

Сидоров Сергей Александрович, Смоляков Владимир Александрович,
Фролова Екатерина Александровна

ЭКОНОМИКА И ПРИРОДНЫЕ ЗАПАСЫ КАК РЕСУРС ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ

В статье представлен анализ социально-экономического развития Дальневосточного региона в постсоветский период. Авторы приходят к выводу, что выход субъектов Дальневосточного региона на прямое сотрудничество со странами Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона обернулся разграблением природных богатств. Повышение роли и значения Дальневосточного региона возможно через кластерное развитие региона, привлечение высококвалифицированных кадров и создание благоприятных условий для населения.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/11-1/33.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 11 (37): в 2-х ч. Ч. I. С. 147-157. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/11-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

мастеров эпохи Возрождения – великих полифонистов Витториа, Палестрины, Аллегри и Шютца. Какая школа! С такими выдающимися учителями, как органист Жюль Хеллинг и аббат Адольф Бурдон, уже в возрасте двенадцати лет я мог аккомпанировать на органе во время служб в Руанском соборе, а в четырнадцать и пятнадцать исполнял наизусть Баха! Все его хоралы, масштабные фуги и прелюдии. Какая школа!» [Ibidem].

Список литературы

1. **Ерохин С. В.** Проблема соотношения науки и искусства в трудах российских писателей и литературоведов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. № 8. Ч. I. С. 88-92.
2. **Blanc F.** Maurice Duruflé. Souvenirs et autres écrits. Atlantica-Séguier, 2005. 186 p.
3. **Duruflé M.** Mes Souvenirs. P.: Association des Amis de l'Orgue, 1991. 103 p.
4. **Ebrecht R.** Maurice Duruflé, the Last Impressionist. Scarecrow Press, Inc., 2002. 215 p.
5. **Frazier J.** Maurice Duruflé: the Man and His Music. Rochester: University of Rochester Press, 2007. 402 p.
6. **La Maîtrise de Saint-Evode de la cathédrale de Rouen.** Rouen: Circa, 1993. 90 p.
7. **Shirer W.** The Collapse of the Third Republic: an Inquiry into the Fall of France in 1940. N. Y.: Simon and Schuster, 1969. 1082 p.

MAURICE DURUFLE: GRADUS AD PARNASSUM

Selifonova Yuliya Vladimirovna

Ulyanovsk State University

tilik77@rambler.ru

The article reveals the facts of the creative biography of outstanding French composer and organist of the XXth century Maurice Duruflé that were not previously covered in the national musical science. The author researches the rich and productive years of the composer's study in the largest Catholic choir school of France – maîtrise Saint-Evode (1912-1919). The reconstruction of the historical context allows better understanding some of Duruflé's biographical facts. The years, spent in the closed Catholic school, contributed to the formation of the composer's creative preferences – mainly liturgical genres based on the Gregorian chant and also music with religious themes. The formation of the individual character and style of the great French composer and organist took place during this period.

Key words and phrases: Duruflé; the French music of the XXth century; creative biography of composer and organist; musical education in France; maîtrise Saint-Evode.

УДК 323:332.1

Политология

В статье представлен анализ социально-экономического развития Дальневосточного региона в постсоветский период. Авторы приходят к выводу, что выход субъектов Дальневосточного региона на прямое сотрудничество со странами Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона обернулся разграблением природных богатств. Повышение роли и значения Дальневосточного региона возможно через кластерное развитие региона, привлечение высококвалифицированных кадров и создание благоприятных условий для населения.

Ключевые слова и фразы: природные запасы; политика; внешнеэкономическая деятельность; Дальневосточный федеральный округ; Северо-Восточная Азия; Азиатско-Тихоокеанский регион.

Сидоров Сергей Александрович, к. полит. н.

*Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации,
Дальневосточный (г. Хабаровск) филиал
sidorov1061@yandex.ru*

Смоляков Владимир Александрович, д. полит. н.

*Хабаровская академия экономики и права
smolyakov46@mail.ru*

Фролова Екатерина Александровна, к.и.н.

*Хабаровский пограничный институт ФСБ РФ
sidorov1061@yandex.ru*

ЭКОНОМИКА И ПРИРОДНЫЕ ЗАПАСЫ КАК РЕСУРС ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ®

Геополитическая роль Дальневосточного региона обусловлена наличием уникальных, имеющих мировое значение минерально-сырьевых, топливно-энергетических, лесных и морских биологических ресурсов.

В ближайшей перспективе проблемы национальных интересов ведущих стран мира будут касаться контроля территорий с топливно-энергетическими ресурсами и с высоким качеством природной среды. Согласимся с мнением Ю. Н. Голубчикова, который считает, что цена жизненного пространства растет гораздо быстрее добываемого сырья. По этой причине из-за чистой воды и чистого воздуха ожидаются главные войны XXI века [5, с. 38]. И в этом отношении наличие и территорий, и сырья становится залогом обеспечения национальной безопасности России.

Дальнему Востоку предстоит адаптироваться к изменяющимся условиям и стать промышленно развитым на основе модернизации производства, эффективного использования природных ресурсов, развития социально-бытовой и транспортной инфраструктуры.

Актуальность данной темы вызвана необходимостью изучить сложное явление новейшего периода России – характер влияния стран Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона на проекты преобразования Дальнего Востока.

В результате реформ 90-х гг. прошлого века российская экономика пережила беспрецедентный спад. По самым скромным оценкам показатель ВВП упал к 1998 г. (низшая точка падения за период с 1990 г.) больше чем на 40%, а промышленное производство – больше чем на 50%. Хуже всего обстояло дело с динамикой инвестиций. Объем инвестиций в основной капитал в 1998 г. сократился в 5 раз к уровню 1989 г. В предкризисном 2008 г. их объем составил только 60% от уровня 1989 г. [24].

Пореформенная Россия практически перестала экспортировать промышленную продукцию и вывозит лишь сырье и продукты его первичного передела. В 1985 г. из СССР на экспорт отгружалось 20% произведенных легковых автомобилей, 28,2% часов и 39,4% фотоаппаратов, но зато лишь 5% угля, 5,55% круглого леса, 10,7% газа и 19,7% нефти. В 2009 г. экспорт из России в «дальнее зарубежье» готовых товаров составил лишь 4,7%, тогда как круглого леса – 23,8%, газа – 28,8%, угля – 35,2%, нефти – 66,4% [4, с. 34].

Причем хроническое обеднение ассортимента экспорта продолжалось и в последнее, достаточно успешное для экономики России десятилетие.

В этих условиях для построения в России механизма развития, способного вывести страну к концу текущего десятилетия на сопоставимый со странами Европейского Союза уровень потребления, нам жизненно необходим переход на новую модель развития на основе проведения всеобщей высокотехнологичной модернизации экономики.

Часть экспертов находится в плену идеи инновационного прорыва, большого скачка в постиндустриальное будущее – достаточно развивать те технологии, по которым Россия еще может обогнать другие страны [13].

Между тем, в отсталой, примитивной экономике инновационный прорыв невозможен – новые технологии индуцируются с помощью уже промышленно освоенных. Для модернизации экономики России необходима новая волна индустриализации. Ни одна страна не обеспечивала себе глобального признания как производитель технологий, наоборот, все развитые экономики добивались первенства как индустриальные. Технологии – ничто, если они не могут быть применены к промышленности, овеществлены в массовом выпуске готовой продукции, способной завоевать мировые рынки.

Модернизация экономики это не только развитие новых отраслей. Мы должны все производство, основанное на переработке наших традиционных ресурсов и имеющее перспективы для развития, перевести на новый технологический и организационный уровень. Именно с этих позиций России необходимо искать новые конкурентные позиции на глобальных рынках [37].

Сегодня, когда в развитых странах уже начинают складываться контуры 6-го технологического уклада, в России 6-й уклад пока не формируется. Основу промышленности составляют технологии 4-го уклада – свыше 50% и технологии 3-го уклада – около 30%. Доля технологий 5-го уклада составляет примерно 10% и сосредоточена она в оборонно-промышленном комплексе (ОПК) и в авиакосмической отрасли [17].

Сибирский и Дальневосточный федеральные округа – это крупнейшие военно-технические центры России, в которых представлены все основные отрасли оборонной промышленности. На территории округов действуют более 100 крупных промышленных и научных предприятий ОПК, многие из которых имеют общегосударственное значение и уникальный характер [38].

В округах представлены практически все направления оборонного комплекса – атомная промышленность, авиационная, ракетно-космическая, электронная, радиопромышленность, выпуск боеприпасов и спецхимии, средств связи и вооружения [23].

Поэтому реальное развитие технологического уровня оборонно-промышленного комплекса, в котором сохранились еще какие-то заделы научно-технических достижений, может стать главным толчком к модернизации смежных отраслей промышленности.

Образовательный комплекс Сибири и Дальнего Востока способен полностью обеспечить потребности развивающейся экономики в квалифицированных кадрах. В регионе работает более 100 институтов и исследовательских центров, многие из которых являются головными в стране по важнейшим направлениям современной науки и техники.

Дальневосточный регион, соседствуя с такими странами как Китай, Япония и США, занимает выгодное экономико-географическое положение в России и Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). К портам Дальнего Востока имеют выходы широтные транспортные системы Транссибирской и Байкало-Амурской магистральных железных дорог, пересекающих Евразию. Вдоль дальневосточных берегов проходит Северный морской путь.

В настоящее время стратегическое значение Сибири и Дальнего Востока для России многократно возрастает в связи с активно происходящими в мире, и особенно на сопредельных территориях, политическими, социально-экономическими процессами.

Изменение политической конфигурации на азиатском континенте может привести к существенным перегруппировкам грузопотоков на региональных и глобальных рынках. Наряду с этим развитие мирохозяйственных связей предъявляет особые требования к транспортной инфраструктуре стран и регионов.

Однако существующая система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, и их обустройство не позволяют в полной мере использовать отечественные транспортные коммуникации для обеспечения международных трансконтинентальных связей. Транзит через территорию России составляет менее 1% товарооборота между странами Европы и Азии (используется только 5-7% транзитного потенциала страны) [5, с. 37; 13]. Это обусловлено диспропорциями в развитии различных видов транспорта, несбалансированностью и неэффективностью транспортно-технологической инфраструктуры, отсутствием современной сети логистических центров, низким уровнем использования прогрессивных транспортных технологий, в частности контейнерных, несоответствием уровня качества транспортного обслуживания международным требованиям.

Следовательно, решение данных проблем возможно только при комплексном развитии объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь международных транспортных коридоров, крупнейших транспортных узлов и терминально-логистических комплексов.

Решимость федерального центра изменить положение дел привела к сдвигу в восприятии Дальнего Востока и у инвесторов. Сегодня, по данным Института региональной политики, на регион приходится уже 27% (6,8 трлн рублей) от всего объема заявленных в России инвестиционных проектов [15].

Важно помнить парадигму, что сохранение единства полицентрического государственного организма возможно тогда и только тогда, когда скорость развития общенациональной инфраструктуры опережает темпы экономического развития регионов. Более того, в кризисный и посткризисный периоды имеет место необходимость ускоренного инновационного развития транспортного комплекса.

Суровые природно-климатические условия Сибири и Дальнего Востока, транспортная удаленность от развитых регионов страны и мировых рынков, усиление глобальной конкуренции определяют актуальность разработки программы комплексного развития производительных сил региона.

Основу экономики сибирских и дальневосточных регионов образует добыча и переработка минерального сырья, ТЭК, металлургическая промышленность, рыбохозяйственный и лесопромышленный комплексы, сельское хозяйство. Социальное обеспечение в значительной мере остается привязанным к деятельности предприятий. Многие города и поселки имеют монопрофильную структуру экономики, их градообразующей базой являются нефтегазодобывающие и электроэнергетические предприятия. Эти объекты – редкие очаги экономической активности [14]. Ситуация усугубляется низкой рождаемостью и оттоком населения. Более того, сегодняшняя ситуация в Сибири и на Дальнем Востоке парадоксальна. С одной стороны, мощный научный потенциал, уникальные технологии, разработанные российскими учеными, огромные сырьевые ресурсы, в том числе биологические, наличие крупных конкурентоспособных производств. С другой – тяжелая экономическая ситуация в большинстве сфер экономики, слаборазвитая инфраструктура, отсутствие современных коммуникаций, низкий уровень жизни.

Существующая сегодня экономическая модель развития страны демонстрирует свою несостоятельность. В настоящее время сохраняется сырьевая модель развития. От экспорта продукции Сибири и Дальнего Востока (Север) страна получает около 60% валютных поступлений [43]. Кроме того, Север производит пятую часть национального дохода страны, притом, что там проживает менее 8% всего населения России [39, с. 12]. В этих условиях сложилась ситуация, когда рост цен на сырье сопровождается продолжающимся оттоком капитала из страны. Так, по данным Центрального банка РФ в 2010 г. отток капитала составил более 35 млрд долларов, а за 2011 г. – 84,2 млрд долл. [44].

По оценке специалистов, в 2020 г. на Дальнем Востоке и Сибири добыча урана может составить 10 тыс. т (рост в 3,3 раза), никеля – 325 тыс. т (рост в 325 раз), железа – 65 млн т, меди – 790 тыс. т, свинца – 121 тыс. т, цинка – 612 тыс. т, марганца – 1,05 млн т, нефти – 90 млн т (рост в 6,1 раза). В результате суммарная ценность полезных ископаемых достигнет 13 трлн 249 тыс. рублей, что в 21,4 раза превышает уровень 2007 г. [24].

Кроме этого, в пределах Севера и шельфа дальневосточных морей сформировались богатейшие месторождения нефти и газа. Начальные суммарные ресурсы газа суши Востока России – 52,4 трлн куб. м, шельфа – 14,9 трлн куб. м. Вместе с тем геологическая изученность газового потенциала региона является крайне низкой и составляет 7,3% для суши и 6% для шельфа [28, с. 23].

Республика Саха (Якутия) является основным источником ювелирных и технических алмазов в стране. Кроме этого, на Дальнем Востоке имеется более 100 месторождений графита, значительны месторождения флюорита, слюды, апатитов, цветных камней. Разведанные запасы бурых и каменных углей составляют 4,3 млрд т. Здесь расположен один из крупнейших в мире – Ленский бассейн [20, с. 9]. В бассейнах рек Лены, Яны, Индигирки, Колымы, Амура расположены многочисленные россыпные месторождения золота (свыше 90% добываемого в стране бора, 50% золота) [26]. Большие перспективы развития имеет Южно-Якутский угольный бассейн и мощная железорудная провинция, расположенная в Хабаровском крае. По прогнозам специалистов, ее запасы оцениваются в 15-20 млрд т. Причем ряд месторождений может разрабатываться открытым способом [35].

В настоящее время на Дальнем Востоке и в Сибири распределены между недропользователями 92% запасов нефти, 88,2% урана, 87,5% свинца, 82,2% алмазов, 82% марганца, 81,5% газа, 79,6% молибдена, 75,4% золота, 74,3% серебра, 74,3% конденсата, 61,4% меди, 50% титана, 22,8% железа, 20,8% вольфрама, 18,2% олова, 12% угля [21, с. 43].

Важнейшей частью природного богатства региона являются его обильные лесные массивы, которые составляют 35% лесного покрова бывшего Советского Союза и 28% его запасов древесины [32, с. 42]. Например, малазийцы с одного кубического метра древесины берут 620 долларов, а у нас в некоторых субъектах всего 30 долларов, хотя цена круглого не обработанного леса на рынке – 100 долларов. От этих результатов упущенные доходы составляют более 300 млрд рублей в год. Сегодня выработка валового регионального продукта на Чукотке и на Сахалине выше, чем в США, но жители регионов живут не так, как в США. Высокие показатели по выработке ВВП должны приносить высокие доходы [12].

Просторы Чукотки (почти 748 тыс. кв. км) содержат золото, платину, осмий, иридий, рутений и родий, вольфрам и ртуть, уголь, газ, медь, алмазы и другие драгоценные камни. Колоссальные богатства имеет шельф двух океанов и Берингова, Чукотского и Восточно-Сибирского морей, омывающих этот регион Российской Федерации. Чукотка имеет значительные биологические ресурсы шельфа, прибрежных вод, материковой части [25].

Значимое место в составе лесных ресурсов занимает недревесное сырье. Около тысячи видов лесных растений являются лекарственными, свыше 350 – пищевыми. Дальневосточный регион обеспечивает около 1/3 российских мехов (соболь, горностай, белка, черно-бурая лисица) и 12% сырья для фармацевтической промышленности [29, с. 22].

Наряду с этим морские воды Дальневосточного федерального округа (ДФО) богаты живыми биологическими ресурсами. На Дальний Восток приходится 65% улова рыбы России [11].

Геополитическое положение макрорегиона обусловило особое значение морского транспорта, осуществляющего как внутренние, так и внешние грузовые и пассажирские перевозки. Важную роль в обеспечении внутрирайонных связей играет водный транспорт. Протяженность судоходных внутренних путей в регионе превышает 15 тыс. км [2]. Крупнейшими морскими портами на Дальнем Востоке являются Владивосток, Находка, Восточный, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Ванино, Николаевск-на-Амуре, Оха, Анадырь и Тикси. Порты Дальневосточного бассейна обеспечивают 17,7% грузооборота морских портов России. Ведущую роль в Дальневосточном бассейне играют 3 транспортных узла – Владивостокский, Находкинский и Ваннинский.

Основу хозяйственного комплекса ДФО составляют отрасли, ориентированные на добычу природных ресурсов: горнодобывающая, лесная, рыбная. Продукция этих отраслей занимает небольшую часть во внутреннем валовом продукте страны. В недавнем прошлом это приводило к значительным объемам перевозок, которые непрерывно росли [6, с. 87]. В настоящее время близость региона к странам АТР порождает устойчивый спрос на продукцию добывающих отраслей Дальнего Востока и Сибири.

Промышленный потенциал ДФО сосредоточен, главным образом, в четырех субъектах ДФО: в Республике Саха (Якутия), в Приморском и Хабаровском краях, в Сахалинской области, на долю которых приходится 80,8% выпуска промышленной продукции [27, с. 71].

Опережающее развитие стран Азиатско-Тихоокеанского региона в сравнении с общемировыми показателями заставляет по-новому взглянуть на место дальневосточного региона в политическом, экономическом и социальном развитии России, на его роль для России с глобальной точки зрения в стратегической перспективе.

Важно отметить, что производительность труда в расчете на одного занятого в экономике Дальнего Востока и Байкальского региона в 4 раза ниже, чем в Японии, в 6 раз ниже, чем в США, в 2,5 раза ниже, чем в Южной Корее, и в 5 раз ниже, чем в Австралии, а также указанная производительность труда ниже среднероссийской. При этом потребление первичных энергоресурсов на территории Дальнего Востока и Байкальского региона на единицу валового регионального продукта в 2,5 раза выше, чем в среднем по Российской Федерации, электрической энергии – в 1,8 раза, а нефтеемкости – в 2 раза [9].

Занимая шестую часть территории России, Якутия располагает огромным по объему и уникальным по составу и качеству природно-ресурсным потенциалом. Здесь выявлено свыше 1 500 месторождений различных видов минерального сырья, в том числе 150 кимберлитовых трубок. Ведущая роль в экономике региона принадлежит, как отмечали ранее, нефтегазовому и алмазно-бриллиантовому комплексу, угольной промышленности. Республика Саха (Якутия) является также крупнейшим регионом по добыче золота, газа, олова, сурьмы и некоторых других полезных ископаемых [24].

Значительны и энергетические ресурсы республики Саха (Якутия). Одним из крупнейших месторождений южной части Ленского угленосного района является Кангаласское месторождение бурого угля. В Якутском транспортно-промышленном узле известно 20 месторождений минеральных строительных материалов. Открыты месторождения железняков в Ботомском, Кутангском, Лютенгском месторождениях. Республика Саха (Якутия) располагает 1/6 частью лесных ресурсов России [4, с. 35].

Кроме того, по мнению ряда специалистов, аборигены Севера являются носителями уникальных генетических качеств. Природно-климатические факторы Севера предъявляют повышенные требования к организму человека, что формирует специфический адаптивный полярный метаболический тип. Без этого генетического потенциала у России нет будущего [1, с. 33]. Коллективистские ценности рода, являющегося основой социума, ценности свободы, терпимости, приспособляемости предполагают большие ограничения потребностей человека во имя его гармонии с природой. В таком социуме ценности гражданского характера, связанные с государством, отсутствуют.

Единственное в России административно-территориальное образование, окруженное морями и другими государствами, – Сахалинская область, которая имеет богатые запасы: нефти и газа, каменного и бурого угля, черных, цветных, редких и благородных металлов, горно-химического и агрохимического сырья, биологических ресурсов суши и окружающих морей.

В недрах Южных Курил содержится большое количество полезных ископаемых, среди которых можно встретить золото. По прогнозу, запасы золота на острове Кунашир составляют 475 т, серебра – 2 160 т. Разведаны большие запасы серы, которая была дефицитным стратегическим сырьем нашего государства после распада СССР. Исключительный экономический интерес для России представляет найденный нашими геологами рений, называемый космическим металлом. За один килограмм рения дают до 3 600 долларов. По оценке некоторых российских ученых, общая стоимость природных ресурсов южных Курил и прилегающих морских районов составляет до 2,5 трлн долларов США. Только воспроизводимые биоресурсы морских районов южных Курил, как считают ученые-биологи, могут ежегодно давать до 4 млрд долл. дохода [33].

Вместе с тем, несмотря на свои геоэкономические преимущества, ДФО находится на этапе экономического провала из-за недостаточно эффективного управления со стороны федерального центра. Вместо поддержки и формирования секторов и направлений, ориентированных на решение стратегических задач региона в целом и Российской Федерации в частности, предполагалось сосредоточить все ресурсы на решении внутренних, текущих проблем субъектов Федерации на Дальнем Востоке. В контексте потенциальной возможности его интеграции ДФО сталкивается с рядом проблем:

1. Наличие существенных диспропорций в промышленном развитии территорий. Значительная часть территории ДФО представлена добычей природных ресурсов, обрабатываемыми производствами и агропромышленным комплексом. Однако по объему сельскохозяйственной продукции Дальневосточный федеральный округ занимает последнее место в России. Парадокс дальневосточной экономики заключается в том, что из-за высоких удельных затрат выгодной является только добыча или самая первичная переработка сырья. Причем с 2001 г. динамика валового регионального продукта определяется, прежде всего, увеличением оборота розничной торговли и производства услуг. Обрабатывающая промышленность фактически развита только в двух регионах – Приморском и Хабаровском краях, занимая в общем объеме данного показателя по ДФО 27,49% и 40,47% соответственно. Доли остальных областей и краев не превышают 10% [24].

2. Наибольшая доля востребованного национального богатства в ДФО приходится на республику Саха (Якутия) – 58,3%, на втором месте Сахалинская область – 12,2%, Приморский край – 9,4%, Магаданская область – 7,4%, Хабаровский край – 7,4%, Амурская область – 3,1%, незначительны показатели в Чукотском АО (1,3%), Камчатском крае (0,7%), Еврейской АО (0,2%) [7]. Анализ статистики за 2007-2010 гг. свидетельствует, что объемы обрабатывающих производств округа остаются самыми низкими в России в абсолютном выражении (159,74 млрд руб.), а добыча полезных ископаемых превышает их более чем в два раза (364,02 млрд руб.). Однако темпы роста обрабатывающих производств в 2011 г. составили 117,1%, а темпы роста добычи полезных ископаемых 109,2% по отношению к аналогичным показателям 2010 г., в то время как в России данные показатели соответственно составили 107,2% и 102,4% [16].

3. Существующее административно-территориальное деление искусственно сводит в единый округ субъекты разного уровня социально-экономического развития, в том числе плохо связанные между собой экономически южные районы, расположенные вдоль транспортных магистралей, которые практически не имеют экономических связей с северными районами. Если на Юге есть условия для развития демографического потенциала, современных отраслей промышленности и сферы услуг, то на Севере совершенно иная демографическая, социальная, экономическая, природно-климатическая ситуация.

4. Экономическая оторванность региона от центра России и усиление экономической зависимости от сопредельных стран. Низкая конкурентоспособность производимой в ДФО продукции с высокой долей добавленной стоимости приводит к тому, что зарубежных партнеров интересует лишь ограниченный сегмент дальневосточных природных ресурсов.

В отсутствие сколько-нибудь выраженной инвестиционной привлекательности и структурной политики государства на Дальнем Востоке технологические сдвиги в региональной экономике приобрели явно регрессивный характер и выразились в быстрой деградации ее технологической структуры. При этом наиболее серьезный регресс охватил базовые промышленные производства региона. Вследствие чего произошло практически полное вытеснение их продукции с внутреннего рынка импортными аналогами. Отсутствуют реальные механизмы стимулирования и поддержки приграничного сотрудничества [35].

5. Достаточно низкий инновационный потенциал у экономики городов ДФО. Если доля затрат на науку во внутреннем региональном продукте ДФО составляет 1,16%, то по России – 2,3%. Численность кадров, занятых исследованиями и разработками в ДФО (на 1 000 занятых в экономике чел.), – 12,8 чел, по России – 13,6 чел. Более того, коэффициент инновационного потенциала городов ДФО (количество поданных резидентами заявок на изобретения на 1 000 чел. населения) в 3 раза меньше, чем в Санкт-Петербурге, и в 15 раз ниже, чем в Москве [27, с. 71].

В ДФО предпринимательский сектор обеспечивает только 8,0% от общих расходов на науку (по России – 49,0%).

6. Природные ресурсы составляют ту естественную экономическую базу, которая определяет существующий и перспективный потенциал региона. Причем прогнозные запасы природных энергетических, минеральных и биологических ресурсов в несколько раз превышают их разведанные размеры. Степень освоения квот на водно-биологические ресурсы за последние пять лет в ДФО составляет 70% [31].

7. Значительный возраст российского рыбопромыслового флота и техническая отсталость. Так, средний возраст судов превышает 18 лет, значительная часть судового оборудования отработала более 20-30 лет. Если в 2009 г. количество судов рыбопромыслового флота составляло 2 125 ед. (из которых 70% имеют предельный и сверхнормативный срок эксплуатации), то к 2015 г. – 998. По прогнозам специалистов, к 2015 г. потребность в судах для речного и рыбопромыслового флота составит 114 судов, из них 50 крупнотоннажных транспортных морских судов и 14 технических средств освоения шельфа [34]. В этих условиях необходима государственная поддержка судостроения и судоремонта и выполнение программы по модернизации флота. Эту задачу могли бы решить 25 предприятий¹ [36, с. 174] на территории региона, обеспечивающих в целом около 6% промышленного производства всего российского судостроения. Численность всех работающих на данных предприятиях составляет около 22 тыс. человек [23]. Более того, большая часть мощностей физически и морально устарела, отсутствуют ведущие конструкторские бюро и поставщики основного комплектующего оборудования. Так, например, от Хабаровского судостроительного завода до сдаточной базы во Владивостоке – 2 200 км, причем 900 км из них – непосредственно по Амуру. Вместе с тем, состав производственного комплекса предприятий региона характеризуется избытком мощностей, предназначенных для ремонта военного флота [19].

Тесное соседство региона со странами АТР привело к тому, что до 30% ВРП ряда краев и областей, входящих в состав ДФО, формируется за счет экспорта. Это объясняется тем, что государственная политика России в последние годы направлена преимущественно именно на экспорт сырья. Дальневосточный регион, как мы отмечали выше, по-прежнему является сырьевым придатком, и это следует рассматривать как угрозу национальным интересам России.

В настоящее время внешняя торговля является главным фактором устойчивого роста ВВП в России.

На исходе минувшего века Россия вступила в организацию Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), тем самым сделала важный шаг к более тесному взаимодействию со странами АТР. Это способствовало активизации внешнеэкономических связей. Так, если в 2000 г. объем внешней торговли ДФО составил 4,3 млрд долл., то в 2010 г. он достиг 35,0 млрд долл. США (Таблица 1).

Таблица 1.

Внешняя торговля Дальневосточного федерального округа, 2000-2010 гг. (млн долл. США) [8; 24]

Показатели	2000	2003	2005	2008	2009	2010
Объем экспорта, млн долл.	3632,5	4418,8	8924,2	14061,2	11961,9	22400,0
Темпы роста в % к 2000 г.	100,0	121,6	245,7	387,0	329,3	616,6
Объем импорта, млн долл.	670,1	1792,0	5646,5	8848,4	4981,7	12600,0
Темпы роста в % к 2000 г.	100,0	267,4	842,6	1320	743,4	1880,3
Внешнеторговый оборот, млн долл.	4302,6	6210,2	14570,7	22868,6	16943,6	35000,0
Темпы роста в % к 2000 г.	100,0	144,3	338,6	531,5	383,8	813,5

Активная внешняя торговля позволила решить многие экономические проблемы, главными из которых были: сокращение внешнего долга, повышение стабильности финансовой системы, наполнение товарных рынков, сдерживание инфляции, рост уровня жизни населения. Следует отметить, что за пореформенный период (Таблица 2) внешнеторговый оборот России увеличился более чем в 4 раза, а дальневосточного региона в 8 раз.

Таблица 2.

Внешнеторговый оборот России и Дальневосточного федерального округа, 1995-2010 гг. (млрд долл. США) [24]

Показатели	1995	2000	2005	2008	2009	2010
Объем внешнеторгового оборота России	145,0	149,9	369,2	763,58	495,2	623,95
Объем экспорта и импорта организаций Дальнего Востока	4,5	4,3	14,6	22,9	16,9	35,0

¹ ОАО «НИИ «Берег»», ОАО «179 СРЗ» (г. Хабаровск), ОАО «СВРЦ» (г. Вилючинск), ОАО «ДВЗ «Звезда»», ОАО «Хабаровский СЗ», ОАО «178 СРЗ» (г. Владивосток), ОАО «92 СРЗ» (г. Владивосток); а также пакеты акций трех заводов: ОАО «Амурский СЗ», ОАО «ХК «Дальзавод»» (20% акций), ОАО «Николаевский-на-Амуре СЗ» (10% акций). В ближайшее время завершится интеграция в «ОСК» ФГУП «30 СРЗ» (Приморский край). В рамках реализации Стратегии развития судостроительной промышленности проводится рассмотрение проектов по созданию современных судостроительных комплексов, в том числе на Дальнем Востоке. Рассматриваются два проекта: в Хабаровском крае – г. Советская гавань и в Приморском крае в г. Большой Камень на базе ОАО «ДВЗ «Звезда»». На сегодняшний день из всех предварительных проработок создания новых современных судостроительных комплексов наиболее проработанной является концепция строительства на заводе «Звезда». Проект предусматривает строительство крупного сухого дока длиной 400, шириной 100 метров. Стоимость и срок реализации проекта составит примерно 30 млрд рублей в течение 4-х лет. Мощность составит около 60 000 тонн судовых металлоконструкций в год. Однако проект находится в начальной стадии проработки, основная проблема в отсутствии инвесторов.

В последние годы развитие внешней торговли предприятий и организаций Дальнего Востока происходит на фоне благоприятной экономической конъюнктуры для всей российской экономики, которая в максимальной мере использует два основных фактора: рост цен на мировых рынках на топливно-энергетические ресурсы и повышение спроса мирового хозяйства на традиционные товары российского экспорта.

К этому следует добавить, что ярко выраженная географическая ориентация торговых потоков ДФО обусловлена емкими и расширяющимися рынками сопредельных стран Северо-Восточной Азии (СВА). Из Таблицы 3 видно, что странам СВА принадлежит исключительно важная роль формирования внешней торговли Дальневосточного федерального округа (ДФО).

Таблица 3.

Коэффициенты относительного предпочтения внешнеторговых связей РФ и ее восточных регионов [24; 41]

Территория	ЕС-25	АТЭС	СВА	АСЕАН	СНГ
Россия	1,98	0,51	1,15	0,38	31,59
СФО	0,86	0,94	2,80	0,24	30,13
ДФО	0,28	2,74	8,94	0,79	1,11

Важно подчеркнуть, что в структуре экспорта ДФО в страны СВА традиционно преобладает продукция ресурсных отраслей: топливно-энергетического комплекса (ТЭК) – 44,6%, лесной и рыбной – 21,9% и 19,6% соответственно. На Дальневосточный федеральный округ приходится 43% российского экспорта лесотоваров в страны СВА, 45% – твердого топлива, 60% – нефтепродуктов, 97% – рыбы и морепродуктов [41].

Среди дальневосточных субъектов – участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) ведущие позиции занимают Приморский и Хабаровский края, Республика Саха (Якутия), Амурская и Сахалинская области. На долю этих регионов приходится 93,0% внешнеторгового оборота Дальнего Востока [31]. При этом сложилось устойчивое процентное соотношение долей дальневосточных территорий во внешнеторговом обороте. Передовые позиции принадлежат Сахалинской области – 47%, второе и третье место по объему внешнеторгового оборота приходится на Приморский и Хабаровский края с 27% и 11% соответственно. Доля Камчатского края и Республики Саха (Якутия) составляет по 5%, а Амурской области – 3% [26].

В географической структуре внешней торговли России, как и в предыдущие годы, лидирующие позиции занимают страны ЕС. При этом увеличивается, хотя и незначительно, доля стран АТЭС, СНГ и ЕврАзЭС [31; 42]. При этом подавляющая часть российского экспорта формировалась за счет поставок нефти, нефтепродуктов и природного газа. На долю минеральных продуктов в 2010 г. приходилось 68,8% экспорта [40, д. 1.2.22, л. 10].

Так, за 2010 г. внешнеторговый оборот России со странами АТЭС увеличился на 49,8% по отношению к 2009 г. и составил 145 453 млн долл. США. Товарооборот с Китаем увеличился на 50,35 (59 361 млн долл.), с Японией на 59,5% (23 135 млн долл.), с США на 27,7% (23 555 млн долл.) [Там же, л. 11]. В 2011 г. географическая направленность ВЭД распределилась таким образом, что наибольшая стоимость внешнеторгового оборота пришлась на следующие группы стран:

ЕС – 394,2 млрд долл. США или 48% от стоимости внешнеторгового оборота в 2011 г., сокращение на 1% к уровню 2010 г.

АТЭС – 196,3 млрд долл. США или 23,9% от стоимости внешнеторгового оборота в 2011 г., увеличение на 0,7% к уровню 2010 г.

СНГ – 122,4 млрд долл. США или 14,9% от стоимости внешнеторгового оборота в 2011 г., увеличение на 0,3% к уровню 2010 г.

ЕврАзЭС – 64,9 млрд долл. США или 7,9% от стоимости внешнеторгового оборота в 2011 г., увеличение на 0,1% к уровню 2010 г. [22].

Этому способствовал ряд причин. Прежде всего, это несовершенство существующего законодательства; отсутствие федерального закона о приграничной торговле, который бы давал определенные преференции приграничным территориям; неразвитость приграничной инфраструктуры и несоответствие пунктов пропуска мировым стандартам; несовершенная система обмена информацией о поставках товаров между таможенными службами сопредельных государств [10; 14].

Вместе с тем российский Дальний Восток, обладая огромными природными ресурсами и достаточным экономическим потенциалом, может стать главным проводником вхождения России в СВА и АТР. Наиболее перспективными секторами сотрудничества являются:

- средства коммуникации, транспорт и связь;
- лесная промышленность;
- производство металлов и изделий из них;
- а также топливно-энергетический комплекс.

Однако главными проблемами, сдерживающими реализацию экономического потенциала ДФО, как мы отмечали выше, являются его экономическая и инфраструктурная изоляция от остальной части России и наиболее развитых российских рынков, низкая внутренняя транспортная связь территории при ее огромных размерах, очаговый характер расселения с низкой плотностью населения, специфичность условий ведения

сельского хозяйства, высокая затратность, дотационность и сезонность обеспечения завоза грузов для арктических и северных районов Дальнего Востока.

Ключевым механизмом развития российских регионов и отраслей промышленности, в том числе и за счет привлечения инвестиций, может стать кластерное развитие. Кластеры – это концентрация специализированных знаний, навыков, инфраструктуры и поддерживающих отраслей в конкретном месте с целью увеличения производительности, усиления инноваций и формирования новых бизнесов. Кластерная политика может рассматриваться как система государственных мер и мероприятий, направленных на комплексное развитие территорий [3, с. 16]. Она включает в себя как элементы промышленной, так и региональной политики.

В настоящее время на территории ДФО формируется структура 5 основных кластеров – лесопромышленный, рыбное хозяйство, рыбоводство и рыбопереработка, топливно-энергетический, горно-металлургический и транспортный¹.

Применение кластерного подхода для региональных органов власти позволяет комплексно, системным образом рассматривать ситуацию в группе взаимосвязанных предприятий, относящихся к разным отраслям.

В регионах, на территории которых складываются эффективные кластеры, улучшается деловая среда, повышается конкурентоспособность предприятий, появляются новые рабочие места и, как следствие, улучшается социальная обстановка.

В структуре экспорта Дальнего Востока на продукцию этих кластеров приходится более 90% экспортных поставок продуктов и услуг.

Предпосылками формирования лесопромышленного кластера являются:

- высокий ресурсный потенциал региона, позволяющий экспортировать в значительных объемах лесные товары, а также расширяющийся спрос на дальневосточную древесину и изделия из нее со стороны сопредельных стран, прежде всего Китая, Японии и Республики Корея;

- наличие большого числа предприятий, работающих на внешнем рынке и имеющих опыт взаимоотношений с фирмами сопредельных стран;

- наличие кадров управления и науки, имеющих опыт работы в лесном комплексе и на мировых лесных рынках;

- достаточно высокая эффективность экспорта лесоматериалов, обеспечивающая масштабные накопления средств для развития комплекса на основе собственных финансовых ресурсов, а также привлечения иностранных инвестиций.

Лесопромышленный кластер включает группу предприятий и организаций, обеспечивающих весь цикл воспроизводства лесных ресурсов. Кластер формируется на основе предприятий южных регионов Дальнего Востока – Приморского и Хабаровского краев, Амурской области и Еврейской автономной области, имеющих между собой тесные и многообразные связи.

Рыбопромышленный кластер занимает ведущие позиции в России по производству рыбопродукции (66% российского выпуска) [16], в основе которого лежит единство процессов управления воспроизводством рыбных ресурсов и их использования. Естественной основой формирования такого кластера являются Приморский край, Камчатская и Сахалинская области. На территории данных субъектов работают специализированные учреждения науки, профессионального образования, центр стандартизации, ассоциация рыбопромышленных предприятий Дальневосточного бассейна и субъектов Российской Федерации [18].

Одним из наиболее перспективных кластеров является топливно-энергетический. Его формирование осуществляется на базе крупных ресурсов нефти и газа на Сахалине и в Якутии, угля – в Республике Саха (Якутия), гидроэнергоресурсов – в Амурской области и Хабаровском крае. Кроме того, действует система передачи электроэнергии с выходом на Китай. В то же время системы нефте- и газопроводов позволяют обеспечивать перекачку нефти к портам Сахалинской области, Хабаровского и Приморского краев, а газа – на юг Сахалина, в Хабаровский и Приморский края, а также в Китай. В его состав входят также 4 нефтеперерабатывающих завода (2 средней мощности и 2 мелких), которые в основном перерабатывают западносибирскую нефть и в незначительной мере – сахалинскую и якутскую. Качественное развитие кластера в ближайшей перспективе определяется реализацией проектов по строительству магистрального нефтепровода Тайшет – Приморье, освоению нефтегазовых месторождений в северной части Охотского моря. В будущем в регионе может получить развитие крупная нефтепереработка и нефтехимия.

Очевидно, что главным звеном кластера являются энергетические ресурсы Сахалина, программа освоения которых требует как скоординированной государственной политики органов власти различных уровней, так и производственной политики предприятий и организаций, в первую очередь Сахалинской области, Хабаровского и Приморского краев.

В России роль дальневосточной экономики всегда рассматривалась как резервная кладовая минерально-сырьевых ресурсов, в том числе цветных и благородных металлов, драгоценных камней.

¹ Понятие кластеров возникло на Западе в конце 80-х гг. прошлого века, в ходе изучения размещения разных отраслей промышленности по миру. Тогда ученые констатировали, что в ряде случаев крупные компании одной и той же отрасли размещаются вблизи друг друга, получая, таким образом, дополнительные рынки – своих конкурентов – и некий синергетический эффект. Современный пример подобного кластера – несколько автосборочных заводов различных компаний под Санкт-Петербургом. Второй тип кластера – когда предприятия и компании, связанные между собой устойчивыми технологическими и производственными связями, тоже стремятся размещаться вблизи. Это как раз и есть наши территориально-производственные комплексы (ТПК).

Основу горнопромышленного кластера Дальнего Востока составляют уникальные запасы алмазов Республики Саха (Якутия), а также крупные ресурсы цветных и благородных металлов других регионов Дальнего Востока. Горнопромышленный кластер, несмотря на высокую долю его в формировании высокоэффективных экспортных ресурсов Дальнего Востока, относится к числу проблемных. Это связано с высокой цикличностью рынка этих товаров и дороговизной дальневосточного производства, неясностью глобальных тенденций в спросе на золото и платину, в производстве которых Дальний Восток занимает лидирующее положение в России. В настоящее время устойчивый спрос на мировом рынке имеют только якутские алмазы. Естественным лидером кластера является Республика Саха (Якутия), имеющая многие виды цветных и благородных металлов, опыт их добычи и переработки с поставками на внешние рынки. Это означает, что ядро кластера в первую очередь формируется на основе крупнейшей в России компании по добыче алмазов.

Россия стоит перед новыми вызовами, которые диктуются ей дальнейшим ходом вовлечения в мировую рыночную систему. Анализируя современное состояние и будущее России, необходимо обратить особое внимание на ее пространственную структуру, а следовательно, инфраструктуру, которая обеспечивает единое экономическое пространство развития государства и его внешние связи. В этом смысле значение транспортного кластера важно для выстраивания восточной стратегии России, развития отношений со странами СВА и АТР.

Транспортный внешнеторговый кластер включает магистральные, приграничные и трансграничные транспортные системы, обеспечивающие потоки грузов в Россию (и обратно) через пункты пропуска, расположенные на Дальнем Востоке. Несмотря на относительно небольшой объем стоимости услуг транспорта в формировании доходов от экспорта, речь идет об его исключительном значении в обеспечении движения товаров через границу. Основу кластера составляют предприятия и организации транспорта; инфраструктура транспорта (железные и иные дороги, станции, склады, перегрузочные комплексы); пункты пропуска через границы; таможенные пограничные и иные организации, обеспечивающие перемещение товаров и документов. Наиболее острыми проблемами кластера являются отставание его развития от потребностей ВЭД, низкая скорость прохождения грузов через границу и низкая скорость движения транзитных грузов по железным дорогам России.

Наиболее благоприятные условия для формирования транспортного внешнеторгового кластера имеет Приморский край, по причине расположения в нем центра управления таможенной инфраструктурой, портами, железными дорогами, финансовыми, информационными и материальными потоками. Однако к числу сдерживающих развитие внутренних факторов следует отнести высокую составляющую транспортных затрат при перевозке грузов и пассажиров между дальневосточными субъектами и остальной частью России, экстремальные природно-климатические условия, а также наличие изолированно работающих энергосистем и энергорайонов, затратность и неэффективность структуры энергоисточников.

Таким образом, сдерживающими развитие и ограничивающими любые виды деятельности субъектов ДФО являются:

- неразвитая энергетическая и транспортная инфраструктура;
- низкая конкурентоспособность произведенной продукции, товаров и услуг;
- невысокая степень диверсификации и инновационности региональной экономики;
- ресурсная направленность при низкой степени переработки природных ресурсов.

К этому следует добавить, что в различных частях этой территории наблюдается большой разрыв между условиями для ведения экономической деятельности и условиями жизни населения, низкое качество социальной инфраструктуры, низкий уровень жизни и, как следствие, отсутствие комфортных условий проживания в городах и поселках, не имеющих эффективных градообразующих производств. Однако за последние годы у руководства страны появилось понимание роли и значения Дальнего Востока для успешного развития государства. Так, 21 мая 2012 г. создано Министерство по развитию Дальнего Востока, и возглавил его Полномочный представитель Президента Российской Федерации в ДФО В. И. Ишаев.

Таким образом, к основным направлениям политики, реализация которых повысит конкурентоспособность любых видов деятельности, даст возможность успешно развиваться и создавать комфортные условия проживания на Дальнем Востоке, следует отнести:

- инвестиционные программы в сфере электроэнергетики Дальнего Востока, направленные на повышение надежности электроснабжения, устранение «узких мест» в технологических цепочках, развитие электросетевого хозяйства, создание новых генерирующих мощностей, обновление потенциала децентрализованной энергетики и снижение затрат на производство электро- и теплоэнергии, снижение потерь электро- и теплоэнергии;
- инвестиционные программы в сфере развития транспортной инфраструктуры, направленные на повышение транспортной доступности, пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, повышение качества транспортно-логистических услуг и интеграцию в международные транспортно-логистические системы.

При этом смещение вектора политических и экономических интересов России на Восток может принести огромные экономические и геополитические выгоды, основные из которых:

- обеспечение географической диверсификации рынков сбыта основных бюджетообразующих отраслей экономики Российской Федерации;
- предотвращение угрозы снижения экономического и политического государственного влияния на территории Дальневосточного региона;
- предотвращение угрозы дальнейшего оттока населения с региона;

- предотвращение угрозы переориентации международных транзитных грузопотоков в обход России;
- предотвращение угрозы переориентации в другие страны производств глубокой переработки добываемых сырьевых ресурсов, а также предприятий, выпускающих продукцию, товары и услуги с высокой добавленной стоимостью.

Список литературы

1. **Абрютина Л. И.** Положение народов Севера сейчас отброшено к уровню 20-30-х годов // *Права ребенка*. М., 2001. № 2. С. 29-35.
2. **Александрова Т.** На два берега // *Российская газета*. 2011. 6 октября.
3. **Бекетов Н. В.** Региональная организация общества (географические аспекты социально-экономического комплексобразования). Якутск, 1996. 124 с.
4. **Голубович А. Д., Идрисов А. Б., Иноземцев В. Л., Титов Б. Ю., Шпигель М. М.** Выход из кризиса: отказ от сырьевой модели. Новая индустриализация: ежегодный экономический доклад «Деловой России». М., 2009. 48 с.
5. **Голубчиков Ю. Н.** Геополитические и этносоциальные факторы дезинтеграции России // *Безопасность*. М., 1998. № 1-2. С. 32-41.
6. **Гохберг М. Я.** Федеральные округа Российской Федерации: анализ и перспективы экономического развития. М., 2002. 378 с.
7. **Дальневосточная таможня подвела итоги за 2010 год** [Электронный ресурс]. URL: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=5784 (дата обращения: 10.04.2012).
8. **Дальневосточное таможенное управление** [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: http://www.tamognia.ru/customs/fts_rtu/detail.php?ID=924652 (дата обращения: 25.03.2012).
9. **Дальневосточный федеральный округ** [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://www.dfo.ru> (дата обращения: 20.12.2011).
10. **Дальний Восток** [Электронный ресурс] // Интерфакс. URL: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/default.asp> (дата обращения: 12.09.2011).
11. **Дмитракова Т.** Где теряем миллиарды // *Российская газета*. 2011. 15 декабря.
12. **Дробышева И.** Ресурс для роста // *Российская газета*. 2012. 26 января.
13. **Инновационное развитие России: стратегия, ресурсы, законодательные решения** [Электронный ресурс]: аналитический доклад. URL: http://www.baikalforum.ru/pub/docs/Doklad_7_BEF1.doc (дата обращения: 04.04.2012).
14. **Иноземцев В. Л.** Modernizatsya.ru: Made in Russia // *Ведомости*. 2010. 12 июля.
15. **Институт региональной политики** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rusrev.org/content/fabric/default.asp?shmode=2&idc=984&ids=7> (дата обращения: 14.04.2012).
16. **Ишаев В. И.** Столыпин и Дальний Восток // *Тихоокеанская звезда*. 2012. 26 января.
17. **Каблов Е.** Курсом в 6-й технологический // *Индустрия*. 2010. 2 февраля.
18. **Комарова Т. М.** Экономико-географические аспекты развития транспортной инфраструктуры юга российского Дальнего Востока (на примере ЕАО) // *Ползуновский вестник*. 2005. № 1. С. 39-44.
19. **Котляр Н. В.** «Частно-государственное партнерство»: исторический опыт социально-ориентированного развития российского Дальнего Востока // *Геополитический потенциал трансграничного сотрудничества стран Азиатско-Тихоокеанского региона: коллективная монография / науч. ред. А. Б. Волыничук; под общ. ред. Я. А. Фроловой*. Владивосток: Дальнаука; Изд-во ВГУЭС, 2010. С. 456-464.
20. **Куклина Е. А.** Освоение минерально-сырьевых ресурсов северных регионов // *Мост*. 2004. № 54. С. 8-14.
21. **Левингаль А.** Материалы Дальневосточного международного экономического форума. Хабаровск, 2011. 68 с.
22. **Лунев А. П., Петров И. Ю.** Инновационное развитие регионов – зарубежный опыт (организационные и экономические механизмы): научное издание. Астрахань: Издательский дом «Астраханский университет», 2009. 160 с.
23. **Мантуров Д.** Доклад на совещании на ОАО «Амурский судостроительный завод» по вопросу развития судостроительной промышленности в Дальневосточном регионе [Электронный ресурс]. URL: http://www.minprom.gov.ru/activity/avia/return/21/Otchet_o_deyatelnosti_Ministerstva_promyshlennosti_i_torgovli_Rossijskoj_Federacii_v_2009_godu_i_plany_na_2010_god_.pdf (дата обращения: 15.06.2012).
24. **Межрегиональная ассоциация взаимодействия субъектов Российской Федерации «Дальний Восток и Забайкалье»** [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://www.assoc.fareast.ru> (дата обращения: 15.06.2012).
25. **Милоков О.** Чукотка: terra incognita России // *Родина*. М., 1996. № 8. С. 45-53.
26. **Минакир П., Прокапало О.** Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока // *Проблемы Дальнего Востока*. 2011. № 5. С. 93-104.
27. **Моисеева Л. А.** Развитие инвестиционной привлекательности Дальнего Востока как фактор интеграции России в АТР // *Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке*. 2012. № 1. С. 69-75.
28. **Николаев М.** Восточный вектор в устойчивом развитии России. М., 2005. 116 с.
29. **Николаев М.** Мы построим новую Якутию // *Дальневосточный капитал*. 2011. № 8. С. 21-23.
30. **О структуре федеральных органов исполнительной власти** [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ № 636 от 21 мая 2012 г. Доступ из информ.-правовой системы «Гарант».
31. **Полномочный представитель Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе** [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://dfo.gov.ru> (дата обращения: 16.06.2012).
32. **Распутин К. В.** Возрождение России. Взгляд с Дальнего Востока. Хабаровск, 2003. 236 с.
33. **Рогозин Д. О.** Южные Курилы: проблемы экономики, политики и безопасности [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dfo.gov.ru> (дата обращения: 11.02.2012).
34. **Сидоров С. А.** Геополитическое положение Дальневосточного федерального округа. Проблемы развития международной интеграции. Проблемы международной интеграции в АТР // *Право и политика*. М.: Nota Bene, 2011. № 4. С. 579-588.
35. **Сидоров С. А.** Модернизация экономики (на примере Хабаровского края) // *Региональная политика в России на современном этапе: международная научно-практическая конференция, посвященная 70-летию Адыгейского государственного университета (23-25 сентября 2010 г.)*. Майкоп, 2010. С. 153-161.

36. Сидоров С. А. Оборонно-промышленный комплекс Дальнего Востока на рубеже XX-XXI вв.: состояние и меры по сохранению и развитию // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 2 (8): в 3-х ч. Ч. III. С. 172-178.
37. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г. [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
38. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ № 2094-р от 28 декабря 2009 г. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
39. Сулов В. И., Кожубаев А. Г., Малов В. Ю. Транспорт Сибири: проблемы и перспективы // Регион: экономика и социология. 2004. № 4. С. 9-14.
40. Текущий архив Губернатора и Правительства Хабаровского края. Оп. п/х. Т. 1.
41. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 15.07.2011).
42. Федеральная таможенная служба России [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 20.04.2012).
43. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России» (2010-2015), подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
44. <http://www.banki.ru/news/bankpress/?id=3521761> (дата обращения: 01.10.2013).

ECONOMY AND NATURAL RESERVES AS FOREIGN POLICY RESOURCE

Sidorov Sergei Aleksandrovich, Ph. D. in Political Sciences

Russian Law Academy of Ministry of Justice of the Russian Federation, Far Eastern Branch (in Khabarovsk)
sidorov1061@yandex.ru

Smolyakov Vladimir Aleksandrovich, Doctor in Political Sciences

Khabarovsk State Academy of Economics and Law
smolyakov46@mail.ru

Frolova Ekaterina Aleksandrovna, Ph. D. in History

Khabarovsk Frontier Institute of Federal Security Service of the Russian Federation
sidorov1061@yandex.ru

The article presents the analysis of the social-economic development of the Far Eastern region during the post-soviet period. The authors conclude that the orientation of the Far Eastern region entities to direct cooperation with the countries of Northeast Asia and Asia-Pacific region turned into the looting of natural reserves. The increase of the Far Eastern region role and significance is possible through the cluster development of the region, the attraction of highly qualified personnel and the creation of favourable conditions for the population.

Key words and phrases: natural reserves; policy; international economic activity; Far Eastern Federal District; Northeast Asia; Asia-Pacific region.

УДК 7; 18:7.01

Искусствоведение

В статье рассматриваются принципы соотношения музыки и слова в образцах татарского фольклора. Ритмический ракурс видения проблемы переносит ее в контекст закономерностей квантитативного музыкально-поэтического искусства, где музыка выступает в качестве «средства озвучивания» поэтического слова (в противоположность новоевропейской композиторской музыке как «искусству звуков»). Это определяет методологические ориентиры в вопросах взаимосвязи музыки и поэзии в татарской народной песне, объясняя феномен их нередко «парадоксального» эмоционального несоответствия.

Ключевые слова и фразы: ритм; квантитативная ритмика; контрафактура; татарский фольклор; народная песня.

Смирнова Елена Михайловна, д. искусствоведения, доцент

Казанская государственная консерватория (академия) имени Н. Г. Жиганова
seak@yandex.ru

КОНТРАФАКТУРА В ФОЛЬКЛОРНОЙ ТРАДИЦИИ ВОЛГО-УРАЛЬСКИХ ТАТАР: К МЕТОДОЛОГИИ ИССЛЕДОВАНИЯ КВАНТИТАТИВНЫХ МУЗЫКАЛЬНО-ПОЭТИЧЕСКИХ ФОРМ[©]

В настоящей статье речь пойдет об одном из феноменов татарской традиционной культуры – так называемых «кочующих напевах». Феномен этот, отмечаемый многими татарскими фольклористами, связывается с различными жанрами татарского музыкально-поэтического фольклора. Под «кочующими» понимаются напевы,