

УДК 332.1/330.332/338.49

DOI статьи: 10.17238/issn2221-2698.2015.21.33

Приоритетные направления и возможности сотрудничества России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона



© **Липина** Светлана Артуровна, доктор экономических наук, директор Центра стратегического управления и пространственного развития, заместитель руководителя Отделения макроэкономического прогнозирования, стратегического управления и пространственного развития СОПС Минэкономразвития России и РАН, заведующая лабораторией РАНХиГС, ведущий научный сотрудник Арктического центра стратегических исследований САФУ, профессор РУДН, Православного института святого Иоанна Богослова. E-mail: s.lipina@mail.ru



© **Зайков** Константин Сергеевич, кандидат исторических наук, директор Арктического центра стратегических исследований Северного (Арктического) федерального университета. E-mail: k.zaikov@narfu.ru

Аннотация. Потенциальная роль, значение и имеющиеся возможности Арктики и Севера России, Сибири, Дальнего Востока для осуществления интеграционных процессов в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) безусловно возрастают. Возникает потребность в определении приоритетных направлений пространственного развития северо-восточных регионов нашей страны. Актуально улучшение их транспортной доступности и существующей инфраструктуры, эффективное использование сырьевых и энергетических ресурсов, инвестиционная привлекательность регионов, что в перспективе повысит конкурентоспособность всей экономики России для развития взаимовыгодной международной торговли в АТР.

Ключевые слова: *Азиатско-Тихоокеанский регион, интеграция, Арктика и Север России, Сибирь, Дальний Восток, инфраструктура, Северный морской путь, Транс-Тихоокеанское партнерство.*

Priorities and opportunities of cooperation between Russia and the Asian-Pacific states

© **Svetlana A. Lipina**, Doctor of Economical Sciences, Deputy Head of the Department of macroeconomic prediction, strategic planning and space development, Director of the Center of innovative economics of the Council for Studies of productive forces of Ministry of Economic Development of Russia and RAS, Chief of laboratory of Russian Presidential Academy of National Economy

and Public Administration, leading researcher of the Arctic Centre for Strategic Studies of NArFU named after M.V. Lomonosov, Professor of the Peoples' Friendship University of Russia, Professor of the Orthodox Institute of St. John the Divine. E-mail: s.lipina@mail.ru

© **Konstantin S. Zaykov**, Candidate of Historical Science, Director of the Arctic Centre for Strategic Studies of the Northern (Arctic) Federal University. E-mail: k.zaikov@narfu.ru

Abstract. Potential role and significance of the Arctic and North of Russia, Siberia and Far East for integration in the Asian-Pacific region (APR) are undoubtedly increasing. A need for defining the priorities of the North-East areas of our country emerges. Development of the infrastructure, resource use effectiveness and attractiveness for investors is a significant issue that contributes to the competitive abilities of the Russian economy and mutually beneficial international trade in the APR.

Keywords: *Asian-Pacific region, integration, the Arctic and North of Russia, Siberia, Far East, infrastructure, Northern Sea Route, Trans-Pacific partnership*

Арктический и Дальневосточный макрорегионы России являются ключевыми звеньями интеграционных процессов России для сотрудничества со странами АТР. В Азиатско-Тихоокеанский регион мира включаются страны, расположенные по периметру Тихого океана и многочисленные островные государства в самом океане. Это более 50 государств с населением около 3,5 миллиардов человек и динамично развивающейся экономикой.

Именно в АТР сегодня формируется мировой полюс динамичного экономического роста. Высокие темпы роста, прежде всего у стран Восточной Азии, обеспечиваются проведением на протяжении длительного времени эффективной экономической политики, направленной на расширение экспорта и привлечение инвестиций.

Тенденции современного мирового развития, особенно на сопредельных территориях, экономические, демографические и политические процессы, возрастающая роль Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой экономике, увеличивают значимость Севера, Сибири и Дальнего Востока России как контактной зоны. Их уникальное географическое положение, Северный морской путь, выходы широтных транспортных систем Транссибирской и Байкало-Амурской магистральных железных дорог к портам Дальнего Востока и пересекающих Евразию, — эти и другие факторы обуславливают включение российских регионов в мировую экономику, что является особенно значимым для усиления геополитических позиций всей Российской Федерации в АТР.

Природные ресурсы Российского Севера (включая АЗРФ), Сибири и Дальнего Востока сегодня являются глобальным геополитическим ресурсом, позволяющим решать многие геост-

ратегические и геоэкономические задачи, стоящие перед Россией [1]. Так, например приморские территории Российской Арктики и Дальнего Востока это не только сосредоточение всех отраслей морехозяйственной деятельности, которые рассматриваются для прибрежной зоны в целом. Это территории сложной структурной организации с сочетанием объективной диспропорции в территориально-отраслевом и производственно-ресурсном потенциале. Для каждого региона здесь свои внутренние, межрегиональные, мирохозяйственные и глобальные факторы развития. Это природные ресурсы и сами территории Арктической зоны РФ, Севера, Сибири и Дальнего Востока России, которые всегда были предметом мирохозяйственного и геостратегического интереса стран мирового сообщества. Совершенствование территориальной структуры экономики прибрежных территорий этих макрорегионов, укрепление их конкурентных позиций находится в тесной взаимосвязи с инновационным сценарием развития. А инновации предполагают наиболее полное использование конкурентных преимуществ регионов, его природно-ресурсный и транзитный потенциал, а также модернизацию транспортной и энергетической инфраструктуры.

Вдоль северных и дальневосточных берегов РФ проходит *Северный морской путь*, возобновление по которому регулярного судоходства позволит существенно увеличить объёмы транзитных перевозок в направлении Европа — страны АТР и обратно, обеспечить северный завоз и освоение Арктической зоны России. Это направление морских перевозок между Тихим океаном и Северной Атлантикой может составить в будущем успешную конкуренцию международному торговому пути, проходящему через Индийский океан, Суэцкий пролив, Средиземное море и Гибралтар. Развитие этих зон направлено как на рост транзитной функции Российской Арктики и Дальнего Востока, так и на увеличение возможностей самих макрорегионов России поставлять свою продукцию на экспорт.

Реализация инвестиционных проектов комплексного освоения территорий Российской Арктики и Дальнего Востока невозможна без осуществления мер по снятию инфраструктурных ограничений, поскольку от решения социально-экономических проблем их развития зависит и благополучие всей страны. И, если не принять серьёзных и решительных мер, направленных на развитие региональной транспортной системы, обеспечивающей *идушие процессы международной экономической интеграции*, выравнивание условий жизни населения и условия ведения бизнеса на территории этих макрорегионов, говорить об эффективной интеграции экономики России в экономическое пространство АТР, а, следовательно, и об увеличении темпов её развития, не приходится. Доминирующей позицией становится логика партнёрства и сближения хозяйственно-экономических интересов России и стран АТР

для обеспечения устойчивого и взаимовыгодного сотрудничества. Однако отсутствие транспортной сети вдоль побережья российских регионов при коротком навигационном периоде и неразвитом каботажном плавании вызывает большие трудности в сообщениях между отдельными районами АЗРФ и Дальнего Востока России.

Реализация выгод значительной площади территории, транзитного положения между двумя динамичными районами мирового хозяйства должны сопровождаться развитием современной транспортной инфраструктуры. *Недостаточный уровень её развития в России в настоящее время становится важным фактором сдерживания экономического развития страны и повышения её конкурентоспособности на мировом рынке.* По расчетам экспертов Организации экономического сотрудничества и развития, опубликованных в экономическом обзоре по России в январе 2014 года, только повышение эффективности транспортного сектора на 10% привело бы к росту ВВП страны на 0,7%⁴. Проблема модернизации и повышения эффективности транспортного комплекса в России стоит очень остро. По данным Всемирного экономического форума, Россия по общему уровню развития инфраструктуры занимает в рейтинге Глобальной конкурентоспособности 93 место среди 148 стран. Особенно слабые позиции демонстрируют качество сети автомобильных дорог — 136 место. По качеству развития инфраструктуры аэропортов страна заняла 102 место, морских портов — 88, и только развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта отличается более высокими показателями — 31 место⁵.

Начало XXI века, который войдет в историю как «век океана», ознаменовалось повышенным интересом мирового сообщества к освоению морского пространства не столько в геополитическом, сколько в геоэкономическом аспекте. Для Российской Арктики последние 15 лет двадцатого века стали действительно особенно знаковыми. Модернизация, предложенная в Госпрограмме развития АЗРФ⁶, становится инновационным путём преодоления неоднородности экономического пространства северных прибрежных территорий через геоустойчивость и мегапроектирование. В основе главного стратегического направления выступает концепция триединства: *«зелёная» инновационная экономика, энергоэффективность и устойчивое развитие.* Это позволит осуществить реализацию всех программ по ни-

⁴ Экономический обзор. Российская Федерация. URL: http://www.oecd.org/eco/surveys/Overview_RUSSIArus_2013.pdf (дата обращения: 30.09.2015).

⁵ Рейтинг Глобальной конкурентоспособности 2013—2014. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf (дата обращения: 30.09.2015).

⁶ Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». Утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. N 366 г. Москва.

велированию социально-экономических различий субъектов РФ и сосредоточить федеральную помощь на развитых регионах, которые должны превратиться в «локомотивы роста»⁷. Именно эти регионы имеют все перспективы для запуска процесса инновационного развития, который требует создания всего комплекса производств по *переработке природных и морских ресурсов*, внедрения ряда инновационных технологий по всей цепочке формирования добавленной стоимости. Под природными ресурсами подразумеваются в первую очередь углеводороды шельфа и прилегающей суши. Безусловно, особая притягательность зарубежных предпринимателей из стран АТР в значительной мере определяется наличием в этом регионе, а также в шельфах Охотского моря крупных нефтегазоносных территорий, освоение которых связано с возможностью привлечения иностранных инвестиций в обустройство месторождений и транспортировку добываемого сырья. Это открывает возможности развития рынка нефтепродуктов: *внутреннего* (поставки нефтепродуктов российским потребителям) и *внешнего* (организация крупномасштабных транзитных перевозок), чтобы обеспечить взаимодействие РФ с АТР за счёт наиболее продуктивного включения России в азиатские рынки товаров, финансов, рабочей силы, технологий и информации.

В процессе хозяйственного освоения АЗРФ, Севера, Сибири и Дальнего Востока России минеральный сектор оказался вовлечён в активно идущие процессы международной экономической интеграции. Минерально-сырьевые ресурсы стали объектом инвестиционных интересов крупных национальных и международных компаний, использующих горнодобывающие предприятия и месторождения региона пока в качестве стабильных поставщиков минерального сырья на вывоз. Осуществление широкомасштабных проектов по управлению социально-экономическими процессами на этой территории требует других целевых индикаторов для эффективной реализации поставленных задач. Поэтому формирование устойчивых экономических связей промышленных и сырьевых районов АЗРФ, Севера, Сибири и Дальнего Востока России с участниками азиатского рынка за счёт эффективного использования имеющегося потенциала является главной проблемой, имеющей общенациональный масштаб. Её решение связано как со стабилизацией текущего экономического состояния, так и со стратегией экономического роста всей национальной экономики России.

⁷ С этой целью разработан целый ряд программных правительственных документов: Основы государственной политики в Арктике, Стратегия развития морской деятельности, Концепция развития рыбного хозяйства, Энергетическая стратегия и др. Кроме того, каждый субъект федерации имеет долгосрочную Стратегию социально-экономического развития.

Основные целевые индикаторы для расширения внешнеэкономических связей и международного сотрудничества — это обеспечение транспортной доступности как важнейшего фактора для развития базовых экономических функций, в том числе транзитно-транспортной. В ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» целевыми индикаторами были, например, обозначены следующие. 1) Прирост протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составит 681,2 км. 2) Производственная мощность портов увеличится на 15,65 млн. тонн. 3) Будет введено в эксплуатацию после реконструкции 40 аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий. 4) Построено 48 разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. 5) Грузооборот на Восточном полигоне Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей увеличится до 587,6 млрд. т-км в год⁸.

В условиях кризиса решение поставленных задач в настоящее время остаётся под вопросом. Однако вполне очевидно, что в рамках мирохозяйственных связей России необходимо активно развивать транспортную инфраструктуру, максимально использовать возможности развития российско-китайского регионального сотрудничества в области транспорта. А это предполагает не только создание энергомоста для поставок электроэнергии в Китай, в Северную Корею и Республику Корея, но и развитие важнейшего транспортного терминала страны, возможности связать Европейскую часть РФ со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, доля которых в экспорте и импорте товаров весьма значительна.

Глобализация экономики обуславливают необходимость реализации на территории России крупных инфраструктурных проектов, строительство автомобильных и железных дорог, формирование транспортных систем от основных магистралей к месторождениям и перерабатывающим предприятиям. Это станет дополнительным стимулом разведки и освоения месторождений, повышения их экономической ценности, даст значительный импульс социально-экономическому развитию, обеспечит всесезонный доступ к использованию природных ресурсов северо-восточной части Российской Арктики, Сибири и Дальнего Востока.

Развитие портовой инфраструктуры обеспечит увеличение грузооборота и уменьшит издержки, связанные с погрузкой (разгрузкой) судов, обеспечит экономию затрат на строительство объектов, предусмотренных инвестиционными проектами. Актуальны разработка и реализация рыбохозяйственных проектов, направленных на создание специализированных

⁸ ГП «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона URL: http://minvostokrazvitiya.ru/upload/iblock/b0e/gp_mvr_visual.pdf (дата обращения: 10.09.2015).

конкурентоспособных производств, включающих добычу водных биологических ресурсов, создание марикультурных хозяйств, искусственное рыборазведение, безотходную переработку морепродуктов на базе высоких технологий. Переработка отходов рыбного сырья в биофармацевтическую продукцию позволит вовлечь в экономический оборот до 55 процентов не используемой в настоящее время общей массы добытых водных биологических ресурсов и получить экологический эффект от сокращения количества отходов производства.

Для дальнейшего развития странам АТР требуются дополнительные сырьевые и энергетические ресурсы. В связи с этим, страны АТР заинтересованы в использовании российских ресурсов, сосредоточенных на Севере (АЗРФ), в Сибири и на Дальнем Востоке России. Это, прежде всего, сырьё, поставки энергоносителей и энергии на крупнейший в мире Тихоокеанский энергетический рынок, которые пока не играют основной роли в российском экспорте энергоносителей. Богатейший ресурсный потенциал северо-восточных регионов России позволяют воспользоваться растущим спросом стран Азии и осуществлять модернизацию отечественной экономики на выгодных для нашей страны условиях. Это позволит получить качественно новую специализацию экономики северо-восточных регионов России.

Интересы основных государств АТР в отношении сотрудничества не ограничиваются только получением доступа к российским энергетическим и сырьевым ресурсам. Япония, Республика Корея, Малайзия, Сингапур готовы участвовать в модернизации и развитии лесопромышленного комплекса, что может стать определяющим фактором промышленного роста в регионе. Перспективным является создание производств на основе зарубежных инвестиций. Одним из инновационных и высокотехнологичных проектов, предполагающим сотрудничество со странами АТР, как на стадии строительства, так и в процессе эксплуатации, станет создание космодрома «Восточный» в Амурской области, что даёт импульс формированию космического кластера на базе дальневосточных предприятий машиностроения и приборостроения.

С учётом трансформации рынков продовольствия Китая, Японии, Кореи в сторону повышения требований к качеству сельскохозяйственной продукции необходимо развивать процесс сотрудничества в области организации производства и поставок из регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока экологически чистых зерновых, овощей, мяса, биоресурсов. Это может стать рыночной нишей и торговым брендом регионов России не только на рынках АТР, но и ТТП. Целесообразно расширять зерновые поставки в страны АТР за счёт создания дальневосточного зернового коридора для экспорта зерна, сои и продуктов их переработки.

Страны Азии, включая Китай, Индию, Индонезию, Филиппины, Вьетнам и другие, становятся ключевой движущей силой развития мировой экономики. Однако необходимо учитывать, что ситуация в АТР осложняется в настоящее время созданием Транс-Тихоокеанского партнерства (ТТП), в которое войдут Австралия, Бруней, Вьетнам, Канада, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Перу, Сингапур, США, Чили, Япония. В рамках ТТП начинает действовать «зона свободной торговли» в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где сосредоточено почти 40% мирового ВВП и четверть оборота мировой торговли. Функционирование ТТП безусловно, кроме экономической функции, имеет геополитическую составляющую. США пишут свои правила для мировой торговли, обеспечивая мировое лидерство и рост экспорта, устраняя более 18 000 налогов, торговые барьеры для американских продуктов в 11 странах⁹. Президент Барак Обама считает, что именно США, а не Китаю принадлежит лидерство в АТР, и они используют его для новой экономической архитектуры, пытаясь изолировать Китай и Россию. Опубликовано 17 секретных документов, относящихся к торговым переговорам в рамках Транс-Тихоокеанского партнерства между США, Евросоюзом и 23 членами Всемирной торговой организации (ВТО), проходящими в закрытом режиме¹⁰. Страны, подписавшие Соглашение, фактически де-факто передают под контроль ТТП часть своей экономики, поскольку положения Соглашения позволяют регулировать все виды коммерческих и некоммерческих услуг. Под юрисдикцию ТТП также переходит социальная сфера, сфера обслуживания (включая водоснабжение и энергетику), транспорт, банковский сектор, страхование, телекоммуникации, газотранспортная система.

Заключение

Только используя весь комплекс организационных, институциональных и финансовых инструментов можно создать условия для укрепления единого экономического пространства нашей страны, способствовать эффективной интеграции РФ с другими странами АТР, используя объективные преимущества Севера, АЗРФ, Сибири и Дальнего Востока России.

Очевидно назрела потребность в кардинальных изменениях существующего режима сотрудничества со странами АТР, включая частично зону свободной торговли Транс-Тихоокеанского партнерства, которые позволили бы государству, бизнесу, научному сообществу и общественным организациям предложить странам АТР новые взаимовыгодные возможности, стимулирующие приток инвестиций и экономический рост в северо-восточных регионах России с учётом складывающейся ситуации.

⁹ The Trans-Pacific Partnership. URL: <https://ustr.gov/tpp/> (дата обращения: 13.10.2015).

¹⁰ Транс-Тихоокеанское партнерство направлено против стран БРИКС. 22 сентября 2015. URL: <http://www.ant-info.ru/economics/6715.html> (дата обращения: 13.10.2015)

Сейчас у Российской Федерации есть уникальная возможность придать новый импульс развитию северо-восточных территорий страны за счёт взаимовыгодного сотрудничества и торговли, нарастающего потенциала развивающихся стран Азии. И эту возможность для России нельзя упустить.

Литература

1. Смирнова О.О. Арктика — территория партнёрства будущего. О стратегии сотрудничества // Экономические стратегии. 2011. № 10. С.32—39.
2. Ломакина Н.В. Минерально-сырьевой комплекс в экономике Дальнего Востока. Владивосток: Дальнаука, 2002. 135 с.
3. Липина С.А. Евразийские интеграционные экономические процессы: возможности роста // Журнал правовых и экономических исследований (Journal of Legal and Economic Studies). 2014. № 4. С. 15—23.

References

1. Smirnova O.O. Arktika — territoriya partnerstva budushhego. O strategii sotrudnichestva // Ekonomicheskie strategii. 2011. № 10. S.32—39.
2. Lomakina N.V. Mineralno-syrevoj kompleks v ekonomike Dalnego Vostoka. Vladivostok: Dalnauka, 2002. 135 s.
3. Lipina S.A. Evrazijskie integracionnye ekonomicheskie processy: vozmozhnosti rosta // Zhurnal pravovyh i ekonomicheskikh issledovaniy (Journal of Legal and Economic Studies). 2014. № 4. S. 15—23.

Рецензент: Тоскунина Вера Эдуардовна,
доктор экономических наук, профессор САФУ