 32 проекта с участием китайского капитала с объемом инвестиций 4,2 млрд долл., что составляет 7% от всех инвестиций, привлеченных в ДФО¹³. Например, в Хабаровском крае работает 47 предприятий с китайскими инвестициями в сфере деревопереработки, сельского хозяйства, строительства, торговли, общественного питания.

Существуют совместные российско-китайские инструменты для привлечения инвестиций, в том числе для развития переработки древесины. Упомянутый выше холдинг RFP Group является реципиентом Российско-китайского инвестиционного фонда (РКИФ), созданного Российским фондом прямых инвестиций и China Investment Corporation (CIC). РКИФ в 2013 г. приобрел 42% акций холдинга в обмен на инвестиции, которые были направлены на создание производств по выпуску лущеного шпона и пиломатериалов в рамках проекта «Дальневосточный центр глубокой переработки древесины» [Антонова, 2019]. Проект относится к наиболее успешным для РКИФ, который был нацелен на сотрудничество в несырьевом секторе. Однако общее число реализованных проектов на сегодня незначительно.

В основном китайский бизнес в лесном комплексе Дальнего Востока участвует в работе малых предприятий, которые создаются на китайские деньги и осуществляют примитивную обработку древесины, которую поставляют в Китай. То есть по сути, это то же сырье, но «облагороженное». Это приводит к нерациональному расходу древесины, образованию большого количества отходов лесопиления, созданию экологических проблем.

В 2018 г. специально для ДФО был введен механизм квотирования экспорта необработанной древесины по сниженным таможенным пошлинам при условии обеспечения не менее 35% продукции деревообработки в общем объеме экспорта лесопромышленной продукции. Цель его введения – поощрение развития производства с высокой добавленной стоимостью. Но фактически при отсутствии в регулирующих документах критериев качества экспортируемой продукции переработки происходит наращивание производства пиломатериалов и сохранение существующих при этом проблем. К запретительным мерам по ограничению экспорта необработанной древесины требуется механизм содействия в развитии высококачественной продукции переработки, в том числе и для создания более привлекательных условий для иностранных инвесторов.

Сельское хозяйство. Основным экспортным товаром сельского хозяйства Дальнего Востока, имеющим достаточные объемы, является соя. ДФО обеспечивает подавляющую часть российского соевого экспорта (таблица 1).

Практически вся соя поступает в КНР, чему способствовало подписание в 2015 г. соглашения о допуске на китайский рынок российских зерновых и расширении поставок сои. Дальневосточные регионы попали в ограниченный круг территорий, с которых разрешен экспорт сельскохозяйственных культур в КНР. Экспортный потенциал регионов ДФО по сое составит к 2024 г. до 2 млн т¹⁴.

¹² Российско-китайский диалог: модель 2019 : доклад № 46/2019. URL : <https://russiancouncil.ru/activity/publications/rossiysko-kitayskiy-dialog-model-2019/> (дата обращения: 30.10.2019)

¹³ Юрий Трутнев: На Дальнем Востоке реализуются 32 крупных проекта с китайскими инвестициями. URL: <https://www.khabkrai.ru/events/news/171093> (дата обращения: 30.10.2019).

¹⁴ Сопредседатели российско-китайской МПК обсудили сотрудничество на Дальнем Востоке РФ. URL: <http://www.dfo.gov.ru/trutnev/3413/> (дата обращения: 29.10.2019).

Таблица 1

Экспорт сои из дальневосточных субъектов Российской Федерации

Субъект РФ, показатель	2013		2014		2015		2016		2017	
	млн долл.	тыс. т	млн долл.	тыс. т	млн долл.	тыс. т	млн долл.	тыс. т	млн долл.	тыс. т
Амурская область	8,3	35,3	6,5	21,1	72,1	206	76,9	231,4	76,6	236,2
ЕАО	2,1	8,7	5,1	20,5	19,9	88,4	19,3	74,8	17,8	68,3
Приморский край	6,2	23,3	9,1	31,7	22,8	75,9	18,1	62,8	27,9	89,8
Хабаровский край	0,01	0,04	0,3	1	1,7	7,3	4,3	14,2	15,3	4,6
Итого ДФО	17	67,3	21,3	74,3	116,5	377,6	118,5	383,1	126,8	409,7
Доля ДФО в российском экспорте сои, %	65	81	90	94	98	99	89	90	74	78

Источник: Таможенная статистика внешней торговли. Федеральная таможенная служба России. Дальневосточное таможенное управление. URL: <http://dvtu.customs.ru> (дата обращения: 30.10.2019)

Расширению экспортируемых видов сельскохозяйственной продукции, в том числе продукции переработки сельскохозяйственного сырья, как ожидается, должен способствовать такой институциональный инструмент как Российско-китайский фонд агропромышленного развития на Дальнем Востоке (РКФАР). Он возник в рамках Соглашения между Фондом развития Дальнего Востока и Управляющей компанией Азиатско-Тихоокеанского продовольственного фонда¹⁵. Капитал РКФАР составляет до 10 млрд долларов, на первом этапе – 13 млрд руб., 90% капитала фонда формируют китайские инвесторы, 10% – российские. РКФАР планирует выделять финансирование от 10% стоимости проекта, еще 10% предоставят инициаторы проектов, оставшиеся 80% стоимости проектов – кредиты банков. Предусмотрена возможность получения займов китайских банков по ставке до 6% годовых.

Среди первых получателей средств РКФАР две компании – «Ратимир», крупнейший дальневосточный мясопереработчик, и «Амур Агро Холдинг», крупное растениеводческое предприятие. Компания «Ратимир» планирует построить свиноводческий комплекс в ТОР «Михайлов-

ская» Приморского края мощностью 46 тыс. т в убойном весе в год, общая стоимость проекта – 15 млрд руб. «Амур Агро Холдинг» реализует проект строительства заводов по глубокой переработке сои и пшеницы в Амурской области. Мощность предприятия – переработка 180 тыс. т соевых бобов и 110 тыс. т пшеницы в год с производством белкового изолята, общая стоимость проекта – 2,9 млрд руб.

Производство продукции переработки сельскохозяйственного сырья дает надежду, что на экспорт будет отправляться не только сырье, но и товары с добавленной стоимостью, что будет способствовать устойчивому развитию сельского хозяйства в рамках международного сотрудничества ДФО с Китаем и другими странами АТР.

В 2019 г. проведено межведомственное согласование Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору РФ и Главным таможенным управлением КНР Протокола о фитосанитарных требованиях к продукции, производимой из сои, а также других видов растений (соевому, рапсовому, подсолнечному шротам, жмыхам), экспортируемым из РФ в КНР¹⁶, что позво-

¹⁵ Российско-Китайский Фонд агропромышленного развития официально зарегистрирован URL: <https://minvr.ru/press-center/news/2310/> (дата обращения 01.11.2019).

¹⁶ Протокол о фитосанитарных требованиях к соевому, рапсовому, подсолнечному шротам, жмыхам, экспортируемым из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику URL: <https://www.fsups.ru/fsups/importExport/china/exportGrain.html> (дата обращения 01.11.2019).

ляет расширять линейку переработанной продукции растениеводства.

Что касается животноводства, то в рамках ТОР «Михайловская» (Приморский край), «Южная» (Сахалинская область), имеющих сельскохозяйственную направленность, в 2014–2018 гг. крупными инвесторами активно создавались фермы по выращиванию и производству свинины с прицелом на экспорт мяса в КНР. Например, один из якорных резидентов ТОР «Михайловский» ООО «Русагро-Приморье» наметил строительство 10 свинокомплексов, что позволит производить 79 тыс. т мяса свинины в живом весе в год. Проектом намечено развитие экспортных поставок в Китай, Японию и Южную Корею. Другой инвестор той же ТОР – ООО «Мерси Трейд» – предполагает поэтапное строительство семи свинокомплексов, предприятий по первичной переработке продукции, также ориентируясь на экспорт свинины¹⁷. Дальневосточные производители готовы поставлять в КНР порядка 1 млн т свинины.

Однако до настоящего времени в отношении экспорта из России в КНР свинины, а также других видов мяса и мясопродукции действует ряд ограничений, введенных китайской стороной. Это сдерживает диверсификацию экспорта сельскохозяйственной продукции из ДФО, развитие интеграции Дальнего Востока со странами АТР в этой отрасли экономики.

Важным для развития интеграционных процессов между ДФО и КНР является подписание в 2018 г. плана развития сельского хозяйства на российском Дальнем Востоке и в Байкальском регионе, а также на Северо-Востоке Китая. Кроме того, была подписана Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке Российской Федерации на 2018–2024 гг. Начал свою деятельность Российско-китайский инвестиционный Фонд регионального развития¹⁸.

Эти стратегически важные инициативы будут способствовать активизации инвестиционной деятельности в ДФО. Например, компания «Пауэр Чайна» (Power China) рассматривает возможность проекта по строительству зернового терминала, состоящего из 29 элеваторов. В 2019 г. компания «Пауэр Чайна» подписала с Российско-китайским фондом регионального развития и Агентством Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ) соглашение о сотрудничестве при реализации проектов на Дальнем Востоке России, согласно которому одновременно будет развиваться автомобильная и железнодорожная инфраструктура для поставок сельскохозяйственной продукции и сырья в КНР¹⁹.

Еще один проект, также совмещающий развитие сельского хозяйства и транспортной инфраструктуры, включает в себя выращивание сельскохозяйственной продукции, создание специализированных зерновых портов вдоль реки Амур и строительство складских мощностей по хранению сельскохозяйственной продукции. Между компанией «Дуньцзин» («Harbin Dongjin Group»), Китайской компанией строительства портов и АНО АПИ заключено соглашение о сотрудничестве при реализации проекта, который будет реализован в четырех дальневосточных городах (Хабаровске, Николаевске-на-Амуре, Комсомольске-на-Амуре, Благовещенске), а также с. Нижнеленинском. Экспорт продукции (в основном сои и силоса) будет осуществляться в Китай, Японию, Южную Корею. Объем инвестиций в растениеводство – 10 млрд руб., в развитие инфраструктуры – 15 млрд руб.

Что касается лесного комплекса, то он также может попасть в сферу действия новых инструментов российско-китайского сотрудничества. China Forestry Group Corporation рассматривает возможность строительства на Дальнем Востоке предприятия, ориентированного на использование 3 млн м³ низкосортной древесины

¹⁷ СМИ: ТОР «Михайловский» станет крупнейшим центром агробизнеса на Дальнем Востоке. URL: <https://minvr.ru/press-center/mediagallery/6543/> (дата обращения 02.11.2019).

¹⁸ Россия и КНР планируют развивать сельское хозяйство на Дальнем Востоке. URL : <https://minvr.ru/press-center/news/19653/> (дата обращения: 30.10.2019).

¹⁹ АНО АПИ поможет китайским инвесторам реализовать проекты в ДФО. URL : <https://minvr.ru/press-center/news/21912/> (дата обращения: 30.10.2019).

и древесных отходов с дальнейшим экспортом готовой продукции в КНР. Для запуска проекта предполагается участие частных инвесторов с привлечением заемного финансирования от финансовых институтов и банков КНР и России. Соинвестором проекта может выступить Российско-китайский инвестиционный фонд регионального развития²⁰.

Транспортный фактор. В обеспечении безопасности и устойчивости развития экономики Дальнего Востока наличие транспортной инфраструктуры и эффективная организация процесса перевозки являются базовыми условиями.

Роль транспорта в обеспечении экономической безопасности региона определяется следующими аспектами [Морозова, Яцевич, 2014]:

- степень доступности транспортных услуг, от которой зависят возможности пространственного развития экономики и социальной сферы;

- затраты на перевозку продукции и перемещение населения (трудовых ресурсов) оказывают влияние на конкурентоспособность производства и локализацию рынков сбыта;

- скорость транспортировки, регулярность и ритмичность транспортного обслуживания определяют возможности снижения затрат на создание запасов, снижение оборотных активов и т. п.;

- развитость транспортной системы определяет возможности организации эффективной работы аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны и специальных служб, влияет на обороноспособность;

- экологичность – транспорт оказывает негативное воздействие на окружающую среду, повышая необходимость расходов на природоохранные мероприятия.

Развитая транспортная инфраструктура относится к базовым условиям интеграции Дальнего Востока со странами АТР. С точки зрения экономической безопасности в сфере транспорта, на наш взгляд, барьерами в этом контексте могут выступать:

- во-первых, ограничение транспортной инфраструктуры – отсутствие от-

дельных элементов инфраструктуры либо недостаточная пропускная способность существующей системы;

- во-вторых, ограничение институциональной оболочки интеграционных процессов в сфере транспорта – отсутствие общей законодательной оболочки, различие в технических требованиях к транспортным средствам, процессу перевозки, оформлению разрешительных документов, процедурам таможенного и пограничного досмотра и т.д.;

- в-третьих, исключение странами АТР из процесса перевозки транспортного комплекса Дальнего Востока России.

Рассмотрим подробнее каждый из перечисленных барьеров.

Ограничение транспортной инфраструктуры. Проблемы ограниченных пропускных возможностей транспортной инфраструктуры Дальнего Востока неоднократно обсуждались [Дербас, Леонтьев, 2016; Никифоров и др., 2015; Бардаль, 2019 и др.]. В настоящее время наиболее проблемными элементами инфраструктуры являются железные дороги на подъездах к морским портам Тихоокеанского побережья, недостаточные мощности морских терминалов, низкое качество автомобильных дорог. Приведем лишь один пример – в настоящее время ключевые морские порты Дальневосточного бассейна работают в режиме максимальной загрузки (либо перегружены) (табл. 2).

С целью развития транспортной инфраструктуры проводится модернизация восточного полигона железных дорог (Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали). Частными компаниями развиваются перегрузочные мощности морских портов с учетом прогнозируемого спроса со стороны грузоотправителей.

Ограничение институциональной оболочки интеграционных процессов в сфере транспорта. Одним из важных направлений сближения/интеграции транспортных систем является переход к унифицированному правовому режиму при организации перевозок между странами. Международные документы охватывают широкий спектр вопросов функциони-

²⁰ Новое лесоперерабатывающее производство может появиться в Хабаровском крае. URL : <https://minvr.ru/press-center/news/21870/> (дата обращения: 30.10.2019)

рования транспорта, включая согласование элементов инфраструктуры, правила упрощенного пересечения границ, единые процедуры, направленные на обеспечение высокого уровня эффективности перевозочного процесса, безопасности и защиты окружающей среды. При

всей важности применения единых правовых норм процесс унификации может быть длительным и сложным. В странах СВА создание единой законодательной оболочки функционирования транспорта к настоящему времени не завершен (табл. 3).

Таблица 2

Загрузка ведущих портов Дальнего Востока (2018 г.)

Порты	Перевалка, млн т	Пропускная способность, млн т / год	Загруженность мощностей, %
Восточный порт	69,7	64,3	108,4
Ванино	29,5	25,1	117,5
Находка	24,3	26,6	91,4
Пригородное	17,0	19,6	86,7
Владивосток	21,2	22,7	93,4

Источник: составлено автором по данным аналитического отчета «Инфраструктура и рынки. Дальний Восток». М. : Изд-во «Первая инфраструктурная». 2019. 130 с. URL: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2019/infrastruktura_i_rynky_dalny_vostok_infraone_research.pdf (дата обращения 28.06.2019).

Таблица 3

**Статус отдельных международных договоров и соглашений
в области транспорта в странах СВА²¹**

Документ	КНР	Республика Корея	РФ	Япония	Монголия	КНДР
Конвенция о дорожном движении (1949 г.)	-	п	п	п	-	-
Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 г.)	-	п/п	п	-	п	-
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.)	п	п	п	-	п	-
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств (1958 г.)	-	п	п	п	-	-
Таможенная конвенция о контейнерах (1972 г.)	п	п	п	-	-	-
Международная конвенция о согласовании условий контроля грузов на границе (1982 г.)	-	-	п	-	-	-
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956 г.)	-	-	п	-	п	-

Примечание: «-» – документ не подписан; «п/п» – документ подписан; «п» – государство присоединилось частично (с исключениями)

Источник: [Бардаль, 2019].

²¹ По состоянию на 01.01.2019 г.

Процесс унификации правовых норм требует значительного времени, однако на сегодня в азиатском регионе не создано территориально непрерывное правовое пространство с точки зрения транспорта. Территориальная непрерывность действия является одним из важнейших принципов формирования единых законодательных норм при организации транспортного процесса.

При этом в СВА действует ряд двухсторонних соглашений в области транспорта, организующих законодательную оболочку более тесно сотрудничающих стран и частично нивелирующих необходимость создания единого правового поля в регионе. Например, КНР имеет соглашения по морскому транспорту со всеми странами СВА за исключением Монголии. Между Монголией и КНР действуют соглашения по доступу к морю, транзиту грузов и автомобильному транспорту.

К технологическим барьерам можно отнести: различия в ширине железнодорожной колеи (1520 см в России, Казахстане, 1435 см в Китае), различия в длине формируемых железнодорожных составов (средняя длина состава в России 71 условный вагон, в КНР – 54 условных вагона) [Винокуров и др., 2018].

Исключение странами АТР из процесса перевозки транспортного комплекса Дальнего Востока России. Имеется в виду создание альтернативных транспортных маршрутов в обход территории России (Дальнего Востока России). Так, в настоящее время КНР активно участвует в строительстве элементов транспортной инфраструктуры в странах Центральной и Средней Азии. Эти проекты «вписаны» в концепцию инициативы «Один пояс, один путь» и поддерживаются международными финансовыми организациями.

Так, в 2017 г. континентальными транзитными железнодорожными маршрутами через страны Азии было связано 27 городов КНР с 28 городами ЕС. По про-

тяженности это самые короткие железнодорожные транспортные коридоры между Азией и Европой: они на 2,1 тыс. км короче Транссибирской магистрали от российских дальневосточных портов [Сазонов, 2018].

Развитие транспортных коридоров в обход России продолжается. В 2014 г. в КНР начато строительство железнодорожной ветки Карамай – Тачэн (протяженность 308 км). Она будет брать начало в городе Карамай на станции Байкоуцзянь действующей железной дороги Куйтунь – Бэйтунь и заканчиваться на пункте пропуска Бакту. Эта дорога станет третьей китайской железной дорогой, ведущей в район китайско-казахстанской границы²² и позволит создать новый транзитный маршрут²³.

По оценкам экспертов «формирование Китаем коридоров через имеющееся соединение с центральноазиатской железнодорожной сетью (в которой Казахстан играет особую роль) позволяет КНР диверсифицировать направления континентальных транзитных железнодорожных потоков. Если раньше Россия считалась единственным транспортным коридором между Европой и Азией, то сегодня появились конкурентные маршруты, которые в перспективе способны отвлечь от РФ подавляющую часть евроазиатского транзита» [Сазонов, 2017. С. 283].

Заключение. Рассмотренные в статье различные аспекты влияния ресурсного и транспортного факторов на экономическую безопасность Дальнего Востока в условиях его интеграции в АТР дают основание для следующих выводов.

Для экономической безопасности России в качестве угроз выступают, среди прочих, сохранение экспортно-сырьевой модели развития и высокая зависимость от внешнеэкономической конъюнктуры, ухудшение состояния и истощение сырьевой базы²⁴. Все это относится и к Дальнему Востоку с ориентацией его экономики

²² В настоящее время между КНР и Казахстаном действует две железнодорожные линии, пересекающие границу в пунктах пропуска Алашанькоу (КНР) – Достык (Казахстан) и Хоргос (КНР) – Алтынколь (Казахстан).

²³ В фокусе внимания Китая: Китай и Казахстан планируют вместе работать над созданием нового трансевразийского транспортного коридора / Синьхуа новости. URL: http://russian.news.cn/2017-03/28/c_136164760.htm http://russian.news.cn/2017-03/28/c_136164760.htm (дата обращения: 23.10.2019).

²⁴ Указ Президента РФ от 31.12.2015 N 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации».

на внешний спрос. В регионе ограничены масштабы несырьевого экспорта, что связано с его низкой конкурентоспособностью и слабой вовлеченностью в мировые «цепочки» создания добавленной стоимости.

Поэтому поставленная в национальной Стратегии экономической безопасности задача расширения объема экспорта несырьевой продукции, а также географии внешнеэкономических и инвестиционных связей²⁵ для Дальнего Востока с его транзитно-ресурсной экономикой является ключевой. Это подразумевает стимулирование переработки сырья и экспорта готовой продукции, для чего нужен механизм содействия в развитии высококачественной продукции переработки, в том числе и для создания более привлекательных условий для иностранных инвесторов.

Еще одним важным аспектом является критическая оценка последствий активизации российско-китайского сотрудничества в сфере сельского хозяйства и лесопользования для экономической безопасности Дальнего Востока. В частности, необходимо регулирование процесса аренды земли китайскими производителями, чтобы предприятия регистрировались на территории России, платили налоги, а также использовали российскую рабочую силу. Встраивание китайских предприятий в российские социально-экономические процессы является важной проблемой и в лесном комплексе, где также существует проблема низкой отдачи от китайского бизнеса для местной экономики, а зачастую и проблема нерационального использования ресурсов. Для этого, по мнению экспертов, нужна инициатива от муниципалитетов в виде запроса к федеральным органам по формированию стратегии взаимодействия с китайскими предпринимателями.²⁶

К основным проблемам влияния транспортного фактора на экономическую безопасность Дальнего Востока в условиях его интеграции в АТР относятся различия в институциональных си-

стемах, не позволяющих организовать единое транспортное пространство; отсутствие достаточной по масштабам транспортной инфраструктуры, создающее физические препятствия осуществления перевозочного процесса; исключение российских маршрутов из транзитных перевозок и прочее. Наиболее важным при этом является недостаточность транспортной инфраструктуры для обеспечения перевозок в необходимых масштабах и направлениях. Это может стать существенным лимитирующим фактором экономического развития региона.

Список литературы:

1. Антонова Н. Е. Лесной комплекс Дальнего Востока: есть ли задел под будущее развитие? // ЭКО. 2019. № 4. С. 27–47.
2. Антонова Н. Е., Волков А. В., Ломакина Н. В., Сухомиров Г. И. Ресурсные отрасли Дальнего Востока: динамика развития и внешние взаимодействия. Хабаровск : ИЭИ ДВО РАН, 2017. 181 с. URL: <http://www.ecrin.ru/mainmenu-33/1/151-2017-books/1215-antonova-resurs> (дата обращения: 25.10.2019).
3. Бардаль А. Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: трансформация и интеграция. Хабаровск : ИЭИ ДВО РАН, 2019. 336 с.
4. Винокуров Е. Ю., Лобырев В. Г., Тихомиров А. А., Цукарев Т. В. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. СПб. : ЦИИ ЕАБР, 2018. 50 с.
5. Гордиенко Д. В. Понятие экономической безопасности на современном этапе / Пути укрепления безопасности и сотрудничества в Восточной Азии. Материалы совместного российско-вьетнамского исследования. М. : ИДВ РАН, 2014. 344 с.
6. Дербас Н. В., Леонтьев Р. Г. Тенденции развития железных дорог Дальнего Востока России // Транспорт: наука, техника, управление. 2016. № 2. С. 29–33.

²⁵ Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года».

²⁶ Китаизацию Дальнего Востока стимулируют российские чиновники. http://www.ng.ru/economics/2019-10-22/4_7708_earth.html

7. Левин С. Н., Каган Е. С., Саблин К. С. Регионы «ресурсного типа» в современной российской экономике // *Journal of Institutional Studies*. 2015. Т. 7. № 3. С. 92-101. DOI: 10.17835/2076-6297.2015.7.3.092-101
8. Морозова О. В., Яцевич Н. В. Транспортный фактор в обеспечении национальной экономической безопасности // *Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности)*. 2014. № 7. С. 303-313.
9. Никифоров В. С., Масленников С. Н., Цыпляков В. Н. Развитие речного транспорта Сибири и Дальнего Востока: потребности и возможности // *Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока*. 2015. № 3. С. 3-6.
10. Ресурсные регионы России в «новой реальности» / под ред. В. В. Кулешова. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2017. 308 с.
11. Сазонов С. А. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 344 с.
12. Сазонов С. А. Центральнoазиатское направление транспортной стратегии Китая // *Китай в мировой и региональной политике: история и современность*. 2017. № 22. С. 274-288.
13. Сенчагов В. К., Митяков С. Н. Оценка кризисов в экономике с использованием краткосрочных индикаторов и средних индексов экономической безопасности России // *Проблемы прогнозирования*. 2016. № 2 (155). С. 44-58.
14. Татаркин А. И., Ку克林 А. А. Изменение парадигмы исследований экономической безопасности региона // *Экономика региона*. 2012. №2 (90). С. 25-39.
15. Угрозы и защищённость экономики России: опыт оценки / под ред. С. В. Казанцева, В. В. Карпова. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2016. 280 с.
16. Шеломенцев А. Г., Беляев В. Н. Оценка влияния освоения минерально-сырьевых ресурсов на экономическую безопасность России // *Экономика региона*. 2012. №2 (90). С. 244-249.

Библиографическое описание статьи

Антонова Н. Е., Бардаль А. Б. Безопасность и устойчивость развития экономики Дальнего Востока в условиях интеграции: ресурсный и транспортный факторы // *Власть и управление на Востоке России*. 2019. № 4 (89). С. 17-29. DOI 10.22394/1818-4049-2019-89-4-17-29

Natal'ya E. Antonova – Doctor of Economics, chief researcher, the laboratory of resource and industrial economy, the Economic research institute of the Far-Eastern branch of the Russian Academy of Sciences (153, Tikhookeanskaya Str., Khabarovsk, Russia, 680042). E-mail: antonova@ecrin.ru

Anna B. Bardal – Candidate of Economics, leading researcher, the laboratory of resource and industrial economy, the Economic research institute of the Far-Eastern branch of the Russian Academy of Sciences (153, Tikhookeanskaya Str., Khabarovsk, Russia, 680042). E-mail: bardal@ecrin.ru

Security and sustainability of the Far-Eastern economy development in the context of integration: resource and transport factors

The economic security and sustainable development of the Far-Eastern economy are the key strategic parameters for the development. Most of the administrative subjects of the Russian Far East belong to the resource-type regions. The structure of their economy is dominated by sectors exploiting natural resources. This fact determines the importance of the resource factor. The significance of the transport factor is due to the significant area of the region and its remoteness from key sales markets. The Asian region is currently one of the most rapidly developing parts of the global economic system. The geographical proximity of the Russian Far East to the key Asian countries create the prerequisites for economic cooperation and integration. First of all, cooperation with China is developing. Resource and transport factors are important during the process of cooperation and integration with the Asia-Pacific

region. In the article the impact of the resource and transport factors on the Far-Eastern economic security and sustainability development in the context of the region's integration in the Asia-Pacific region is considered. On the example of the forest, agricultural resources and transport capabilities of the Far East use the potential problems for the economic security of the region are analyzed. The international trade, investment and transit interactions in these sectors are considered. Barriers to the integration of the Far East in the Asia-Pacific region from the point of view of the resource and transport factors are described.

Keywords: economic security, the Russian Far East, natural resources sector, transport system, the Asia-Pacific Region.

References:

1. Antonova N. E. Forestry complex of the Far East: is there a reserve for future development? // IVF. 2019, no 4, pp. 27–47. (In Russian).
2. Antonova N.E., Volkov L.V., Lomakina N.V., Sukhomirov G.I. Resource sectors of the Far East: development dynamics and external interactions. Khabarovsk: IEI FEB RAS, 2017. 181 s. URL: <http://www.ecrin.ru/mainmenu-33/1/151-2017-books/1215-antonova-resurs> (accessed: 10.25.2019). (In Russian).
3. Bardal A. B. Transport complex of the Far East: transformation and integration. Khabarovsk : IEI FEB RAS, 2019, p. 336. (In Russian).
4. Vinokurov E. Yu., Lobyrev V. G., Tikhomirov A. A., Tsukarev T. V. Silk Road transport corridors: analysis of barriers and recommendations for investment. St. Petersburg : SRI EDB, 2018, p. 50. (In Russian).
5. Gordienko D. V. The concept of economic security at the present stage / Ways to strengthen security and cooperation in East Asia. Materials of the joint Russian-Vietnamese study. M. : IFES RAS, 2014, p. 344. (In Russian).
6. Derbas N. V., Leontiev R. G. Trends in the development of railways of the Far East of Russia // Transport: science, technology, management. 2016, no. 2, pp. 29–33.
7. Levin S. N., Kagan E. S., Sablin K. S. Regions of the “resource type” in the modern Russian economy // Journal of Institutional Studies. 2015.V. 7. No. 3. P. 92–101. DOI: 10.17835 / 2076-6297.2015.7.3.092-101. (In Russian).
8. Morozova O. V., Yatsevich N. V. Transport factor in ensuring national economic security // Transport services market (problems of increasing efficiency), 2014, no. 7, pp. 303–313. (In Russian).
9. Nikiforov V. S., Maslennikov S. N., Tsyplakov V. N. Development of river transport in Siberia and the Far East: needs and opportunities // Scientific problems of transport in Siberia and the Far East. 2015, no. 3, pp. 3–6. (In Russian).
10. Resource regions of Russia in the “new reality” / ed. V.V. Kuleshov. Novosibirsk: Publishing House of IEOPP SB RAS, 2017. 308 p. (In Russian).
11. Sazonov S. L. Transport China: place and role in the development of the national economy. M. : IFES RAS, 2018. 344 s. (In Russian).
12. Sazonov S. L. Central Asian direction of the transport strategy of China // China in world and regional politics: history and modernity. 2017, no. 22, pp. 274–288. (In Russian).
13. Senchagov V. K., Mityakov S. N. Assessment of crises in the economy using short-term indicators and average indices of Russia's economic security // Problems of Forecasting. 2016, no. 2 (155), pp. 44–58. (In Russian).
14. Tatarkin A. I., Kuklin A. A. Changing the paradigm of research on the economic security of the region // Economy of the region. 2012, no. 2 (90), pp. 25–39. (In Russian).
15. Threats and security of the Russian economy: assessment experience / ed. S.V. Kazantseva, V.V. Karpova. Novosibirsk: IEOPP SB RAS, 2016, p. 280. (In Russian).
16. Shelomentsev A. G., Belyaev V. N. Assessment of the impact of the development of mineral resources on the economic security of Russia // Regional Economy. 2012, no. 2 (90), pp. 244–249. (In Russian).

Reference to the article

Antonova N. E., Bardal A. B. Security and sustainability of the Far-Eastern economy development in the context of integration: resource and transport factors // Power and Administration in the East of Russia. 2019. No. 4 (89). Pp. 17–29. DOI 10.22394/1818-4049-2019-89-4-17-29