

S.A. Lipina

EURASIAN INTEGRATION ECONOMIC PROCESSES: GROWTH OPPORTUNITIES

Svetlana Lipina – Director of the "green economy" Center, the Board of Productive Labour Force Research of the Ministry of Economic Development and Russian Academy of Sciences (SOPS), Head of Laboratory at the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPА), a Professor at Peoples' Friendship University of Russia (RUDN), Doctor of Economics, Moscow; **e-mail: s.lipina@mail.ru.**

Globalization of the entire world enables Russia to play a leading role in the processes of economic integration within Eurasian zone, which is in its turn of great importance for ensuring its cultural and civilizational development, research and educational progress as well as the business growth ensuring its prestige and security.

The author examines Russia's modern integration potential and feasibility of its further growth, estimates the proportion of the Russian economy and economies of certain Eurasian countries and reveals the most significant factors of possible economic integration.

The conclusions are based on the author's personal practical experience of taking part in major federal research programs aimed at working out practical approaches and viewpoints on a variety of issues dealing with socio economic development and foreign economic activities of Russian macroregions.

The article presents analysis of economic capacity and integration potential of Russia with regard to possibilities of the development of international relations within Eurasian zone and provides estimates of material components of regional integration: mineral and raw materials resources, potential of the development in fuel and energy sector, opportunities of transport infrastructure growth along with formation of large transport-and-logistic complexes. In addition it provides analysis of the external political and economic factors influence on modern resources of integration processes in Eurasia and evaluates the degree of competitive influence of Russia and offers relevant practical recommendations.

Keywords: *the Eurasian Economic Community, economic integration, fuel and energy sector, mineral resource complex, transport, the Caucasus, the Far East, Siberia, the Northern Sea Route.*

С.А. Липина

ЕВРАЗИЙСКИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ: ВОЗМОЖНОСТИ РОСТА

Светлана Артуровна Липина – директор Центра «Зелёной экономики» Совета по изучению производительных сил Министерства экономического развития России и РАН (СОПС), заведующая лабораторией Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), профессор РУДН, доктор экономических наук, г. Москва; **e-mail: s.lipina@mail.ru.**

Глобализация мирового пространства дает России возможность играть ведущую роль в интеграционных экономических процессах на евразийском пространстве, что имеет также особое значение и для культурно-цивилизационного, научно-образовательного и хозяйственно-экономического развития, повышая ее международный авторитет и безопасность. Автором рассматривается современный интеграционный потенциал России и возможности его развития, дается оценка соотношения экономик отдельных стран евразийского пространства и России, выявлены наиболее значимые факторы возможной экономической интеграции. Выводы основаны на личном опыте участия автора в крупных научно-исследовательских работах по разработке на федеральном уровне практических подходов по большому количеству актуальных вопросов социально-экономического развития и внешнеэкономической деятельности макрорегионов России.

В статье представлен анализ экономического интеграционного потенциала России относительно возможностей развития международных связей на евразийском простран-

стве, оцениваются материальные компоненты региональной интеграции: минерально-сырьевые ресурсы, потенциал развития в топливно-энергетическом комплексе, возможности развития транспортной инфраструктуры и создания крупных транспортно-логистических комплексов. Анализируется влияние внешних политико-экономических факторов на современные возможности интеграционных процессов в Евразии, оценена степень конкурентного влияния России и предлагаются соответствующие практические рекомендации.

Ключевые слова: Евразийское экономическое сообщество; экономическая интеграция; топливно-энергетический комплекс; минерально-сырьевой комплекс; транспорт; Кавказ; Дальний Восток; Сибирь; Северный морской путь.

Вот уже более 20 лет на пространстве Евразии происходит поиск возможных и действенных путей экономической интеграции, решающей порой и некоторые политические задачи. Содружество Независимых государств (СНГ), Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), Организация договора о коллективной безопасности (ОДКБ), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Союзное Государство России и Белоруссии, Таможенный Союз (ТС) и т.д. Безусловно, идея никоим образом не предполагает воссоздание СССР, что неоднократно подчеркивалось первыми лицами государств. Само время и глобализация мирового пространства требуют наличия сильного наднационального объединения, центра экономической силы.

Россия, Казахстан, Белоруссия являются локомотивами интеграционных процессов в Евразии, где будущее этих процессов зависит от политической воли стран-участниц, а возрождение межстрановых и региональных интеграционных структур, международных транспортных коридоров позволит обеспечить в рамках объединения устойчивый рост экономики, повышение благосостояния его членов. Идея единого экономического пространства включает и экономический блок, и геополитический базис государств, где территории и национальное богатство расширяют объемы внутреннего рынка стран-участниц, повышают конкурентоспособность по отношению к другим рынкам.

Изменение сложившегося геополитического баланса сил в мире приводит к усилению одних государств и ослаблению других. Новая архитектура международ-

ной безопасности ещё только создается, стабильность межгосударственных отношений не достигнута, региональная конфликтогенность не снижена. Принципы, которые закладываются в наднациональные образования, носят универсальный интеграционный характер, здесь согласуются промышленная, технологическая, энергетическая, научно-образовательная политики стран-участниц. Вырабатываются общие принципы макроэкономической политики, систем технического регулирования, транспорта, тарифов, субсидий. В рамках деятельности Таможенного союза с 1 июля 2011 года перенесен таможенный, санитарный, ветеринарный, карантинный, фитосанитарный, транспортный государственный контроль с российско-белорусской и российско-казахстанской границ на внешнюю границу.

Евразийская экономическая комиссия (наднациональный единый постоянно действующий регулирующий орган ТС и ЕЭП) приступила к работе с 1 февраля 2012 года. В ЕЭК сам механизм принятия решений исключает какое-либо доминирование одного государства с участниками Таможенного союза. На 1 января 2015 года планируется создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Предполагается, что «суммарный интеграционный эффект, измеряемый дополнительным производством валового внутреннего продукта, к 2015 г. составит примерно 400 млрд. долл. При этом каждая из стран будет иметь значительный интеграционный эффект. Россия за счет интеграционного фактора получит дополнительную прибавку в 16,8% от современного уровня ВВП, Беларусь 16%, Казахстан – 14,7%» [4. С. 64]. По подсчетам ученых, россий-

ская экономика в 14 раз крупнее экономики Казахстана и в 34 раза экономики Белоруссии [3].

Поскольку Таможенный союз в большей степени создает именно единый товарный рынок, где сильные стороны государств-участников ТС позволяют дополнить «слабые», уязвимые в мировом разделении труда, экономические составляющие. Так, легкая промышленность и тяжелое машиностроение в Казахстане, находясь в кризисном состоянии, находят своих поставщиков из России и Белоруссии. Таможенный союз предполагает и организацию международных корпораций, внедрение инноваций, инвестиционную активность. Например, Белоруссия, сохранив и развивая тяжелое и сельскохозяйственное машиностроение, автомобильную, пищевую промышленность (до 75% ВВП) находит рынок сбыта своей продукции именно в России и Казахстане, а введение общего таможенного тарифа и единых мер нетарифного регулирования создает возможности странам-участницам ТС приобретать товары, востребованные и не имеющие аналогов. Единое экономическое пространство означает, в свою очередь, создание и единого производственного пространства.

К сожалению, евроинтеграционные устремления Украины являются сегодня большим препятствием к развитию самой экономики Украины. Хотя вступление в Таможенный союз Украины позволило бы не только находить рынок сбыта своим товарам и услугам на территории стран-участниц ТС, но и создать синергетический эффект, что, собственно, не противоречит и политике создания сообщества экономик на всем Евроазиатском пространстве. Отказ от участия в Таможенном Союзе лишь ухудшает социально-экономическую ситуацию в Украине. Например, по предварительным расчетам Минэкономразвития и торговли Украины (2013 год) при подписании Договора и вступлении его в силу можно было бы ожидать «потенциального увеличения объемов торговли Украины со странами СНГ на 35%. Более того, авторитетные украинские эксперты уверены, что в слу-

чае полноценного действия Договора Украина могла бы получить рост ВВП на 2,5%, а бюджет – 9,5 млрд. грн. дополнительного дохода, что составит 3% доходной части бюджета–2012. При этом будет создано 166 тыс. дополнительных рабочих мест» [2. С. 79].

Если рассматривать расширение интеграционных связей в более широком географическом аспекте, учитывая, прежде всего, экономическое сотрудничество, то можно констатировать, что интеграционные процессы на евразийском пространстве с экономической точки зрения, прежде всего, будут выгодны и кавказским партнёрам России. Так, в силу своего выгодного географического положения, фактически в центре Евроазиатского континента Кавказский регион обладает уникальными коммуникационными возможностями. Немаловажным является и то, что этот регион расположен между двумя морями – Черным на западе и Каспийским на востоке. Транспортные коммуникации – существующие и проектируемые – связывают Север и Юг, Запад и Восток этого мегарегиона. А возрождаемые ныне Великий шелковый и Волжско-Каспийский торговые пути, а также ряд имеющих важное экономическое и политическое значение новых коммуникационных проектов (стратегические нефте- и газомагистрали) обладают большим транзитным потенциалом и способствуют развитию интеграционно-коммуникативных связей. Именно на этой основе в межрегиональных отношениях могут объективно складываться те общие интересы, которые обуславливают целесообразность углубления экономических связей, например, единые железнодорожные, морские, автомобильные транспортные коммуникации.

Геополитическая роль каждого кавказского субъекта, как и самого Большого Кавказа, действительно уникальна – как по его потенциалу, так и по географическому расположению. В направлении «север – юг» он расположен между двумя наиболее подверженными перестройке, хотя и разной направленности, регионами мира. При этом следует отметить, что во

всех странах Южного Кавказа исторически всегда было сильно влияние России. Ведь российский Северный Кавказ, являясь «южными воротами» Российской Федерации, где сходятся основные транспортные направления «север-юг», всегда был цивилизационно тесно связан с этно-экономикой и культурой Южного Кавказа. И если нельзя отделять северокавказские проблемы от общероссийских, то непременно следует отметить, что сценарий социально-экономического развития Южного Кавказа непременно зависит от вмешательства соседних стран.

Здесь не следует забывать, что в свое время на этой территории была единая советская концепция ведения хозяйства, единый Закавказский территориально-промышленный комплекс, который экономически, технологически и, в отдельных случаях, даже организационно был тесно связан с Северо-Кавказским. Поэтому налицо возможность стран Большого Кавказа не только извлекать немалую прибыль из потенциальных перевозок по этим межнациональным магистралям, но и обеспечить себе одно из лидирующих мест в трансконтинентальных транспортных перевозках.

Вашингтон и Брюссель стремятся ограничить традиционную зону геополитического влияния России в этом мегарегионе, создавая систему трубопроводов (TANAP, Nabucco-West/TAP и Транскаспийский газопровод), обеспечивающих доставку каспийских и центрально-азиатских энергоресурсов в обход России. И здесь становится ясно, что тот, кто контролирует энергоресурсы и маршруты их транспортировки, создает геополитику в регионе.

Не стоит исключать дальнейшей милитаризации Каспийского моря, ведь как показывают события последних месяцев, Каспийский регион де-факто провозглашен зоной стратегических интересов внешних факторов в лице США и ЕС. В настоящее время на Каспии действуют военно-морские группировки всех пяти прикаспийских государств – Азербайджана, России, Казахстана, Туркменистана и Ирана. И, таким образом, бывшее столе-

тиями мирным, Каспийское море имеет реальные шансы стать потенциально даже более конфликтоопасным, чем Черное море. Поэтому реконструкция и развитие Махачкалинского морского торгового порта обусловлена объективной потребностью в обеспечении транспортно-экономических связей граничащих с Дагестаном по Каспийскому морю регионов РФ и зарубежных стран, в том числе Казахстан, Туркмения, Иран и Азербайджан. Это также будет способствовать наращиванию транспортных связей стран Евразии, в том числе и расширению экспортно-импортных перевозок по устойчивым внешнеэкономическим связям со странами Западной Европы (в Балтийском и Черноморско-Азовском бассейнах), и перевозке транзитных грузов стран Средиземноморского бассейна.

Особенностями Каспийского региона и стран Персидского залива в контексте геостратегических координат для будущего Евразийского союза можно назвать как географическое положение, соединяющее Европу и Азию, где переплетаются экономические, военно-стратегические, политические интересы большого количества государств, так и наличие значительных запасов углеводородного сырья. Каспийский макрорегион находится в зоне стратегических интересов, прежде всего: каспийских государств-экспортеров энергоресурсов – Азербайджана, Казахстана, России, Туркменистана и Ирана; международных союзов – СНГ, ШОС, ЕС, ОЭС, НАТО, ТС, ЕЭП, ЕврАзЭС; основных вне-региональных участников крупных нефте- и газопроводных проектов – Китай, США, страны ЕС, Турция, Индия и др.

Важным для повестки дня является вопрос сохранения биоресурсов Каспийского моря. Российские компании предусматривают в своих стратегиях развития перечень мероприятий по охране окружающей среды в районах бурения скважин. Важно, чтобы эти требования соблюдали все мировые компании, работающие в сфере добычи углеводородов. Государства Прикаспийского региона должны совместно заботиться об охране окружающей среды как в сфере добычи

углеводородов, так и проводить работы по сохранению и восстановлению биоресурсов. Так, например, пока центры по производству осетровых существуют только в России, Азербайджане и Иране.

Именно сейчас, когда государства стран Центральной Азии все больше начинают проявлять интерес к вопросам интеграции в единое экономическое, политическое и культурное пространство, встает вопрос о дальнейших перспективах развития общего евразийского пространства.

В этом смысле предпринимаемые Россией масштабные геополитические шаги по интеграции с государствами Центральной Азии характеризуются большей вариативностью факторов, которые позволяют проводить гибкую многовекторную политику сближения. А исходя из постоянно усиливающейся геополитической роли Азии, как на локальном, так и на глобальном уровне, у центрально-азиатских государств возникает все больше возможностей для встраивания не только в Евразийский проект, но и для выстраивания своих отношений с соседними государствами. Фундаментом здесь является не только единство промышленно-энергетической и военной инфраструктур, но и возможность формирования единого культурно-политического, общественно-гуманитарного и экономического союза с акцентом на равноправие, добровольность участия и разумный прагматизм.

В современном мире складывается новая архитектура международной безопасности, и в ней еще не достигнута стабильность международных отношений, где главной козырной картой является борьба за экономические, биоэнергетические, геоклиматические, информационно-технологические, экологические ресурсы планеты. На сегодняшний день Российский Дальний Восток и Сибирь реально представляют собой те глобальные и геополитические ресурсы, которые являются действенным инструментом решения геостратегических и реформационно-экономических проблем России. А это значит, что геополитический базис России – территория и богатство её территорий, рас-

положенных за Уралом, – включает в себя её экономический базис и идею единого экономического пространства. Поэтому глобальный экономический контекст экономического и геополитического прорыва России в Азиатско-Тихоокеанском регионе предполагает в долгосрочной перспективе особые характеристики развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Исходя из этого, сегодня важно определить, какое место в системе геополитических и геостратегических координат будет занимать этот регион, так как проблемы Дальнего Востока и Байкальского региона являются не региональными и даже не федеральными, а геополитическими, геоэкономическими, геостратегическими и геокультурными.

Поэтому и влияние глобальной экономики и тренды её развития на перспективу, и те последствия, которые понесет за собой реализация транснациональных, национальных, межрегиональных и региональных проектов на этой территории, должны решить проблемы сырьевой, энергетической, технологической и демографической безопасности Российской Федерации и обеспечить реализацию национальных стратегических интересов России в мировом сообществе.

Для России становится крайне необходимым более тесное включение в систему мирохозяйственных связей, изыскание новых направлений, на которых можно будет развивать полноценную систему коммуникаций и обеспечить международные связи. Для интеграции в мировую транспортную инфраструктуру и реализации транзитного потенциала страны необходимо обеспечить развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов. В целях ускорения гарантированной доставки транзитных грузов, обеспечения их сохранности, повышения качества сервиса должны получить развитие логистические и информационные технологии, в том числе современные технологии таможенного оформления и контроля за товарами с

применением систем электронного логистического сопровождения. Здесь крайне важно реализовать возможность сотрудничества в рамках ЕврАзЭС и Шанхайской организации сотрудничества, а также с международными транспортными организациями и торговыми партнерами России [1].

Главной целью социально-экономического развития территории Дальнего Востока и Байкальского региона является формирование такой территориальной социально-экономической системы, которая, с одной стороны, характеризовалась бы высококонкурентной экономикой, а с другой – высоким качеством жизни населения при соблюдении соответствующих экологических ограничений. И здесь важна не только региональная социально-экономическая политика. Для достижения экономических ориентиров ключевым, главным и необходимым условием обеспечения устойчивого развития этого обширного региона будут масштабные инвестиции в основной капитал. Они могут осуществляться как за счет собственных, так и за счет внешних источников – средств федерального бюджета, головных структур российских корпораций, работающих на территории Сибири, а также инвестиций из-за рубежа.

А важнейшим стратегическим приоритетом экономического развития должно являться активное включение региона в систему мирохозяйственных связей с целью максимизации прямых и косвенных выгод от рационального обмена на рынках благ, услуг и капитала.

Прогнозируя переход этого региона на траекторию ускоренного и эффективного развития и преодоления инерционности существующей модели развития, важно подчеркнуть *необходимость перехода на качественно новый технологический уровень производства путем ускорения научно-технического прогресса и внедрения новейших технологий*. Однако следует отметить, что входящие в этот макрорегион субъекты Российской Федерации находятся на разных уровнях экономического развития и, вследствие этого, имеют разные возможности реализации

тех инвестиционных проектов, которые запланированы. В результате, для каждого региона требуется индивидуальный подход в решении проблем инновационного развития, который мог бы дать определенный импульс формированию конкурентной среды на уровне международных стандартов и включению Дальнего Востока и Сибири в мирохозяйственные процессы.

Говорить о приоритетной отраслевой структуре экономики Дальнего Востока и Байкальского региона можно, проанализировав структуру пакета перспективных инвестиционных проектов, при этом учитывая главные факторы эффективного встраивания России в мировую экономику. Первые три из них весьма значимы для этого региона, это природные ресурсы, географическое положение, свободное, экологически чистое пространство. Но только опора на четвертый фактор – научно-образовательный, инновационный потенциал – способна обеспечить этим субъектам РФ резкое увеличение доли интеллектуального труда в создаваемой на их территории стоимости, создать конкурентные преимущества отечественной продукции на мировых рынках и вернуть Российскую Федерацию в число мировых лидеров. При этом ресурсный и производственный потенциалы, являясь фундаментом и основной предпосылкой эффективного формирования хозяйственной деятельности и устойчивого развития макрорегиона, не только обеспечивает потребности страны многими видами сырья и топлива, без которых невозможно эффективное развитие экономики России, но и является тем инвестиционным ресурсом, исчисляемым в сотнях миллиардов долларов, которые необходимы для отраслевых проектов, формирующих приростную структуру экономики – развитие высокотехнологичных, наукоёмких предприятий. Ведь переход к стратегии инновационно-освоенческого развития приведет к увеличению закупок инвестиционного оборудования, прогрессивных технологий. Поэтому конкурентоспособность дальневосточных предприятий и продвижение их продукции на внешние рынки во многом

определяются перспективами производственно-технологического сотрудничества. Такое сотрудничество не только ускорит переход к современным методам производства и управления, выпуску продукции на уровне мировых стандартов, но и открывает возможности по созданию производств комплекующих материалов, узлов и деталей на отечественных предприятиях, что позволит постепенно формировать комплексы взаимосвязанных производств. Участие в выполнении заказов иностранных компаний позволит облегчить сбыт изготавливаемой продукции, в том числе на внешних рынках, за счет встраивания в международные технологические и сбытовые «цепочки».

Таким образом, сформируются отрасли, перспективы и направления развития которых достаточно четко определены, а большинство проектов уже имеет экспортную ориентацию на страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Это нефтепереработка и трубопроводный транспорт (новый сегмент); цветная металлургия и ее рудная база (дальнейшее развитие); агропищевой комплекс региона (восстановление его в регионе); транспортно-логистический комплекс (новый сегмент); индустрия рекреации и туризма (новый сегмент); инновационный кластер (включает космодром, технопарки и ряд других объектов) (новый сегмент).

Такая перспективная структура экономики должна содержать решение жизненно важных и острых проблем региона: логистики, транспорта и коммуникаций, что является необходимым условием территориальной целостности и единства экономического пространства России. По этой территории проходят важнейшие евро-азиатские транспортные коридоры – Транссибирская магистраль, «Приморье-1», «Приморье-2», Северный морской путь, а также другие транспортные коммуникации, связывающие Россию со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В процессе хозяйственного освоения региона необходимо увеличить долю участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также

грузов между третьими странами, что потребует разработки и реализации ряда проектов, обеспечивающих повышение конкурентоспособности российского транспорта. Для освоения перспективных внешнеторговых перевозок необходимо развитие пограничных станций Гродеково и Хасан, обустройство мостовых переходов и пунктов пропуска Нижнеленинское – Тунцзян и Благовещенск – Хэйхэ, а также реализация комплекса планов по освоению и развитию Большого Уссурийского острова и строительству мостового перехода.

Проекты по дальнейшему развитию Байкало-Амурской магистрали позволят поддержать перспективные грузопотоки со вновь осваиваемых крупных месторождений минерального сырья и предприятий по их переработке в Бурятии и Забайкалье, Южной Якутии и Магаданской области, что обеспечит их экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В соответствии с наращиванием объема грузопотоков пропускная способность Байкало-Амурской магистрали в направлении морских портов Ванино и Советская Гавань будет поддержана развитием портово-промышленных зон опережающего экономического развития Ванинско-Советскогаванского транспортно-промышленного узла и порта Де-Кастри и транспортно-логистического кластера во Владивостоке, с развитием портовой системы для формирования портово-производственной зоны и эшелонированного порта. А опорную береговую инфраструктуру северо-восточной части Северного морского пути сформируют такие морские порты, как Хатанга, Тикси, Певек, Анадырь и Петропавловск-Камчатский.

Дальний Восток и Восточная Сибирь являются ключевыми звеньями интеграционных процессов России для сотрудничества со странами АТР. Происходящие сегодня в мире тенденции, особенно на сопредельных территориях, экономические, демографические и политические процессы, возрастающая роль Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой экономике, увеличивают значимость Дальнего Востока и Сибири как контактной зо-

ны. Поэтому уникальное географическое положение, выходы широтных транспортных систем *Транссибирской* и *Байкало-Амурской* магистральных железных дорог к портам Дальнего Востока и пересекающих Евразию, обуславливает включение этого региона в мировую экономику, что и является особенно значимым для геополитической позиции Российской Федерации в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Прежде всего, это требует развития портового хозяйства на Дальнем Востоке, что будет являться не только продолжением сухопутной транспортной инфраструктуры, но и, в первую очередь, железных и автомобильных дорог.

Проект создания крупного транспортно-промышленного узла в бухтах Ванино и Мучке, заливе Советская Гавань как прибрежной портово-промышленной зоны опережающего экономического развития, формирующейся на базе Ванинско-Советскогаванского транспортно-промышленного узла и включающей портовую особую экономическую зону на базе порта Советская Гавань и порта Де-Кастри, будет иметь международное значение и обеспечивать перевалку грузов, доставленных как по международным транспортным коридорам, так и по внутрирегиональным транспортным артериям в зарубежные страны и из них. Кроме того, масштабное развитие портовых мощностей будет способствовать успешной реализации крупных проектов освоения месторождений как в зоне Байкало-Амурской магистрали, так и Транссибирской магистрали, что придаст Ванинско-Советскогаванскому транспортно-промышленному узлу не только статус общегосударственного значения, но и позволит значительно увеличить объем ежегодной грузопереработки железной руды, нефти и нефтепродуктов, глинозема, леса, контейнеров и других грузов, приведет к созданию новых рабочих мест [1].

Северное пространство России – это до сих пор значительный автономный регион со слаборазвитой транспортной инфраструктурой, однако независимый от воздействия зарубежных сил. Регион имеет выход на Запад в Атлантику и на Вос-

ток в Тихий океан. Вдоль северных и дальневосточных берегов РФ проходит *Северный морской путь*, возобновление по которому регулярного судоходства позволит существенно увеличить объемы транзитных перевозок в направлении Европа – страны АТР и обратно, обеспечить северный завоз и освоение арктической зоны России. Это направление морских перевозок между Тихим океаном и Северной Атлантикой может составить успешную конкуренцию международному торговому пути, проходящему через Индийский океан, Суэцкий пролив, Средиземное море и Гибралтар. Наиболее перспективными на сегодняшний день, по оценкам многих экспертов, являются проекты создания портовых особых экономических зон на территории морских портов: Восточный, Ванино и Советская Гавань, Находка, Владивостокский транспортный узел.

Развитие этих зон направлено как на рост транзитной функции северных регионов Сибири и Дальнего Востока, так и на увеличение возможностей дальневосточных регионов поставлять свою продукцию на экспорт. В рамках мирохозяйственных связей эти главные международные морские пути, связывающие Россию с внешним миром, *определяют возможности страны участвовать в международных экономических отношениях и международном разделении труда*, а следовательно, имеют жизненно важное значение для хозяйственного и социального развития России.

Особая притягательность Дальневосточного региона для зарубежных предпринимателей из стран АТР в значительной мере определяется наличием в этом регионе, а также в шельфах Охотского моря крупных нефтегазоносных территорий, освоение которых связано с возможностью привлечения иностранных инвестиций в обустройство месторождений и транспортировку добываемого сырья. Это открывает возможности развития Дальневосточного рынка нефтепродуктов: *внутреннего* (поставки нефтепродуктов российским потребителям) и *внешнего* (организация крупномасштабных транзитных

перевозок), чтобы обеспечить взаимодействие Российской Федерации с АТР за счет наиболее продуктивного включения нашей страны в азиатские рынки товаров, финансов, рабочей силы, технологий и информации.

Ресурсный потенциал продукции топливно-энергетического комплекса Дальнего Востока является конкурентоспособным по критериям мирового рынка. По объему разведанных запасов газового конденсата Сахалинская область занимает 4-е место в России, газа – 7-е, нефти – 13-е место. Запасы нефтегазовых месторождений Сахалинского шельфа сопоставимы с запасами всего Северного моря. Остров становится новым мировым нефтегазовым центром и источником энергии для АТР и западного побережья Североамериканского континента. Проект «Сахалин-2» на Пильтун-Астохском нефтяном и Лунском газоконденсатном месторождениях в северо-восточной части Охотского моря, по оценкам специалистов, является одним из крупнейших комплексных мировых нефтегазовых проектов.

Основные целевые индикаторы для расширения внешнеэкономических связей и международного сотрудничества – это обеспечение транспортной доступности как важнейшего фактора для развития базовых экономических функций, в том числе транзитно-транспортной. Поэтому в рамках мирохозяйственных связей России необходимо активно развивать транспортную инфраструктуру в азиатской части и максимально использовать возможности развития российско-китайского регионального сотрудничества в области транспорта. А это предполагает не только создание энергомоста для поставок электроэнергии в Китай, Северную Корею и Республику Корея, но и, *став важнейшим транспортным терминалом страны*, возможность связать Европейскую часть РФ со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, доля которых в экспорте и импорте товаров весьма значительна.

Только используя весь комплекс организационных, институциональных и финансовых инструментов, можно создать условия для укрепления единого экономического пространства Российской Федерации, способствовать эффективной интеграции России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, используя объективные преимущества Дальнего Востока.

Необходимы кардинальные изменения существующего режима сотрудничества со странами АТР, которые бы позволили государству, бизнесу, научному сообществу и общественным организациям предложить странам Азии новый взаимовыгодный режим сотрудничества, стимулирующий приток инвестиций и экономический рост на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока. Сейчас у нашей страны есть уникальная возможность придать новый импульс развитию востока страны за счет нарастающего потенциала развивающихся стран Азии, и эту возможность нельзя упустить.

ЛИТЕРАТУРА

1. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 г. № 2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. *Ельченко В.Ю.* Евразийская интеграция в украинско-российском диалоге // Евразийская интеграция в XXI веке. М.: ЛЕНАНД, 2012.

3. *Кошанов А.* Создание Таможенного союза единого экономического пространства – важный фактор мобилизации и увеличения экономических потенциалов стран-участниц // Общество и Экономика. 2012. № 2.

4. *Слуцкий Л.Э.* Евразийская интеграция: первые итоги и новые задачи // Евразийская интеграция в XXI веке. М.: ЛЕНАНД, 2012.