

ВЕСТНИК

**МОРСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА**

**Серия
Экономика и управление**

Вып. 85 / 2019

УДК 338.47 (06)
В38

В38 Вестник Морского государственного университета. Серия: Экономика и управление : сборник научных трудов. Вып. 85 / 2019 / Морской государственный университет им. адм. Г. И. Невельского ; ответственный редактор Н. В. Шишкарева [и др.]. — Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2019. — 52 с. : цв. ил. — Библиогр. в конце ст. — ISSN 2225-2908. — Текст : электронный.

Вестник Морского государственного университета содержит статьи ученых и студентов Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского. Сборник предназначен для практиков, руководителей всех уровней, научных работников, преподавателей, аспирантов, магистрантов и студентов с целью использования в научной работе и учебной деятельности.

УДК 338.47 (06)

Редакционная коллегия:

канд. экон. наук, доцент Н.В. Шишкарева (отв. редактор),
д-р экон. наук, проф. А.А. Луговец (зам. отв. редактора),
канд. экон. наук, доцент Е.В. Неяскина (технич. редактор)

ISSN 2225-2908

© Морской государственный университет
имени адмирала Г. И. Невельского, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Гусак А.Е. Исторические аспекты и возможности возобновления морских каботажных перевозок на Дальнем Востоке.....	4
---	---

ПРОБЛЕМЫ МАРКЕТИНГА И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Гомольская А.А., Карелина И.В., Прудникова В.П. Международные транспортные коридоры через порты Приморья в страны АТР. Перспективы развития	9
Пестерев С.В., Горячев Д.Р., Мазур Д.С., Смолина А.М. Перспектива создания международного транспортного коридора «Приморье–3» в рамках объединения Южной и Северной Кореи	14

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ. ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Гук С.В., Багненко В.А., Обухов В.Д. Проблема рынка жилья России.....	20
Гук С.В., Царькова Н.Б., Солдатова С.Ю. Средний класс как драйвер экономического развития России.....	25
Неяскина Е.В., Цатурова Е.Г. Национальный проект «Развитие малого предпринимательства»: перспективы развития на Дальнем Востоке	31
Неяскина Е.В., Лысов Т.С. Инвестиционный потенциал регионов Дальневосточного федерального округа.....	36
Шепотько Л.В. Восточный вектор развития России. К проблеме ее геополитического центра	41

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 656.7.022

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ МОРСКИХ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

А.Е. Гусак, магистрант
Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток
rada777@mail.ru

Аннотация. В статье описываются исторически заложенные, но не активные на сегодняшний день, морские маршруты, разработанные в СССР между портами Дальнего Востока, рассматриваются перспективы возобновления утраченного морского сообщения.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, судоходная линия, каботажные перевозки, порты Дальнего Востока, морские сообщения

HISTORICAL ASPECTS AND THE POSSIBILITY OF RESUMPTION OF MARITIME CABOTAGE IN THE FAR EAST

A.E. Gusak, master
Far Eastern Federal University,
Vladivostok
rada777@mail.ru

Abstract. The article describes the sea routes established historically, but not active today, developed in the USSR between the ports of the Far East and examines the prospects for the resumption of the lost maritime communication.

Keywords: passenger transportation, shipping line, cabotage transports, ports of the Far East, sea communications

Повышение экономического роста Дальневосточного региона является важнейшей стратегической задачей страны. Именно поэтому необходимо увеличивать количество программ развития этого региона на федеральном и региональных уровнях, повышая качество жизни граждан северных регионов, и тем самым укрепляясь на своих границах [3].

Возвращение морских пассажирских перевозок даст новый толчок к развитию Дальнего Востока и обеспечит его социально — экономический рост. Рассматривая ситуацию комплексно, возможно не только сформировать основные тенденции развития транспортного каркаса, но и обозначить основные зоны инвестиционного роста Дальнего Востока.

Пассажирские перевозки между портами Дальнего Востока осуществлялись еще до Советско-Японской войны 1945 года. На момент окончания войны, пассажирский флот Дальнего Востока располагал всего девятью судами, поэтому было принято решение о первой закупке немецких теплоходов и пароходов. Первыми поставленными судами стали теплоход «Ильич» и пароход «Гоголь». Позже, суда поставлялись из Голландии, Италии, Латвии, Находкинского судоремонтного завода, а так же происходило переоборудование советских судов на Владивостокском судоремонтном заводе и на заводе порта Дальний [1].

Воссозданное, после войны, Дальневосточное пароходство смогло обеспечить водное сообщение следующими судоходными линиями (см. рис. 1):

1) «Курильская» (Владивосток — Петропавловск с заходами на все острова архипелага);

2) «Находка — Нагаево — Владивосток — Петропавловск» (известно, что эта линия была особо рентабельна);

3) Каботажные линии Сахалинского пароходства обслуживающие порты Сахалина и Курильских островов (например, «Южно-Сахалинск — Корсаков», «Южно-Сахалинск — Холмск»);

4) «Восточно-Камчатская» (Петропавловск-Камчатский — Пахачи);

5) «Западно-Камчатская» (Петропавловск-Камчатский — Палана);

6) «Усть-Камчатская» (Петропавловск-Камчатский — остров Беринга — Усть-Камчатск);

7) Чукотская прибрежная пассажирская линия между Анадырем и крайней северо-восточной точкой — Уэленом.

В настоящее время некоторые названия портов были изменены или стали терминалами более крупных портов: порт Нагаево был переименован в порт Магадан, а порт Уэлен стал терминалом порта Проведения.

Дальневосточный флот успешно справлялся с поставленными перед ним задачами по перевозке пассажиров с их имуществом, продовольствия, производственного оборудования и других грузов вплоть до 1955 года [1].

Чтобы преодолеть кризис морских перевозок 1955 года, связанный с введением скоростной авиации, в июле 1962 года был запущен первый круизный рейс из Владивостока по Приморскому побережью и островом Сахалин, с заходами в следующие порты: Находка, Бухта Ольга, Советская Гавань, Холмск, Корсаков (см. рис. 2).



Рис. 1 — Морское сообщение Дальнего Востока, 1945 — 1980 гг.

Новый проект оказался прибыльным в летнее время года и далее стал практиковаться круглогодично. По мере пополнения флота новыми пассажирскими судами пароходства Дальнего Востока получали возможность списывать устаревшие суда и производить переоборудование имеющегося флота [2].

Из приведенной исторической справки видно, что во времена СССР каботажные перевозки между портами Дальнего Востока развивались, добавлялись новые линии, а суда активно поступали в пароходства, модернизировались, списывались и строились новые. Отрасль была самоокупаемой и пользовалась спросом, как местного населения, так и туристов [1].



Рис. 2 — Первый круизный маршрут

Сегодня из всех пассажирских линий остались:

- «Сахалин — Курильские острова»;
- «Ванино-Холмск»;
- «Славянка — Владивосток» (в летнее время года);
- Владивосток — близлежащие острова (остров Попова, остров Рейнеке, мыс Песчаный).

Развитие Дальневосточного региона, его субъектов, предполагает комплексный социально-экономический подход, в котором возобновление морского сообщения между портами играет ведущую роль. Возобновление каботажных перевозок сможет составить конкуренцию дорогостоящему авиационному транспорту, который на сегодняшний день является единственным транспортом, совершающим перевозки пассажиров в такие отдаленные субъекты Российской Федерации: Магаданская область, Чукотский АО, Камчатский край и Сахалинскую область [4].

Чтобы доказать, что морской транспорт сможет функционировать на рынке транспортных услуг Дальнего Востока, стоит вспомнить, что проложенный маршрут железнодорожных путей не уходит севернее Комсомольска-на-Амуре. Таким образом, железнодорожный транспорт не будет конкурентом, при освоении северных районов Дальнего Востока морским транспортом.

Возобновление пассажирских каботажных перевозок создаст новый пассажиропоток и повысит мобильность населения за счет более низкой стоимости проезда, по сравнению с авиационным, который является самым дорогим видом транспорта [3].

Сегодня, в рамках развития Дальнего Востока, постановлением правительства Камчатского края №131-РП от 05.04.2017 года, возрождается забытый морской маршрут «Петропавловск-Камчатский — Владивосток». Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 — 2020 годы)» намечено строительство одного грузопассажирского судна (авто-пассажирский паром) для обеспечения морского сообщения Командорских островов и города Северо-Курильск с городом Петропавловск-Камчатский, запланированный маршрут судна будет проходить по следующему маршруту: «Камчатка — Сахалин — Курильские острова — Владивосток — Советская Гавань» [4].

Таким образом, возрождение морского пассажирского сообщения обеспечит:

- создание нового пассажиропотока;
- мобильность населения;
- создание дополнительных рабочих мест на морских судах, в портах и в управленческом аппарате.

Возобновление пассажирских каботажных перевозок повлияет не только на социальную сферу и экономику отдельных субъектов Дальнего Востока, но и на благополучие региона в целом, что скажется на развитии экономики России, как государства, укрепляющего свои регионы даже на дальних границах.

Литература

1. Дальневосточное морское пароходство, 1880-1980 / М. С. Бабиевский, В. П. Бянкин, С. А. Иванов и др.; Вступит. статья Ю. И. Островского. — Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1980. — 588 с.
2. Зеленцов В. В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX века. М-во трансп. России. Морской гос. ун-т им. адмирала Г. И. Невельского, Рос. акад. трансп. Дальневост. отделение. — Владивосток : Дальнаука, 2003. — 237 с.
3. Постановления правительства Камчатского края, № 131-РП от 05.04.2017 [Электронный ресурс] // Официальный сайт исполнительных органов Государственной власти Камчатского края. — Режим доступа: <https://kamgov.ru/> <https://kamgov.ru/> (дата обращения: 10.05.19).
4. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [Электронный ресурс] // Сайт Министерства транспорта Российской Федерации. — Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/200/204/documents> (дата обращения: 01.05.19).

Поступила в редакцию 24 мая 2019 г.

ПРОБЛЕМЫ МАРКЕТИНГА И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

УДК 338.47(985)

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ПРИМОРЬЯ В СТРАНЫ АТР. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

А.А. Гомольская¹, ст. преподаватель,
И.В. Карелина², ст. преподаватель,
В.П. Прудникова, ст. преподаватель
Морской государственной университет им. адм. Г.И. Невельского,
г. Владивосток

¹ GomolskayaAA@msun.ru, ² ikarel@bk.ru

Аннотация. Свободный порт Владивосток в своем составе имеет международные транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2». Основной задачей которых является обеспечение транзита грузов и контейнерных перевозок из Северо-Восточных провинций Китая через порты Приморья в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, что в свою очередь даст толчок к дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры приграничных территорий региона.

Ключевые слова: Свободный порт Владивосток, транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2», транзитные грузы, контейнерные перевозки, Северо-Восточные провинции Китая, страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS THROUGH THE PORTS OF PRIMORSKY TERRITORY IN THE ASIA-PACIFIC COUNTRIES. PROSPECT OF DEVELOPMENT

A.A. Gomolskaya¹,
I.V. Karelina²,
V.P. Prudnikova
Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

¹ GomolskayaAA@msun.ru, ² ikarel@bk.ru

Abstract. The Free Port of Vladivostok includes the international transport corridors Primorye–1 and Primorye–2. Their main task is to ensure the transit of goods and container traffic from the northeastern provinces of China through the ports

of Primorye to the countries of the Asia-Pacific region, which in turn will give impetus to the further development of the transport infrastructure of the border areas of the region.

Keywords: Free port of Vladivostok, Primorye-1 and Primorye-2 transport corridors, transit cargo, container transportation, Northeastern provinces of China, countries of the Asia-Pacific region.

Президент Российской Федерации и правительство России в последнее десятилетие уделяют большое внимание развитию Дальневосточного региона и Приморскому краю, в частности. С октября 2015 года Владивосток получил новый статус «Свободный порт Владивосток» с режимом порто-франко — это портовая зона, пользующаяся особыми режимами таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования. [1]

Данный проект позволит расширить трансграничную торговлю, даст толчок дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры с включением Приморского края в глобальные транспортные маршруты. Данные мероприятия позволят привлечь дополнительные инвестиции и создание обширной сети логистических центров, в которых будут особые условия транспортировки, хранения и переработки грузов, а также созданию производственных мощностей, ориентированных на производство высокотехнологичной продукции для внутреннего потребления и на экспорт.

Территория Свободного порта Владивосток, не ограничивается только г. Владивосток. В неё входят крупные порты юга Приморья от Находки до порта в Бухте Троица расположенного в поселке городского типа Зарубино, кроме этого в него вошли 7 городских округов и 8 муниципальных районов края включая приграничные районы.

Исходя из географического положения в зону действия Свободного порта вошли перспективные крупные международные транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2».

Международный транспортный коридор — это высокотехнологичная транспортная система, которая концентрирует на генеральных направлениях транспорта общего пользования: железнодорожного, автомобильного, морского, трубопроводного и сетей телекоммуникации. [2]

Транспортный коридор «Приморье–1» (рисунок 1) соединил центр Китайской провинции Хэйлуцзян г. Харбин с приграничным городом Суйфэньхе (КНР) с выходом на российскую территорию ст. Гродеково Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), и по Транссибирской магистрали до портов Владивосток, Находка, Восточный, а далее с портами стран Азиатско-Тихоокеанского

региона (АТР). Этот маршрут предназначен для контейнерных перевозок между северными провинциями Китая через Россию со странами АТР. Помимо железнодорожного маршрута параллельно существует автомобильный, который связывает пос. Пограничный (граница с Китаем) через г. Уссурийск, а далее до портов Владивосток, Находка, Восточный.



Рис. 1 — Схема транспортного коридора «Приморье–1» [2]

Преимуществами данного международного коридора являются сокращение сроков и стоимости доставки, с выходом на линейные морские перевозки минуя транзитные порты.

Крупные приморские порты обслуживают суда на международных линиях CMA CGM и MAERSK LINE.

Судовая линия CMA CGM владеет более 400 судов, работающих на 170 направлениях, заходящих в порты 150 стран.

Судовая линия MAERSK LINE владеет более 600 судов, работающих на основных мировых торговых маршрутах и на региональных маршрутах.

Маршрут транспортного коридора «Приморье–2» (рисунок 2) соединил провинцию Цзилинь ст. Хуньчунь через приморскую ст. Махалино с южными портами Приморья — Посьет и портом в Бухте Троицы (Зарубино), далее с портами стран АТР. Данный транспортный коридор позволяет строительство и дальнейшую эксплуатацию порта Славянка, который будет специализироваться на транзитных контейнерных перевозках между Россией и Китаем, планируемый грузооборот составляет 500 тысяч TEUs. Основным инвестором проекта является КНР. Инновацией данного проекта является способ перегрузки контейнеров без швартовки судна к причалу при помощи специального крана. Погрузочно-

разгрузочные работы планируется проводить прямо с причала в контейнеровоз. Одновременно с портом получит развитие и остальная транспортная инфраструктура Хасанского района — это трасса от Славянки до госграницы, которая в перспективе из двуполосной станет четырехполосной, что приведет к увеличению пропускной способности дороги. [2]



Рис. 2 — Схема транспортного коридора «Приморье–2» [2]

Развитие данного направления позволит привлечь транзитные грузы из г. Яньбянь расположенного в Корейском автономном округе, который является свободной экономической зоной, и не имеет собственного выхода к морю. Грузы вывозятся через китайские порты, расстояние до ближайшего порта Далянь составляет около 1,5 тысяч километров. Расстояние от города Хуньчунь до Славянки составляет порядка 200 км, а до порта Бухте Троицы (Зарубино) и того меньше. Данные населенные пункты связаны как железной, так и автомобильной дорогами, а на границе действуют обустроенные переходы.

Большое внимание в данном проекте уделяется развитию порта в Бухте Троицы (Зарубино), который позволит ежегодно перегружать до 500 тысяч TEUs, десяти миллионов тонн зерна и другие грузы, а также будут обрабатываться суда типа Ro-Ro. Экспертные оценки предполагают, что 60 % грузов обеспечат северные провинции Китая, а экспорт в страны АТР составит 30 %.

Таким образом, создана технологическая возможность для организации транзитного грузопотока из Северного Китая через порты Хасанского района Приморского края конечным грузополучателям в АТР, США и Европу.

Развитие транспортных коридоров «Приморье–1» и «Приморье–2» предварительно оценивается в 300 млрд рублей. Для их строительства привлекаются не бюджетные источники, а средства инвесторов. При этом в наиболее готовом состоянии, на сегодняшний день, находится, транспортный коридор «Приморье–1», связывающий порт Находка и провинцию Хейлунцзян.

Реализация данных проектов позволит получить экономический эффект для региона за счет обеспечения транзита грузов из Северо-Восточных провинций Китая через порты Приморья в страны Азиатско-Тихоокеанского Региона.

Литература

1. Свободный порт Владивосток [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения 22.01.2019).
2. Транспортные коридоры [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://russiachina-eastcargo.com/ru/transport-corridors> (дата обращения 22.01.2019).

Поступила в редакцию 20 марта 2019 г.

ПЕРСПЕКТИВА СОЗДАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО
ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «ПРИМОРЬЕ–3»
В РАМКАХ ОБЪЕДИНЕНИЯ ЮЖНОЙ И СЕВЕРНОЙ КОРЕИ

С.В. Пестерев¹, доцент,
Д.Р. Горячев², студент,
Д.С. Мазур, студент,
А.М. Смолина, студент

Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,
г. Владивосток

¹ serzh134@mail.ru, ² leon335@bk.ru

Аннотация. В статье рассмотрены торговые отношения между Россией и Северной Кореей. Выдвинуты основные перспективы, возникающие вследствие сотрудничества РФ и КНДР, и проанализированы основные преимущества и возможные финансовые показатели международного транспортного коридора «Приморье–3». Главное достоинство введения данного коридора — возможность увеличения экспорта России, повышения грузопотоков стран АТР. На основе этого экономика стран, связанных транспортным коридором, будет постепенно улучшаться.

Ключевые слова: торговые отношения, транспортный коридор, воссоединение отношений Южной и Северной Кореи, развитие экономики Приморского края.

THE UNIFICATION OF NORTH AND SOUTH KOREA
AS A NEW PERSPECTIVE FOR THE DEVELOPMENT
INTERNATIONAL TRANSPORT CORIDOR “PRIMORYE–3”

S.V. Pesterev¹, associate professor,
D.R. Goryachev², student,
D.S. Mazur, student,
A.M. Smolina, student

Maritime State University named after Admiral G. I. Nevelskoy,
Vladivostok

¹ serzh134@mail.ru, ² leon335@bk.ru

Abstract. The article discusses trade relations between Russia and North Korea. The main prospects arising from cooperation between the Russian Federation and the DPRK were put forward, and the main advantages and possible financial

indicators of the «Primorye–3» international transport corridor were analyzed. The main advantage of the introduction of this corridor is the possibility of increasing Russia's exports, increasing the cargo flows of the APR countries. Based on this, the economies of the countries linked by the transport corridor will gradually improve.

Keywords: trade relations, a transport corridor, the reunification of relations between South and North Korea, economic development of Primorsky Krai.

Не смотря на проводимые международные санкции, торговые отношения между Россией, Республикой Корея и КНДР стабильно развиваются. Россия, в большей степени, осуществляет поставку сырья в Южную Корею, вследствие чего торговое сальдо обретает отрицательный характер. Отечественным производителям нечего предложить корейским партнерам, кроме традиционных ресурсов, добываемых из недр земли. Основная доля экспорта приходится на нефть, которая перевозится морским путем. Но при объединении двух стран: Южной и Северной Кореи — «братьев по крови», удастся добиться увеличения экспорта России и повышения уровня российско-корейских отношений, где Приморский край послужит транзитной точкой и одним из главных перевозчиков СПГ (сжиженный природный газ) по трубопроводному транспорту. 27 апреля 2018 года в демилитаризованной зоне, разделяющей КНДР и Республику Корея, прошёл саммит лидеров двух государств. Итогом исторических переговоров стала совместная декларация: в прошествии 65 лет после окончания корейской войны Пхеньян и Сеул намерены прийти к заключению мира. Главы двух стран не исключали возможности воссоединения Севера и Юга. Встречу, которую уже назвали дипломатическим прорывом, приветствовали многие государства. Вопрос воссоединения планировался решить к концу 2018 года, но на момент 2019 года ещё ведутся переговоры и все в ожидании этого грандиозного события. В начале марта нынешнего года Президент Южной Кореи Мун Чжэ Ин осуществил замену семерых членов своего кабинета министров, включая министра по делам восстановления отношений с Северной Кореей. Администрация президента объявила в пятницу, что министром по объединению двух стран станет Ким Йон Чол, который возглавляет Корейский институт по национальному воссоединению при Министерстве по делам воссоединения. Будут заменены также министр национальных земель и министр культуры. Перестановки в кабинете последовали после того, как уровень поддержки Муна начал вновь снижаться на фоне безрезультативного саммита между лидерами США и Северной Кореи в конце февраля. Дальнейшие события будут разъясняться дальше, но перспектива налаживания отношений на ближайший срок ещё не потеряла значение. Благодаря усилиям Российской Федерации и КНДР, так же с участием РЖД

с 2008 по 2014 годы была реализована программа восстановления железной дороги от станции Хасан, расположенной на территории РФ до порта Раджин, находящегося в Северной Корее. В данный проект было инвестировано 10,6 млрд рублей. Летом 2014 года открылся угольный терминал в порту Раджин и уже через пару лет российский уголь отправлялся в Южную Корею из Раджина морским путём. Но в начале 2018 года экспорт российского угля через северокорейский порт Раджин прервался. Это связано с запретом странам доставлять уголь из КНДР, не смотря на документ, в пункте которого содержится информация о том, что санкции не распространяются на поставки российского угля в рамках «Хасан — Раджин» (рис. 1). Это лишь начало пути развития транскорейской магистрали «Из Кореи в Европу». Открытие Транскорейской железнодорожной магистрали позволило бы ускорить процесс доставки грузов из Азии в Европу и снизить уровень расходов на перевозку в сравнении с нынешними показателями перевозки морским транспортом. Транскорейская магистраль призвана быть связующим звеном между Северной и Южной Кореей и соединять их с Транссибирской магистралью. По мнению российских специалистов, южнокорейские грузы могут поднять загрузку Транссиба с 50 % до 70 %, тем самым снизив тарифы на перевозку в 1,5-2 раза.

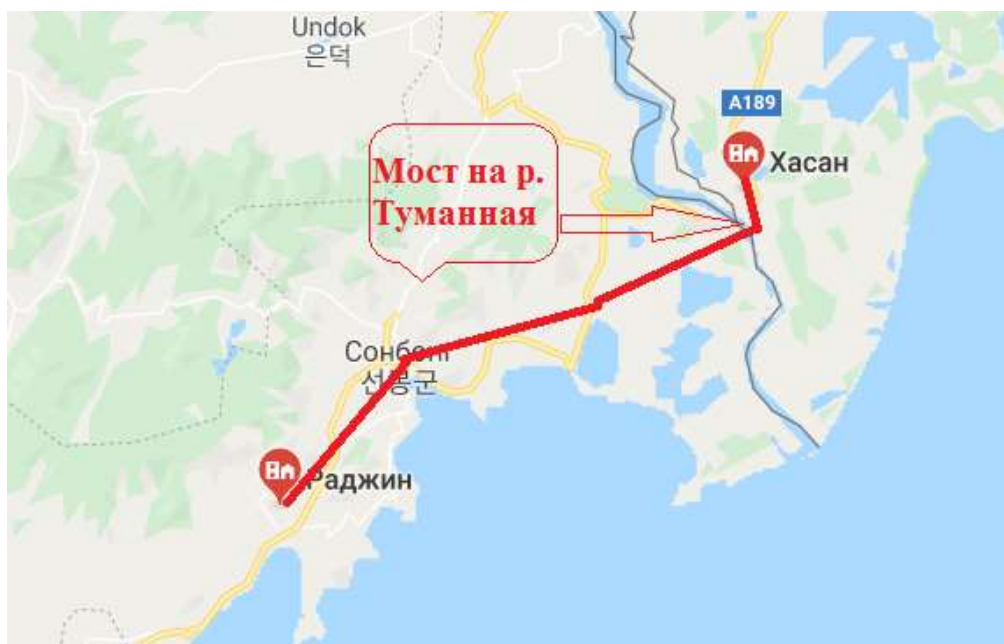


Рис. 1 — «Хасан — Раджин»

Если на сегодняшний день транспортировка стандартного 20-футового контейнера из Южнокорейского города Пусан морским путем в Москву составляет в среднем 3000-3500 долларов, то при доставке контейнера из Москвы с использованием железнодорожного транспорта через столицу Северной Кореи

Пхеньян по Транссибирской магистрали стоимость составила бы 1500-2000 долларов или 500-1000 долларов из Приморского Края. Осуществление данного проекта могло бы позволить России зарабатывать на транзите грузов много млрд долларов. Главным преимуществом сухопутного маршрута является скорость транспортировки груза. Сегодня расстояние из Азии в Европу по воде можно преодолеть за 35-40 дней. По железнодорожной магистрали возможна доставка груза за 17-20 суток. Из Приморского Края морским транспортом срок доставки составляет, примерно, 2-4 суток, а ж/д составит от 1-3 дней. В связи с этим считаем целесообразным, создать международный транспортный коридор «Приморье–3» (рис. 2), где через транс-российско-корейскую магистраль будут проходить огромные грузопотоки по следующим схемам: ж/д транспорт: 1. Москва — Пхеньян — Сеул (через Уссурийск и Хасан) и обратно 2. Хасан — Пхеньян — Сеул. 3. Владивосток — Пхеньян — Сеул. Морской транспорт: Корсаков — Владивосток/Восточный/ и обратно.

Преимущества международного транспортного коридора «Приморье–3» будут заключаться в следующем: 1. Оптимизировать цену доставки. 2. Ускорить скорость доставки. 3. Повысить сохранность доставки грузов.

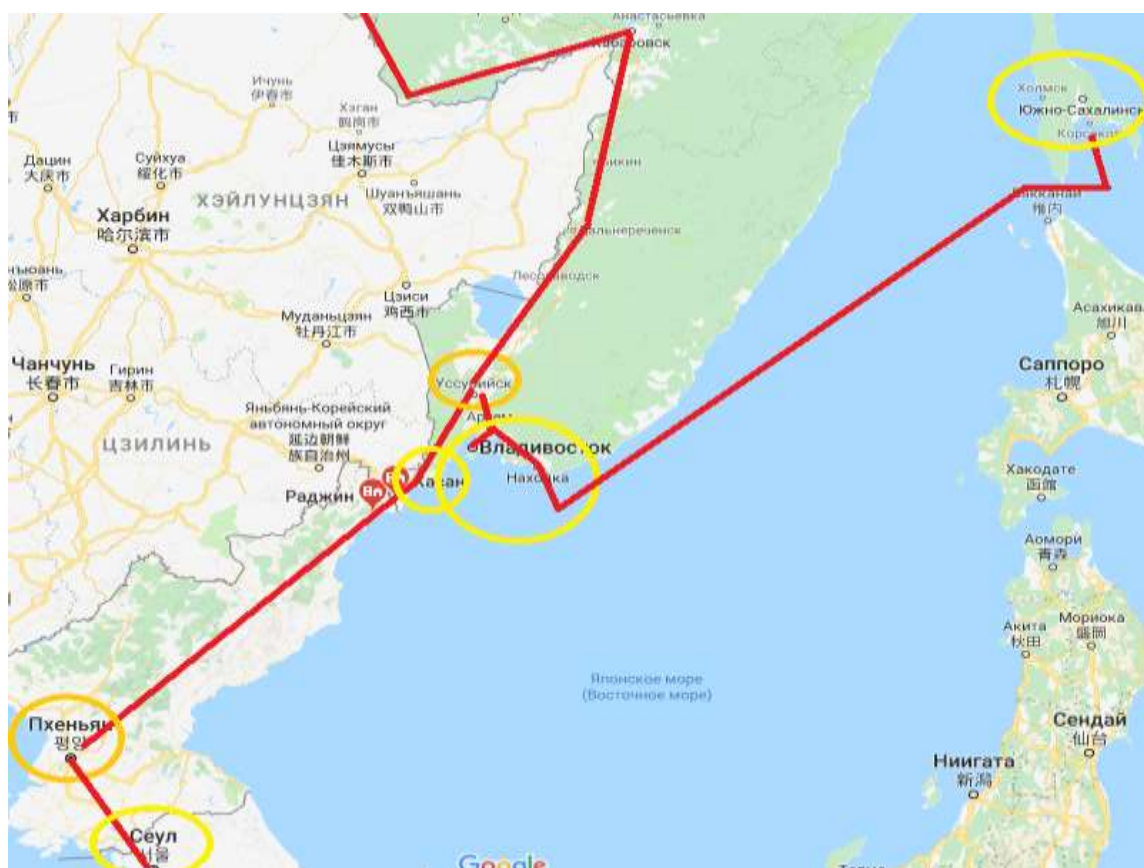


Рис. 2 — МТК «Приморье–3»

Другой перспективой в создании транспортного коридора является потребность в перевозках нефтепродуктов и сжиженного природного газа. Южная Корея, страна, занимающая десятое место в мире по потреблению энергии. При этом она, как и КНДР, практически лишена собственных нефтегазовых ресурсов. Нефтегазовый рынок Южной и Северной Кореи практически полностью зависит от импорта сжиженного природного газа (СПГ). Рост потребности Южной Кореи в природном газе оценивается Международным энергетическим агентством к 2020 году — до 85 млрд куб. м. В результате этого компания ПАО «Газпром» планирует проект «Владивосток–СПГ», который предполагает строительство завода по производству сжиженного природного газа в окрестностях Находки. Также в планах является создание сотрудничества между политехническим университетом имени Ким Чхэка с Морским государственным университетом имени Г.И. Невельского. Для обмена студентами, специалистами и преподавателями с целью прохождения стажировки.



Рис. 3 — Проект Восточного нефтехимического комплекса (ВНХК) в Приморье

Потенциальный рынок сбыта — страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Поэтому также стоит задача по созданию проекта о строительстве трубопроводного транспорта «Россия — Корея».

Таким образом, исходя из того, что у отправителей из стран АТР спрос на транзит имеет место быть и существует перспектива в сотрудничестве

с Южной и Северной Кореей в рамках их объединения с целью увеличения экспорта России, то целесообразным является: 1. Создание МТК «Приморье–3». 2. Реализация проекта «Владивосток–СПГ». 3. Создание и реализация проекта по строительству трубопроводного комплекса «Россия — Корея». 4. Заключение сотрудничества политехнического университета имени Ким Чхэка с Морским государственным университетом имени Г. И. Невельского.

Если не открыть, представленный нами, коридор, то все грузы пойдут по шелковому пути через Китай. И Россия потеряет по оценке экспертов более 3 млн долларов.

Литература

1. Павленко О.А. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров Приморье–1 и Приморье–2. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://vfirta.customs.ru/vfirta/images/stories/journal_2017-1_07pavlenko.pdf (дата обращения 22.03.2019).
2. Проект Транскорейской магистрали [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/5825758> (дата обращения 22.03.2019).
3. Тарифы на контейнерные перевозки [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://incom-cargo.com/zhd-perevozki/kontejnernye/> (дата обращения 23.03.2019).
4. Закупка Южной Кореей российского СПГ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.vestifinance.ru/articles/106797> (дата обращения 23.03.2019).
5. Перспектива создания международного транспортного коридора [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://transport.ru/1/5/i31_4088p0.htm (дата обращения 24.03.2019).

Поступила в редакцию 01 апреля 2019 г.

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ.
ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

УДК 338.45

ПРОБЛЕМА РЫНКА ЖИЛЬЯ РОССИИ

С.В. Гук¹, к.э.н., доцент,

В.А. Багненко², курсант,

В.Д. Обухов, курсант

Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,

г. Владивосток

¹ svetlana-guk@yandex.ru, ² bagenko99@mail.ru

Аннотация. С начала 90-х годов и по настоящее время в России наблюдается неустойчивая ситуация на рынке строительства объектов инфраструктуры. Она заключается в острой нехватке объектов жилищного фонда. Причём проблема растёт на фоне экономического развития страны. В условиях недостаточной платёжеспособности населения решением проблемы являются: создание стимулов для крупных инвесторов в строительную отрасль, развитие социального найма жилья, развитие малоэтажного и индивидуального строительства.

Ключевые слова: экономика, объекты инфраструктуры, жилищный фонд, инфляция, темпы строительства, строительные компании.

THE PROBLEM OF THE HOUSING MARKET OF RUSSIA

S.V. Guk¹, PhD in economics, Associate Professor,

V.A. Bagenko², cadet,

V.D. Obukhov, cadet

Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy,

Vladivostok

¹ svetlana-guk@yandex.ru, ² bagenko99@mail.ru

Abstract. Since the beginning of the 90s and up to the present time in Russia there is an unstable situation in the market of construction of infrastructure. It is the acute shortage of housing. And the problem is growing against the background of economic development of the country. In conditions of insufficient solvency of the population, the solution to the problem is incentives for large investors in the construction industry,

the development of social rental housing, the development of low-rise and individual construction.

Keywords: economy, infrastructure, housing, inflation, construction, construction companies.

Рынок недвижимости в России является сегодня рискованным объектом для инвестиций. Согласно статистике, за 2018 год объём инвестиций на рынке недвижимости составил \$ 2,8 млрд, что на 39 % меньше показателей за 2017 год, который составил \$ 4,7 млрд руб. Основные причины такой ситуации — волатильность рубля в результате санкций, турбулентности на развивающихся финансовых рынках, снижении цены на нефть. Значительную роль на снижение инвестиционной активности повлиял перенос крупных сделок, запланированных на начало 2019 года.

На сегодняшний день жилищный фонд России составляет около 3 млрд м², из которого около 120 млн м² является ветхим и аварийным жильём [5]. В ветхом жилье проживает около 5 млн человек, помимо этого ещё 40 млн человек проживают в квартирах с неблагоприятными условиями, лишённых элементарных удобств. Проведенный корреляционно-регрессионный анализ взаимосвязей между показателями личного потребления и показателем ожидаемой продолжительностью жизни (основанный на данных 79 субъектов РФ), показал, что уменьшение доли ветхого и аварийного жилищного фонда в общей площади всего жилищного фонда на 10 % должно привести к росту продолжительности жизни в среднем на 1,3 года [2].

При всём этом, строительство жилья ведётся в объёмах в 2 раза меньших, чем это нужно для покрытия растущего спроса. С учётом состояния жилья на настоящий момент нужно строить около 200 млн м² в год. Строительная отрасль является локомотивной отраслью, создающей рабочие места в других смежных отраслях. Достаточно посмотреть опыт Китая, который первым вышел из кризиса 2008 года за счет стимулирования строительства дешевыми ипотечными ставками. Почему в России, богатой собственными строительными материалами, имеющей возможность использовать относительно дешевую рабочую силу из соседних стран, до сих пор не решена эта проблема. Недостаток бюджетных доходов не может быть оправданием при постоянном увеличении золотовалютных запасов страны за последние годы. К основным причинам можно отнести следующие факторы:

1. Низкий доход населения. Граждане России не обладают достаточным платёжеспособным спросом для приобретения современного комфортного жилья. Уровень инфляции превышает индексацию зарплат большинства граждан. Практически весь жилой фонд России обладает низкими энергосберегающими

характеристиками. Собственники квартир переплачивают довольно большие суммы по, итак, завышенным тарифам. На содержание жилищного фонда в России тратится в 2-3 раза больше средств, чем на современные жилые дома в Европе, которые строятся по новым инновационным проектам. Оставшиеся, после уплаты коммунальных платежей, доходы не позволяют большинству населения накопить на первоначальный взнос по ипотеке. Текущие цены на недвижимость в крупнейших городах РФ находятся в диапазоне от 42 000 до 73 000 руб./кв. м. В Москве средние цены на вторичном рынке в 2017 году «плавали» на уровне 200 000 – 210 000 руб./кв. м, в Санкт-Петербурге — на уровне 105 000 – 108 000 руб./кв. м. Во Владивостоке, уровень средней цены составляет 83 000 – 87 000 руб./кв. м, в Хабаровске — 71 000 – 72 000 руб./кв. м[5].

2. Например, несмотря на рекордно низкую процентную ставку на сегодняшний момент (9,88 % на первичном рынке и 10,14 % на вторичном) вы переплатите половину стоимости квартиры, взяв кредит на 10 лет [4]. Ещё один немаловажный фактор, влияющий на формирование ипотечной ставки — уровень инфляции. К примеру, в Испании процентная ставка по ипотеке составляет примерно 2 % при низком и постоянном уровне инфляции в 2018 году 1,18 %. [3]. При таких ставках в Испании банк получает постоянную прибыль. В России же темпы инфляция более нестабильны и банки перестраховываются, сохраняя достаточно высокую номинальную ставку даже при низком уровне текущей инфляции.

3. Причиной высокой цены на жильё является монополизм во многих сферах, связанных со строительством. За первую половину 2017 г. цемент подорожал на 15,5 %, иностранные вынуждены были уйти после того, как «Евроцемент Групп» пролоббировала ужесточение федеральных правил по сертификации импортного цемента [1]. Государственный контроль и возможная частичная национализация в столь важных сферах экономики могли бы значительно повлиять на ценовую ситуацию, и тем самым снизить затраты на строительство.

4. Неактивная политика государства в области строительства социального жилья. Нет чёткой программы для предоставления или помощи в получении жилья для учителей, врачей, учёных — только военным предоставляются сертификаты на получение жилья. Хотя механизм долгосрочной социальной аренды государственного жилья широко используется в развитых странах, у нас это пока только остается в проектах.

5. Главное препятствие для строительства первичной недвижимости это проблема обманутых дольщиков. Не так давно, после резонансных случаев в России перестала работать систем долевого строительства. Группы людей, заинтересованных в приобретении жилья, передавали средства строительной

организации, которая выполняла заказ, цена на квартиру оказывалась ниже рыночной. Но многие организации разорались, а потерянные деньги дольщикам никто не компенсировал. Вмешательство государства привело к созданию новой системы для ухода от долевого строительства в пользу проектного строительства. С 1 июля 2019 года строительство многоэтажных домов должно осуществляться только посредством кредитования девелоперов, уполномоченными банками по новой схеме с эскроу-счетами. Побочным явлением от нововведений станет повышение цен на жильё. До сих пор не созданы все условия для работы новой системы, ожидается массовое банкротство застройщиков, которое за прошедший год увеличилось на 70 %.

6. Отсутствие поддержки инфраструктуры в малых городах и сёлах государством ведёт к её постепенному разрушению и перераспределению населения из сёл и маленьких городов в мегаполисы, что ещё больше ухудшает обстановку с нехваткой жилья. В стране почти половина деревень либо вымирающие, 20 тысяч деревень (13 % от общего числа) не имеют жителей, ещё 36 % малозаселённые. Наиболее критическая ситуация в Северо-Западном и Центральном федеральных округах, где показатель составляет 78 % и 62 %. Так же на Дальнем Востоке существует проблема вымирания более крупных городов, сегодня более 37 % городов обладают населением менее 3000 человек.

Исходя из существующих проблем, можно предложить следующие пути повышения эффективного функционирования жилищной сферы — повысить стимулы для крупных инвесторов в строительную отрасль путем внедрения инвестиционных налоговых льгот, пропорционально вложенному капиталу. Механизм льготного налогообложения предприятий, должен дополняться и политикой ускоренной амортизации. Она позволит увеличить нормы списания основного капитала и сделает строительный бизнес более окупаемым и менее рискованным. По отношению к крупным иностранным инвесторам современные государства используют в качестве стимулятора предоставление своих гарантий под вложенные средства. В этом случае государство уже напрямую берет риски на себя. Учитывая кризис в европейских странах и, как следствие, уменьшение темпов строительства нового жилья, со стороны европейских, корейских и японских инвесторов это могло бы вызвать интерес.

Согласно жилищному кодексу РФ на человека должно приходиться не менее 12 м². В Европе же на человека приходится около 40 м², несмотря на высокую плотность населения по сравнению с Россией. Данный показатель связан с развитием малоэтажного строительства. В России, с её территориями, отказ от многоэтажного строительства в пользу малоэтажного мог бы благотворно повлиять

на развитие инфраструктуры деревень и малых городов, уменьшить отток населения в города. Уже сейчас в России появляется незначительный отток молодежи, имеющей уделенную работу, из больших городов в сельскую местность. Уезжают образованные специалисты с семьями, нуждающиеся в социальной инфраструктуре от государства и имеющие капитал для индивидуального строительства.

Таким образом, для восполнения острого дефицита жилого фонда невозможно без вмешательства государства, необходима разработка четкого законодательства в данной сфере, учитывающего европейский опыт. Так же, для эффективного функционирования системы, необходима частичная национализация жилого фонда для более рационального управления и сфер экономики, поставляющих ресурсы для строительства. Реализовать спрос на недвижимость со стороны слоев населения со средними доходами возможно счет стимулирования индивидуального жилищного строительства, путем упрощения и удешевления разрешительных процедур. Дома данного типа благотворно влияют на психологический и эмоциональный уровень здоровья человека. Большинство объектов инфраструктуры, которые мы сейчас наблюдаем, были построены 50–70 лет назад, мы катастрофически мало строим, строительство недвижимости, особенно жилья, является социально значимым действием. Реновация должна проводиться по всей стране, а не только в столице.

Литература

1. Бетонщики бьют тревогу. Производители цемента повысили цены второй раз за год [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.dp.ru/a/2017/06/08/Proizvoditeli_cementa_ (дата обращения 15.05.2019).
2. Исаева Л. А., Гук С. В. Личное потребление как фактор роста продолжительности жизни // Управление экономическими системами. — № 7. — 2016.
3. Инфляция в Испании в 2018 году [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.statbureau.org/ru/spain/inflation/2018> (дата обращения 15.05.2019).
4. Лучшие программы ипотеки в 2018 году в Испании [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://espanarusa.com/ru/pedia/article/629322> (дата обращения 15.05.2019).
5. Росстат Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации 2017 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138625359016 (дата обращения 20.10.2017).
6. Цены на квартиры в городах России [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://rosrealty.ru/cena/kvartira> (дата обращения 15.05.2019).

Поступила в редакцию 24 мая 2019 г.

СРЕДНИЙ КЛАСС КАК ДРАЙВЕР
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ

С.В. Гук¹, к.э.н., доцент,
Н.Б. Царькова², студент,
С.Ю. Солдатова³, студент

Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,
г. Владивосток

¹ svetlana-guk@yandex.ru, ² tsarkova_nelli@mail.ru, ³ devochka-2999@mail.ru

Аннотация. В процессе реализации базовых интересов среднего класса достигается стабильное развитие всей социально-экономической системы. По мнению большинства ученых в настоящий период в России средний класс не выполняет свою функцию, прежде всего, в силу своей малочисленности. Ни представители малого и среднего бизнеса, ни представители высокообразованных профессий пока не достигли уровня доходов, соответствующего среднему классу в развитых странах. Этого приводит к оттоку наиболее активной и интеллектуальной части населения из страны. Улучшение предпринимательского климата в стране, наблюдаемое в последние годы, необходимо дополнить существенным ростом оплаты труда бюджетников.

Ключевые слова: средний класс, социальная структура, социального статус, программы по поддержке предпринимательства, уровень благоприятности условий ведения бизнеса.

THE MIDDLE CLASS AS A DRIVER
OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF RUSSIA

S.V. Guk¹, PhD in economics, Associate Professor,
N.B. Tsarkova², student,
S.U. Soldatova³, student

Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

¹ svetlana-guk@yandex.ru, ² tsarkova_nelli@mail.ru, ³ devochka-2999@mail.ru

Abstract. In the process of realization of the basic interests of the middle class, the stable development of the entire socio-economic system is achieved. According to most scientists in the present period in Russia, the middle class does not fulfill its function, primarily because of its small number. Neither the representatives of small

and medium business, representatives of well-educated professions have not reached the income level that corresponds to the middle class in developed countries. This leads to the outflow of the most active and intellectual part of the population from the country. The improvement of the business climate in the country, observed in recent years, must be complemented by a significant increase in public sector wages.

Keywords: middle class, social structure, social status, programs to support entrepreneurship, the level of favorable business environment.

Средний класс с экономической точки зрения — это большая часть населения, которая является экономически активной и способной производительно трудиться, а далее воплощать свои заработанные средства в материальные блага. Считается, что средний слой населения — это гарант стабильности в экономике страны. В настоящее время средний класс определяется по ряду признаков: уровню доходов, стандартам потребления, уровню образования, владению материальной или интеллектуальной собственностью, способностью к высококвалифицированному труду. Большинство ученых придерживаются мнения, что к среднему классу можно отнести социальную группу людей, имеющих устойчивые доходы, достаточные для удовлетворения широкого круга материальных и социальных потребностей [2]. Важной характеристикой среднего класса выступает система норм социального поведения и самочувствия: готовность к инновациям в сфере профессионального труда, уравновешенные социальные ориентации, готовность к социальному диалогу, способность к самоорганизации, чувство социальной идентичности. Базовой функцией является функция социального стабилизатора.

Добившись удобного места в социальной структуре, представители среднего класса склонны считать, что им необходимо поддерживать то социальное устройство, которое существует на данный момент. Следует учитывать, что средний класс играет ведущую роль в процессах социальной мобильности, и это также укрепляет существующий социальный строй, предохраняя его от социальных катаклизмов. Недовольство низшего класса можно усмирить тем, что у них есть возможность повышения статуса в обществе.

В сфере экономических отношений средние слои играют роль экономических доноров — не только как производители огромной части доходов общества, но и как крупные потребители, инвесторы и налогоплательщики. Если рассматривать структуру совокупного спроса в России, то можно понять что именно средний класс источник его роста. При повышении доходов и численности элиты российского общества, ее дополнительный доход тратится в большей части на покупку импортных товаров, оплату образовательных и медицинских услуг

за рубежом, покупку иностранной недвижимости. Повышение же численности среднего класса приводит к росту потребительских расходов, прежде всего, на внутреннем рынке, тем самым повышая ВВП страны. Учитывая, что в отличие от бедных слоев населения, средний класс предъявляет спрос на товары повышенного качества, это еще и стимулирует внедрение передовых технологий производства.

В культурной сфере средний класс является культурным интегратором — хранителем и распространителем ценностей, норм, традиций и законов общества. Именно средний класс поставляет кадры чиновников и управленцев довольно разного уровня — как для государственного аппарата, так и для бизнеса. Саморегулирование гражданского общества также основано на активности представителей среднего класса. Эту его роль называют функцией административно-исполнительного регулятора.

Опираясь на анализ экономических интересов среднего класса с позиций системности, который был составлен на базе трудов отечественных и зарубежных ученых, можно понять, что система экономических интересов среднего класса включает:

- интерес в воспроизводстве социального статуса;
- интерес в формировании и развитии отношений собственности;
- интерес в самореализации и саморазвитии.

Каждый из базовых интересов интегрирует в себе ряд составляющих его интересов более конкретной направленности. Возьмем, например, интерес в воспроизводстве социального статуса. Он реализуется через интересы постоянного повышения уровня образования, квалификации; развития материальных условий производства; получения дохода, позволяющего сохранить и повысить достигнутый жизненный уровень и стандарты потребления, а также соответствующий стиль жизни; создания сбережений; активного участия в различных объединениях, ассоциациях, отстаивающих интересы среднего класса и др. На почве страха потери своего места в обществе, люди среднего класса всю жизнь стремятся быть в курсе всех новинок, тем более, если они касаются их профессии. Тем самым, такие люди способствуют накоплению своего умственного капитала, который они реализуют в инновационном процессе на их рабочих местах.

Нацеленность среднего класса на повышение уровня своего образования, квалификации ведет к удовлетворению всеобщих интересов. В итоге, общество получает высококвалифицированных специалистов, которые способствуют совершенствованию материальных условий производства, повышению эффективности труда, росту ВВП и т.д. С этой точки зрения средний класс составляет

ту основу общества, которая является залогом его социально-экономической стабильности.

На основании вышеописанного можно заключить, что в процессе реализации базовых интересов среднего класса создается известный в рыночной экономике положительный внешний эффект, приводящий к выгодам третьих лиц и общества в целом (в частности выигрывают слои низшего и высшего классов), а в целом достигается стабильное развитие всей социально-экономической системы.

Несмотря на то, что понятие «средний класс» вошло в российскую науку, многие ученые еще терзают себя в сомнениях, существует ли в нашей стране этот класс вообще. Некоторые утверждают, что средний класс в России находится на начальной стадии своего формирования и скоро станет опорой для всей страны. Другие же придерживаются мнения, что хотя средний класс в России и существует, но он кардинально отличается от зарубежного. «В 2015 году швейцарский банк Credit Suisse выпустил обзор состояния среднего класса в мире. Банковские аналитики заявили, что в России к среднему классу можно отнести лишь 4,1 процента граждан. Российское Национальное агентство финансовых исследований (НАФИ) оптимистичнее — по его оценкам, этот показатель достигает 19 процентов» [5]. Но некоторые эксперты уверены, что на самом деле средний класс в России гораздо представительнее и охватывает практически три четверти населения.

Так, во Всероссийском центре уровня жизни предлагают считать нормальным доход примерно в 2,5 прожиточных минимума на человека [1] Эта величина на начало 2019 г. составляет 28 тыс. рублей или 5089 доллара в год. Если ориентироваться на мировые критерии, то благосостояние среднего класса должно быть гораздо выше. Так, в Швейцарии средний класс — это граждане с годовым доходом в 72 900 долларов, в США — 50 тысяч, в Китае — 28 тысяч, на Украине — 11 258 долларов. Не сложно проследить, что в Австралии к среднему классу относится 66 % населения, в Италии, Британии и Японии — свыше 55 %, в США — 38 %, в Китае — 11 %, в Африке и Индии — три процента, на Украине — менее одного процента [3].

У таких семей должны быть соответствующие квартиры, дома, машины, значительные сбережения, возможности комфортабельного отдыха с лечением, в том числе за границей. По мнению социологов, эта цифра завышена, поскольку многие причисляют себя к среднему классу не по доходам, а «по самоощущению». Потому что имеют высшее образование, преподают в университете, пользуются уважением в обществе.

Таким образом, серьезно говорить о наличии среднего класса в России пока рано. В нашей стране складывается социальная структура, характерная для слаборазвитых государств, где нет среднего класса. Поэтому первоочередной задачей должна стать задача его увеличения.

Как же всё-таки государство может поддержать средний класс? Для того чтобы ответить на этот вопрос необходимо вспомнить, кто же входит в этот слой населения. Как было сказано ранее, в средний класс входят мелкие предприниматели, люди с высшим образованием и др. Сравнится ли эта поддержка с той, которую предоставляют мелким предпринимателям за рубежом?

Существует много программ по поддержке предпринимательства, самые значимые из них следующие: специальные программы Минэкономразвития по предоставлению субсидий малому и среднему предпринимательству на региональном уровне. В рамках этой программы центр занятости населения оказывает единовременную финансовую помощь в открытии собственного дела. Сумма предоставляется в размере 12-кратной максимальной величины пособия по безработице. С 1 января 2019 года максимальный размер пособия вырастет с 4900 руб. до 8000 руб., поэтому и размер субсидии может увеличиться. Также предусмотрена единовременная финансовая помощь на подготовку документов. Так, например, в Московской области финансовая помощь на подготовку документов составляет 7500 руб. Так же существует грантовая поддержка. Размер гранта в рамках программы «Поддержка начинающих фермеров» может достигать 3 млн руб., при этом в фермерском хозяйстве, получившем такой грант, должно быть создано не менее одного рабочего места на каждый 1 млн руб. гранта.

Важно отметить, что в 2019 году поддержка малого и среднего бизнеса на законодательном уровне претерпела изменения. Летом 2018 года президент подписал Федеральный закон от 03.07.2018 № 185-ФЗ, который расширяет имущественную поддержку малого и среднего бизнеса. Этот закон устанавливает бессрочное право выкупа арендуемого государственного и муниципального имущества и возможность использования земельных участков при оказании имущественной поддержки субъектам МСП.

Также незадолго до 2019 года было представлено Постановление Правительства от 10.10.2018 № 1212. Документ вносит изменения в правила предоставления субсидий из федерального бюджета кредитным организациям на возмещение недополученных ими доходов по кредитам, выданным субъектам МСП по льготной ставке. Согласно документу, максимальная сумма кредита, выдаваемого субъекту МСП на инвестиционные цели по льготной ставке, снижена с 1 млрд руб. до 400 млн руб. Но максимальный размер суммарного объема кредитов, которые могут быть выданы одному заемщику, по-прежнему составляет

1 млрд руб. Изменения внесены для того, чтобы банки могли предоставлять кредиты большему количеству субъектов МСП.

Кроме того, важно упомянуть Распоряжение Правительства от 26.11.2018 № 2586-р, в котором говорится о проекте федерального закона, вносящем изменения в ст. 25 Федерального закона «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации». Этот законопроект подготовлен для реализации национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», который предусматривает расширение доступа субъектов МСП к финансовым ресурсам, в том числе к льготному финансированию. На основе мирового рейтинга Doing Business в 2018 по уровню благоприятности условий ведения бизнеса Россия заняла 31-е место, поднявшись с 51-го в 2015. [4]. Однако впереди России в рейтинге по-прежнему находятся большинство экономически развитых стран мира. Учитывая, что значительную часть среднего класса составляют высокообразованные люди, а к ним нас относятся, в основном, работники здравоохранения, образования и культуры проблема ограниченности среднего класса остается актуальной. Низкие доходы работников этой сферы приводят к эмиграции наиболее активной и талантливой молодежи либо в бизнес, либо в развитые государства в государства, где социальная структура более прогрессивная и их интеллектуальный потенциал позволит им вести более достойный образ жизни.

Таким образом, сохраняя существующую систему финансирования отраслей социальной инфраструктуры, российское правительство сохраняет условия для экономической отсталости государства.

Литература

1. Камерон Р. Российский средний класс: агент демократии или оплот консерватизма? // Политическая Наука. — 2017. — № 1. — С.162-185.
2. Лавриненко В. Н. Социология: учебник для вузов. — М.: Юнити-Дана, 2012. — 448 с.
3. Рейтинг стран [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://russian.doingbusiness.org/ru/rankings> (дата обращения 26.05.2019).
4. Средний класс и проблемы его формирования в России [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.grandars.ru/college/sociologiya/sredniy-klass.html> (дата обращения 26.05.2019).
5. Что значит в России «средний класс» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ria.ru/20180620/1522978813.html>: (дата обращения 26.05.2019).

Поступила в редакцию 24 мая 2019 г.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ
«РАЗВИТИЕ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА»:
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Е.В. Неяскина¹, к.э.н., доцент,
Е.Г. Цатурова², студент
Морской государственной университет им. адм. Г.И. Невельского,
г. Владивосток

¹ ekhlystova@yandex.ru, ² kizilka98@mail.ru

Аннотация. Предприниматели Дальневосточного федерального округа продолжают ощущать дефицит финансовых ресурсов, так же должны работать с высокими налоговыми ставками. Для того чтобы повысить количество субъектов малого и среднего предпринимательства, необходимо сохранить действующие формы поддержки и осуществить новые решения. При этом особое внимание должно быть уделено сферам, пользующимся в больше степени потенциалом роста спроса на услуги субъектов МСП, среди них экспорт и туризм. Как и за счет каких механизмов достичь целевых показателей по национальному проекту для Дальнего Востока, является главной проблемой, на которую необходимо найти решение.

Ключевые слова: Развитие малого и среднего предпринимательства, Дальневосточный федеральный округ, бизнес, предпринимательство, кредитование, финансирование, национальный проект, общественная организация бизнеса.

NATIONAL PROJECT
"SMALL ENTREPRENEURSHIP DEVELOPMENT":
DEVELOPMENT PROSPECTS IN THE FAR EAST

E.V. Neiaschina¹, PhD in economics, associate professor,
E.G. Tsaturova², student
Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

¹ ekhlystova@yandex.ru, ² kizilka98@mail.ru

Abstract. Entrepreneurs of the Far Eastern Federal District continue to experience a shortage of financial resources, as well as have to work with high tax rates. In order to increase the number of small and medium-sized businesses, it is necessary to maintain existing forms of support and implement new solutions. At the same time,

special attention should be paid to areas that have a greater degree of growth potential in demand for services of SMEs, including export and tourism. How and at the expense of what mechanisms to achieve the targets for the national project for the Far East, is the main problem for which a solution must be found.

Keywords: development of small and medium enterprises, Far Eastern Federal District, business, entrepreneurship, crediting, financing, national project, social business organization.

Рассмотрение проблемы развития малого и среднего предпринимательства (МСП) и вопросы выбора вектора дальнейшего на территории Дальнего Востока является сегодня первостепенной задачей. Вливание большого количества бюджетных средств, в развитие инфраструктуры, безусловно, дает определенный результат, но сегодня эксперты утверждают о том, что необходимо в первую очередь стимулировать бизнес-среду региона, осуществить поддержку в реализации стратегически важных для территорий проектов, создать необходимые условия для расширения экономически выгодных идей.

Национальный проект «Развитие МСП» разработан с целью поддержки развития малого и среднего предпринимательства на Дальнем Востоке и реализуется совместно с ведущими российскими банками.

В настоящее время меры по развитию малого и среднего предпринимательства привели к следующим изменениям:

1. Выход на иностранные рынки — способ развития малого и среднего бизнеса на Дальнем Востоке.

По статистике публичного акционерного общества (ПАО) РОСБАНК, за последний год количество экспортных контрактов с Дальнего Востока выросло на 30 %. Помимо кредитования банк активно развивается и поддерживает экспортоориентированные компании с помощью таких инструментов финансирования оборотного капитала, как торговое финансирование, международные аккредитивы, международный факторинг. Все эти инструменты могут позволить компаниям, которые выходят на новые рынки, более активно развиваться и сотрудничать со своими партнерами в странах Азиатско–Тихоокеанского региона (АТР).

Вся Северо–Восточная Азия должна и может быть рынком сбыта для Приморского края. Территория Приморского края также занимается популяризацией и развитием экспертности в этом деле, так как это одна из главных проблем.

Так же постоянно растет количество амбициозных МСП, которые выходят на иностранные рынки. Японская организация по развитию внешней торговли (ДЖЕТРО) предлагает таким компаниям программу и механизмы содействия.

2. Кредитование МСП на Дальнем Востоке растет опережающими темпами.

Занятость и количество малых компаний на Дальнем Востоке, примерно такое же, как и по Российской Федерации в целом. Обратим внимание, каким образом себя ведёт кредитный портфель. Если рост по России около 1 %, то в 12 раз быстрее растет кредитование малого бизнеса на Дальнем Востоке.

Невзирая на значительные изменения в области развития малого и среднего предпринимательства возникают проблемы, которые требуют решения:

1. Невысокая предпринимательская активность.

Доля тех людей, которые хотят открыть новый бизнес, начать собственное дело, не высокая, и это проблема, которая требует незамедлительного решения.

На Дальнем Востоке уровень экономически активного населения ниже, чем в среднем по стране. За последние годы — значительный отток населения, и это отражается на качестве населения. И качество деловой предпринимательской среды ниже, чем в среднем по России. Необходимо сконцентрироваться не только на мерах монетарной поддержки, но и на обучении, на развитии человеческого капитала.

2. Нехватка финансирования, высокая доля теневого сектора и недостаточная информированность о мерах поддержки.

Нехватка финансовых ресурсов как фактор, затрудняющий развитие МСП на Дальнем Востоке, составляет — 70 %. Ужесточение конкуренции с теневым сектором. Информированность о мерах поддержки и возможностях составляют 80 % и 83 % — слабое распространение информации.

Общество с ограниченной ответственностью (ООО) «Безопасные дороги Еврейской автономной области (ЕАО)» заключили концессионное соглашение на 12 лет. Это долгосрочный контракт, но несмотря на это, законодательство, которое имеется у организации, не смогли полностью использовать, так как на 12 лет банки плохо финансировали компанию. Банки готовы выдавать деньги на 3 года. Наблюдается невозможность проектного финансирования.

3. Незрелость дополнительных источников финансирования.

Необходимо дополнительно сфокусироваться на нетрадиционных источниках финансирования, тех, которые не предполагают наличия какой-то физической инфраструктуры: краудфандинг, краудсорсинг, факторинг — это то, что может быть дополнительным источником средств для предпринимателей.

Представленные проблемы важны и требуют решения, которые можно представить по следующим направлениям:

1. Облегчение доступа МСП к финансированию.

Самый затратный с точки зрения бюджетных средств проект, связанный с новой программой, — это субсидирование процентных ставок для МСП.

Ключевой продукт, который будет получать конечный заемщик, — это кредит по ставке, «ключевая ставка плюс 2 %», но не выше 8,5 %. То есть это ставка, которая приемлема и которая существенно ниже среднего уровня стоимости кредитных ресурсов на рынке. Требуется выйти на объем предоставления кредитов по данной программе в размерах, превышающих 1 трлн рублей.

Есть те сектора или направления, куда при субсидировании ставки крупные банки идут не желанием. Подразумеваются стартапы, сельхозкооперацию, Дальневосточный федеральный округ (ДФО) как региональный срез, Северо-Кавказского федерального округа (СКФО). Именно там следует дополнять своими гарантиями по направлениям. Ступенчатая от 1 трлн до 1,2 трлн и по годам до 10 трлн рублей. Это будет существенное расширение рынка и существенная помощь рынку.

На поддержку бизнеса в Амурской области в этом году предусмотрели 142 млн рублей. Это в 20 раз больше, чем в прошлом году.

2. Выведение самозанятых из теневого сектора.

Еще один момент связан с теневой занятостью, с теневой конкуренцией. Здесь отдельный проект, который делается по вовлечению самозанятых в легальный оборот. Это создание нового налогового режима со ставкой 4 % при предоставлении услуг или продаже товаров физическим лицам и ставкой 6 % при предоставлении услуг.

3. Популяризация предпринимательства.

Необходимо активно популяризовать те истории успеха, которые уже есть, рассказывать о позитивных тенденциях, о том, как строить бизнес, что это не большая проблема, как кажется многим начинающим предпринимателям, показывать, что таким образом можно достигать большого успеха.

4. Модернизация контрольно-надзорной деятельности.

Можно привести несколько базовых принципов. Первое — заявительный порядок для МСП: если контролирующие органы не отвечают в течение определенного времени, отчетность условно зачитывается, информация принимается. Второй важный принцип – говорить один раз: предприятие не несет в разные контрольно-надзорные органы одну и ту же информацию в разном виде. Третье — это упрощение доступа к госзакупкам с точки зрения административной нагрузки.

5. Развитие каналов коммуникации бизнеса и власти.

Стоит еще раз посмотреть на каналы коммуникации с предпринимателями. По – прежнему возникает спрос на удобные, комфортные и качественные каналы взаимодействия предпринимателей и органов власти. Необходимо сфокусировать внимание на использовании цифровых платформ и электронных способов взаимодействия. Это то, что серьезно повысит удобство работы с институтами

поддержки. Формат, в котором предприниматель в режиме одного окна сможет узнавать о сервисах, получать услугу и взаимодействовать с органами власти и институтами развития.

6. Привлечение предпринимателей в общественные организации бизнеса.

Роль общественных организаций должна быть значительной. У Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА России» в общественных организациях бизнеса только каждый десятый предприниматель. Это является одной из причин, почему в регионе бизнес — среда не такая развитая.

В заключении отметим, что направление ресурсов для развития малого и среднего предпринимательства послужит, развитию конкуренции и совершенствованию условий ведения комфортного бизнеса. Создание условий для ускорения роста микро, малых и средних предприятий, изменение структуры сектора, является важной задачей развития МСП.

Литература

1. РОСКОНГРЕСС [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://roscongress.org/sessions/eef-2018-natsionalnyy-proekt-razvitie-msp-cto-budet-sdelano-na-dalnevostoke/discussion/> (дата обращения 23.03.2019).
2. «Развитие МСП»: Что буде сделано на Дальнем Востоке? [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://rus.economytv.de/развитие-мсп-что-будет-сделано-на-да/> (дата обращения 23.03.2019).
3. На Дальнем Востоке от малого бизнеса ждут большого развития [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo_01.03.2015_6810_na-dalnevostoke-ot-malogo-biznesa- (дата обращения 23.03.2019).
4. Факторы развития малого и среднего предпринимательства на Дальнем Востоке, [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://opora.ru/upload/iblock/e2c/e2c6546842b3d0ab04d5712b1dc18bfb.pdf> (дата обращения 23.03.2019).
5. Увеличения объёма сектора МСП [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://smb.gov.ru/files/images/Презентация.pdf> (дата обращения 23.03.2019).

Поступила в редакцию 19 июня 2019 г.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНОВ
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Е.В. Неяскина¹, к.э.н., доцент,
Т.С. Лысов², студент

Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,
г. Владивосток

¹ ekhlystova@yandex.ru, ² timur.lysov@mail.ru

Аннотация. В рамках Восточного экономического форума 2018 г. была рассмотрена проблема инвестиционного прорыва регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО) в национальном рейтинге. Основное внимание было уделено вопросам построения региональных правительств, территориальных органов и бизнес — сообществ, для дальнейшего улучшения инвестиционного климата в ДФО. Так же обсуждена смена политики руководителей территории для улучшения инвестиционного климата, позитивные и негативные изменения со стороны предпринимателей, основные запросы бизнеса к региональным администрациям. Важность проблемы развития предпринимательства в ДФО заключается в значительном повышении заинтересованности предпринимателей Дальнего Востока в получении финансовой поддержки, а значит роста деловой активности в регионе.

Ключевые слова: Дальневосточный федеральный округ (ДФО), бизнес, предпринимательство, инвестиционный климат, развитие, инвестиционная привлекательность, национальный рейтинг, поддержка малого предпринимательства, совершенствование.

INVESTMENT POTENTIAL OF THE REGIONS
OF THE FAR-EFFICIENT FEDERAL DISTRICT

E.V. Neiaschina¹, PhD in economics, associate professor,
T.S. Lysov², student

Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok

¹ ekhlystova@yandex.ru, ² timur.lysov@mail.ru

Abstract. In the framework of the Eastern Economic Forum in 2018, the problem of the investment breakthrough of the Far Eastern Federal District regions in the national rating was considered. The main attention was paid to the construction

of regional governments, territorial bodies and business communities, to further improve the investment climate in the DFO. Also discussed is the change in the policy of the leaders of the territory to improve the investment climate, positive and negative changes on the part of businessmen, and the main business needs of regional administrations. The importance of the problem of the development of entrepreneurship in the DFO is a significant increase in the interest of entrepreneurs of the Far East in obtaining financial support, which means business growth in the region.

Keywords: Far Eastern Federal District (FEFD), business, entrepreneurship, investment climate, development, investment attractiveness, national rating, small business support, perfection.

В последние годы Дальневосточному региону уделяется особое внимание как со стороны федеральных властей, так и крупных российских и иностранных компаний. Экономика региона имеет большой потенциал роста, для реализации которого активно предпринимаются шаги по повышению его инвестиционной привлекательности и благоприятствования развитию бизнеса. Дальний Восток по качеству делового климата должен быть конкурентоспособен и по отношению к другим регионам России, и к странам-соседям.

В Национальном рейтинге инвестиционного климата регионов Российской Федерации 2018 года дальневосточные регионы показали впечатляющие результаты: прирост интегрального индекса Рейтинга в 1,5 раза лучше, чем в среднем по стране, в топ–20 регионов впервые вошел Хабаровский край, а Сахалинская область — в тройку лидеров роста с наилучшей динамикой среди регионов ДФО.

На данный момент меры по повышению привлекательности округа для бизнеса привели к следующим изменениям:

1. Система институтов развития в Дальневосточном регионе оказывает видимый положительный эффект.

По итогам опросов прошлого года три региона Дальнего Востока вошли в топ 5 по динамике роста по всем показателям рейтинга: это Сахалинская область, Камчатский край, Амурская область.

2. Камчатский край вошёл в топ национального рейтинга инвестиционной привлекательности.

Напомним, Камчатский край — один из четырех субъектов ДФО, вошедших в «Топ–40» национального рейтинга инвестиционной привлекательности. Это стало результатом работы с регулярной средой — в 2,5 раза сокращены сроки получения разрешения на строительство (с 257 дней в 2014 году до 102 дней к концу 2017 года), почти в 5 раз сокращены сроки подключения к электросетям

(с 373 дней в 2014 году до 78 дней в 2018 году). Многие государственные услуги переведены в электронный вид.

3. Комфортность работы предпринимательской деятельности в ДФО.

После нескольких лет работы предпринимательская среда в регионах ДФО стала комфортнее. Это касается регистрации предприятий, подключения к сетям, получения разрешений на строительство, поддержки малого предпринимательства.

4. Активная работа регионов Дальнего Востока по совершенствованию инвестиционного климата привлекла в макрорегион новых инвесторов.

В 2017 году инвесторы вложили в проекты ДФО 92,5 млрд рублей. А привлеченные инвестиции на территории опережающего развития (ТОР) составили более 46 млрд рублей: 30 млрд рублей вложили компании и предприятия, получающие федеральные субсидии на строительство объектов внешней инфраструктуры, 16,5 млрд рублей — инвесторы Свободного порта Владивосток (СПВ).

Не смотря на существенные изменения и улучшения в сфере развития привлекательности работы предпринимательской деятельности в ДФО, требуют рассмотрения и решения ряда проблем:

1. Высокое административное давление со стороны контролирующих органов.

Негативным фактором, безусловно, продолжает оставаться излишнее административное давление на бизнес со стороны контролирующих органов. Всего в первом полугодии 2018 года прокурорами в округе оспорено 478 незаконных правовых актов в данной сфере. В деятельности контрольных органов выявлено почти 2000 нарушений, 26 проверок признаны незаконными. Из 20,5 тыс. проверочных мероприятий, предложенных контролёрами для включения в сводный план проверок, прокурорами отклонены 3000. На стадии согласования внеплановых проверок прокурорами ежегодно пресекается до 40 % незаконных мероприятий по контролю.

Также наблюдается давление со стороны контрольно-надзорных органов, бизнес-сообщество считает это главной проблемой.

Немаловажную роль на работу предприятия играют внеплановые проверки, в связи с ними оценка бизнеса остается негативной.

2. Слабая коммуникация между бизнесом и властью.

Самая серьезная проблема — это отсутствие качественных каналов коммуникации между бизнес-сообществом и властью.

Вспоминаются примеры крупных компаний, которым два года не удалось дождаться решений вопросов по резидентству в ТОР и им приходилось просто уходить из региона, такие моменты недопустимы.

До конца не понятен алгоритм увеличения осведомленности субъектов малого и среднего предпринимательства о тех более чем 900 мерах, которые есть.

3. Слабый контроль за незаконным предпринимательством.

В настоящее время страна научилась бороться и контролировать легальный бизнес, но с нелегальным бизнесом в нашей стране нет никаких реальных механизмов сопротивления.

Решение проблем связанных с развитием работы бизнеса в ДФО можно представить по нескольким направлениям:

1. Развитие системы коммуникаций между властью и бизнесом.

Необходимо перезапустить каналы коммуникаций бизнеса и проверяющих органов, пересмотреть деятельность общественных советов при проверяющих органах, дополнить данные советы представителями бизнеса.

Приморский край взял курс на открытый диалог. Сейчас он обновляет состав инвестиционного совета, предпринимателей, в результате должно получиться больше, чем чиновников, и вместе с экспертами агентства стратегических инициатив (АСИ) удалось обновить информационный портал, положено начало формированию раздела электронных услуг для предпринимательства.

2. Поддержка бизнеса.

Большое внимание необходимо уделить крупному бизнесу так как, если крупный бизнес будет появляться на Дальнем Востоке, то вокруг него будут создаваться множество малых предприятий.

Акционерное общество (АО) «Федеральная корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства» действует в двух базовых направлениях: первое — это расширение доступа к закупкам субъектов малого и среднего предпринимательства у крупных корпораций. Второе — это доступ к финансовым ресурсам. Для доступности финансовых ресурсов нужна система. В каждом из субъектов ДФО дочерний банк «малого среднего предпринимательства (МСП) банк» создал удаленные рабочие места. Эти удаленные рабочие места зондируют рынок, собирают проекты.

3. Переход от проверок к профилактике нарушений.

Необходимо концентрироваться на положениях, связанных с профилактикой правонарушений в области контрольно–надзорной. Многие вещи можно профилактировать с тем, чтобы потом не проводить трудоемких проверок. Недостаточно информации сегодня у бизнеса о том, что разрешается делать, а чего нельзя.

4. Развитие транспортной инфраструктуры.

Речь идёт про крупные инвестиции, это прежде всего транспортная инфраструктура.

5. Развитие системы образования и переподготовки кадров.

Из девяти регионов ДФО в системе профессиональной подготовки видны только три региона: Сахалин, Хабаровский Край, Якутия. Большинство образовательных учреждений ДФО не взаимодействует с взрослым населением.

6. Внесение корректировок в систему показателей рейтингов.

Целый ряд показателей, которые участвуют в системе подготовки рейтингов, связаны с финансовой состоятельностью региона. Необходимо обозначить специфику таких территорий, как Еврейская автономная область и подходы, которые бы позволяли конкурировать на равных.

Таким образом, для поддержания стабильного уровня инвестиционного климата на территориях, необходимо продолжать заниматься строительством инфраструктуры для бизнеса, заниматься вопросами кадастрового учета. Работа с муниципалитетами напрямую влияет на инвестиционный климат. Большое значение имеют вопросы качества предоставляемых услуг и обслуживания.

Литература

1. Восточный экономический форум — 2018 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://forumvostok.ru/news/delovoj-zavtrak-investitsionnyj-proryv-regionov-dfo-v-natsionalnom-rejtinge-cto-dalshe/> (дата обращения 17.03.2019).

2. Малому и среднему бизнесу ДФО окажут дополнительную поддержку [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://minvr.ru/press-center/news/19871/> (дата обращения 17.03.2019).

3. На ВЭФ обсудили меры по улучшению инвестиционного климата в регионах [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.vesti.ru/doc.html?id=3059845> (дата обращения 17.03.2019).

4. На ВЭФ прошёл деловой завтрак «Инвестиционный прорыв регионов ДФО в национальном рейтинге — что дальше?» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.arlan.ru/news/2427/> (дата обращения 17.03.2019).

5. На Дальнем Востоке России впервые зафиксирован рост инвестиций в основной капитал [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://minvr.ru/press-center/news/12149/?sphrase_id=625640 (дата обращения 17.03.2019).

Поступила в редакцию 19 июня 2019 г.

УДК 327(571)

ВОСТОЧНЫЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ РОССИИ.
К ПРОБЛЕМЕ ЕЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

Л.В. Шепотько, к.и.н., профессор
Морской государственной университет им. адм. Г.И. Невельского,
г. Владивосток
ludmilash54@yandex.ru

Аннотация. В статье прослеживается история движения России на тихоокеанский восток; особенности освоения этого региона; оформление идеи о геополитическом центре России.

Ключевые слова: геополитика, АТР, геополитический центр, «территории – проливы», социокультурные особенности, колонизация.

EASTERN VECTOR DEVELOPMENT RUSSIA.
TO THE PROBLEM OF ITS GEOPOLITICAL CENTER

L.V. Shepotko, PhD in history, professor
Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy,
Vladivostok
ludmilash54@yandex.ru

Abstract. The article traces the history of the movement of Russia to the Pacific East; features of the development of this region; design ideas about the geopolitical center of Russia.

Keywords: geopolitics, APR, geopolitical center, “territories – straits”, socio-cultural features, colonization.

Восток и Запад в процессе истории отрабатывали разные модели государства. Доминанта развития государственности на Западе состояла в формировании национального государства. После падения Рима в 476 г. идея империи присутствует в Европе, но как реставрационная утопия. Русское же государство, возникнув как национальное, превратилось в государство империю.

Об освоении Сибири, Дальнего Востока писали много, но обычно в духе региональной истории, при этом геополитический и цивилизационный подходы практически не использовались. А ведь именно данная методология позволяет показать как и насколько глубоко повлияла восточная часть России на развитие европейской части страны, на всю русскую историю, в какой степени Дальний

Восток определяет перспективы России в XXI в. Геополитический подход позволяет увидеть сходство исторических ритмов развития западно-европейских держав и Российского государства. Во многом открытие Америки и покорение Сибири синхронизированы и качественно сходны как процессы, принадлежащие эпохе Великих географических открытий и расцвета международной торговли, которую можно характеризовать как первую глобализацию. Потребность в приращении ресурсов и развитии торговли направляла усилия европейских держав за океан, и эта экспансия обеспечила рост их могущества и высокие темпы развития. Устремление Российского государства на Восток также диктовалось потребностями в дополнительных ресурсах и стратегической безопасности. Последние были по-своему еще более острыми, так как страна находилась в отдалении от мировых торговых путей, и даже за выход к морям ей приходилось вести нелегкую борьбу с соседями. Для России вопрос заключался не столько в создании предпосылок для нового витка развития, сколько в том, чтобы не оказаться на обочине исторического прогресса, превратившись в заштатное государство и объект колонизации более развитых стран.

Процесс освоения Россией восточных территорий имел много особенностей.

Освоение территории связано прежде всего с адаптацией человека к среде обитания (природной, социокультурной, психологической). В ее ходе формировались определенные модели человеческой деятельности, имеющие целью сделать мир более комфортным. Эти модели всегда в той или иной степени иррациональны, хотя часто получают якобы рациональное истолкование. Пристальный взгляд на характер освоения народом новой территории показывает, что в поведении людей обнаруживаются незаметные для них нелогичности, являющиеся следствием психологической адаптации человека к окружающему миру.

Поскольку колонизация зачастую оставалась «вольной», то переселенцы были в большинстве случаев предоставлены сами себе и успех предприятия зависел, в частности, от их умения входить в контакты с аборигенами. Практически беззащитные, рассчитывающие только на себя, а не на покровительство государственной власти, русские переселенцы не имели никакой возможности ощущать себя «высшей расой». Но этот, порой мучительный, процесс освоения русскими колонистами новых территорий обеспечивал внутреннюю стабильность Российской империи. Государственная защита переселенцев значительно снижала глубину интеграции и интериоризации «забранного» края.

Крестьянская колонизация, практически во всех ее формах, может быть представлена как конфликт крестьянского «мира» с централизованным государством. Однако этот конфликт, повторяясь бесчисленное число раз, оказывается

как бы «снятым». Ведь крестьянская община сама была как бы мини-государством, со всеми функциями государства. Россия в народном восприятии, вне зависимости от реального положения вещей, была федерацией таких «миров» в более широком смысле. Крестьяне были связаны именно с этой Россией-«миром», а не с Российским государством. Но Россия как «мир» не знает границ — она везде, где поселятся русские. Поскольку русские живут в определенном месте, оно само по себе уже воспринимается как территория России и включается в ее «сакральные» границы. Этот своеобразный перенос понятий и обеспечивал силу русской экспансии.

Для русских, вне зависимости от того, какие цели ими движут и каковы их ценностные доминанты, арена действия — это «дикое поле», пространство, не ограниченное ни внешними, ни внутренними преградами. Освоение территории происходит путем выбрасывания в «дикое поле» излишка населения. Этот излишек на любом новом месте образует в самодостаточный и автономный «мир». «Мир» и является субъектом действия, в частности субъектом, осваивающим территорию. На более высоком уровне этот образ, осознаваемый как «мы», переносится на весь народ, т. к. сам народ начинает восприниматься как большой «мир».

В качестве «дикого поля» народом воспринималась любая территория. Ее прежняя структурированность, будь то племенное деление территории или границы древних государственных образований, игнорировались. Признавались в какой-то степени лишь права туземной общины (если таковая имела), т. е. воспринималась лишь «мирская» модель организации территории.

Природная способность русских к ассимиляции обычно преувеличивалась. Причина этой ошибки состоит в том, что на многих территориях ассимиляция происходила быстро. Но так было не везде и не всегда. Русский человек неуютно чувствовал себя там, где сталкивался с туземным населением, обладавшим собственной развитой культурой и национальным чувством, как это было, например, в Приамурье, где китайцы жили в демонстративной изоляции от русских.

Одной из особенностей русской колонизации являлось отношение власти к пространству, своеобразное его структурирование. Так освоение новых территорий за Уралом было связано с созданием городов — локальных эпицентров, которые «были рассадниками русской колонизации». Русская оседлость в Сибири представлена островами, оазисами среди лесной и болотной пустыни.

Властные функции опережали развитие всех остальных, обычно присущих городу: торговых, промышленных и т. д. Административные функции предшествовали экономическим. Сибирские города, вырастая из острогов, не сразу

обрастали посадками. Пожалуй, именно этой недогруженностью административных центров экономическими функциями объясняется возникновение у многих наблюдателей впечатления о сибирских городах как о специфических чиновничьих центрах. Власть чиновников казалась столь всеобъемлющей не только в силу их фактической безнаказанности, обусловленной нахождением вдалеке от столицы, но и по причине отсутствия каких-либо противовесов их произволу.

Не только в Сибири, но и в России вообще прослеживается тенденция воспринимать города как центры власти, а не по европейски, как средоточие мест торговли, промышленности, ремесла. В России города прежде всего — центры власти. Верно и обратное утверждение: власть в России жестко привязана к определенным центрам. При освоении Сибири эта закономерность проявилась особенно отчетливо. Овладение сибирской территорией было не столько освоением территории, сколько созданием властного центра. Как говорится, есть острог — земля наша, нет — не наша.

Отношение к освоению территории как к процессу снабжения ее центрами власти хорошо иллюстрирует специфическая форма административно-территориального деления на окраинах, когда в качестве административных единиц фигурировали острожки и ясачные зимовья, окруженные довольно приблизительно приписанной к ним округой. Так в начале XVIII в. в Якутском уезде действовало в качестве низовых административно-территориальных единиц, помимо 36 волостей, 29 постоянных и 11 временных острогов, ясачных острогов [5, с. 5]. Т. е. при установлении административно-территориального деления новой территории последняя собственно и не «делилась» — вместо этого устанавливалась система соподчинения властных центров разной иерархии, тогда как приписанная к каждому из них территория имела весьма размытые границы.

Для сравнения возьмем пример США: представление об освоенности территории в них связывалось, в первую очередь, с раздачей (разделом) земельной площади в частную или коллективную (например, религиозных общин) собственность, при этом территория могла считаться «своей» и не будучи «оцентрированной» местным властным центром. Если в России своеобразным актом присвоения было основание острога (без особого внимания к разделу земельной площади), то в США таким символически значимым актом был именно раздел площади — и уже на выделенной земельной площади выбирался центр. Центры многих административно-территориальных единиц США определялись на конкурсной основе в ходе специальных референдумов.

Косвенным свидетельством различного отношения в России и США к центрам и границам территориальных объединений является их «долговечность».

В России именно центры обладали относительной стабильностью (краев, областей, республик), определенные уже в XVI в. Напротив, границы административных единиц России претерпевали почти непрерывные изменения, которые едва успевали отражаться на картах [1, с. 151]. В США границы штатов остаются неизменными с момента их принятия в союз, тогда как столицы могут изменяться (например, центры некоторых округов Индианы менялись до семи раз).

Очевидно, что выбор той или иной модели присвоения пространства (дележ земельной собственности, как в США, или властного пространства, как в России) во многом связан с общественно-экономической системой, господствующей в обществе. Не последнюю роль в возникновении властного «оцентрирования» в России сыграла ясачная система: на новой территории русским был нужен, в первую очередь, ясак, и они, соответственно, были озабочены освоением центров для его сбора.

Исследуя колонизацию Сибири, стоит обратиться для обнаружения сходных черт не к «фермерским» США, а к институту классического феодального полюдья — в особенности потому, что сам характер управления Сибирью долгое время напоминал традиционные княжеские наезды в области своих данников. Последние исследования показывают, что полюдь, ранее считавшееся преимущественно экономическим явлением, заключающееся преимущественно в сборе дани, было значительно более сложным общественным феноменом, имеющим и политические, и даже ритуально религиозные составляющие [6, с. 7].

Полюдь касалось в основном пограничных, «переходных» областей, находившихся как бы на полдороге от независимой племенной территории к территории, полностью интегрированной в состав единого, централизованного феодального государства. Историки отмечают различие между центральными областями феодальных государств, составляющими их устойчивое ядро, и периферийными областями, весьма непрочными связанными с центром. Нередко сбор дани с периферийных областей и поддержание в них централизованной власти осуществлялся через полюдь, которое в основной части государства уже утратило свое значение [7]. Таким образом, происходило как бы постепенное «приучение» отдельных регионов к центральной власти. По данным, собранным историком Ю. А. Кобищановым, полюдь было не только инструментом сбора дани, сколько инструментом подтверждения легитимности власти. Характерно, что в области, подвергавшейся полюдью, для сбора дани возникали специальные места, где власть одновременно символически утверждала свою легитимность, т. е. находились важнейшие объекты религиозного культа. Иначе говоря, в ходе полюдья возникали сначала временные, потом постоянные центры местной власти.

Итак, изучение исторического опыта полюдья позволяет сделать следующий вывод о пространственном развитии властных технологий: «приучение» регионов к власти из центра происходит через формирование центров для власти на местах с последующим превращением их в местные центры власти. Именно таким и был процесс освоения Сибири.

В Сибири миграция шла от центра к центру, а в США было движение сплошной волной.

Потребность в «оцентрировании» территории восходит к традиционным мифологическим (и религиозным) концепциям устройства мира, согласно которым мир всегда должен иметь центр. Такая точка зрения обусловлена, в свою очередь, характерной для самых различных мифов и религиозных систем идеей, что мир был сотворен в одной точке — первоцентре, сакральном Центре Мира. А раз мир был сотворен в некоем изначальном центре, то и освоение новой территории должно начаться в некоторой первоточке, которая затем окажется центром колонизации пространства.

Иерархия территорий от центра к окраинам является важнейшим атрибутом государства. В частности, подобная иерархия называется специалистами в числе важнейших признаков империи [3]. Подобную иерархичность видим и в России, где в разное время выделялись вотчины, уезды, губернии, генерал-губернаторства.

Централизованное пространство состоит из неравных по своему статусу территорий. Наказание должно состоять в перемещении в направлении от центра к периферии. Особенно наглядно это проявилось в институте ссылки. Механическое перемещение в пространстве Российской империи было заменой смертной казни [10, с. 499]. Невольно вспоминаются традиционные административные меры, характерные для общества с племенной организацией, где наказание состояло в «высылке» за пределы племенного поселения. Такое наказание вовсе не было мягким: пространство за пределами поселения, вне влияния сакрального центра воспринималось религиозным человеком как абсолютное небытие — и оказаться в нем было символически равнозначно физической гибели.

Идея неоднородного пространства присущая в особенности такому политическому образованию как империя, использовалась властями при формировании административных единиц Сибири: огромные территории приписываются к расположенным у южных границ центрам (Томск, Иркутск и т. д.). В централизованном пространстве любая территория должна быть снабжена центром, и такой пункт был найден и для полярных окраин, пускай даже отдаленный от реального географического центра тысячами километров.

Рассмотрим еще один важный момент модели освоения пространства — восприятие заселяемого пространства. Сравнение русской колонизации с британской позволяет увидеть разницу между двумя народами в восприятии новой территории.

Между англичанами и местным населением словно бы стоял психологический барьер, чего не было у русских. Любая новая территория, где селится англичанин в его восприятии — чистая доска, на которой он творит собственный мир по своему вкусу. В чем-то этот образ был близок образу «дикого поля» у русских, но имел одно существенное отличие. Русские осваивали «дикое поле», вбирая его в себя, не стремясь ни ограничить его, ни устранить встречающиеся на нем препятствия. Русские как бы игнорировали конфликтогенные факторы, связанные с новой территорией, и не прилагали никаких усилий, чтобы устранить их возможное деструктивное действие. Эти конфликтогенные факторы изначально рассматривались не как внешние, а как внутренние трудности, от которых не уйдешь, но которые не подлежат планомерному устранению, а могут быть сняты только в более широком контексте деятельности этноса. Англичане же, если они не могли избежать столкновения с тем, что порождает конфликтность (а сам факт существования туземного населения уже являлся для них конфликтогенным) стремились поставить между собой и местным населением барьер. Психологическая необходимость этого барьера и обуславливала характер освоения англичанами новой территории. Это привело к тому, что из «политики изоляции» постепенно развивалась система резерваций, реализованная на практике в Северной Америке. Изначально с рядом индейских племен были подписаны договоры как бы о территориальном разграничении. Но для англичан существование в этих договорах было не определением территориальных границ (напротив, они изначально игнорировали эти границы), а то, что индейское племя в результате самого акта подписания договора превращалось в некий юридический субъект, отношения с ним вводились в строго определенные и ограниченные рамки. Это доказывало, что внешний статус индейцев имел в глазах англичан самостоятельную ценность, что давало возможность абстрагироваться от него.

Британская империя — это сообщество мини-империй, абстрагированных как от туземного населения, так и от метрополий. Между «мини-империями» и «центром» существовало постоянное непреодолимое противоречие: центр стремился привести свои колонии («мини-империи») к единому знаменателю, а колонии, достаточные по своему внутреннему ощущению, противились унификации, юридически отделялись от метрополии. В известном смысле прав русский геополитик И. В. Вернадский, что «по своему внутреннему устройству и по характеру своего народа эта страна может легко обойтись без той

или другой колонии, из которых ни одна не сплочена с нею в одно целое и каждая живет своею собственною жизнью. Состав британских владений есть, скорее, агрегат многих политических тел, нежели одна неразрывная целостность. Оторвите каждое из них, и метрополия будет существовать едва ли не с прежней силой» [8, с. 61–74]. Таким образом, сравнение процессов русской и британской колонизации показывает, что отношение власти к новому пространству и восприятие его народами было различным. Это во многом предопределило тип британской и русской империй, их принципиальные различия.

Успешный выход Российского государства в Сибирь и Дальний Восток имел глубокие последствия для развития страны и упрочил ее положение в тогдашнем мире. Россия не была оттеснена на периферию исторического развития и, более того, освоение восточных территорий превратило не слишком устойчивое Московское государство в мощную, богатую природными ресурсами, многонациональную мультикультурную Российскую империю. При этом значение восточной части России все более возрастало, и в силу своего географического положения она превратилась в военно-стратегический тыл Российского государства, стала своеобразным «донором» европейской части страны, не раз выручая ее в критических ситуациях.

С освоением Сибири и Дальнего Востока Россия вступила в культурно-цивилизационное взаимодействие с исламскими и буддистско-ламаистскими народами Северной Азии, а затем и с пограничными конфуцианскими странами. При этом русская цивилизация, не оставаясь неизменной, сохраняла свою основу и сама оказывала глубокое влияние на другие народы и культуры. Вхождение в состав России новых необъятных территорий нашло свое отражение и в менталитете русского народа.

Русская колонизация отличалась от западноевропейской, причем дело здесь не только в том, что первая была сухопутной, вторая — заморской, но и в том, что в ходе русской колонизации не возникали колонии, а складывалась единая государственная территория. Иным, в целом более гуманным и конструктивным, было и отношение к аборигенам как русских переселенцев, так и государства. Туземное население не вытеснялось и не уничтожалось, а сохраняло собственный образ жизни, нормальный естественный прирост, обменивалось с пришельцами опытом ведения хозяйства в суровых природных условиях. В отличие от «плавильного котла» Соединенных Штатов восточные регионы России заселялись преимущественно одними русскими, сохранявшими свои национальные черты и оказавшими положительное влияние на развитие духовной и материальной культуры коренного населения.

Конечно, нельзя идеализировать процесс освоения восточной территории России. Дело в том, что русская колонизация осуществлялась в более архаичных, отсталых формах, нежели освоение «дикого Запада» в Америке. С приходом русских на начальной стадии порой не только не утверждались прогрессивные экономические отношения, но могли использоваться и самые «теневые» формы эксплуатации, заимствованные из туземной практики. Имели место и негативные экологические последствия. В то же время культурная дистанция между русским землепроходцем и сибирским аборигеном была не столь велика, чтобы породить полную несовместимость их хозяйственных укладов. Вместе со слабой заселенностью края это обстоятельство не вело к «очищению» территории от коренного населения. Взаимодействие духовных традиций и верований не всегда протекало гладко, хотя дело никогда не доходило до религиозных войн.

При характеристике отношения к нерусским народам царских властей отмечаются патерналистские тенденции и прагматизм, стремление законсервировать традиционные формы социальной организации, быта и хозяйствования аборигенов. Революция 1917 г. повлекла за собой социалистическую модернизацию и ускоренную унификацию, что нанесло серьезный урон социокультурному «плюрализму» старой России. Политика советской власти имела для малых народов как положительные, так и отрицательные последствия, причем цивилизационно-культурная унификация все же не была доведена до конца: социокультурные и этнокультурные различия сохранились.

При общем прогрессивном значении для страны колонизации восточных регионов, появление в составе России огромных территорий, богатых разнообразными ресурсами, в целом способствовало упрочению и сохранению существующих режимов, поскольку сама возможность переселения людей из европейской части в Сибирь и на Дальний Восток снижала остроту социальных противоречий, замедляя в то же время переход к интенсивным методам хозяйствования.

В результате крушения советской системы, распада СССР и «либеральных» реформ восточный регион страны оказался в положении тяжелого и затяжного кризиса, а то и разрушения. Как в Сибири, так и на Дальнем Востоке резко упало индустриальное производство, что привело к деформации экономики, да и всей жизни населения. Позиции России на ее восточных территориях критически ослабели, в то время как Азиатско-Тихоокеанский регион, по общему признанию геополитиков, имеет в XXI в. большие перспективы.

А. Тойнби в своей широко известной работе «Постижении истории» относит Россию к странам существующим в постоянной борьбе за сохранение своего геополитического пространства. В истории России было четыре великих национальных катастрофы: В XIII в., когда древнерусские княжества потеряли независимость;

в 1603 — 1613 гг., во время первой смуты; в течение 1914 — 1921 гг., когда происходило фундаментальное изменение государственного строя, и в 1990-е годы, ознаменовавшиеся разрушением СССР.

По своему масштабу события последних лет напоминают не 1917 г., и даже не Смутное время, а эпохальные изменения XIII в. — крах одного суперэтноса (Киевская Русь) и зарождение нового народа, цивилизации с новыми национальными устремлениями. Таким образом, переживаемый в настоящее время кризис не столько экономический, сколько геополитический и этнический.

Территория Дальнего Востока всегда находилась в тени великих цивилизаций и практически не становилась объектом экспансии и хозяйственного освоения. Дальний Восток был дальним не только для Европы, но и для всей цивилизованной Восточной Азии, отличаясь от нее суровостью природно-климатических и сложностью географических условий.

Главная черта дальневосточного побережья, препятствующая его «игре на равных» с российским центром и восточно-азиатскими соседями, — его периферийность. Эти качества периферийной территории регион несет в себе на протяжении его истории, являясь слабо освоенным и заселенным, с постоянной миграцией населения.

До 80-х гг. XX в. Советский Союз считал себя «великой тихоокеанской державой». Но фактически СССР не имел основания так себя именовать, поскольку он являлся «аутсайдером» во внутрирегиональных отношениях. Во внешней стратегии СССР преобладал непропорциональный акцент на военно-политические аспекты в международных отношениях в ущерб экономическим. Изолированность Советского Союза в регионе особенно очевидна при анализе его экономических связей в АТР. Для Советского Союза характерно отсутствие «регионализации» внешнеэкономических связей в АТР в отличие от отношений со странами Восточной и Западной Европы. Экономические отношения были установлены только с отдельными государствами региона на сугубо двухсторонней основе. За исключением Монголии и КНДР ни одно государство региона не рассматривало СССР в качестве важного торгового партнера. К числу таких государств относились Япония, Китай, Южная Корея, Тайвань, Гонконг. С последними тремя СССР не поддерживал официальных внешнеэкономических связей, несмотря на то, что они являлись наиболее активными наряду с Японией участниками региональных связей.

Развитие экономической интеграции между странами АТР наталкивается не только на разницу их экономических потенциалов, политических режимов, но и на их глубокие цивилизационные различия. Специфика стран АТР —

это присутствие здесь четырех цивилизаций: двух восточно-азиатских (китайской и японской) и двух западных (западноевропейской и славянской)

С XVII в. начинается процесс смешения западной и восточной культур. История тесного взаимодействия славянской и восточноазиатской культур начинается лишь с середины XIX в. Именно тогда обнаружилась слабая адаптивность народов региона друг к другу. Зоной взаимодействия стал Северо-Восточный Китай и российский Дальний Восток.

Несмотря на ряд улучшений в экономических отношениях со странами АТР в последнее десятилетие, говорить о существенном изменении положения России в этом регионе не приходится.

Но тяжелое положение восточной России не означает, что она будто бы утратила свое значение для страны. Она остается ее главной топливно-энергетической базой и смягчает тяжелые последствия системного кризиса. И на сегодняшний день это не «осколок» или «придаток» России, а ее важнейшая составная часть и резерв развития. Для современной России выход состоит не в том, чтобы отказаться от необъятных просторов страны, «сжать» ее рамки, а в оптимизации использования нашего огромного пространства.

В движении Российского государства на Восток сочетались желание приобрести дополнительные ресурсы для модернизации со стремлением к достижению геополитически безопасных рубежей. На всем протяжении существования Российского государства задачи хозяйственного развития страны сливались с задачами обеспечения ее стратегической обороны. Эту сторону дела упорно не хотят видеть некоторые зарубежные авторы, представляющие русскую экспансию чем-то исключительным, словно территориальное расширение не было характерной чертой развития всех сильнейших европейских держав, и ищущие ее объяснение то в некоем избытке внутренней энергии, то в абсолютистском режиме, то в русском мессианстве.

Продажа Русской Америки в 1867 г. одно из проявлений начавшегося заката Российской империи, которая достигла геополитического предела своего расширения. За этим последовали потери в результате русско-японской и Первой мировой войн. После возрождения на несколько десятилетий сталинского правления былого могущества России «советская империя» в короткий срок не только лишилась внешних поясов защиты, но и оказалась перед реальной угрозой внутренней дезинтеграции.

Осмысление истории с позиций геополитики и цивилизационного подхода позволяет увидеть, что распад СССР грозит опасностью перехода периферийной зоны, кокой является Дальневосточный регион, к другим геополитическим центрам. Необходимо формирование новой восточной оси развития страны,

образование полицентрической модели геопространства и трансформации периферийной зоны в зону влияния. Предложения основать третью столицу России на берегу Тихого океана (что, безусловно, сделал бы Петр, живи он сейчас) не являются утопией. И геополитические уроки русской Америки заставляют об этом задуматься. Ситуация, когда территория, открытая и освоенная Россией попадая в орбиту более сильного притяжения, в конце концов стала сателлитом американского государства, является весьма показательной для выработки геополитических стратегий. Пренебрежение развитием дальневосточных территорий и пассивная позиция Александра II по отношению к Русской Америке представляется отечественным историкам глубоко ошибочными [4, с. 265]. Ситуация, впрочем, аналогично разворачивается и сейчас. Под повседневным влиянием азиатских соседей, инфильтраций других этносов (миграция китайского населения, экономическое доминирование китайцев и японцев) на фоне заметного ослабления связей восточных земель с государственным ядром, происходит размывание и откалывание периферии. Если не будут образованы новые геополитические северные и восточные оси развития (так как новая Россия стала более северной и восточной державой), возможно постепенное отпадание Дальневосточных регионов по аналогии с имевшими место историческими прецедентами, в частности, Русской Америкой.

Литература

1. Алексеев А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки. — М., 1982. — С. 151.
2. Ильин М.В. Слова и смыслы. Опыт описания ключевых политических понятий. — М., 1997. — 357 с.
3. История и роль ссылки в России прослежена, например, П.Н. Милюковым, см.: Милюков П.Н. Очерки по истории русской культуры. Т. 1. — М., 1993. — С. 499.
4. История внешней политики России. Первая половина XIX в. М.: Наука, 1995. — 448 с.
5. Кобищанов Ю.А. Полюдь: явление отечественной и всемирной истории цивилизаций. — М., 1995. — С. 5.
6. Кобищанов Ю.А. Полюдь: явление отечественной и всемирной истории цивилизаций. — М., 1995. — С. 7.
7. Кобищанов Ю.А. Полюдь: явление отечественной и всемирной истории цивилизаций. — М., 1995. — С. 6.
8. Лурье С.В. Восприятие народом осваиваемой территории // Общественные науки и современность. — 1998. — № 5. — С. 61–74.
9. Сафронов Ф.Г. Русские на северо-востоке Азии в XVII — сер. XIX в. — М., 1978.

Поступила в редакцию 19 апреля 2019 г.

Научное издание

ВЕСТНИК
МОРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА
Серия Экономика и управление

Вып. 85 / 2019

Ответственный редактор
канд. экон. наук, доцент Н.В. Шишкарева

2,66 уч.–изд. л. Формат 60 × 84 1/16

Подготовлено в Морском государственном университете
им. адм. Г. И. Невельского
690059, Владивосток, ул. Верхнепортовая, 50а