

УДК 330.34

РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА КАК ЛОКОМОТИВ РОСТА ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

Андрей Б. Коржук^{1, @}

¹ Кемеровский институт (филиал) Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова, 650992, Россия, г. Кемерово, пр. Кузнецкий, 39
[@] nauka.a.kirsute@mail.ru

Поступила в редакцию 20.10.2017. Принята к печати 11.12.2017.

Ключевые слова: российский Дальний Восток, прибрежные территории, региональная экономика, инвестиции, морские порты, международные проекты.

Аннотация: Статья посвящена вопросам экономического развития дальневосточных территорий России. Российский Дальний Восток занимает достаточно выгодное экономико-географическое положение в России и Азиатско-Тихоокеанском регионе, находясь по соседству с Китаем, Японией и США. Целью данной статьи является определить основные направления по улучшению экономического развития Дальневосточных прибрежных территорий, сравнить развитость прибрежных территорий Дальнего Востока, а именно территорию Приморского края с другими странами, дать сравнительный анализ и сделать определенные выводы. Площадь региона составляет 36 % от территории России, в то же время население составляет 4 % населения страны, все это связано с суровыми погодными условиями и слабым развитием экономики. По валовому региональному продукту на Дальний Восток приходится 5,7 % от ВРП России. Рассмотрен зарубежный опыт развития прибрежных территорий США, Китая, Японии, Канады. Можно сделать вывод, что мы существенно отстаем от этих стран по таким показателям, как объем ВВП, объем экспорта, вовлеченность в торговлю с АТР, продажа продукции обрабатывающих производств. Сравнительный анализ показал похожесть отраслевой структуры прибрежных территорий только с Канадой. Похожа сырьевая направленность отгружаемых товаров, население портовых городов, но в то же время показатели объема дальневосточных грузоперевозок России отстают от всех рассмотренных стран. По-видимому, основными направлениями развития дальневосточных территорий являются структурные изменения в экономике; привлечение иностранных инвестиций в создание как горнодобывающих, лесозаготовительных, так и перерабатывающих производств; развитие транспортной инфраструктуры.

Для цитирования: Коржук А. Б. Развитие российского Дальнего Востока как локомотив роста экономики страны // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. 2017. № 3. С. 43–48.

Российский Дальний Восток – это восточная часть России, включающая Республику Саха, Камчатский, Приморский и Хабаровский края, Амурскую, Магаданскую и Сахалинскую области, Еврейскую автономную область и Чукотский автономный округ.

Площадь региона составляет 6 млн км² (36 % от территории России), в то же время население составляет 6,2 млн чел. (около 4 % населения страны), все это связано с суровыми погодными условиями и слабым развитием экономики.

Дальний Восток занимает достаточно выгодное экономико-географическое положение в России и Азиатско-Тихоокеанском регионе, находясь по соседству с Китаем, Японией и США. К морским портам Дальнего Востока имеют выходы такие транспортные системы, как Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, пересекающие Евразию [1].

Целью данной статьи является определить основные направления по улучшению экономического развития Российского Дальнего Востока, сравнить развитость прибрежных территорий нашей страны с прибрежными территориями других стран, дать сравнительный анализ и сделать определенные выводы.

Государству следует уделить особое внимание развитию прибрежных территорий Дальневосточного побережья, а также к его стратегическим экономическим проблемам, от решения которых в итоге будет зависеть благополучие всей страны.

Низкий уровень внутреннего спроса и плохая транспортная доступность внешних рынков определяет сложность развития региона в сфере экономики. Экономический рост Дальневосточных прибрежных территорий связан, в первую очередь, с увеличением экспорта за счет поставок продукции на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. При создании экспортоориентированного производства будет стимулироваться создание и развитие специальных территорий с опережающим экономическим развитием. Особое внимание следует уделить развитию морских портов на «территории опережающего развития», что позволит решить большинство проблем. Например, такие как создание конкурентных условий хозяйствования по сравнению с морскими портами соседних государств, способствование облегчению таможенных и пограничных процедур, связанных с движением грузов, снижение административных барьеров при согласовании строительства новых мощностей, а также получение гарантий на пер-

спективные объемы грузопотока от государственных агентств, обеспечивающих развитие Сибири и Дальнего Востока [2].

Реализация экономической политики вхождения Дальневосточных прибрежных территорий в общий процесс развития Азиатско-Тихоокеанского региона и освоения его потенциала требует незамедлительного улучшения экономического и демографического развития, технической и технологической модернизации производства, кардинального улучшения инвестиционного климата.

По валовому региональному продукту на Дальний Восток приходится 5,7 % от ВРП России – 3719,5 млрд руб. (Сахалинская область – 999,1 млрд руб., Республика Саха – 750 млрд руб., Приморский край – 716,7 млрд руб., Хабаровский край – 571,5 млрд руб., Амурская область – 276,9 млрд руб., Камчатский край – 171,9 млрд руб., Магаданская область – 124,6 млрд руб., Чукотский автономный округ – 63,9 млрд руб., Еврейская автономная область – 44,9 млрд руб.).

Показатели ВВП России существенно отличаются от других стран. Рассмотрим страны, имеющие прибрежные территории: США – 18569 млрд долл., КНР – 11218 млрд долл., Япония – 4939 млрд долл., Канада – 1529 млрд долл., Россия – 1281 млрд долл. (12-е место).

Если сравнить структуру экспорта и импорта, то увидим, что основная доля экспорта страны приходится на нефть и нефтепродукты, природный газ, угольные брикеты, металлы и т. д., импорт же составляют техника, транспортные средства, фармацевтическая продукция.

В США, для примера, экспорт составляет нефтепродукты, автомобили, медикаменты, импорт – нефть, транспортные средства, компьютеры. В КНР экспорт – компьютеры, вещательное оборудование, телефоны, интегральные схемы, потребительские товары, импорт – интегральные схемы, сырая нефть, золото, железо, автомобили. В Японии экспорт – автомобили, запчасти для машин, интегральные схемы, пассажирские и грузовые суда, импорт – сырая нефть, природный газ, медикаменты, компьютеры, уголь. В Канаде экспорт – автомобили, сырая нефть, золото, запчасти для машин, импорт – автомобили, запчасти для машин, нефть и нефтепродукты [3].

Положение рассмотренных стран по объему экспорта следующее: КНР – 2011 млрд долл., США – 1471 млрд долл., Япония – 641 млрд долл., Канада – 402 млрд долл., Россия – 259 млрд долл. (19-е место).

Кроме того, доля, полученная от экспорта в страны восточноазиатского региона, в России гораздо меньше, чем у всех других рассматриваемых стран. Можно сказать, что международные промышленные связи могут изменить структуру товарооборота. Одной из самых сложных задач дальневосточной стратегии развития России является интеграция в экономику АТР и тем самым в мировую путем активного совместного использования потенциала региона. Сегодня Россия в целом практически не включена в международную систему конкурентных преимуществ, за исключением краткого перечня экспортных товаров.

Так, основными странами-импортерами России являются Нидерланды (29,3 млрд долл.), Китай (28 млрд долл.), Германия (21,3 млрд долл.), Беларусь (14,1 млрд долл.), Турция (13,7 млрд долл.).

Странами-импортерами КНР – США (385 млрд долл.), Гонконг (287 млрд долл.), Япония (129 млрд долл.), Южная Корея (124 млрд долл.), Германия (65,2 млрд долл.).

Странами-импортерами США – Канада (266 млрд долл.), Мексика (229 млрд долл.), Китай (115 млрд долл.), Япония (63,2 млрд долл.).

Странами-импортерами Японии – США (130 млрд долл.), Китай (113 млрд долл.), Южная Корея (46,2 млрд долл.), Гонконг (33,6 млрд долл.), Таиланд (27,4 млрд долл.).

Странами-импортерами Канады – США (296 млрд долл.), Китай (15,8 млрд долл.), Великобритания (12,9 млрд долл.), Япония (8,09 млрд долл.), Мексика (5,76 млрд долл.).

Исходя из приведенной статистики, можно сделать вывод, что мы существенно отстаем от развитых стран по таким показателям, как объем ВВП, объем экспорта, вовлеченность в торговлю с АТР, продажа продукции обрабатывающих производств. По данным показателям наиболее близкая к нам страна – это Канада, с похожими показателями и структурой внешней торговли.

Если посмотреть структуру 25 самых влиятельных городов мира, 15 из них – это прибрежные города (Сан-Франциско, Шанхай, Осло, Бостон, Осака, Дублин, Хельсинки, Сидней, Стокгольм, Сеул, Лос-Анджелес, Сингапур, Гонконг, Токио, Нью-Йорк) [4].

Для более подробного определения развитости прибрежных территорий российского Дальнего востока по сравнению с другими странами следует провести сравнительный анализ. В качестве анализа была взята территория Приморского края, так как это уникальная территория по своим климатическим, природно-ресурсным, этническим и социально-экономическим условиям.

Владивосток – город-порт на российском Дальнем Востоке, административный центр Приморского края. В данном городе оканчивается Транссибирская магистраль. Население – 600 тыс. чел. Наиболее близко расположен к Сеулу, Токио, Гонконгу. Климат умеренно муссонный. Средняя температура – от -12 °С (зимой) до 19,8 °С (летом). В городе развиты обрабатывающая промышленность (машиностроение, судостроение, судоремонт), оптовая и розничная торговля, транспорт и связь. Валовой внутренний продукт городской агломерации в 2015 г. составил 22,8 млрд долл., заняв 15-е место в России. Объем внешней торговли через данный порт составил в 2016 г. 11,8 млрд долл. Грузооборот порта – 14,3 млн т. Структура экспорта – рыба и морепродукты, древесина, черные и цветные металлы.

Для проведения сравнительного анализа был выбран ряд городов рассмотренных выше стран.

Нью-Йорк – наиболее крупный город США. Население – 8 млн чел. (агломерации – 20 млн чел.). Важный мировой центр экономики, политики, финансов и культуры. Климат субтропический океанический. Средняя температура – от 0,3 °С (зимой) до 24,7 °С (летом). Нью-Йорк является важнейшим финансовым центром страны, на него приходится 40 % мировых финансов. В городе расположено множество штаб-квартир финансовых и нефинансовых компаний, крупнейшие биржи мира. Развита промышленность, хотя ее доля постоянно снижается. Стремительно развиваются интернет-бизнес, биотехнологии, написание программного обеспечения. Развит туризм. Валовой внутренний продукт в 2007 г. составил 1210 млрд долл., заняв первое место в

стране. Объем внешней торговли через данный порт составил в 2011 г. 208 млрд долл. Грузооборот порта – 200 млн т. Наиболее перевозимые товары – автомобили.

Гонконг – специализированный административный центр КНР. Население – 7 млн чел. Гонконг – один из ведущих финансовых центров мира и Азии. Климат тропический муссонный. Средняя температура – от 14,5 °С (зимой) до 26,8 °С (летом). Гонконг – крупный финансовый, торговый и страховой центр АТР. В нем расположено множество штаб-квартир компаний Азии, биржа. В структуре экономики торговля и логистика составляют 26 %, финансовые услуги – 15%, бизнес-услуги – 13 %, инновации, медицина и образование – 8 %. Развит туризм. ВВП города составляет 253 млрд долл. Грузооборот порта – 298 млн т. Структура экспорта – интегральные схемы, золото, телефоны, вещательное оборудование, офисное оборудование.

Осака – крупный город Японии. Население 2,6 млн чел. Осака крупный центр международной торговли. Климат тропический. Средняя температура – от 6 °С (зимой) до 28,8 °С (летом). Город – крупный центр судостроения, металлургии, химической, пищевой промышленности, разрабатывается программное обеспечение. В городе расположены головные офисы ряда международных компаний. Объем ВВП агломерации – 417 млрд долл. Грузооборот порта – 150 млн т.

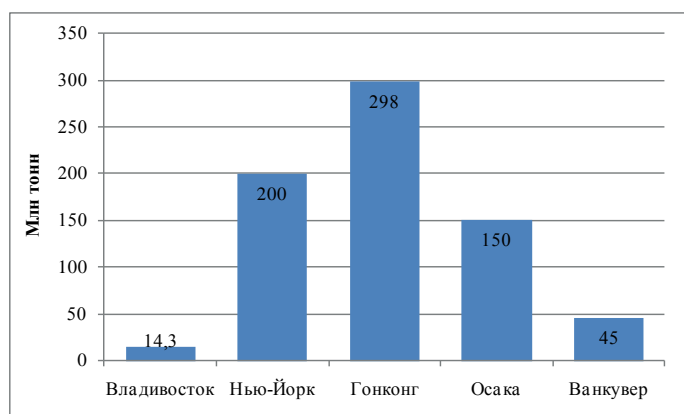


Рис 2. Грузооборот портов
Fig. 2. Port turnover

Изменение структуры экономики в сторону наукоемких отраслей, сферы услуг (в том числе банковские, финансовые, страховые услуги) должно совершаться на уровне всего государства. Хотя опыт Канады показывает, что и чисто сырьевая ориентация экономики может служить источником роста благосостояния населения страны.

Становится понятно, что в ближайшее время Дальневосточное побережье не в силах соперничать со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по выпуску продукции машиностроения, информационно-коммуникационных изделий. Поэтому экономика Дальневосточных прибрежных территорий должна осуществляться за счет развития добычи и переработки природных ресурсов и использования его транзитных возможностей.

Со стратегической точки зрения политика распределения ресурсов должна не замыкаться в рамках отдельного регионального экономического объединения, а переориентироваться на развитие кооперации в системе разделения труда с

Ванкувер – третий по величине город Канады. Население – 631 тыс. чел. (агломерации – 2,5 млн чел.). Город является одним из крупнейших промышленных центров страны. Климат умеренный теплый. Средняя температура – от 3,3 °С (зимой) до 17,6 °С (летом). Город является центром компаний по лесозаготовке и горнодобывающей промышленности. В последнее время развитие получают биотехнологии и разработка программного обеспечения. Объем внешней торговли через данный порт составляет около 58 млрд долл. Основными экспортными товарами являются лес, нефть и пшеница. Объем ВВП города – 95 млрд долл. Грузооборот порта – 45 млн т [5].

Сравнительный анализ показал похожесть отраслевой структуры прибрежных территорий только с Канадой. Похожа сырьевая направленность отгружаемых товаров, население города, но в то же время показатели объема грузоперевозок Владивостока отстают от всех рассмотренных портов.

По-видимому, основными направлениями развития дальневосточных территорий являются структурные изменения в экономике; привлечение иностранных инвестиций в создание как горнодобывающих, лесозаготовительных, так и перерабатывающих производств; развитие транспортной инфраструктуры.

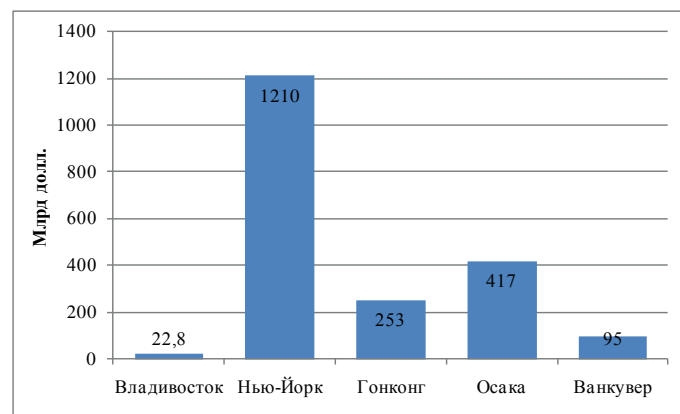


Рис 3. ВВП городов, млрд долл.
Fig. 3. GDP of cities, billion dollars

соседними странами. Например, участие в различных площадках сотрудничества, таких как Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество, Транстихоокеанское партнерство и Региональное всестороннее экономическое партнерство полезно с точки зрения долгосрочных региональных целей, чего не дают региональные площадки. Целью политики должно стать соблюдение «международных общественных интересов» в международной организации производства на Дальнем Востоке.

Исходя из вышеперечисленного, следует обеспечить создание экономических условий для устойчивого развития макрорегиона с учетом экономических интересов на основе преодоления инфраструктурных ограничений и создания благоприятного инвестиционного климата для развития приоритетных отраслей экономики региона.

Создание благоприятного инвестиционного климата на примере других регионов уже рассматривалось автором в других работах [6–8].

Сегодня Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций имеет разработанные стратегии инвестиционного развития всех 9 субъектов Дальнего Востока, а в портфеле проработанных инвестиционных проектов имеется более 400 проектов, структурированных по объему инвестиций и отраслям. Многие из них могут быть интересны иностранным компаниям и уже предлагаются им на различных площадках. Существенные ожидания связаны и с созданием инвестиционных платформ. Одна такая – российско-японская платформа – начинает работу в этом году, партнером с японской стороны выступает Японский банк международного сотрудничества (JBIC). Запланировано создание аналогичных инвестиционных платформ с Китаем, Индией и Республикой Корея.

Российский фонд прямых инвестиций увеличил инвестиции в два раза в проекты, которые реализуются на территории Дальнего Востока. РФПИ ставит своим приоритетом направление работы на Дальнем Востоке. Фонд объединился в консорциум с сингапурским оператором Changi и компанией «Базовый элемент» и выиграл конкурс на право покупки пакета акций международного аэропорта Владивостока. У аэропорта Владивостока имеется потенциал для того, чтобы стать российским лидером транспортно-логистической сети Азиатско-Тихоокеанского региона. Наличие в регионе подобных транспортных узлов будет способствовать развитию экономики на всех уровнях.

В настоящее время крупнейшим международным проектом в Приморье является разработка нефтегазовых месторождений на шельфе Сахалина. Компании из США, Японии и Индии участвуют в проекте «Сахалин-1»; компании из США и Японии – в проекте «Сахалин-2», компании из Китая – в проекте «Сахалин-3». Сырье, добытое из месторождений, отправляется на внутренний и внешний рынки.

Также осуществляются проекты по освоению угольных месторождений с участием индийского капитала (холдинг TATA Group). Капиталовложения составляют 560 млн долларов. Участником также является Сбербанк с финансированием 400 млн долларов. После выхода на проектную мощность предприятие будет добывать до 10 млн тонн угля, который будет экспортироваться.

Также на территории Дальнего Востока осуществляются проекты с участием корейского капитала. На сегодня Корея является крупным экспортером рыбной продукции с российской территории. Компания Korea Trading & Industries Co. вкладывает 7 млн долларов в рыбоперерабатывающий комплекс мощностью 10 тыс. тонн продукции.

В настоящее время корейскими компаниями осуществляется 6 проектов на территории Дальнего Востока. Инвестиции составят 70 млн долларов [9].

Внутренний рынок российского Дальнего Востока имеет достаточно небольшой объем. Но он позволяет развивать экономически эффективные проекты в разных отраслях. Такие проекты, основанные либо на импортозамещении, либо на технологической модернизации, могут дать инвестору гарантированный и стабильный доход.

Основной задачей Дальневосточных прибрежных территорий для достижения указанных целей является создание и улучшение транспортной инфраструктуры, способствующей стимулированию всех отраслей экономики данной территории, а также оказывающей положительный эффект на качество жизни населения. Например, в целях реализа-

ции этапа по интеграции Камчатского края в единую транспортно-экономическую систему России и формирования опорной сети автомобильных дорог Камчатского края планируется осуществление строительства и реконструкции автомобильной дороги Петропавловск-Камчатский – Мильково – Ключи – Усть-Камчатск.

Инфраструктурные ограничения являются снижающим фактором, который сдерживает развитие Дальневосточных прибрежных территорий. Именно на устранение этой проблемы направлена ФПЦ «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 г.».

Значение обеспечения развития инфраструктуры особенно возрастет при реализации ряда масштабных комплексных инвестиционных проектов, которые привлекут в хозяйственный оборот наибольший ресурсный потенциал Дальневосточных прибрежных территорий.

В дальнейшем, чтобы привлечь инвестиции на Дальний Восток, может потребоваться образование на базе морских портов портовых особых экономических зон. Наиболее перспективными на сегодняшний день, по предварительным оценкам, являются проекты создания портовых особых экономических зон на территории морских портов Находка, Восточный, Ванино и Советская Гавань.

В последнее время водный транспорт практически удовлетворял растущий спрос на перевозку пассажиров и грузов в макрорегионе. Особое внимание уделялось совершенствованию транспортной сети, повышению безопасности и устойчивости транспортной системы. Реализуются несколько многообещающих проектов по развитию морских портов и прибрежных территорий. Состояние на сегодняшний день транспортной системы не вполне соответствует задачам ускоренного развития макрорегиона. Планируемое государством значительное повышение пропускной способности морских портов окажет положительный эффект на экономику Дальневосточного побережья.

Портовому хозяйству необходима модернизация и развитие мощностей для обеспечения растущих потребностей внешнеторгового оборота России и обеспечения международного транзита. Для решения этих проблем необходима финансовая поддержка, за счет которой можно произвести реконструкцию морского транспорта на Дальнем Востоке.

Порты Приморья обслуживают преобладающую часть экспортно-импортных грузов, пересекающих восточные границы России. Данный грузовой поток в короткие сроки возможно увеличить при помощи строительства новых высокотехнологичных портовых мощностей.

В бухте Суходол планируется строительство нового специализированного порта для упрощенного доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий. Реализация данного проекта – строительство нового угольного порта – имеет большое значение как для развития и повышения конкурентоспособности угледобывающих предприятий, так и для всей транспортной системы Российской Федерации, поскольку планируемый порт будет обрабатывать существенный объем угля для потребителей Азиатско-Тихоокеанского региона. Проект будет реализован без федерального финансирования, что замедляет процесс строительства и нагружает инвесторов еще больше. В решении сложившейся ситуа-

ции требуется увеличение инвестиционного потока при помощи привлечения иностранных инвесторов.

Необходимо учесть один из главных проектов развития экономики Дальневосточного побережья – «Свободный порт Владивосток». Это территория с особыми режимами налогового, таможенного и инвестиционного регулирования в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [10].

Режим свободного порта Владивосток распространен на 16 муниципальных образований Приморского края и все ключевые порты юга Дальнего Востока, городской округ Петропавловск-Камчатский (Камчатского края), Ванинский муниципальный район (Хабаровского края), городской округ Корсаковский (Сахалинской области), городской округ Певек (Чукотского автономного округа), включая территории и акватории морских портов, расположенные на их территории. Для резидентов предоставляется возможность в виде льгот, таких как обнуление ставок налога на прибыль в течение 5 лет, льготный тариф страховых взносов – 7,6 % и ускоренная процедура возмещения НДС, беспошлинный ввоз и вывоз, а также хранение товаров.

Свободный порт – это, в первую очередь, рабочие места, хорошая инфраструктура и возможность для жителей края реализовать себя. Приморью он принесет удвоение бюджета, а Дальневосточному федеральному округу (ДФО) даст возможность для экономического развития [9].

Политика государства, которая направлена на улучшение и развитие экономики Дальнего Востока еще продолжительное время будет доводиться до совершенства.

Принятие законов и нормативно-правовых актов для улучшения ситуации на Дальневосточных прибрежных территориях говорит о том, что Правительство старается всячески поддерживать инфраструктуру Дальнего Востока, его культуру и национальное достояние России. Следует отметить, что выраженная политика, направленная на совершенствование системы туризма в ближайшее время даст хорошие результаты и привлечет как российских туристов, так и иностранцев. Реализация национальных проектов станет толчком в развитии экономики Дальнего Востока и позволит улучшить жизнь не только населения макрорегиона, но и всего населения страны в целом. На сегодняшний день можно отметить тот факт, что основной элемент в развитии прибрежных территорий Дальнего Востока – это экспорт и импорт. Именно поэтому поддержка в виде проектов и инвестиций в транспорт является опорой экономики макрорегиона [10].

В заключение можно сказать, что необходимо анализировать внешние и внутренние резервы, чтобы расставить приоритеты, выявить стратегию, которая позволит улучшить развитие экономики Дальнего Востока с учетом его особенностей и условий развития. Выбор приоритетных направлений и способов привлечения инвестиций позволит существенно повысить эффективность регионального развития. Особое внимание нужно уделить программам привлечения инвестиций. Больше инвестиций – больше реализуемых проектов, именно они помогут стать Дальнему Востоку локомотивом экономики.

Литература

1. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. Режим доступа: <https://minvr.ru/> (дата обращения: 04.10.2017).
2. О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480 «Об утверждении федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2018 года». Постановление Правительства РФ от 6 декабря 2013 г. № 1128.
3. The observatory of economic complexity. Режим доступа: <https://atlas.media.mit.edu/ru/profile/country> (дата обращения: 04.10.2017).
4. 25 самых экономически мощных городов мира. Режим доступа: <https://news.rambler.ru/economics/29526059> (дата обращения: 04.10.2017).
5. Грузоперевозки из порта Ванкувер. Режим доступа: <http://traffic-a.ru/world-port/port-of-vancouver-canada.html> (дата обращения: 04.10.2017).
6. Коржук А. Б., Фролова Т. В., Дорофеева Т. П. Диверсификация экономики монопрофильных городов как способ выхода из кризиса // Инновации в технологиях и образовании: сборник участников IX Международной научно-практической конференции. (18–19 марта 2016). Кемерово: Кузбасский государственный технический университет им. Т. Ф. Горбачева, 2016. С. 151–154.
7. Коржук А. Б., Дорофеева Т. П., Масаев В. Ю. Направления развития экономики Кемеровской области в условиях экономического кризиса // Экономика и предпринимательство. 2016. № 11-3(76-3). С. 581–584.
8. Коржук А. Б., Фролова Т. В., Дорофеева Т. П. Диверсификация экономики монопрофильных городов как способ выхода из кризиса // Вестник Кемеровского государственного университета. 2015. № 4-3. С. 264–269.
9. Практическая конкурентоспособность: какие условия привлекают иностранный бизнес на российский Дальний Восток // Экономика Дальнего Востока. 2017. № 6. Режим доступа: <https://minvr.ru/zhurnal/> (дата обращения: 04.10.2017).
10. О свободном порте Владивосток. Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ.

DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN FAR EAST AS A LOCOMOTIVE FOR THE ECONOMIC GROWTH OF THE COUNTRY

Andrey B. Korzhuk^{1, @}

¹ Plekhanov Russian University of Economics (Kemerovo branch), 39, Kuznetsky Ave., Kemerovo, Russia, 650992

@ nauka.a.kirsute@mail.ru

Received 20.10.2017. Accepted 11.12.2017.

Keywords: russian Far East, coastal territories, regional economy, investments, seaports, international projects.

Abstract: The article is devoted to the issues of economic development of the Far Eastern territories of Russia. The Russian Far East occupies a rather advantageous economic and geographical position in Russia and the Asia-Pacific region since it borders with China, Japan and the United States. The purpose of the research is to determine the main directions for improving the economic development of the Far Eastern coastal territories, to compare the development of the coastal territories of the Far East, namely, the territory of Primorsky Krai with other countries, to provide a comparative analysis and draw certain conclusions. The area of the region makes up 36 % of the whole Russian territory while its population is only 4 % of the country's population, which is due to severe weather conditions and weak economic development. The gross regional product to the Far East accounts for 5.7 % of the GRP of Russia. The paper features foreign experience in the development of coastal territories in the USA, China, Japan and Canada. It can be concluded that Russia significantly lags behind these countries in terms of GDP, exports, involvement in trade with the Asia-Pacific Region, and the sale of manufacturing products. A comparative analysis showed that the industrial structure of Russian coastal areas is similar only with those of Canada in raw material orientation of shipped goods, population of the port cities, whereas the indicators of the volume of Far Eastern cargo transportation in Russia lag behind all the countries examined. Apparently the main areas of development of the Far Eastern territories are: structural changes in the economy; attracting foreign investment in the creation of both mining, logging, and processing industries; development of transport infrastructure.

For citation: Korzhuk A. B. Razvitiie rossiiskogo Dal'nego Vostoka kak lokomotiv rosta ekonomiki strany [Development of the Russian Far East as a Locomotive for the Economic Growth of the Country]. *Bulletin of Kemerovo State University. Series: Political, Sociological and Economic Sciences*, no. 3 (2017): 43–48.

References

1. *Ministerstvo Rossiiskoi Federatsii po razvitiuu Dal'nego Vostoka* [Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East]. Available at: <https://minvr.ru/> (accessed 04.10.2017).
2. *O vnesenii izmenenii v postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 15 apreliia 1996 g. № 480 «Ob utverzhdenii federal'noi tselevoi programmy «Ekonomicheskoe i sotsial'noe razvitiie Dal'nego Vostoka i Zabaikal'ia na period do 2018 goda»* [On the approval of the federal target program «Economic and social development of the Far East and Transbaikalia for the period until 2018»]. Resolution of the Government of the Russian Federation of December 6, 2013, No. 1128.
3. *The observatory of economic complexity*. Available at: <https://atlas.media.mit.edu/ru/profile/country> (accessed 04.10.2017).
4. *25 samykh ehkonomicheskii moshchnykh gorodov mira* [25 most economically powerful cities of the world]. Available at: <https://news.rambler.ru/economics/29526059> (accessed 04.10.2017).
5. *Gruzoperevozki iz porta Vankuver* [Cargo transportation from the port of Vancouver]. Available at: <http://traffic-a.ru/world-port/port-of-vancouver-canada.htm> (accessed 04.10.2017).
6. Korzhuk A. B., Frolova T. V., Dorofeeva T. P. Diversifikatsiia ekonomiki monoprofil'nykh gorodov kak sposob vykhoda iz krizisa [Diversification of the economy of mono-profile cities as a way out of the crisis]. *Innovatsii v tekhnologiiakh i obrazovanii: sbornik uchastnikov IX Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. (18–19 marta 2016)* [Innovations in technology and education: Proc. IX Intern. Sc.-Prac. Conf.]. Kemerovo: Kuzbasskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet im. T. F. Gorbacheva, (2016): 151–154.
7. Korzhuk A. B., Dorofeeva T. P., Masaev V. Iu. Napravleniia razvitiia ekonomiki Kemerovskoi oblasti v usloviakh ekonomicheskogo krizisa [Directions of development of economy of the Kemerovo area in the conditions of an economic crisis]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Economics and Entrepreneurship*, no. 11-3(76-3) (2016): 581–584.
8. Korzhuk A. B., Frolova T. V., Dorofeeva T. P. Diversifikatsiia ekonomiki monoprofil'nykh gorodov kak sposob vykhoda iz krizisa. [Diversification of the economy of mono-profile cities as a way out of the crisis]. *Bulletin of the Kemerovo State University*, no. 4-3 (2015): 264–269.
9. *Prakticheskaiia konkurentosposobnost': kakie usloviia privlekaiut inostranni biznes na rossiiskii Dal'nii Vostok* [Practical competitiveness: what are the conditions that attract foreign business to the Russian Far East]. *Ekonomika Dal'nego Vostoka = Economics of the Far East*, no. 6 (2017). Available at: <https://minvr.ru/zhurnal/> (accessed 04.10.2017).
10. *O svobodnom porte Vladivostok* [On the free port of Vladivostok]. Federal Law of July 13, 2015, No. 212-FZ.