Журнал правовых и экономических исследований.
Journal of Legal and Economic Studies, 2017, 1: 220–225
© Д.А. Шанькин, 2017

УДК 332.12(571.64)

D.A. Shan'kin

BASIC ELEMENTS OF SOCIO-ECONOMIC STATUS AND PROSPECTS OF SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT OF SAKHALIN REGION

Denis Shan'kin – Deputy Director General for Legal Affairs, AO "Aeroport Yuzhno-Sakhalinsk", Yuzhno-Sakhalinsk; **e-mail: deni2703@mail.ru**.

The article deals with the matters of economic situation of a particular region with Sakhalin region taken as an example. Special consideration has been given to the matters of demography, industry, construction, tourism and transport of the region with specifics of its socio-economic situation being reviewed and ways of sustainable economic development and ensuring economic security of the region being proposed.

Keywords: *economic situation in the region; sustainable development; economic security; population size; stocks of natural resources; integration into the global economy.*

Д.А. Шанькин

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Денис Александрович Шанькин – заместитель генерального директора по правовым вопросам АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», г. Южно-Сахалинск; **e-mail: deni2703@mail.ru**.

В статье рассматриваются вопросы экономического состояния региона на примере Сахалинской области. Отдельное внимание уделяется проблемам демографии, промышленности, строительства, туризма и транспорта данного региона. Рассмотрены особенности социально-экономического положения Сахалинской области, предложены меры по устойчивому экономическому развитию и обеспечению экономической безопасности Сахалинской области.

Ключевые слова: *экономическое состояние региона; устойчивое развитие; экономическая безопасность; численность населения; запасы природных ресурсов; интеграция в мировую экономику.*

Наиболее важной составляющей, оказывающей влияние на процессы социально-экономической трансформации в государстве, является региональное развитие. Становление государства в целом невозможно без его регионов. Значение регионального развития было отмечено еще в Указе Президента РФ от 01.04.1996 г. № 440 «О Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию» [1].

Устойчивое развитие означает такое развитие, при котором достигается удовлетворение жизненных потребностей ныне живущих людей и для будущих поколений сохраняется возможность удовлетворить его потребности [5].

В свою очередь, устойчивое развитие региона, нацеленное на удовлетворение потребностей живущих в нем людей, является составляющей частью региональной экономической безопасности, которую в целом можно определить как состояние социально-экономических отношений региональной экономической системы, при котором она способна противостоять всем угрозам критического харак-

тера – как внешним, так и внутренним [7].

В качестве основной цели социально-экономического развития регионов, приводимой в настоящее время, является улучшение качества жизни населения. В этой связи процесс социально-экономического развития включает три важнейшие составляющие:

1. Рост доходов населения, улучшение его здоровья и повышение уровня образования.

2. Увеличение степени свободы людей, в том числе экономической.

3. Создание условий, способствующих росту самоуважения людей в результате формирования социальной, политической, экономической и институциональной систем, ориентированных на уважение человеческого достоинства [6].

Рассматривая вопросы социально-экономического развития региона для более детальной его проработки, остановим свое внимание на Сахалинской области как одном из субъектов Российской Федерации, находящихся на Дальнем Востоке и входящих в Дальневосточный федеральный округ.

Климатические условия и географическое положение региона, являющегося единственным островным регионом Российской Федерации, накладывают ряд существенных особенностей, оказывающих непосредственное влияние на социально-экономическое развитие и становление данного региона, которые необходимо учитывать при изучении социально-экономического развития и перспектив устойчивого развития Сахалинской области.

1. Состояние демографии Сахалинской области

Демографическое состояние оказывает огромное влияние на социально-экономическое развитие Сахалинской области. Численность населения, по оценке на 1 января 2016 года, составила 487 293 человека и уменьшилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года [3].

В Сахалинской области отмечается тенденция непрерывного сокращения населения как за счет естественной, так и миграционной убыли на 0,4% – это 2000 человек в год, так в 2013 году население приблизительно составляло 493 000 человек, а в 2010 году – 497 000 человек. В Дальневосточном регионе население сократилось с 6 280 000 в 2010 году до 6 250 000, т.е. на 0,37% в год [3].

Причина сокращения численности населения Сахалинской области заключается в постоянно растущих минусовых показателях естественного прироста населения, а также в показателях эмиграции, которые значительно превышают показатели иммиграции в данный регион. Кроме того, такие факторы, как кризисные ситуации в политической, экономической, социальной сферах и области здравоохранения в бывшем СССР, возникшие в процессе смены режима, также повлияли на сокращение численности населения данного региона и других регионов Российской Федерации. Несмотря на то, что ситуация в России в значительной степени улучшилась, географическое местоположение Сахалина до сих пор играет не малую роль в сокращении численности населения.

Прослеживается не только сокращение естественного прироста населения, но и эмиграция из Сахалинской области, как, например, и из Восточной Сибири, и Дальневосточного региона. Славянское население Дальневосточного региона и Сахалинской области эмигрирует в Европу и Западную Россию, то есть происходит заметная миграция славянского населения с востока на запад. Но, несмотря на эмиграцию населения из Сахалинской области в последние годы, наблюдается возрастающие показатели внутрирегиональной миграции населения в Южно-Сахалинск, где проживает 1/3 населения от общей численности населения Сахалинской области. Преимущественно непрерывный прирост населения приходится на период с 2008 года, годовые показатели которого составляют 1,59% [3]. Причинами такого непрерывного притока населения считаются такие факторы, как мягкий климат, удобное географическое положение, осуществление инвестиционных проектов по формированию инфраструктуры для раз-

работки нефтяных и газовых месторождений.

2. Состояние промышленности региона

Сахалинская область богата полезными ископаемыми. В Сахалинской области имеются 3 вида природных ресурсов. Во-первых, запасы угля, нефти и газа. Во-вторых, Охотское море богато рыбными ресурсами. В-третьих, таежный район (субарктический регион) характеризуется богатым лесным фондом. Таким образом, промышленная структура базируется на природных ресурсах. До начала разработки нефтяных месторождений основными направлениями промышленности Сахалина являлись рыболовство, лесоводство, разработка месторождений полезных ископаемых (угля). Перерабатывающая промышленность включает в себя развитые в данном регионе рыбопереработку и переработку древесной целлюлозы, однако перерабатывающая промышленность испытывает серьезные сложности из-за введения заградительных санкций в отношении России.

Самая большая доля промышленности на Сахалине занимается добычей сырой нефти и газа. Так, в 2000 году объёмы промышленного производства сырой нефти и газа составили 57%, а в 2011 году – 88% от общего объема производства промышленности [3]. Кроме того, прогнозируется, что рост объёмов производства нефти и газа непрерывно будет расти за счёт крупномасштабных инвестиций, это говорит о том, что в перспективе доля регионального производства нефти и газа в будущем только возрастёт. Факт существования на Сахалинском шельфе огромных месторождений нефти стал известен в первой половине 20 века, однако, по различным причинам – агрессивные природные условия, нехватка средств транспортировки нефти, обострения холодной войны – данная отрасль промышленности оставалась на низком уровне развития. В начале 90-х годов XX века Правительство России вынесло решение развивать нефтяную промышленность Сахалина за счёт иностранного капитала, после чего была начата реализация проектов острова Сахалин.

Проекты «Сахалин» представляют собой разработку девяти нефтяных и газовых месторождений, расположенных вдоль северо-восточного побережьях, в 20 км от него, где глубина воды составляет менее 50 м. Проекты «Сахалин-1» и «Сахалин-2» уже начали производство, «Саха-лин-3» на стадии разработки, «Сахалин 4–6» пока только планируются.

Проект «Сахалин-1» базируется на месторождениях Чайво, Аркутун-Даги, Одопту, объёмы нефти предположительно составляют 307 млн тонн (2300 млн баррелей), газа – 4 850 м³. [3].

По проекту «Сахалин-2» предусматривается разработка Пильтун-Астохского и Лунского месторождений. В рамках проекта предполагается добыча 50 млн тонн нефти и 500 млрд куб. м газа. Компании «Газпром», «RoyalDutch / Shell», японские компании «Mitsui», «Mitsubishi», сформировав консорциум и получив инвестиции от компании «Сахалинская энергия», взяли на себя разработку месторождений, прокладку двух трубопроводов для нефти и одного – для газа, протягивающихся с севера на юг острова Сахалин. С 1993 г. начался первый этап добычи нефти. Сейчас в Японию, Республику Корею, КНР и США экспортируется от 7 до 8 млн баррелей нефти в день [3].

В «Сахалин-3» входят четыре блока месторождений: Венинский, Айяшский, Восточно-Одоптинский и Киринский. Прогнозируемые объёмы добычи составляют 51 млрд баррелей нефти и 1300 млрд куб. м. газа [3]. Проектом «Сахалин-3» предусматривается газоснабжение жителей Сахалина, Приморья, Хабаровска и других отечественных потребителей, также природный газ будет экспортироваться в КНР и Республику Корея в виде сжиженного природного газа (СПГ).

По данным Правительства Сахалинской области, объемы добычи нефти и газового конденсата в 2015 г. составили 16,7 млн тонн, газа – 28,4 млрд куб. м, произведено нефтепродуктов в объеме 50,8 тыс. тонн. Объем производства сжиженного газа в рамках проекта «Сахалин-2» в 2015 г. составил 10,8 млн тонн. Отгрузка нефти и

конденсата потребителям в 2015 г. составила 16,6 млн тонн, в том числе на экспорт – 15,4 млн тонн [3].

В последние годы Сахалинская область благодаря проектам «Сахалин-1» и «Сахалин-2» в международной шкале новой нефтяной и газовой промышленности занимает центральное место. Связанная с передовыми технологиями, топливно-энергетическая промышленность смогла преодолеть ограничения существующей инфраструктуры. Регион становится одним из ключевых основ, способствующих развитию Дальнего Востока и его интеграции в мировую экономику.

3. Система транспортной инфраструктуры

Роль транспорта в обеспечении устойчивого развития региона, нацеленного на становление его экономической безопасности, сложно переоценить. Транспорт обеспечивает удовлетворение потребностей материального производства и населения в грузовых и пассажирских перевозках, объединяет регионы страны, является связующим звеном между производителями и потребителями товаров, продукции, услуг, без которого функционирование рынка и рыночных отношений не возможно [8].

Для Сахалина развитие системы транспортного сообщения, системы, которая будет помогать взаимодействию производства и общества, эффективному распределению и использованию ресурсов, является одним из наиглавнейших условий развития экономики области.

По сравнению с другими регионами, транспортная инфраструктура Сахалинской области менее развита. Средняя плотность автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием по Сахалинской области составляет 11,4 км на 1000 м^2, тогда как по России этот показатель составляет 31 км на 1 000 м^2 [3].

Морское, авиационное, железнодорожное и автотранспортное сообщение играет очень важную роль в Сахалинской области. Среди всех видов сообщений самая важная роль отведена морскому. Почти все товары, прибывающие на остров Сахалин, далее отправляются паромом на Курильские острова. Между конечным пунктом Байкало-Амурской магистрали Ванино и портом Холмск на Сахалине курсирует паром (время в пути 11 часов).

На Сахалине существует 11 действующих портов, 8 из которых – торговые: Холмск, Корсаков, Александровск-Сахалинский, Поронайск, Углегорск, Шахтёрск, Бошняково, Красногорск. Также на Сахалине есть 2 рыболовецких порта: Холмск и Невельск, и находящийся в ведомстве компании «Роснефть-Сахалинморнефтегаз» порт Москальво [3].

Наиболее крупные порты – Корсаков и Холмск – являются портами погрузки каменного угля и лесоматериалов. В 1999 г. было открыто международное транспортное сообщение между российским портом Холмск и японским портом Вакканай. Таким образом, остров Сахалин связан с материком посредством паромного сообщения Ванино-Холмск.

Внутри острова существует и железнодорожное сообщение: с северного поселка Ноглики до расположенного на юге острова города Корсакова. Также есть узкоколейная дорога Оха-Ноглики, которая находится в ведомстве компании «Роснефть-Сахалинморнефтегаз» и в настоящее время не используется.

Авиационный транспорт используется для перевозок на дальние расстояния или для доступа в отдаленные места. Для транспортировки в другие регионы РФ в 90% случаев используется авиатранспорт, среди грузоперевозок только менее 1% товаров вывозится с Сахалина авиатранспортом [4]. Есть регулярные рейсы на Москву, Хабаровск, Владивосток и другие российские города. Аэропорт города Южно-Сахалинск играет самую важную роль в авиационном сообщении. Международные рейсы выполняются в города Саппоро, Сеул и Токио, чартерные рейсы выполняются по таким международным направлениям, как Бангкок, Пекин и др.

В 1990 г. железная дорога в Сахалинской области была протяжённостью 1 069 км, но после изменений с 2002 г. протяженность дороги составляет 805 км.

По сравнению с 2014 г. объёмы пасса-

жирских авиаперевозок в 2015 г. уменьшились на 0,5% и составили 849 211 человек, показатель грузовых авиаперевозок так же снизился на 3,8% и составил 10 683,2 тонны [4].

Автомобильный транспорт является таким же неотъемлемым элементом экономического роста, как население и промышленность и так же играет важную социальную роль. Планируется, что ежегодно автодороги будут использовать порядка 27 млн человек [3].

Завершая рассмотрение основных элементов социально-экономического состояния и перспектив устойчивого экономического развития Сахалинской области, следует сказать, что данный регион обладает огромными возможностями стабильного экономического развития, опережающего своими темпами многие иные регионы России. Данные возможности следует использовать при реализации социальных и инфраструктурных проектов, направленных на повышение качества и привлекательности жизни в регионе. Огромная бюджетная обеспеченность в пересчете на одного жителя влечет, с одной стороны, завышенные экономические показатели относительно других регионов страны, а с другой стороны, дороговизна и зачастую отсутствие инфраструктуры нивелируют данные показатели и не позволяют достичь какого либо значимого социального эффекта.

Субъекты Российской Федерации, объединенные в Дальневосточный Федеральный округ, продолжительное время находятся в системном кризисе. Несмотря на более прогрессивное развитие Сахалинской области, относительно остальных субъектов федерального округа сохраняется общая тенденция по Дальневосточному экономическому району.

Попытки реформировать экономику региона, переориентировать экономику с учетом достигнутого уровня развития стран азиатско-тихоокеанского региона наталкиваются на большие сложности, связанные с отсталостью экономического развития дальневосточного региона. Принимавшиеся неоднократно государственные программы как на уровне отдельных субъектов, так и на окружном и федеральном уровне, по большей части, не выполнялись.

Экономическая устойчивость данного региона возможна, если удастся провести комплекс срочных мер, направленных на кардинальное изменение ситуации: обеспечение региона топливно-энергетическими ресурсами за счет использования собственных полезных ископаемых, регулированием энергетических и транспортных тарифов, развитие промышленности и транспорта и т.д.

Дальнейшее наращивание экономического потенциала региона тесно связано с использованием таких имеющихся резервов, как:

- относительное снижение энергетической и транспортной составляющих в себестоимости производимой продукции, в том числе посредством развития собственного ТЭК и существенном повышении его доли в общем объеме потребляемого топлива и энергии;
- увеличение рыбодобычи и морепродуктов, развитие переработки и уход от экспорта необработанных рыбы и морепродуктов;
- развитие транспортной инфраструктуры, в том числе повышение эффективности портов и портового хозяйства, пропускной способности железных дорог, расширение и улучшение сети автодорог, переоснащение существующих аэропортов и строительство новых;
- создание в регионе территорий опережающего социально-экономического развития и применение в них налоговых и иных льгот, направленных на повышение экономической активности и предпринимательства в регионе;
- решение демографических проблем региона (низкая численность, отток населения).

Помимо сугубо экономических проблем исследователями в последнее время отмечается ослабление связей Дальневосточного региона с Центральной Россией и Сибирью. Ориентация Дальнего Востока на Азиатско-Тихоокеанский регион может дать в краткосрочной перспективе некоторые выгоды населению региона за

счет снятия юридических барьеров и увеличения экономического проникновения в хозяйственную жизнь региона развитых соседних государств: Японии, Кореи, Китая. Однако не следует забывать, что чрезмерное развитие этих тенденций чревато политическими и иными издержками в долгосрочном плане и для Дальнего Востока, и для России в целом [9].

ЛИТЕРАТУРА

1. Указ Президента РФ от 01.04.1996 г. № 440 «О Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. *Крапивин В.А., Мирошкин П.П.* Стратегическое планирование социально-экономического развития региона: монография. Н. Новгород: Пламя, 2012. 176 с.

3. Сайт Правительства Сахалинской области. URL: https://www.admsakhalin.ru (дата обращения: 31.10.2016).

4. Сайт АО «Аэропорт Южно-Сахалинск». URL: https://www.airportus.ru (дата обращения: 31.10.2016).

5. *Хайруллов Д.С., Еремеев Л.М.* Проблемы устойчивости социально-экономического развития региона // Вестник Казанского государственного аграрного университета. Казань, 2012. № 1. С.73–76.

6. *Шелепова Н.В.* Теоретические аспекты социально-экономического развития региона // Вестник Амурского государственного университета. 2014. Вып. 65. Сер. Естеств. и экон. науки. С. 175–178 .

7. Экономическая безопасность / под ред. Н.В. Манохиной. М.: ИНФА-М, 2014. 320 с.

8. Экономическая безопасность России: Общий курс / под ред. В.К. Сенчагова. 3-е изд., перераб. и доп. М.: БИНОМ: Лаборатория знаний, 2015. 815 с.

9. Энциклопедия экономиста: [сайт]. URL: http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/ekonomicheskie-rayony.html (дата обращения: 31.10.2016).