



Минобрнауки России

**Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
ТИХООКЕАНСКИЙ ИНСТИТУТ ГЕОГРАФИИ
Дальневосточного отделения Российской академии наук
(ТИГ ДВО РАН)**

На правах рукописи

ПУШНОЙ Владимир Александрович

**ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЫ ЮГА
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА (ПРИМОРСКИЙ КРАЙ)**

Специальность 25.00.24 — Экономическая, социальная,
политическая и рекреационная география

Научно-квалификационная работа аспиранта III года обучения

Научный руководитель:
Шведов Вячеслав Геннадьевич,
д.г.н., доцент

Владивосток
2020

Содержание

Введение.....	3
Глава 1 Процесс освоения территории – общие закономерности и региональная специфика.....	5
1.1. Особенности развития прибрежных территорий. Методологические и практические аспекты.....	6
1.2. Ретроспектива хозяйственного освоения территории Дальнего Востока России.....	11
Глава 2 Общий обзор состояния прибрежной территории юга ДВ.....	26
2.1. Оценка уровня освоенности прибрежных территорий юга Дальнего Востока на примере Приморского края.....	28
2.2. Государственная политика в области освоения юга Дальнего Востока России. Трансграничное сотрудничество.....	36
Глава 3 Перспективы развития прибрежной территории юга Дальнего Востока.....	49
3.1. Международное партнерство на Дальнем Востоке.....	51
3.2. Факторы и предпосылки развития прибрежных территорий юга Дальнего Востока. Определение основных направлений их отраслевого развития.....	57
3.3. Анализ современного развития прибрежной территории на примере ТОР «Большекаменский».....	70
Заключение.....	76
Список используемых источников.....	78
Приложения.....	82

Введение

Дальний Восток объективно имеет огромное значение в реализации национальных интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. При формировании государственной политики на востоке страны растет внимание Президента Российской Федерации, Правительства России к проблемам развития дальневосточных территорий, увеличиваются объемы государственной поддержки.

Современные планы развития Дальнего Востока имеют общегосударственное значение. Их цель – не только реализовать богатейший внутренний потенциал региона. Необходимо в полной мере использовать соседство с такими крупными, развивающимися регионами мира и с крупными странами, которыми являются страны Азиатско-Тихоокеанского региона, использовать как для подъёма самих дальневосточных территорий, так и для России в целом, внести свой весомый вклад в развитие интеграционных процессов на всём азиатско-тихоокеанском пространстве.

Целью данной работы является рассмотрение стратегии развития юга Дальнего Востока, в частности Приморского края. Для этого были поставлены следующие задачи:

- рассмотреть общие закономерности и особенности освоения прибрежных территорий;
- изучить ретроспективу хозяйственного освоения территории Дальнего Востока России;
- проанализировать уровень освоенности юга Дальнего Востока (Приморский край);
- рассмотреть вопросы государственной политики в области освоения юга Дальнего Востока;
- определить возможные перспективы развития прибрежной территории юга Дальнего Востока России;

- провести анализ современного развития прибрежной территории на примере ТОР «Большаеаменский».

Актуальность исследования. Обусловлена тем, что в данный момент происходит процесс полномасштабного освоения прибрежных территорий Юга Дальнего Востока (Приморский край). Идет строительство портов, угольных терминалов, судостроительных предприятий, развитие рыбной отрасли, а также развитие туристической отрасли.

Объект исследования – хозяйственная деятельность человека на прибрежных территориях Приморского края.

Методы исследования – анализ и обобщение теоретических и технических знаний, в данной работе используется анализ и обобщение статистических данных.

Теоретической и методической базой работы стали фундаментальные труды отечественных ученых, занимающихся исследованиями в сфере изучения берегов Дальнего Востока, а также в сфере изучения территориальной организации хозяйства прибрежных территорий.

Структура работы. В соответствии с целью и задачами исследования работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка. Работа содержит: формул – 1, рисунков – 7, таблиц – 4, приложений – 4. Всего текст работы содержит – 80 страниц.

Глава 1 Процесс освоения территории – общие закономерности и региональная специфика

Освоение территорий происходит через их изменение, и проблемы экологического характера большего или меньшего масштаба – это вполне естественно освоения.

Выделяют два приоритетных вида хозяйственной деятельности человека на изученной территории, назовем их первичным и вторичным.

Первичный тип взаимосвязан с добывающими формами хозяйственной деятельности, которые направлены на добычу биологических ресурсов, жизненно необходимых для комфортного проживания человека. Сюда относятся такие формы хозяйства, иногда называемые традиционными, как собирательство, охота, рыболовство, скотоводство и земледелие. Несмотря на различия в уровнях экономического развития, их объединяет непосредственная зависимость от характера окружающей среды. Использование биологических ресурсов требует больших площадей, то есть все вышеперечисленные отрасли хозяйства занимают обширные территории.

Вторичный вид хозяйственного освоения, (также его называют промышленным), хронологически сложился на более высоком этапе развития производительных сил и связан с обработкой сырьевых ресурсов. В противоположность от первичного типа хозяйственного захвата территории вторичный вид может не иметь прямых связей с местными природными ресурсами или эти ресурсы не играют главного образующего фактора в размещении центра освоения [3].

Береговые территории всегда представляют собой точку соединения всех оболочек Земли: гидросферы, литосферы, атмосферы и биосферы. В пределах этой контактной области под влиянием и воздействием многих природных условий и факторов происходит формирование и функционирование своеобразных литоральных экосистем. Кроме этого, прибрежная полоса является предметом активного хозяйственного использования, начиная с

добычи гидробионтов и полезных ископаемых, строительства сооружений гидротехнического характера различного назначения, индустриального освоения и заканчивая развитием туристических зон. Данные виды деятельности оказывают существенное влияние на природно-экологические и социально-экономические факторы, а через них на развитие естественных прибрежных экологических процессов [4].

1.1 Особенности развития прибрежных территорий. Методологические и практические аспекты

Хозяйственное покорение территорий человеком почти всегда связано с побережьями морей или океанов. Из-за хорошей транспортной доступности, именно в этих областях создавались центры промышленного развития и распространения во внутренние районы стран, туда, где сосредоточены богатые запасы природных ресурсов. Поэтому территориальное развитие экономики и торговли базировалось именно в береговых зонах, которые также обладают богатыми ресурсами, являются одними из наиболее привлекательных территорий в мировом хозяйстве.

Опыт хозяйственного освоения приморских территорий позволяет выделить два главных вида пространственной организации экономики прибрежных регионов. Первый из них часто связан с промышленно-торговой специализацией, включая деятельность транспорта.

Второй – с рекреационно-туристическим бизнесом, включая возможности развития экологического туризма. Как правило, современные прибрежные территории объединяют обе функциональные нагрузки береговой и морской зон. Освоение прибрежных территорий и их развитие должно во-первых соответствовать нуждам государства, включая вопросы его безопасности, оправдывать затраты инвесторов, а во-вторых не разрушать и способствовать восстановлению естественной окружающей среды проживания людей. Рациональное использование природных ресурсов и охрана окружающей среды

в береговых областях должны находиться в рамках решения мировых хозяйственно-экологических задач и во многом зависеть от уровня передового управления данными территориями [13].

Благодаря богатым ресурсам, береговые области во всем мире исторически являются районами с высокой плотностью населения. Возникающие противоречия, связанные с интенсивным использованием прибрежных ресурсов, неизбежно приводят к обострению проблем социально-экономического развития территорий. Как показывает целый ряд зарубежных исследований, названные территории давно нуждались в специальном подходе к управлению их хозяйственным развитием без ущерба для окружающей среды. Такой подход был найден и получил название интегрированного (комплексного) управления прибрежными зонами Integrated Complex Zone Management (ICZM). В специализированной литературе на русском языке такой подход известен как комплексное управление прибрежными зонами (КУПЗ) [9].

Какие особенности использования земель в прибрежных территориях предусмотрены законодательством, какие установлены ограничения и запреты в отношении ведения деятельности в данной местности.

Согласно Водному кодексу РФ земельные участки, расположенные возле моря, можно покупать, сдавать в аренду и застраивать. Но сказанное не означает, что собственники таких земельных участков полностью свободны при определении порядка их использования, так как в отношении них законодательством РФ устанавливается особый режим, накладывающий ряд важных ограничений.

Исходя из положений Водного кодекса РФ, в отношении земельных участков, расположенных вблизи моря, могут быть установлены три вида «зон охраны»: водоохранная зона, прибрежная защитная полоса и береговая полоса общего пользования [7].

Под водоохранными зонами морей в соответствии с положениями Водного кодекса РФ понимаются территории, которые непосредственно

примыкают к побережью. Ширина водоохранной зоны моря составляет 500 метров. В границах данных зон устанавливаются ограничения хозяйственной деятельности в целях предотвращения загрязнения водного объекта.

Так, в границах водоохранной зоны, среди прочего, запрещается движение и стоянка транспортных средств, размещение автозаправочных станций, складов горюче-смазочных материалов, станций технического обслуживания, осуществление мойки транспортных средств, а также сброс сточных вод.

Прибрежные защитные полосы входят в границы водоохранных зон. Ширина прибрежных защитных зон колеблется от 30 до 50 метров, это зависит от уклона берега моря.

На территориях населенных пунктов при наличии централизованной ливневой канализации и набережных границы прибрежных защитных полос совпадают с ограждениями таких набережных.

В дополнение к ограничениям, установленным для водоохранной зоны, в границах прибрежных защитных полос, среди прочего, запрещается культивация земель и размещение отвалов размываемых грунтов.

Береговые полосы общего пользования входят в границы водоохранных зон и прибрежных защитных полос.

Под береговой полосой общего пользования понимается часть земли шириной 20 метров, примыкающая непосредственно к морю, которая предназначена для общего использования.

Иными словами, любая территория, находящаяся на расстоянии 20 метров от воды, является местом общего пользования. Береговые полосы могут беспрепятственно использоваться любым лицом для передвижения и пребывания около них, в том числе для рыбалки и причаливания лодок, парусников и иных плавучих средств.

Приватизация земельных участков в пределах береговой полосы или иное ограничение свободного доступа к ним запрещается [7].

Необходимо учитывать, что водоохранные зоны, прибрежные защитные полосы и береговые полосы общего пользования устанавливаются в силу

закона на основании самого факта примыкания территории земельного участка к соответствующему водному объекту. Ширина таких «зон охраны» определяется на законодательном уровне и не может быть установлена иначе ни на основании подзаконных нормативных актов РФ, ни на основании законодательства субъектов РФ, что подтверждается сформировавшейся судебной практикой.

Говоря об особенностях использования земель в прибрежных зонах, важно при этом учитывать и специфику отдельных регионов.

Помимо описанной выше специфики использования прибрежных территорий, действующим законодательством РФ могут устанавливаться и иные ограничения. Так, например, в целях создания необходимых условий для безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта на земельных участках, прилегающих к границе морского порта, могут устанавливаться охранные, санитарно-защитные и иные зоны с особыми условиями использования земель [11].

Кроме того, следует учитывать, что в соответствии положениями Федерального закона №261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08 ноября 2007 года земельные участки в границах морского порта не могут находиться в собственности иностранных граждан, лиц без гражданства, иностранных организаций.

Подводя итоги, отметим, что параметры использования любого земельного участка, в том числе территории прибрежных зон, равно как и возможность размещения на нем того или иного объекта строительства, должны проходить тщательную проверку в каждом конкретном случае. Только всесторонняя оценка пригодности земельного участка для целей строительства объекта позволит избежать риски его признания самовольной постройкой и наложения ответственности на застройщика.

Существует ряд методов береговых исследований:

- исторический;

- картографический;
- сравнительно – географический;
- палеографический;
- геохимический;
- геоботанический и др.

Картографический метод исследования — это метод исследований, основанный на получении необходимой информации с помощью карт для научного и практического познания изображенных на них явлений.

Сравнительно – географический – изучение форм и типов берегов в разных географических зонах показало, что развитие берега, подчиняется закону зональности.

Палеографический метод – исследование солёности, температуры.

Геохимический – анализ горных пород и минералов.

Литологические и литодинамические исследования: исследования литодинамики дна, изучение донных осадков.

Эколого – географические и ресурсные исследования: исследования химических свойств илов, изучение биогенных рифов и т.д. [19].

Выделяют три основных направлений в изучении береговой зоны – геоморфологическое, гидrolитодинамическое и литологическое.

Геоморфологическое направление основывается на региональных исследованиях берегов морей России и зарубежных стран. Основным методологическим средством данного направления является морфологический анализ береговых форм, сравнительное изучение типов берегов, использование геологических и геоморфологических данных по суше и строению морского дна.

Гидролитодинамическое направление. Смысл данного направления заключается в изучении гидродинамических процессов, происходящих в береговой зоне. Это направление базируется на стационарных и лабораторно – экспериментальных работах.

Геолого – литологическое направление. Главная задача заключается в изучении закономерностей формирования толщ прибрежных отложений и условий концентрации в пляжевых и донных наносов полезных компонентов.

Успешное развитие всех трех направлений возможно лишь при единстве научных идей и взаимопроникновении этих направлений. Это условие выдерживается в большинстве случаев, соответствующие исследования проводятся при участии представителей всех направлений [29].

1.2 Ретроспектива хозяйственного освоения территории Дальнего Востока России

1.2.1 Начало освоения - 17 век

К середине XVII века будущий российский Дальний Восток населяли несколько десятков тысяч аборигенов, все они относятся к разным языковым семьям. По берегам верхнего течения реки Амур жили дауры, относящиеся к монгольской группе алтайской семьи. По всем берегам Амура до самого впадения в него реки Уссури жили дючеры, их потомками являются нанайцы (гольды) и ульчи. На востоке, в горах и предгорьях Сихотэ-Алиня, на землях нынешнего Приморского и южной части Хабаровского краев, жили удэгейцы. В устье Амура, а также в северной части острова Сахалин жили нивхи (гиляки), относящиеся к палеоазиатским народам. Эти же народности заселяли также Камчатку (ительмены, коряки) и тундру (чукчи, эскимосы). На побережье Охотского моря встречались отдельные поселения тунгусов (эвенков). Тунгусы кочевали по горным хребтам бассейна Амура и по реке Амгунь. Впоследствии амгуньские тунгусы образовали небольшую народность негидальцев [18].

На берегах Северного Ледовитого океана проживали также юкагиры, относящиеся к уральской языковой семье.

Первыми из русских на берегах Тихого океана появились томские и красноярские казаки, посланные в 1637 году из Якутска во главе с атаманом

Дмитрием Копыловым. Часть этого отряда, под началом Ивана Москвитина, отправилась на «большое море-окиян, по тунгусскому языку на Ламу».

Начало всем экспедициям на Дальний Восток, положило путешествие И.Ю. Москвитина к побережью Тихого океана. В 1639 году казаки вышли к устью впадающей в Охотское море реки Улья и поставили там зимовье — первое русское селение на Тихом океане. Они пробыли на Охотском побережье два года и разведали его к северу до Тауйокой губы и к югу до устья Уды, где также был основан острожек. В 1642 году отряд вернулся в Якутск и принес сведения об Амурском крае.

Василий Поярков в 1643-1646 гг. прошел от Лены до Яны и Индигирки, первым из русских казаков-землепроходцев совершил плавание по Амурскому лиману и Сахалинскому заливу Охотского моря. В процессе исследователи создали точное описание этих мест. По рекам Лене и Алдану, через перевал Станового хребта Поярков с участниками экспедиции вышел к притоку реки Зеи. С устья Зеи начался поход Пояркова по Амуру, закончившийся на устье этой реки. Впервые в истории Амур был пройден на всём протяжении. Одновременно Поярков узнал от местных жителей о существовании острова Сахалин [20].

В 1647-48 гг. Ерофей Хабаров проходит реку Амур до реки Сунгари. И наконец, в 1648 г. Семен Дежнев огибает с моря Чукотский полуостров, открывает мыс, носящий ныне его имя, и доказывает, что Азия от Северной Америки отделена проливом. В 1649-1653 гг. состоялась экспедиция Е.П. Хабарова на Амур. Вскоре этот регион начал быстро развиваться, налаживалась торговля (в основном китайские и русские товары, пушнина). Россия начала осваивать северные районы Дальнего Востока.

В конце XVII (1677-1699 гг.) состоялась экспедиция русских казаков В.В. Атласова и И.П. Козыревского на Камчатку. Путешественники подробно исследовали природу и население полуострова. Вскоре Камчатка вошла в состав России.

Уже в 80-х годах XVII века России принадлежали уже все Приамурье, Уссурийский край и часть бассейна Сунгари. На всей этой огромной площади были основаны русские острожки (Албазинский, Амгунский, Анчанский, Делинский, Зейский, Кумарский, Косогор-ский и др.), поселки, однодворки и заимки русских хлебопашцев (Андрюшкина, Игнатиная, Озерная и многие другие). Таким образом, к концу XVII века как южные районы Дальнего Востока (Приамурье, Приморье), так и все северные его окраины (Охотско-Колымский край, Камчатка, Чукотка) были российскими владениями. В продолжение почти трехсот лет, начиная с середины XVII века, Дальний Восток являлся желанным местом, куда были направлены «взгляды» вольнолюбивых русских людей, искавших выхода из нищеты и неволи [20].

1.2.2 Научные экспедиции 18 века

За первые десятилетия XVIII века происходит упрочение власти России в этих местах, освоение их русским народом и дальнейшее распространение русских по побережью Тихого океана.

В первой четверти XVIII в. началось научное исследование Тихоокеанского побережья, собранные русскими землепроходцами – служилыми и промышленными людьми. Например, в результате плаваний И.П. Козыревского в 1711 и 1713 гг. на Курилы впервые была получена подробная и довольно точная информация о некоторых из этих островов.

Первые научные экспедиции неразрывно связаны с именем Петра I. Ставились задачи по изучению бассейна Тихого океана. Самой главной из них (как в научном, так и в политическом отношении) было решение вопроса о том, соединяется ли Азия с Америкой. Именно это и надлежало выяснить экспедиции геодезистов И.М. Евреинова и Ф.Ф. Лукина (1719 – 1721 гг.). Результаты экспедиции все же имели большое значение: была составлена карта Сибири от Тобольска до Камчатки с градусной сеткой, определены контуры Камчатки и 16 островов Курильской гряды.

В 1725 г. Петр I направил для исследования северной части Тихого океана новую экспедицию (Первую Камчатскую), которую возглавил капитан В. Беринг. Экспедиция обогатила российскую науку ценными сведениями о восточном побережье Дальнего Востока (территории Камчаткой и Магаданской областей). В ходе плаваний 1728 – 1729 гг. были открыты новые острова и осуществлен проход в Ледовитый океан через пролив, впоследствии названный Беринговым. На основе геодезических съемок участники экспедиции А.И. Чириков и П.А. Чаплин составили карту Тихоокеанского побережья Сибири на протяжении 3,5 тыс. км, оказавшую большое влияние на европейскую картографию [26].

Уже через три года после окончания Первой Камчатской начала свою работу Вторая Камчатская (Великая Северная) экспедиция 1733 – 1743 гг., которая не имеет себе равных в истории по масштабам поставленных перед ней задач, привлеченным материальным и людским ресурсам, научным и практическим результатам. Возглавил ее также В. Беринг. Перед экспедицией была поставлена задача достичь берегов Америки (Алеутских островов). В инструкции, которой говорилось о том, что нужно еще раз проверить «есть ли соединение камчатской земли с Америкой, также имеется ли проход Северным морем». Далее приказывалось идти к тем островам, которые шли от Камчатки к Японии.

Отряд Беринга обследовал северную часть Тихого океана. В 1741 г. корабли В. Беринга и А.И. Чирикова подошли к берегам Северной Америки, Чириковым были обследованы Алеутские острова в 1742 г. Участниками экспедиции были открыты многочисленные острова от крайне восточного Каяк до самого западного острова Беринга (Укамок, Евдокеевские, Шумагинские, Лисьи, Умнак, Андреяновские, Крысьи, Ближние).

На основе полученной информации было составлено несколько десятков карт Сибири и значительной части Тихоокеанского побережья и островов Тихого океана. Представленные на картах данные оказались настолько новыми,

что потребовались десятилетия, прежде чем их достоверность была признана всеми европейскими картографами и географами [26].

1.2.3 Освоение территории Дальнего Востока в 19 веке

Первую четверть века после присоединения Дальний Восток считался частью Восточной Сибири. Только в 1884 году было образовано Приамурское генерал-губернаторство в составе Забайкальской, Амурской и Приморской областей с центром в городе Хабаровске, что юридически отделило дальневосточные территории от Сибири. 1884 год можно считать годом, когда российский Дальний Восток официально был признан отдельным краем страны, отличающимся от прочих азиатских владений. К этому времени русская колонизация придавала краю свои особые черты.

В середине XIX века население российского Дальнего Востока было крайне малочисленным. На момент подписания Айгунского договора 28 мая 1858 года численность коренного населения Приамурья и Приморья составляла всего 11,7 тыс. человек обоего пола (в том числе: 4 тыс. гольдов, 1,7 тыс. ороков, орочей и удэгейцев, 2,1 тыс. тунгусов и 3,9 тыс. гиляков). Некоторое количество гольдов переселилось в Маньчжурию под влиянием агитации китайских купцов. Заселение присоединённых земель стало важнейшей задачей российской власти.

В XIX веке русскими первопроходцами началось активное освоение Дальнего Востока.

Была организована Первая русская кругосветная экспедиция (1803—1806 годах) под командованием И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского [2].

Во главе ее (капитаном фрегата «Надежда») стал И.Ф. Крузенштерн. Командование судном «Нева» было доверено капитан-лейтенанту Ю.Ф. Лисянскому. Этим двум военным кораблям предстояло пересечь Атлантический океан, обогнуть мыс Горн, выйти в Тихий океан и взять курс на Сандвичевы острова. Замысел был блестяще реализован. На своем пути русские

моряки открыли ряд новых островов, провели важные гидрографические исследования, составили новые карты, собрали богатый этнографический материал. Описания и исследования Крузенштерна и Лисянского легли в основу дальнейших кругосветных путешествий. В ходе кругосветного путешествия в 1803 – 1806 гг. экспедиция И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского, организованная Российско-Американской компанией, обследовала северную часть Тихого океана, уделив особое внимание исследованию берегов Камчатки и Сахалина.

В начале XIX века в 1807 году началась еще одна морская экспедиция на Дальний Восток под руководством Василия Михайловича Головина. Если Крузенштерн и Лисянский плыли на судах, купленных в Англии, то Головин непременно условием поставил плыть только на корабле русской постройки. Русское судно получилось добротным, устойчивым, превосходно оснащенным. Назвали его «Диана». От мыса Доброй Надежды Головин пошел прямо на Камчатку, без захода в какую-либо гавань. Хотя провианта было мало, а запасы воды весьма ограничены, после четырехмесячного непрерывного плавания «Диана» прибыла в Петропавловск. Это был настоящий подвиг.

В течение двух лет Головин плавал в русских водах Тихого океана. В 1811 году он предпринял описание Курильских, Шантарских островов и южной части Татарского пролива [15].

В 1817 году Головин совершил свое второе кругосветное плавание на превосходно оснащенном, фрегате «Камчатка». Путешествие это было плодотворным не только с точки зрения уточнения русских географических открытий, но и с точки зрения исследования состояния русских земель, входящих во владение Русско-Американской компании.

В середине XIX века большую географическую и государственную задачу разрешил выдающийся русский мореплаватель Г.И. Невельской.

До Г.И. Невельского существовало мнение, что Сахалин является полуостровом. Невельской сделал вывод об ошибочности этого взгляда. Он считал, что здесь находится выход из России в Тихий океан через устье реки

Амур и ясно представлял себе важность пути. 12 мая 1849 года он бросил якорь в Петропавловске (Камчатка). Затем пошел к Сахалину. Он обследовал устье Амура. Доказал, что Сахалин является островом. 1 августа 1850 года в двадцати километрах от устья на берегу Амура Невельской поднял русский военный флаг и основал военный пост, названный Николаевским (теперь Николаевск-на-Амуре). Передал официальное сообщение для капитанов зарубежных судов, что весь Приамурский край до корейской границы составляет Российские владения.

В 1851 году Невельской продолжил исследования Амура, Приамурья, острова Сахалин, побережья Японского моря. Во всех вновь открытых районах учреждались военные посты.

14 мая 1854 года — генерал-губернатор Восточной Сибири, граф Н. Н. Муравьев, располагая полученными от Г. И. Невельского данными, организовал первый сплав по реке, в состав которого входили: пароход «Аргунь», 48 лодок, 29 плотов и около 800 человек. Сплав доставил в низовья Амура боеприпасы, продовольствие, войска (сотня казаков 2-й конной бригады Забайкальского войска). Часть войск далее отправилась морем на Камчатку для укрепления Петропавловского гарнизона, часть же осталась на китайской территории для реализации Муравьевского проекта освоения Приамурья.

Через год состоялся второй сплав, в котором участвовало около 2,5 тысяч человек. К концу 1855 года в низовьях Амура было уже пять русских поселений: Иркутское, Богородское, Ново-Михайловское, Сергеевское. В 1858 году правобережье Амура официально отошло к России [36].

В начале августа 1853 г. в японские воды из Кронштадта прибыл военный фрегат «Паллада» (капитан Иван Семенович Унковский).

Будущий Тихоокеанский флот именовался Сибирской флотилией. Только в 1884 году было образовано Приамурское генерал-губернаторство в составе Забайкальской, Амурской и Приморской областей с центром в городе Хабаровске, что юридически отделило дальневосточные территории от Сибири. 1884 год можно считать годом, когда российский Дальний Восток официально

был признан отдельным краем страны, отличающимся от прочих азиатских владений. К этому времени русская колонизация придала краю свои особые черты.

В середине XIX века население российского Дальнего Востока было крайне малочисленным. На момент подписания Айгунского договора 28 мая 1858 года численность коренного населения Приамурья и Приморья составляла всего 11,7 тыс. человек обоего пола (в том числе: 4 тыс. гольдов, 1,7 тыс. ороков, орочей и удэгейцев, 2,1 тыс. тунгусов и 3,9 тыс. гиляков). Некоторое количество гольдов переселилось в Маньчжурию под влиянием агитации китайских купцов. Заселение присоединённых земель стало важнейшей задачей российской власти.

В пятидесятых годах XIX столетия в низовьях Амура Муравьёвым было образовано два округа - Николаевский и Софийский. Также были образованы Уссурийский казачий и Южноуссурийский округа. На эти территории, к началу шестидесятых годов, переселилось более трёх тысяч человек.

В 1856 году на территории будущей Амурской области были поставлены три русских поста. Весной 1857 года вниз по Амуру были двинуты первые три сотни казаков вновь сформированного из забайкальцев Амурского конного завода. С 1858 года начался процесс масштабного заселения Дальнего Востока русскими переселенцами.

С 1858 по 1860 гг. на Амур было переселено более 3 тысяч человек, преимущественно из государственных крестьян Сибири. Но до отмены крепостного права (19 февраля 1861 года) переселенческого движения на Дальний Восток как свободного и самостоятельного явления не было. Оно осуществлялось «по вызову правительства» [36].

Сухопутное переселение было особенно трудным. Переселенцы добирались до новых мест жительства за 2-3 года, часто останавливаясь из-за болезней, непогоды, в поисках заработка. Поэтому возникло вполне логичное решение перевозить переселенцев морским путём.

Военный гидрограф Василий Михайлович Бабкин в течение трех лет на разных судах производил морскую съемку материкового берега Приморья от $43^{\circ}55'$ с. ш. к юго-западу, в 1860 г. заснял берег между заливом Владимира и устьем р. Сучан; через год он положил на карту все очень изрезанное побережье залива Петра Великого с заливами Восток, Уссурийский и Амурский, а также острова Аскольд, Путятина и 25 других, менее крупных; в 1863 г. Бабкин закончил опись залива Петра Великого до русско-корейской границы.

Съемку побережья через 11 лет продолжила экспедиция военного топографа Логгина Александровича Большева. В конце июня 1874 г. самое старое судно дальневосточной флотилии доставило 11 топографов в определенные заранее пункты побережья с мизерным запасом продуктов. За три месяца они закартировали берега Японского моря и Татарского пролива между $44^{\circ}45'$ и $51^{\circ}30'$ с. ш. на протяжении почти 1100 км, описав все мысы (некоторые до сих пор носят имена участников экспедиции), немногочисленные бухты, бухточки и устья 530 коротких речек, изливающих свои воды в море. Топографы определили высоту 200 наиболее заметных вершин в пределах береговой полосы Сихотэ-Алиня [15].

Началом геологического изучения обширной территории Дальнего Востока можно считать 1844 г., когда российский естествоиспытатель и путешественник А.Ф. Миддендорф, выйдя из Якутска, посетил р. Уду, Шантарские острова по рекам Тугур, Керби, Селемджа, Зея и Ольдой и вышел к Амуру. Миддендорф оставил увлекательное описание своего путешествия, в котором значительная роль отводилась характеристике встреченных им горных пород. В дальнейшем, до конца XIX в., геологическое строение и богатства недр Дальнего Востока изучались в основном экспедиционным методом по инициативе Русского географического общества, Геологического комитета, Переселенческого управления и других центральных ведомств.

В XIX веке появились военные посты Владивостока, Посыета и Хабаровска. Они играли роль торговых, транспортных и административных центров, промышленность в них была развита очень слабо. Вне городов промышленное развитие выражалось главным образом в создании ряда мелких золотых приисков.

В первой половине XIX в. вплоть до 60-х годов продолжалось интенсивное всестороннее, географическое изучение Дальнего Востока. До начала 50-х годов экспедиции снаряжались в районы Алеутских и Курильских островов, на Камчатку, Охотское побережье. Это соответствовало жизненным потребностям страны, охране своих владений в этой части света [2].

1.2.4 Гидрографические исследования дальневосточных морей в 20 веке

Во времена русско-японской войны, которая длилась с 1904 по 1905 г., границы территории России на Дальнем Востоке изменились. К Японии перешли Курильские острова и часть острова Сахалин.

После заключения мира с Японией (1905 г.) к систематической съемке Охотского моря приступила Гидрографическая экспедиция Восточного океана, до 1913 г. возглавлявшаяся Михаилом Ефимовичем Жданко, а затем — вплоть до 1920 г. — Борисом Владимировичем Давыдовым. За летние сезоны 1906 — 1917 гг. военные гидрографы экспедиции на приданном ей транспорте «Охотск» засняли Амурский лиман, берега материка и все западное побережье Камчатки. (Опись полуострова была продолжена вдоль восточного берега до о. Карагинский.) Интересными оказались итоги картирования Пенжинской губы (июль 1915 г.): выяснилось, что ее вершина расположена на 70 км, а восточные берега — на 50 км далее к востоко-северо-востоку по сравнению со старыми картами. Ряд небольших заливов и п-ов Елистратова приобрели более реальные очертания [21].

Октябрьская революция 1917 г. привела к образованию на Дальнем Востоке значительного количества мелких самоуправляемых территорий с различной политической ориентацией. В апреле 1920 г. была провозглашена Дальневосточная республика, официально независимое и демократическое государственное образование, фактически проводившее политику РСФСР.

Постепенно удалось освободить территории, занятые американцами и японцами (1922 г.), но только в 1925 г. Япония возвращает СССР Северный Сахалин. В 1924 г. решительные меры, принятые правительством СССР, вынуждают Канаду возвратить захваченный ею в 1922 г. о. Врангеля.

В 1933 г. были закончены работы по картографированию побережья дальневосточных морей с использованием морской съемки, все северо-восточные берега Азии были полностью описаны и правильно положены на карты. По результатам работ были изданы карты и лоции, удовлетворяющие мореплавание того времени. Для дальнейшего изучения морей Дальнего Востока в более широком масштабе Отдельный гидрографический отряд был переформирован весной 1934 г. в Гидрографическую экспедицию Тихого океана (ГЭТО) с подчинением Гидрографическому отделу Тихоокеанского флота с местом базирования в г. Владивостоке. Начался новый этап в изучении дальневосточных морей – систематическое точное и детальное картографирование берегов на основе триангуляции.

Триангуляция - метод построения геодезической сети в виде системы смежно-расположенных треугольников.

Работу экспедиции можно разделить на два этапа: первый - с 1934 г. по июнь 1941 г., когда согласно годовых планов проводились триангуляционные, промерные, топографические и аэрофототопографические, геомагнитные работы; второй – июнь 1941 г. – 1945 г., когда с началом Великой Отечественной войны выполнялись не только систематические гидрографические работы по заданию командования, но и осуществлялось навигационно-гидрографическое обеспечение боевой деятельности Тихоокеанского флота [30].

В 1934 г. начались комплексные гидрографические работы в заливе Петра Великого. Впервые в истории гидрографии на Дальнем Востоке была произведена аэрофотосъемка береговой линии залива Петра Великого и северо-западного побережья Японского моря. Руководил этой работой военный инженер 3 ранга Шавров Всеволод Борисович. Всего за навигацию 1934 г. экспедиция выполнила около 8 000 миль судового и шлюпочного промера, топографическую съемку береговой полосы протяженностью около 1000 км с определением 35 астрономических и 40 геомагнитных пунктов [21].

В 1935–1936 гг. была произведена систематическая гидрографическая опись западного берега Японского моря от залива Петра Великого до Амурского лимана и острова Сахалин до параллели 50 0 северной широты.

В 1936 г. комплексные гидрографические работы в Японском море были завершены, что позволило приступить к систематическому изучению.

В 1939–1940 гг. экспедиция продолжала работать на побережье Камчатки, в Тауйской губе и в Сахалинском заливе.

Собранные за 1934–1940 гг. Гидрографической экспедицией Тихого океана материалы исследований послужили основой для составления Гидрографическим управлением ВМФ морских навигационных карт и руководств для плаваний на моря Дальнего Востока. К началу Великой Отечественной войны были составлены морские карты: масштаба 1: 500 000 Охотского моря от мыса Лопатка до г. Охотска, масштаба 1: 700 000 района г. Охотск – Татарский пролив, масштаба 1: 100 000 берегов Японского моря от Владивостока до Татарского пролива, Татарского пролива, части острова Сахалин, полуострова Камчатка и Тауйской губы; путевые карты: масштаба 1: 350 000 северо-западного берега Берингова моря до острова Карагинского, масштаба 1: 250 000 Сахалинского залива, Татарского пролива, острова Сахалин и берегов Японского моря от Татарского пролива до залива Петр Великий, масштаба 1: 500 000 Японского моря и Японии.

В связи с отсутствием гидрографических судов в 1941–1942 гг. работы проводились в основном в пределах залива Петра Великого. В распоряжении

экспедиции имелось 24 катера: на промере находилось 5 катеров, на обеспечении триангуляционных партий и аэрофотосъемки – 11, на хозяйственных работах – 2, в капитальном ремонте – 6 [5].

Для обеспечения рассредоточенного базирования кораблей экспедиция в течение 1942 г. провела комплексные гидрографические исследования заливов Амурского, Славянского и Посыет. Всего за 1942 г. было построено 445 знаков триангуляции, произведена съемка 4 600 кв. км береговой полосы и выполнено 13 000 км промера.

В целях обеспечения безопасного плавания кораблей ТОФ по прибрежным фарватерам перед экспедицией была поставлена задача изучения малых глубин, имеющих у берега естественных опасностей: банок, отмелей рифов и т. д. Прибрежный промер стал производиться с большей подробностью, галсами через 100–200 м (до 1941 г. через 500 м), а в наиболее важных местах производилось гидрографическое траление [21].

В 1942 г. из личного состава аэросъемочного отряда экспедиции был создан фотограммцентр, основной задачей которого было обеспечение боевой деятельности флота картографическим материалом. В течение 1942 г. были подготовлены крупномасштабные планы портов северного побережья Кореи и Японии, восточного побережья Камчатки, залива Петра Великого, бухты Золотой Рог и пролива Босфор, острова Путятин [30].

Берега Японского, Охотского и Берингова морей вследствие исключительного разнообразия природных условий активно изучаются во второй половине XX века. Первые крупномасштабные специальные работы были начаты сотрудниками Института океанологии АН СССР, позднее – Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова (МГУ).

Наибольший вклад в познание природы морских побережий Дальнего Востока в 50-е – 70-е годы внесли В.И.Буданов, А.Т.Владимиров, В.П.Зенкович, А.С.Ионин, П.А.Каплин, О.К.Леонтьев, С.А.Лукиянова, В.И.Лымарев, В.С.Медведев, Л.Г.Никифоров, Ю.А.Павлидис, К.М.Петров, Ф.А.Щербаков и многие другие.

На Дальнем Востоке первая региональная группа береговиков была создана в Дальневосточном государственном университете (ДВГУ) В.И. Лымаревым при активной поддержке заведующего кафедрой геоморфологии МГУ профессора О.К.Леонтьева [6]. С образованием в 1964 году геофизического факультета и кафедры физической географии были начаты экспедиционные исследования морских берегов залива Петра Великого, острова Сахалин, полуостровов Камчатка и Чукотка. На Шантарских островах в 1966-1968 годах работала первая в ДВГУ комплексная экспедиция, в которой географы, гидробиологи, геоморфологи объединили усилия для изучения уникальных береговых ландшафтов.

В 1973 году создается Проблемная лаборатория по комплексному изучению и освоению ресурсов шельфа дальневосточных морей – ПЛШ (научные руководители в разные годы: доцент Г.М.Томилов, профессора Е.В.Краснов и Б.В.Поярков), которая в 1991 году преобразуется в Береговой исследовательский центр (БИЦ) Дальневосточного государственного университета.

Основные научные направления Проблемной лаборатории шельфа и Берегового Центра:

1. Геоморфологические и морфодинамические исследования;
2. Литологические и литодинамические исследования;
3. Эколого-географические и ресурсные исследования [6].

Развитие Дальневосточного экономического района невозможно без анализа и учета природных особенностей морских побережий, освоения их ресурсов, решения вопросов рационального природопользования.

1.2.5 Современный этап освоения Дальнего Востока

В связи со сложной геополитической обстановкой в мире, руководство России обратило внимание на Восток. Введение санкций дает понять, что

России трудно выстраивать отношения с Европой, но это одновременно дало толчок развитию экономики России.

В оценке «Поворота России на Восток» нужно быть очень осторожным.

В истории страны было несколько попыток развивать и осваивать свои дальневосточные рубежи. Россия обратило свое внимание на восточные окраины еще с начала XVII века. В недалеком прошлом, во времена существования СССР была разработана и принята «Долговременная государственная программа комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 г.». Но данная программа полностью провалилась.

Владимир Путин провозгласил поворот на Восток как российскую приоритетную задачу в XXI век.

Следует отметить, что не только Россия обратила внимание на Восток. «Восток», т.е. сопредельные территории (КНР, КНДР) также обратили внимание на российский рынок. Стали чаще проходить встречи на высшем уровне, особенно между главами России и Китая [31].

Для быстрого роста экономики Дальневосточного региона было принято решение о создании точек роста (СЭЗ, ТОР и т.д.). При создании данных «точек» используется как уже существующая инфраструктура (железнодорожные узлы, автомобильные дороги, аэросообщение), так и идет создание новой.

Расположение дальневосточных регионов (Приморский край) в непосредственной близости от двух железнодорожных магистралей - Транссиб и БАМ, наличие морского транспорта и морских портов дало толчок для развития таких СЭЗ, как: СЭЗ в порту Находка, "открытый" порт Владивосток, ТОР «Большекаменский», угольные терминалы – Порт «Суходол» и Порт «Вера».

Глава 2 Общий обзор состояния прибрежной территории юга Дальнего Востока

Территорию юга Дальнего Востока России омывают воды Японского моря. Японское море – самое небольшое из дальневосточных морей. По площади только оно не достигает миллиона квадратных километров. Длина Японского больше двух, а ширина – одной тысячи километров, средняя глубина в Японском море – 1750, а наибольшая – 3670 м.

В пределах прибрежной зоны Восточного Сихотэ-Алиня преобладает в целом мелкопочный и холмисто-увалистый рельеф, реже встречаются низкогорные массивы. В северной части района, на берегах Амурского лимана, пролива Невельского и с северной части Татарского пролива распространены полого наклоненные к морю вулканогенные и аккумулятивно – денудационные равнины, аллювиальные конусы выноса и низкие заболоченные аллювиально – морские равнины. Соответственно такому типу рельефа для Амурского лимана и пролива Невельского характерны низкие аккумулятивные берега. Однако для Приморья в целом свойственно преобладание высоких обрывистых абразионных и абразионно – денудационных берегов, совпадающих с зонами разломов. Абразионные участки чередуются с бухтами, которые приурочены к устьям рек [16].

Побережье Приморского края разделяется на четыре геоморфологических района. Север Приморья характеризуется распространением абразионных, слабо расчлененных бухтами берегов (м. Сущева – м. Красный Партизан). На юге этого района встречается несколько рiasовых бухт (Советская Гавань, Ванино, Датта) Южнее, от м. Красный Партизан до бухты Терней, берег почти выровненный абразионный. На отдельных участках к морю открываются аллювиальные - морские террасы.

Центральная часть Приморья, от бухты Терней до м. Поворотный, может быть отнесена к типично абразионно – бухтовым берегам. Здесь довольно много открытых бухт (Рында, Рудная, Зеркальная, Киевка и др.), между

которыми тянутся абразионные участки с хорошо выраженными высокими клифами, иногда с бенчами у их подножия, и причудливыми кекуурами, живописно окаймляющими мысы.

В бухтах центральной части Приморья образовано много достаточно сложных по морфологии и генезису аккумулятивных форм: террасы с сериями разновозрастных валов, косы, переймы и т.д. Наиболее интересными являются аккумулятивный м. Песчаный, коса м. Сюркум, сложные пересыпи Духовских озер и др.

На побережье Приморья отсутствуют поднятые береговые линии. Они обнаружены на шельфе при бурении и представляют собой реликты древних баров, которые некогда, при более низком уровне моря, отчленяли лагуны.

Юг Приморья известен как классический тип рiasового берега. Отроги горной системы Сихотэ – Алиня подходят на этом участке побережья перпендикулярно к береговой линии, и в результате вторжения моря в межгорные депрессии здесь образовались глубоко врезаемые в сушу заливы (Уссурийский, Амурский), многочисленные острова. В вершинах заливов располагаются аллювиальные низменности, на полуостровах, разделяющих эти заливы, выработаны абразионные и денудационные формы рельефа. [16].

Российское побережье Японского моря подразделяется на следующие четыре участка, отличающиеся между собой по физико-географическим и экономико-географическим условиям:

- побережье залива Петра Великого;
- побережье открытого моря;
- материковое побережье Татарского пролива;
- Сахалинское побережье Татарского пролива.

В первые, попав на берега Японского моря, многие бывают ошеломлены неожиданным размахом очертаний рельефа и спектром красок ландшафта, размерами бухт с гористыми берегами, причудливостью прихотливо дробящихся проливов и зеленых скалистых островков. Над холодными

течениями часты туманы, а без них обычна легкая жемчужная дымка, придающая пейзажу особые оттенки преести.

Заливы-великаны проникают вглубь суши на многие десятки километров и при этом ветвятся на бухты и гавани второго и третьего порядка, заглядывая в устье каждой долины. Особенно многочисленны ветвящиеся бухты в обширном заливе Петра Великого, создавшие славу главным выходным портам Дальнего Востока – Владивостоку и Находке; в один ряд с ними встает и молодой Восточный Порт. Великолепны заливы Уссурийский, Амурский, Посыета, Стрелок, Восток, Америка – о красоте и иных достоинствах каждого и них можно было бы писать отдельные очерки [17].

2.1 Оценка уровня освоенности прибрежных территории юга Дальнего Востока на примере Приморского края

Берега Японского моря – наиболее освоенная часть Дальнего Востока. Многие пункты побережья имеют достаточно хорошие транспортные пути: железная дорога подходит к морю во Владивостоке, Находке, на побережье развита сеть автомобильных дорог, связывающие между собой и с промышленными центрами многие прибрежные поселки. В Южном Приморье развито – сельское хозяйство, в Центральном и Северном – лесопромышленность. Крупные порты Японского моря не только имеют значение для каботажного плавания, но и играют большую роль в развитии океанского рыбного промысла, во внешнеторговых операциях. К таким портам относят Владивосток, Находка, порт Восточный [14].

2.1.1 Побережье залива Петра Великого

В прибрежных районах юга Приморья наибольшая плотность населения на всём протяжении северных и тихоокеанских морских границ России. В пяти городах и множестве сёл и посёлков здесь проживает более миллиона человек.

Район является важным транспортным узлом и форпостом России вблизи развитых экономик стран Восточной Азии. Здесь находятся крупнейшие морские порты России, угольные, нефтеналивные терминалы и т. д. Собственно побережье в транспортном отношении хорошо освоено. При этом за последние 20 лет сократились объёмы пригородных перевозок железнодорожным и особенно морским пассажирским транспортом, но значительно выросло количество личного автотранспорта, а также катеров и яхт. После присоединения к Владивостоку автомобильным мостом острова Русский береговая линия города увеличилась на 120 км. Вместо экономического, приоритет пока отдан рекреационно-туристическому освоению острова. Хотя пригодных для отдыха и купания пляжей на острове сравнительно мало (около 12 км береговой линии), территория становится важным научно-образовательным и туристическим центром.

Именно здесь строятся или уже построены наиболее дорогостоящие объекты, такие как океанариум, научно-исследовательские институты, спортивно-рекреационные, музейные, гостиничные комплексы.

Остальное побережье залива Петра Великого в туристическом отношении наиболее часто используется как место пляжного отдыха. Почти повсеместно появились турбазы, въезд и стоянка на крупных пляжах платная. Пляжи, как правило, песчаные. Протяжённость побережий, используемых для пляжного отдыха, около 180 км (около 15 % всей береговой линии), остальное — скалистые берега, городские территории, порты, промзоны, объекты Минобороны (полигоны), фермы марикультуры, территории и акватории заповедников. На обращённых к югу пляжах, не прикрытых со стороны открытого моря островами, иногда образуются высокие крутые волны. Таковыми являются пляжи в бухте Рифовая (близ Ливадии) и бухте Лазурная (Шамора). Самая тёплая вода и наибольшая продолжительность купального сезона — в закрытых, глубоко вдающихся в сушу бухтах. Но следует учесть, что при высокой температуре воды в море могут появиться такие тропические виды, как акулы, рыба фугу, ядовитые медузы. На нескольких популярных

пляжах имеются кафе, дискотеки, водные аттракционы, прокат спортивного снаряжения. На побережьях залива Петра Великого распространён виндсёрфинг, кайтсёрфинг, вдоль береговых обрывов иногда парят парапланеристы, к необитаемым островкам на катерах отправляются дайверы и рыбаки. Среди всех остальных участков тихоокеанского побережья России испытывает наибольшую рекреационную нагрузку.

В пригороде Владивостока (остановки электропоезда Садгород, Спутник, Океанская, Санаторная, Седанка) расположены дома отдыха, санатории, детские летние оздоровительные лагеря. На курорте «Садгород» для лечения больных используются морские грязи [13].

2.1.2 Побережье открытого моря

Расположено на востоке Приморского края, между мысом Поворотный на юге и мысом Белкина у посёлка Амгу на севере. Берег изрезан слабо, глубоко вдающихся в сушу заливов мало, вдоль всего побережья тянутся высокие скалистые обрывы. Протяжённость береговой линии 740 км. Горы с отметками более 1200 м подступают к береговой линии не ближе 20 км, отметки у самого берега обычно не превышают 800 м, но скальные обрывы на нескольких участках побережья достигают высоты 400 м. Долины горных рек узкие, в их устьях располагаются песчаные, галечниковые и валунные пляжи. Их общая протяжённость составляет 100—110 км или 14 % береговой линии. Остальные 86 % — труднопроходимые берега с узкими валунными и глыбовыми пляжами вдоль скальных обрывов, прерывающиеся участками «непропусков», где отвесные скалы омываются глубокой водой. Из-за высокой абразионной активности моря, здесь часто можно встретить волноприбойные ниши, гроты, арки, кекуры.

По сравнению с побережьем Южного Приморья, восточное побережье открытого моря несколько холоднее и менее контрастное по температурам. С севера на юг проходит холодное Приморское течение, заметно понижающее

температуры весной и в первую половину лета. В июне, когда на большей части материкового Приморья температуры воздуха достигают $+30^{\circ}\text{C}$, в узкой прибрежной полосе наблюдается контрастная температурная инверсия. Вершины сопок уже покрыты густой зеленью, а в устьях распадков, у самого берега лес стоит ещё голый. В июле ещё часты туманы и морось, но при этом температура воздуха и воды постепенно повышается. Пик тёплого времени года на восточном побережье приходится на первую половину августа, когда температура воды повышается до $+18\text{—}20^{\circ}\text{C}$, в заливе Владимира до $+25^{\circ}\text{C}$. При этом, вследствие открытости побережья и свободного водообмена, температура воды может изменяться очень значительно. При северо-западных отжимных ветрах даже в августе вода может охладиться до $+10\text{—}12^{\circ}\text{C}$, а в начале октября, при юго-восточном нагонном ветре, подняться до $+16\text{—}18^{\circ}\text{C}$. Всю зиму море остаётся полностью свободным ото льда, только в самых закрытых заливах Ольги и Владимира может образоваться полоса припая. Невысокий хребет Сихотэ-Алинь (менее 2000 м) не может полностью препятствовать проникновению холодных воздушных масс из Восточной Сибири, тем не менее, он является некоторым барьером. Кроме того, благодаря радиационному переносу тепла с обширного водного пространства открытого моря, температура воздуха в прибрежной полосе примерно на 12 градусов выше, чем в сотне километров к западу, в континентальной части Приморского края. По этим же причинам зимой на Восточном побережье даже несколько теплее, чем в районе Владивостока [16].

В открытую часть моря впадают небольшие горные реки. Солёность воды лишь на 3—4 промилле ниже океанической. Прозрачность воды зимой очень высока, летом она несколько снижается после прохождения тайфунов, но впоследствии быстро очищается. На этом участке российского побережья Японского моря обычен сильный накат. Даже в штилевую погоду из открытого моря продолжает идти зыбь. Вследствие того, что берег везде приглубый, даже в сильные штормы гребни волн опрокидываются только у самого берега. Там, где обрывы сложены прочными массивными горными породами, из их

обломков формируются своеобразные валунные пляжи. В некоторых местах штормовыми волнами намывает пляжи в несколько метров высотой, состоящие из круглых валунов («окатышей») размером с баскетбольный мяч. Когда волнение усиливается, кромка пляжа обрушается и валуны начинают перемещаться волнами. Возникает утробный гул, слышимый за несколько километров от берега.

Густые леса распространены повсеместно и подступают вплотную к обрывистым берегам. Лишь в приустьевых частях рек произрастают луговые растительные сообщества. Нередко через всю долину в устье реки, морем намыт высокий галечниковый барьер, препятствующий стоку воды, и тогда за пляжем образуются озёра или заболоченные участки. На самом побережье лес преимущественно состоит из дуба с небольшой примесью кедра. По мере продвижения в горы, возрастает видовое разнообразие, появляются ясень, липа, клён, бархат, маньчжурский орех, в подлеске появляются густые кустарники, перевитые лианами. Выше в горах произрастают кедровые, елово-берёзовые, лиственнично-берёзовые, елово-пихтовые леса, на вершинах сменяющиеся горными тундрами и курумами. Курумы (скальные осыпи) обычны и в нижнем поясе гор. В северной части побережья они могут спускаться к самому морю. Курумы могут обрамлять не только «северные» стланиковые заросли, но и леса южного типа, с лианами, колючими кустарниками.

Вдоль скалистых берегов на глубинах до 15—20 м обычны густые заросли ламинарии и зостеры. После штормов на некоторых участках побережья образуются валы из выброшенных водорослей. На каменистых и скалистых мелководьях опасно ходить босиком — дно бывает густо усеяно морскими ежами [10].

В полосе от водораздела Сихотэ-Алиня до берега моря, вдоль восточного побережья Приморья проживает 100 тысяч человек. Вдоль всего рассматриваемого участка побережья, от Находки до пос. Амгу проходит грунтовая, частично асфальтированная дорога. Из-за сложного рельефа, к самому берегу она подходит лишь в нескольких местах. Несмотря на

открытость побережья, имеется 4 хорошо укрытых гавани, в которых оборудованы причалы для морского флота. Кроме них, есть 6 портпунктов, где могут базироваться суда с небольшой осадкой. Основа экономики — горно-химическая, горно-металлургическая и лесная промышленность. Кроме того, большую роль играет рыболовство и добыча морских биоресурсов.

В туристическом отношении наиболее освоены пляжи в районе а. Почти во всех бухтах имеются турбазы. Побережье здесь изрезано небольшими бухтами и заливами, везде имеются песчаные пляжи. Песок некоторых из них белый, кварцевый, образован из выветрелых лейкократовых гранитов. Дальше на север побережье становится более суровым. Песчаные пляжи сменяются песчано-галечниковыми, температура воды понижается. Лишь в закрытом со всех сторон заливе Владимира, расположенном в 250 км севернее, условия напоминают Южное Приморье — тёплая вода, песок, изрезанные берега и большие скопления палаток и автомобилей. Помимо выше перечисленных, имеется ещё несколько песчаных пляжей с турбазами и большими палаточными городками, но омываются они водами открытого моря. Ещё дальше на север, за 300 км от мыса Поворотный, пляжи галечниковые и каменистые, тем не менее и они бывают плотно заставлены палаточными городками из-за их небольших размеров, не позволяющих разместиться всем желающим. В 500—600 км к северу от мыса Поворотный берега обычно пустынные из-за холодного моря, короткого купального сезона, труднодоступности и удалённости от населённых пунктов.

В целом, несмотря на более суровые климатические условия, худшую транспортную доступность и отсутствие сервиса, побережье открытого Японского моря привлекает значительное число туристов. Относительно пустынное, но при этом довольно комфортное для автономного проживания в палатках, побережье само по себе представляет самостоятельный уникальный рекреационный ресурс [34].

2.1.3 Материковое побережье Татарского пролива

Расположено на северо-востоке Приморского края (220 км от мыса Белкина до мыса Туманного) и юго-востоке Хабаровского края, от мыса Туманного до пролива Невельского. Общая протяжённость участка — 1070 км. Вдоль всего участка, за исключением крайней северной части, к побережью выходят отроги Сихотэ-Алиня. Отметки более 1000 м над уровнем моря не подступают к берегу ближе, чем на 20 км. Рельеф похож на расположенный южнее участок побережья открытого Японского моря. У самого берега имеются сопки высотой 600—800 м, скальные обрывы местами достигают 300 м, но относительно много и низких участков побережья, с длинными галечниковыми пляжами. Например, в районе впадения реки Самарга, на протяжении 50 км горы отступают от берега на несколько километров. Другой особенностью рельефа являются обширные базальтовые плато, располагающиеся к северу от посёлка Светлая и северо-западнее города Советская Гавань (Советско-гаванское нагорье, протяжённостью около 70 км). Они плавно понижаются к Татарскому проливу и заканчиваются на побережье отвесными обрывами. Ещё одной особенностью побережья являются полосы осушки. Они встречаются в северной узкой части Татарского пролива, где по сравнению с открытым морем возрастают величины приливов. Общая протяжённость абразионных берегов составляет около 860 км, аккумулятивных — 210 км.

На юге участка ещё встречаются участки дубняков по южным склонам, но севернее посёлка Светлая ареал южных видов растений к побережью не выходит, отодвигаясь в среднее течение рек. Для западного побережья Татарского пролива более типична елово-берёзовая тайга, местами с кедром и лиственницей.

По мере продвижения на север, к Амурскому лиману, солёность и прозрачность воды уменьшается. Север Татарского пролива — наиболее ледовитая акватория всего Японского моря. К концу зимы вдоль побережья образуется широкая полоса припая, для кораблей требуется ледокольная

проводка. Летом вода в бухтах прогревается до +16 °С. Климатические условия на этом участке побережья очень контрастны [16].

На побережье проживает менее 100 тыс. человек. Имеются небольшой портовый город Советская Гавань (численность населения около 25 тыс. человек) на берегу одноимённого залива и населённые пункты — посёлок городского типа Ванино (15 тыс. человек), пгт Заветы Ильича (8,5 тыс. человек), Октябрьский (6 тыс. человек), Де-Кастри (3 тыс. человек), Майский (2,5 тыс. человек), Токи (2 тыс. человек), Светлая (800 человек), село Амгу (760 человек), село Датта (650 человек). Наиболее обжитыми и развитыми в экономическом отношении являются населённые пункты Ванинского и Советско-Гаванского районов, расположенные в непосредственной близости от райцентров и образующие единственную на материковом побережье Татарского пролива городскую агломерацию — севернее её вдоль побережья, до самого п. Де-Кастри нет ни одного постоянного населённого пункта (порядка 250 км). В агломерации имеется достаточно развитая городская инфраструктура и все виды транспорта (морской, железнодорожный, авиационный, включая регулярное автобусное сообщение с г. Хабаровском). Основа экономики — перевалка железнодорожных грузов в портах, лесная и рыбная промышленность. В Де-Кастри работает нефтеналивной терминал.

Необходимо отметить, что в советские годы на побережье было значительно больше населения и населённых пунктов вообще, а с приходом рыночной экономики (и сокращением Вооружённых сил в частности) численность населения значительно упала и неуклонно сокращается до сих пор. На побережье можно встретить немало брошенных объектов различного характера и оставленных посёлков. Например, в 170 километрах на юг от г. Советская Гавань (по побережью) имеется брошенный п. Нельма, в котором в советские годы проживало до полутора тысяч жителей и имелся крупный рыбоперерабатывающий комбинат, имелись больница, школа-десятилетка, магазины, клуб и даже был свой аэропорт. Сейчас на побережье у Нельмы дурная репутация — брошенный посёлок с готовыми причалами и жильём

давно уже стал прибежищем браконьеров всех мастей. Среди рассматриваемых четырёх участков Российской части побережья Японского моря — материковый берег Татарского пролива самый суровый в климатическом отношении, для купания он почти не используется [3].

Вследствие невысокой плотности населения и редкости автодорог, удалённости от крупных городов, здесь во множестве сохранились первозданные ландшафты, привлекающие экотуристов и туристов-экстремалов.

Из наиболее известных туристических объектов можно упомянуть остров Токи и другие труднодоступные участки побережья с самыми крупными в Японском море лежбищами ластоногих, геологические памятники природы — скалистые уступы мыса Боэна, окаменевшие деревья в бухте Сизиман и др. Среди любителей подлёдного лова широко известен залив Чихачёва у посёлка Де-Кастри.

2.1.4 Реки на побережье

Приморский край (от мыса Белкина до административной границы Приморского и Хабаровского краёв):

Амгу, Рыбная, Большая Тёплая, Живописная, Зайцев, Моховая, Максимовка, Соболевка, Сенокосная-1, Сенокосная-3, Кузнецова, Алента, Бурливая, Малый Супер, Каменка, Бобкова, Светлая, Нижняя Пленница, Пея, Ахами, Кабанья, Кюма, Распад, Малая Кюма, Венюковка, Чёрная Речка, Единка, Лазаревский Ключ, Единка, Назаровка, Самарга, Самарга-2, Тохтинка, Жёлтая.

2.2 Государственная политика в области освоения юга Дальнего Востока России. Трансграничное сотрудничество

В сентябре 2018 года на Восточном экономическом форуме Президент Российской Федерации В.В. Путин выступил со стратегической инициативой о

необходимости разработки Национальной программы по развитию Дальнего Востока (далее – НПРДВ), которая должна определить государственную политику по развитию Дальневосточного макрорегиона до 2025 года и в перспективе до 2035 года.

В соответствии с установками Президента РФ, НПРДВ должна объединить усилия и ресурсы всех уровней власти (от федерального до муниципального) с учетом вклада государственных компаний и компаний с государственным участием для обеспечения прорывного развития Дальнего Востока, как в экономической так и в социальной сфере.

НПРДВ должна включить в себя как реализацию национальных проектов (в отношении регионов Дальнего Востока), так и амбициозные проекты, способные обеспечить не только опережающее развитие в сравнении с другими регионами России, но и конкурентоспособность Дальнего Востока в сравнении со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В результате был выработан подход к формированию государственной политики социального развития Дальнего Востока.

2.2.1 Государственная политика социального развития Дальнего Востока

Российский Дальний Восток (в границах Дальневосточного федерального округа) самый большой по территории, но крайне малочисленный по населению макрорегион Российской Федерации. Все регионы Дальнего Востока (субъекты РФ), за исключением Приморского края, имеют крайне низкую плотность населения (приложение 1).

Малая численность населения на обширной территории порождает очаговый характер расселения с разбросом населенных пунктов на больших расстояниях друг от друга. При этом значительная часть жителей проживает в небольших по численности населенных пунктах. Огромная часть территории Дальнего Востока не заселена и не используется в экономическом обороте, то

есть по существу является неосвоенной. Основное население Дальнего Востока живет на самом юге макрорегиона, вдоль границы с Китаем (в зоне Транссиба) и на побережье Тихого океана. Однако и здесь плотность населения не достаточна для формирования интегрированной саморазвивающейся экономической системы, действия эффектов агломерации и экономии на масштабах.

Малочисленность населения и является первопричиной всех проблем в развитии Дальнего Востока:

- ограничений в развитии экономики и привлечении инвестиций из-за узости рынка труда и рынков сбыта готовой продукции, высоких удельных издержек на доступ к экономической инфраструктуре, больших расходов на транспортировку ресурсов и готовой продукции;
- слабой инфраструктурной сети (дороги, порты, аэропорты, объекты энергетики и коммунальной инфраструктуры, связи);
- проблем с организацией управления территориями, в том числе в части создания и поддержания инженерной и социальной инфраструктуры, обеспечения жителей социальными услугами, включая государственные гарантии, качество управленческого аппарата и пр.;
- ограничений в транспортной доступности и мобильности населения как внутри макрорегиона, так и в отношении центра страны и т. д. [25].

Основная направленность экономики Дальнего Востока связана с добычей ресурсов, таких как полезные ископаемые, лес и морские биоресурсы, но во всех этих сферах слабо используются трудовые ресурсы постоянного населения, так как широко применяется вахтовый способ организации работ. Это обуславливает проблему привлечения жителей Дальнего Востока (особенно живущих в удаленных и малых населенных пунктах) к экономической деятельности (занятость) и проблему формирования доходов домохозяйств.

Следствием распространенности данных проблем, особенно в малочисленных населенных пунктах, являются плохие значения показателей

смертности и продолжительности жизни.

Малочисленность населения ДФО усугубляется отрицательной динамикой численности населения. Как видно из приложения 1, дальневосточные регионы продолжают терять население, что только усугубляет все присущие макрорегиону социальные и экономические проблемы.

При этом по суммарному коэффициенту рождаемости дальневосточные регионы имеют в основном более высокие показатели в сравнении со среднероссийским уровнем. Возрастные коэффициенты рождаемости в целом также соответствуют среднероссийским тенденциям.

Негативно влияет на демографию Дальнего Востока показатели смертности населения, и в первую очередь – смертность в трудоспособном возрасте. По этому показателю все регионы ДФО стабильно имеют значения хуже, чем в среднем по РФ (приложение 2).

Таким образом, для улучшения демографической ситуации на Дальнем Востоке необходимо предусматривать меры по снижению смертности населения, и прежде всего – в трудоспособном возрасте. Смертность в трудоспособном возрасте не только негативно влияет на показатели продолжительности жизни, но и ограничивает возможности воспроизводства населения и сокращает объем рабочей силы.

Для эффективного влияния на данный показатель важно понимать причины, обуславливающие высокий уровень смертности. Статистический анализ основных причин смертности по дальневосточным регионам показывает, что ключевой особенностью субъектов ДФО на фоне среднероссийских показателей является высокое значение показателей смертности от внешних причин (приложение 3).

Во всех регионах ДФО смертность от внешних причин стабильно выше среднероссийского уровня. Поскольку к внешним относятся различные причины (убийства и самоубийства, ДТП, несчастные случаи и др.), важно понимать, какими именно факторами определяется высокая смертность

населения в конкретном регионе.

Однако главной причиной снижения численности населения является миграционный отток в другие регионы страны и за рубеж (приложение 4).

В Приморском и Хабаровском краях, Амурской и Магаданской областях и ЕАО наблюдается естественная убыль населения, что дополнительно ухудшает демографическую ситуацию. В остальных регионах ДФО наблюдается естественный прирост населения, но миграционный отток существенно превышает уровень воспроизводства населения. Только в двух регионах – в Сахалинской области и Камчатском крае – отмечается как естественный прирост населения, так и положительное сальдо миграции, но в целом по ДФО миграционный отток за год в 5,4 раза превышает естественный прирост населения.

Таким образом, для решения проблем Дальнего Востока и для его опережающего развития необходимо обеспечить рост численности постоянного населения. Для этого необходимо остановить миграционный отток населения, а также увеличить продолжительность жизни за счет снижения смертности населения по предотвращаемым причинам.

Несмотря на то, что именно демографические проблемы и тесно взаимосвязанные с ними вопросы уровня и качества жизни населения являются критически важными для системы управления развитием Дальнего Востока, на сегодняшний день система управления этими вопросами не сформирована и, более того, отсутствует надежная информационная база, позволяющая понимать источники проблем, их локализацию и обуславливающие их факторы для выработки адекватных управленческих решений [12].

Ни на федеральном уровне, ни на уровне регионов в настоящее время нет органов управления, к компетенции которых отнесены вопросы демографии и которые уполномочены на разработку решений по всему комплексу возникающих проблем. Отдельными вопросами занимаются органы социальной защиты, образования, здравоохранения, культуры, физкультуры, молодежной

политики, экономического развития (содействие занятости). Действуют они исходя из своих отраслевых задач и мало ориентированы на достижение общего результата – повышение качества жизни и роста численности населения Дальнего Востока. Принимая те или иные решения по своей компетенции, органы управления не учитывают и не отслеживают их демографические последствия, то есть воздействие данных мер на состояние народонаселения Дальнего Востока носит преимущественно хаотический характер. Поэтому, несмотря на получение отдельных положительных эффектов в разных направлениях социальной политики, пока не удастся достичь интегрального результата, выраженного ключевым для Дальнего Востока параметром – численностью населения.

Таким образом, для обеспечения стратегической инициативы Президента Российской Федерации В.В. Путина по опережающему развитию Дальнего Востока ключевым является решение демографических проблем макрорегиона. Без получения значимых результатов в этом направлении достижение экономического роста вряд ли возможно, но даже если удастся достичь его высоких темпов, весь эффект от этого будет нивелирован, если не прекратится миграционный отток населения.

2.2.2 Направления, предлагаемые государственной политикой по социальному развитию Дальнего Востока

Социальное развитие (с опорой на экономический рост) Дальнего Востока должно быть ориентировано на достижение ключевого результата – роста численности населения Дальнего Востока. Для этого необходимо решить следующие задачи:

- остановить отток постоянного населения с Дальнего Востока, снизив миграционные настроения дальневосточников;
- обеспечить максимальное сохранение численности населения за счет кардинального снижения смертности от предотвращаемых причин, особенно в

детском и трудоспособном возрасте;

- стимулировать приток населения из европейской части страны на временное и/или постоянное жительство на Дальнем Востоке с ориентацией преимущественно на молодое население и лиц с высоким уровнем образования и квалификации.

Решение данных задач осуществляется по двум основным направлениям государственной политики:

- специальные меры демографического характера;
- существенное (качественное) улучшение качества жизни для людей, живущих на Дальнем Востоке, как по отношению к существующему уровню, так и по сравнению с регионами центральной части страны (территориями убытия).

Специальные меры демографического характера должны быть направлены на сохранение уже имеющегося населения и стимулирование миграции в макрорегион [25].

Критерием эффективности мер государственного управления в сфере миграции является их влияние на миграционное поведение (снижение оттока и увеличение притока). Однако акцент нужно делать на сохранении существующего населения Дальнего Востока, так как сложно убеждать в привлекательности региона, если еще живущие в нем люди его покидают. Поэтому сохранение имеющегося населения является более приоритетной задачей, чем привлечение людей извне.

Рассматривая возможность дополнительного притока жителей в регион, стоит рассматривать как его значимую часть возврат людей, ранее уехавших с Дальнего Востока. У этих людей есть опыт жизни на Дальнем Востоке (многие скучают по своим городам и селам), есть круг родственного и социального общения, который сможет помочь им найти жилье и работу. Но возвращение для них не должно означать признания своей неуспешности в тех регионах, куда они переехали. Это должен быть осознанный выбор Дальнего Востока как региона, где хочется жить, растить детей и реализовывать свой потенциал.

В отношении сохранения численности населения также эффективными

будут меры, способные существенно повлиять на показатель продолжительности жизни на Дальнем Востоке. Это прежде всего, политики по снижению смертности по предотвращаемым причинам как медицинского, так и немедицинского характера. Из-за существенного превышения в субъектах ДФО показателей смертности от внешних причин (в сравнении со среднероссийскими значениями) необходимо обратить особое внимание на эту группу проблем.

Обеспечить рост численности населения только мерами демографического характера невозможно, так как и миграционное поведение людей и возможности сохранения жизни прямо связаны с качеством жизни в регионах.

Качество жизни является сложносоставным понятием, включающим в себя много разных факторов, большинство из которых имеют не только объективную, но и субъективную оценку. Для обеспечения результативности государственной политики по повышению качества жизни нужно понимать:

- состав факторов, по которым люди оценивают качество своей жизни;
- существующие ориентиры, по которым определяется «достойный» уровень;
- существующую в настоящее время оценку уровня жизни, в том числе в сравнении с «нормальным» уровнем.

Без учета этих представлений любые предпринятые меры могут оказаться нерезультативными, если они не попадут в ожидания людей. Поэтому крайне важным является выявление этих ожиданий и разработка системы мер с учетом приемлемости (одобрения населением) планируемой деятельности [23].

Качество жизни и факторы, его определяющие, являются дискуссионной темой, в рамках которой существуют самые разные подходы в экспертном сообществе. Качество жизни базируется на материальной обеспеченности (участие в экономической деятельности и получение дохода от этого), что также называют уровнем жизни. Кроме этого, в качество жизни входят:

- возможность поддержания здоровья, в том числе ожидаемая

продолжительность жизни;

- бытовые условия жизни (жилье и его качество, доступ к современным удобствам);
- возможность для саморазвития и самореализации (доступ к образованию и свободный выбор сферы деятельности);
- условия окружающей среды (комфортность условий проживания: городская среда, рекреация, благоприятность климата, состояние природной среды и пр.);
- социальное окружение (включенность в социальные процессы, успешность в социальной среде, благоприятный социальный климат);
- возможность удовлетворения культурных и духовных потребностей.

Для целей разработки государственной политики по развитию Дальнего Востока предлагается использовать следующую структуру факторов для оценки качества жизни и выработки мер государственного управления повышения качества жизни:

- уровень доходов населения (реальный располагаемый доход);
- состояние здоровья (ожидаемая продолжительность жизни и продолжительность здоровой жизни);
- обеспеченность жильем (количество квадратных метров благоустроенного жилья на душу населения, доступность приобретения/получения жилья);
- доступность и качество образования (включая условия предоставления образования, конкурентоспособность результатов);
- качество городской среды (благоустройство дорог, общественных пространств, рекреационных зон, соответствие питьевой воды и воздуха требованиям СанПиН);
- условия и возможности организации содержательного досуга;
- развитие социальных связей и вовлеченность в решение социальных задач, участие в принятии общественно значимых решений;
- транспортная мобильность населения.

Для выработки государственной политики социального развития Дальнего Востока необходимо определить приоритеты, которые, с одной стороны, являются значимыми параметрами качества жизни и соответствующим образом будут оценены населением Дальнего Востока, а с другой – воздействие на которые даст эффект в кратко срочной перспективе с учетом существующих у системы государственного управления финансовых возможностей.

2.2.3 Трансграничное сотрудничество

Дальний Восток — перспективный регион, имеющий большое экономическое значение для всей страны. Это динамично развивающийся регион, который играет большую роль в решении экономических вопросов между Россией и зарубежными странами. Одной из основных целей внешнеторговой политики становится интеграция российской экономики в Азиатско-Тихоокеанский регион, на который приходится основная доля импорта и экспорта. А также, производятся товары, которые нерентабельно привозить из западных районов страны. В связи с этим создаются реальные возможности расширения внешнеторговых связей между странами-партнерами. Огромный по площади, богатый по ресурсам Дальневосточный регион является естественным выходом России в АТР. Без улучшения его экономического положения достижение поставленных целей невозможно.

Значение России для АТР в большой степени обусловлено огромным ресурсным потенциалом, который определяется следующими параметрами:

- природные ресурсы;
- развитие конкурентоспособных производств;
- выгодное геоэкономическое и геополитическое положение.

Дальний Восток стал позиционироваться как ключевое звено интеграционных процессов всей страны в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Динамично развивающийся Азиатско-Тихоокеанский регион демонстрирует,

особенно в последние годы, высокие темпы роста национальных экономик, входящих в него государств [35].

Учитывая намерение использовать взаимодействие с азиатскими соседями как рычаг развития всей страны, вполне закономерно был сделан вывод, что политико-экономическая среда Азиатско-Тихоокеанского региона не позволяет расширять межрегиональное сотрудничество силами муниципальных властей и населения приграничных территорий. Поэтому основной силой развития трансграничного сотрудничества является государство. Без поддержки федерального центра и финансово-организационных возможностей корпораций дальневосточные субъекты РФ не в состоянии добиться качественного прорыва в политико-экономическом развитии. Перспективным инструментом финансирования инвестиционных проектов является получение государственной федеральной поддержки в форме субсидий на возмещение затрат на создание инфраструктуры индустриальных парков и технопарков. Ведущими торговыми партнерами РФ на Дальнем Востоке стали США, Китай, Корея, Япония, Вьетнам.

2.2.4 Проблемы во внешней торговле

Главными проблемами, сдерживающими развитие Дальнего Востока, являются многолетний масштабный отток населения и связанный с ним дефицит трудовых ресурсов, низкий уровень развития инфраструктуры и системы социальных услуг, дороговизна жизни и ведения бизнеса в макрорегионе, удаленность внутренних рынков сбыта.

Имеется проблема тарифов на тепло и электроэнергию, также в замене нуждаются выбывающие мощности. Климатические условия, сейсмоактивность, большие расстояния между населенными пунктами препятствуют оптимальной загрузке эффективных электростанций. Решением данных проблем является оптимальные инвестиции в перспективные программы, а далее освоение потенциала возобновляемых источников энергии.

На данном этапе получают свое развитие масштабные проекты экспорта в страны АТР.

В таблице 1 представлены данные товарооборота Приморского края в 2014-2016 годах. Из данных таблицы можно сделать вывод, что основным торговым партнером Приморского края является Китай. В 2014 году товарооборот был выше чем в 2016, он понизился с 13451,1 до 5363,7 млн.долл.США.

Таблица 1 – Товарооборот Приморского края 2014-2016 гг.

Страны	2014	2015	2016
КНР	51,74	50,19	54,52
Республика Корея	14,77	15,17	17,01
США	2,23	1,20	0,93
Япония	14,48	11,33	10,53
Прочие	16,79	22,10	17,01
Всего, млн.долл.США	13451,1	7046,4	5363,7

В таблице 2 представлены данные о импорте Приморья. Из данных таблицы видно, наибольшая доля импорта приходится на продукцию машиностроения. Также высокий процент составляет текстиль и обувь, металлы и изделия из них.

Таблица 2 – Импорт Приморья

Вид товаров	Составляющая от импорта
Продовольственные товары и сельхоз сырье	7,4%
Продукция химической промышленности	2,7%
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	1,3%
Текстиль и обувь	8,6%
Драгоценные металлы и камни	2,3%
Металлы и изделия из них	7,7%
Продукция машиностроения	26,3%
Минеральные продукты	1,4%

В таблице 3 представлены данные о экспорте видов товаров Приморского края.

Таблица 3 – Экспорт видов товара Приморского края

Вид товаров	Составляющая от экспорта
Минеральные продукты	39,9%
Продовольственные товары и сельхоз сырье	31,9%
Продукция химической промышленности	1,2%
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	12,4%
Текстиль и обувь	0%
Драгоценные металлы и камни	0,1%
Металлы и изделия из них	5,8%
Продукция машиностроения	0,4%

Из данных таблицы можно сделать вывод, что в экспорте Приморского края преобладают минеральные продукты и продовольственные товары, и сельскохозяйственное сырье [35].

Глава 3 Перспективы развития прибрежной территории юга Дальнего Востока

Российский Дальний Восток считается одним из самых перспективных регионов нашей страны, как за счет своих природных богатств, так и благодаря соседству с Юго-Восточной Азией - крупнейшим в мире рынком сбыта. Однако чтобы иметь серьезное влияние в регионе, округу необходимо обойти своих азиатских конкурентов. А это, можно сделать, лишь предложив инвесторам более выгодные условия для ведения бизнеса на своей территории.

Огромная территория РФ предопределяет появление самых амбициозных, и в то же время перспективных идей по освоению возможностей тех или иных регионов. В числе тех мест, где подобные инициативы могут быть реализованы в большом количестве — Дальний Восток. За счет каких преимуществ данный регион может динамично строиться? Каковы перспективы развития Дальнего Востока?

Дальневосточный регион России — территория, важная как в военно-стратегическом аспекте, так и в экономическом. Общая площадь данного района — порядка 36% от территории РФ. Перспективы развития Дальнего Востока связывают с наличием здесь огромного количества природных ресурсов. Вместе с тем практика освоения возможностей региона осложнена недостаточно развитой инфраструктурой, а также миграцией населения.

Удаленность от Москвы, политического и финансового центра РФ, также иногда рассматривается в качестве сдерживающего фактора в развитии Дальнего Востока. Текущая концепция внешней политики РФ предполагает укрепление позиций страны в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Успешная реализация данной задачи предполагает решение отмеченных проблем, характерных для российского Дальнего Востока, стимулирование экономического подъема расположенных здесь субъектов РФ. Поэтому государство уделяет особое внимание региону [23].

Перспективы развития Дальнего Востока во многом связаны с его конкурентными преимуществами перед другими частями России. К таковым относится непосредственная географическая близость к большим рынкам государств Азиатско-Тихоокеанского региона — Китаю, Южной Корее, Вьетнаму. Экономика данных стран стабильно растет [1].

Второе важнейшее конкурентное преимущество, которым обладает Дальний Восток (перспективы развития данной территории базируются на нем, возможно, в определяющей степени) — наличие большого количества природных ресурсов: угля, нефти, газа, железа, цветных металлов, древесины. Третье конкурентное преимущество региона — в разнообразии климата. Это предопределяет возможности для успешного использования территории Дальнего Востока в целях сельскохозяйственного освоения.

При каких условиях перспективы развития Дальнего Востока России могут быть реализованы? Прежде всего, необходимы значительные инвестиции в инфраструктуру — транспортную, энергетическую.

Следующее важнейшее направление работы — стимулирование развития бизнеса с целью общего повышения уровня капитализации региональной хозяйственной системы, роста доходов населения и налоговых отчислений в бюджет. Решение данной задачи соседствует с другим важным аспектом активностей государства в рамках освоения возможностей Дальнего Востока — формированием мощного рыночного спроса в данном регионе.

Другое значимое направление работы властей — повышение комфортности проживания граждан с целью остановить миграцию в другие части РФ и, наоборот, сделать Дальний Восток привлекательным для переезда из других субъектов.

Какими практическими инструментами, позволяющими реализовать перспективы развития хозяйства Дальнего Востока, обладает государство?

Прежде всего, к таковым исследователи причисляют ресурсы, позволяющие образовать на территории региона особые экономические

кластеры, характеризующиеся высокой степенью инвестиционной привлекательности — в частности, для иностранных партнеров.

Следующий инструмент, который есть у властей — возможность значительного увеличения доходов части населения, работающего в бюджетной сфере, посредством индексирования соответствующих трудовых компенсаций. Благодаря данной возможности государство может стимулировать рост платежеспособного спроса на потребительских рынках, а также способствовать усилению привлекательности региона для миграции граждан из других субъектов РФ.

Значительный объем финансовых ресурсов, посредством которых перспективы экономического развития Дальнего Востока могут быть реализованы, сосредоточен в руках частных бизнесов, нацеленных на конструктивное взаимодействие с властями. Соответствующие настроения при этом, как считают многие аналитики, становятся все более заметными в силу санкций западных стран против России.

Предприниматели из РФ, которые не имеют выхода на зарубежные рынки в силу искусственных ограничений, так или иначе, пересматривают направления своих активностей в пользу инвестирования внутри страны. Дальний Восток может выступать для них привлекательным регионом в аспекте осуществления перспективных финансовых вложений.

3.1 Международное партнерство на Дальнем Востоке

3.1.1 Россия и КНР

Заинтересованность в том, чтобы содействовать развитию Дальнего Востока, уже проявляют многие зарубежные партнеры РФ. В числе крупнейших — конечно же, Китай. Так, например, в 2013 году объем — когда еще не было западных санкций - торгового оборота между Дальним Востоком и КНР составлял более 12 млрд. долларов. Соответствующие показатели имеют все шансы на стремительный рост, во-первых, в силу естественных

экономических причин, заключающихся в освоении возможностей Дальнего Востока, а во-вторых, за счет дополнительного стимула к дальнейшему росту оборотов между РФ и КНР в силу западных санкций. Перспективы развития транспорта на Дальнем Востоке [35].

Ожидается, что к 2020 году товарооборот между Китаем и Россией достигнет 200 млрд долларов. Значительный процент от него, вероятно, будет приходиться на дальневосточные проекты, к которым имеет непосредственное отношение знаменитый газопровод «Сила Сибири». Тот самый, который будет построен по итогам договоренностей РФ и КНР, заключенных в 2014 году. О том, какие перспективы развития Сибири и Дальнего Востока открываются в связи с подписанием соответствующего соглашения, в двух словах сказать невозможно. Но если попробовать — самые грандиозные. Но пока продолжим о Дальнем Востоке. Какие еще государства выражают готовность сотрудничать с РФ в данном регионе?

3.1.2 Дальний Восток и Южная Корея

Южная Корея также заинтересована в том, чтобы вместе с Россией осваивать возможности, которые дает Дальний Восток. Перспективы развития сотрудничества РФ и Южной Кореи связаны, главным образом, с промышленной сферой. Товарооборот между странами в 2013 году был сопоставим с цифрами по сотрудничеству Дальнего Востока и КНР и составил порядка 5 млрд долларов. Примечательно, что для реализации некоторых проектов на работу в Россию приглашаются специалисты также из Северной Кореи. Возможно, это будет дополнительным фактором сближения двух государств, в которых проживает один народ.

3.1.3 Дальний Восток и Северная Корея

Собственно, непосредственное сотрудничество РФ и КНДР также активно развивается. По итогам 2014 года товарооборот между странами показал скромные цифры — порядка 30 млн долларов. Но это, вместе с тем, на 70% превышает показатели 2013 года. Около 25 представительств компаний из КНДР присутствуют на Дальнем Востоке. Северокорейское государство значительно упростило визовые критерии в отношении российских предпринимателей.

3.1.4 Дальний Восток и Япония

Япония традиционно выступает крупным торговым партнером РФ. В силу географического фактора в числе ключевых регионов, где соответствующие коммуникации реализуются, — Дальний Восток. Перспективы развития российско-японского торгового партнерства имеют большой потенциал. Правда, сейчас практическая их реализация, вероятно, будет сильно затруднена в силу того, что Япония присоединилась к западным санкциям. Вместе с тем эксперты считают, что шансы на нормализацию сотрудничества двух стран есть, и они неплохие. [35].

3.1.5 Дальний Восток и США

Крупнейшая экономика мира считается одним из ведущих инициаторов санкций против РФ, однако до того как взаимоотношения России и западных стран на внешнеполитической арене ухудшились, перспективы сотрудничества РФ и США на Дальнем Востоке виделись многим экспертам вполне очевидными. Так, был интерес американцев к строительству промышленных предприятий, инфраструктурных объектов, жилых домов, к инвестированию в сельское хозяйство. Сложно сказать, насколько возможно возобновление

сотрудничества между Россией и США в данном регионе вновь. Но многие исследователи считают, что частные американские корпорации — не в пример, вероятно, правительству США, продолжают рассматривать РФ как вполне надежного партнера, в том числе и в аспекте реализации перспективных инициатив на Дальнем Востоке.

3.1.6 Дальний Восток и ЕАЭС

В числе самых значимых и позитивных факторов, которые могут повлиять на развитие Дальнего Востока — интеграция экономик РФ и стран ЕАЭС: Беларуси, Казахстана, Киргизии, Армении. Соответствующая область партнерства государств может предполагать инициирование проектов в самых разных регионах общего экономического пространства — включая Дальний Восток, несмотря на значительную географическую удаленность данной части РФ от союзников. Предприниматели из государств ЕАЭС, как полагают исследователи, вполне могут внести самый значительный вклад в развитие хозяйственной системы данного российского региона.

С какими еще государствами активно сотрудничает Дальний Восток? Перспективы развития партнерства, в частности, с Вьетнамом и Сингапуром оцениваются экспертами как весьма позитивные. Так, товарооборот с обоими государствами в 2013 году суммарно составил порядка 300 млн долларов. К слову, ни одно из них не проявляет публичной заинтересованности в следовании линии Запада в отношении РФ. Поэтому, есть все шансы на дальнейший рост сотрудничества РФ, Вьетнама и Сингапура на Дальнем Востоке. В перспективе в регионе возможно налаживание партнерства РФ и ряда других государств — Индии, стран Латинской Америки, ЮАР. [35].

3.1.7 Правительственная программа

Проблемы и перспективы развития Дальнего Востока изучаются на государственном уровне. В результате многолетней работы властями была выработана стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока, а также Байкальского региона. Данная инициатива была утверждена в декабре 2009 года. Реализована она должна быть до 2025 года. Исследовав проблемы и перспективы развития Дальнего Востока, государство поставило задачу — сформировать в регионе социально-экономическую систему, способную обеспечить высокий уровень жизни граждан, проживающих в нем. Совокупный объем инвестиций, который предполагается направить на реализацию программы, составляет порядка 411 млрд руб. По итогам ее завершения рассчитывается создать 69,9 тыс. рабочих мест в регионе и увеличить объем ВВП в соответствующей части РФ в 2,6 раза, объем отгруженных товаров — в 2,3 раза, общий размер инвестиций — в 3,5 раза, численность граждан, относящихся к категории экономически активного населения — в 1,1 раза.

Какие текущие задачи стоят перед федеральными и местными властями в аспекте социально-экономического развития Дальнего Востока уже сейчас?

В числе таковых:

- повышение комфортности проживания населения;
- стимулирование увеличения доли среднего класса в социальной структуре населения субъектов РФ, входящих в Дальневосточный Федеральный округ и Байкальский регион (доход работающего человека должен быть не менее 6 прожиточных минимумов);
- содействие развитию кадров, внедрению новых образовательных концепций;
- повышение уровня инвестиционной привлекательности региона;
- модернизация энергетической системы;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- модернизация систем связи;

-стимулирование предпринимательских инициатив посредством снижения бюрократии и снятия различных ограничений;

- содействие повышению эффективности законотворческих процессов;
- улучшение экологии.

Разумеется, в рамках текущих направлений деятельности перед государством стоит задача — осуществлять дальнейшее развитие партнерства с российскими бизнесами, иностранными государствами и предприятиями.

Итак, мы рассмотрели основные проблемы и перспективы развития Дальнего Востока. Данный регион обладает огромным природно-ресурсным и климатическим потенциалом, имеет оптимальное во многих аспектах геополитическое положение. Есть перспективы развития транспорта на Дальнем Востоке, социальной инфраструктуры, производств, сельского хозяйства и многих других отраслей экономики. Заинтересованность в сотрудничестве с предприятиями региона выражают крупнейшие экономики, соседствующие с ним — КНР, Южная Корея, Вьетнам, Сингапур.

Проблемы и перспективы экономического развития Дальнего Востока активно изучаются российскими и зарубежными исследователями. Постоянно идет работа по дальнейшей оптимизации стратегии освоения уникальных возможностей региона. При этом заинтересованность в конструктивном партнерстве, базируемом на открывающихся возможностях Дальнего Востока, проявляют как частные, так и государственные организации — и российские, и зарубежные. Масштабы компаний, желающих присутствовать в регионе, также самые разные — это могут быть как крупные бизнесы, так и малые и средние предприятия.

3.2 Факторы и предпосылки развития прибрежных территорий юга Дальнего Востока. Определение основных направлений их отраслевого развития

По степени воздействия природопользовательских технологий на биологические объекты моря и на сохранность биоразнообразия выделяют три важнейших типа природопользования на морских акваториях:

- ответственное биоредукционное природопользование – преимущественно рыбодобывающее, при котором все технологические операции связаны с прямым изъятием биологических объектов с применением тралов, сетей, донных драг и различного типа ловушек;

- марикультура, рыболовство и рекреация – рекомендованное преимущественное развитие аквакультуры разного типа в сочетании с прибрежным рыболовством и различными видами рекреационной деятельности;

- альтернативное природопользование – развиваемое на площадях морского дна и побережья, имеющих такие природные ресурсы, совместное изъятие которых сегодня невозможно без серьезного экологического ущерба [32].

3.2.1 Рекреационные территории

Наибольшей популярностью у отдыхающих пользуется омываемое теплым южным течением сильно изрезанное побережье Японского моря в пределах зал. Петра Великого. В этом районе представлены все виды основных природных комплексов края, образующие неповторимую, эстетически привлекательную систему наземных и подводных ландшафтов, представляющую собой основу для развития рекреационной деятельности. Рекреационная значимость этого уголка Приморья существенно превосходит

значимость всех прочих природных рекреационных ресурсов Российской части бассейна Японского моря.

Наиболее ценны для рекреации минеральные источники, пещеры, комплекс гольцовых и подгольцовых ландшафтов гор, водопады, ряд бухт и прибрежные скалы побережья Японского моря, острова залива Петра Великого, места произрастания редких видов растений и т. п.

По степени рекреационной пригодности на побережье Японского моря выделяется как минимум четыре типа берегов:

- Наиболее благоприятные берега. Расположены в пределах юга Приморского края в районах Посъета – Славянки, Ливадии – Востока, Находки и Преображения. Для названного типа берегов характерны сильная изрезанность, наличие широких песчаных пляжей и лесных участков на прилегающих террасах и склонах. Максимальная продолжительность купального сезона колеблется от 70 до 106 дней. Береговая зона наиболее перспективна для развития талассотерапии, водных видов отдыха, подводного туризма.

- Благоприятные берега. Расположены в основном в пределах зал. Петра Великого и чередуются с наиболее благоприятными берегами. Береговая линия сильно изрезана, имеются небольшие пляжи, на прилегающих территориях обычны следы хозяйственной деятельности. Купальный сезон колеблется от 70 до 106 дней. Береговая зона при проведении работ по благоустройству перспективна для развития талассотерапии, водных видов отдыха, подводного туризма.

- Ограниченно благоприятные берега. Рельеф побережья горный, береговая линия малоизрезана, на значительных участках представлена обрывистыми утесами. В малочисленных бухтах и заливах имеются широкие песчаные пляжи. Продолжительность купального сезона менее месяца. Возможно развитие подводного туризма.

- Малоблагоприятные берега. Береговая линия почти прямая, значительные по размерам бухты и заливы отсутствуют. Берега в виде

обрывистых утесов, малочисленные низменные участки приурочены к долинам рек, впадающих в Японское море. На некоторых участках суши имеются живописные скалы. Суровые природные условия исключают развитие талассотерапии. Побережье можно использовать для обзорных водных экскурсий. Развитие подводного туризма возможно только при наличии специализированных плавсредств и теплых гидрокостюмов.

Природные лечебные ресурсы минеральных вод российской части бассейна Японского моря уникальны и представлены холодными углекислыми, термальными азотными и холодными сульфатными водами. [24].

Вдоль побережья Японского моря выходы минеральных вод образуют три группы – одну холодных углекислых вод и две термальных азотных. Холодные сульфатные воды расположены в Хасанском районе.

На побережье Приморского края обнаружен ряд месторождений лечебных грязей:

- морские иловые (Ясненские, Садгородские, Находкинские, Ольгинские);
- сапропелевые (Лазовские, Ольгинские и др.).

3.2.2 Рыбная отрасль Приморского края

Определены четыре основные цели политики в рыбной отрасли:

- первая - это устойчивое развитие рыбной отрасли, модернизация и строительство материально-технической базы;
- вторая - рост конкурентоспособности отечественной рыбопродукции на основе финансовой устойчивости и модернизации рыбопромышленности;
- третья - борьба с браконьерством, охранение и воспроизводство водных биоресурсов.
- четвертая - эффективно и, главное, быстро реагировать на новшества [27].

Рыбная промышленность занимает лидирующее место в структуре промышленности края и оказывает большое влияние не только на экономику

края и Дальнего Востока, но и России. На ее долю приходится 33% от общероссийских уловов рыбы и добычи морепродуктов, 30% выпуска в России пищевой рыбной продукции, включая консервы и 53% производства рыбной муки. Доля рыбной отрасли в объеме промышленного производства края составляет 29%. Ежегодно на экспорт вывозится более 400 тыс. тонн рыбной продукции. Крупнейшие потребители - Япония, США, Южная Корея.

Сейчас численность работников, занятых на предприятиях рыбной отрасли Приморья, составляет более десятка тысяч человек. Согласно последним данным, рыбохозяйственный комплекс края показывает уверенную положительную динамику.

Сырьевая база рыболовства - это только эксплуатируемая промыслом часть многовидовых сообществ. Перечень промысловых и потенциально промысловых видов на порядок меньше списка видов, формирующих биологические сообщества морей. На каждом из промыслов осваивается некоторая совокупность видов рыб, млекопитающих или беспозвоночных, представляющая собой «промыслово-географический комплекс», особи которого и составляют основу уловов [28].

Сырьевая база дальневосточной рыбной промышленности всегда была достаточно обширна, и разведанные запасы почти всегда превышали возможности их освоения. Промыслы и сейчас, и в прошлом базировались на немногих высокочисленных видах. Из рыб это минтай, лосось, сельдь, треска. В этом списке обязательно значились обитатели южных широт: сардина-иваси и скумбрия. На остальные промысловые виды (более 100) приходится всего 10-15% общей массы уловов. Традиционно в совокупном вылове очень велика доля морских млекопитающих и водорослей [33].

Развитие рыбной промышленности во многом определяется состоянием ее материально-технической базы и инвестициями в отрасль. По этим позициям обстановка тяжелая.

Разработанные в последние годы инвестиционные проекты направлены в основном на строительство и реконструкцию рыболовных судов и береговых

рыбообрабатывающих предприятий, разработку и выпуск биологически активных веществ, различной продукции на основе морепродуктов и отходов от их переработки, создание информационных мониторинговых систем [3].

Строительство и модернизация флота - первоочередная задача рыбной промышленности не только Приморского края.

3.2.3 Порты Дальнего Востока. Перспективы развития портовой инфраструктуры

Важность подъема Сибири и Дальнего Востока как «национального приоритета» и до этого неоднократно отмечалась Президентом России В.В. Путиным. Еще в конце 2013 г. в Послании Федеральному собранию, рассматривая этот вопрос, он указывал на то, что «динамичное развитие всех наших восточных территорий не только откроет нам новые возможности в экономике, новые горизонты, но и даст дополнительные инструменты для проведения активной внешней политики».

В результате, реализация «восточных» инициатив становится важнейшей частью государственной политики, контроль над которой осуществляется непосредственно Президентом и Правительством РФ. На последнем совещании, проведенном В.В. Путиным 26 марта 2014 г., была отмечена приоритетность решения социально-экономических вопросов Дальнего Востока и Байкальского региона на самом высоком уровне.

Сложность развития региона вызвана низким уровнем внутреннего спроса и плохой транспортной доступностью внешних рынков, что определяет ограниченные возможности роста экономики. Экономический потенциал в первую очередь связан с увеличением экспорта за счет поставок продукции на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Планируется, что масштабный рост экспортоориентированного производства будет стимулироваться созданием и развитием специальных территорий опережающего экономического развития (далее – ТОР).

Особенности этих территорий были определены высшим руководством страны в конце 2013г. и включили в себя:

- предоставление особых условий для организации несырьевых производств, ориентированных на экспорт: для новых предприятий предусматриваются пятилетние каникулы по основным налогам (налог на прибыль, налог на добычу полезных ископаемых за исключением нефти и газа, налог на землю, налог на имущество), а также льготная ставка страховых взносов;
- создание конкурентоспособных условий для ведения бизнеса на уровне основных деловых центров Азиатско-Тихоокеанского региона, включая существенное упрощение процедур получения разрешений на строительство, подключения к электросетям, прохождения таможи и т.д.

Новый подход к развитию территорий основан на опыте азиатских стран, где схожие меры привели к существенному расширению экспортного потенциала и росту экономики отдельных регионов.

Примером успешного использования подобных зон можно назвать Китай, который создал несколько сот территорий развития. На них уже приходится более половины экспорта КНР и свыше 40% привлекаемых прямых иностранных инвестиций. Отмечается удачная реализация подобных проектов и в Южной Корее.

В настоящее время проводится аудит возможных площадок для размещения территорий опережающего развития. Перспективными направлениями их специализации называются следующие отрасли: нефте- и газохимия, рыбо- и лесопереработка, производство авиа- и автокомпонентов, судоремонт и судостроение, авиастроение, производство стройматериалов, сельское хозяйство и др. Создание территорий возможно на базе уже существующих предприятий, а также в рамках развития добывающих предприятий.

Однако при этом вопросы транспортного обеспечения развития ТОРов в части определения потенциальных маршрутов экспортных грузопотоков,

возможности их переработки существующими мощностями и т.д., представляются недостаточно проработанными. В силу объективных обстоятельств Дальний Восток (далее – ДВ) имеет слаборазвитую транспортную инфраструктуру. Основой транспортной системы региона является железнодорожный транспорт (Транссиб и БАМ) и портовая инфраструктура, которые уже испытывают на себе давление со стороны увеличивающихся объемов региональных грузоперевозок.

Специфика требований к развитию ТОРов учитывает социально-экономические особенности выбранной территории и определяет необходимость их размещения в непосредственной близости от населенных пунктов и международных портов. Это позволяет обеспечить кадровый потенциал новым инвестиционным проектам и сравнительно низкие затраты на транспортировку изготавливаемой продукции на внешние рынки. В то же время количество развитых портов, готовых перегружать продукцию обрабатывающей промышленности, относительно невелико [1].

Крупнейшими универсальными портами являются: Восточный, Ванино, Владивосток и Находка. При этом два последних имеют существенные ограничения по развитию мощностей, связанные с расположением портов в границах городов. Существуют также общие проблемы припортового хозяйства, слабой организации перевозочного процесса, что регулярно приводит к появлению «брошенных поездов» и усложняет организацию движения грузов по железнодорожной сети, а также крайне зарегулированных и длительных таможенных, пограничных и иных административных процедур в самих портах.

Еще один негативный фактор обусловлен чрезмерной специализацией дальневосточных портовых мощностей. Так к 2013 г. грузооборот портов ДВ вырос до 145 млн. т. (Таблица 4), однако при этом преобладающей все же является сырьевая направленность грузопотоков – основным грузом устойчиво остается уголь, экспортируемый на азиатские рынки.

Более того, основные перспективы портового хозяйства также связаны с вводом в эксплуатацию новых угольных терминалов. Так, в конце 2013 г. было подписано соглашение о строительстве специализированного угольного терминала в районе бухты Суходол Приморского края мощностью 20 млн. т в год. Проектные работы уже начались по угольному терминалу в бухте Мучке (п. Ванино). Объемы перевалки на начальном этапе планируются на уровне 15 млн. т с перспективой роста до 30 млн. т.

Таблица 4 Грузооборот морских портов Дальнего Востока в 2013г.

Название порта	2013 г., млн. т.	в процентах к 2012 г., %
Восточный	48,3	13,5%
Ванино	23,8	16,8%
Владивосток	14,5	10,0%
Находка	18,4	8,1%
Пригородное	16,3	-0,8%
Де-Кастри	7,0	-4,9%
Посьет	5,6	-3,0%
Всего Дальневосточный бассейн	144,8	7,8%
в том числе сухих	83,4	6,1%
Наливных	61,4	10,1%

Источник: РЖД Партнер документы, № 3, 2014 г., С. 78 [22].

На сегодняшний день, планы собственников портов по расширению объемов переработки контейнерных грузов, используемых для транспортировки продукции обрабатывающей промышленности, достаточно скромны и явно не учитывают планов государства по развитию промышленного экспорта новыми предприятиями.

В настоящее время основные объемы контейнерных грузов проходят через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП) и п. Восточный. Но, несмотря на рост контейнерооборота, который по итогам 2013 г. увеличился на 16% и составил 1,56 млн., в последующие два года к вводу в эксплуатацию планируются мощности всего лишь на 250 тыс.

Согласно планам развития ВМТП пропускная способность порта к 2015 г. вырастет с 500 тыс. до 650 тыс. Восточная стивидорная компания – владелец

крупнейших контейнерных терминалов п. Восточный планирует увеличение пропускной способности с 550 тыс. до 650 тыс. TEU. [37].

На рисунке 1 представлена доля отдельных дальневосточных портов в контейнерообороте.

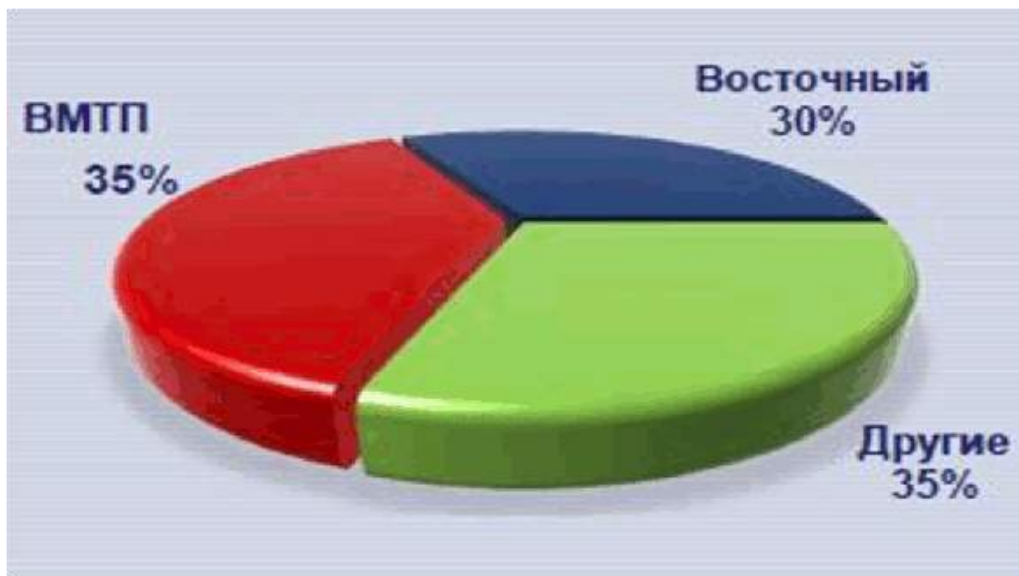


Рисунок 1 - Доля отдельных дальневосточных портов в контейнерообороте

Следовательно, перспективы развития портовой инфраструктуры не соответствуют масштабным планам развития промышленного экспорта с территорий опережающего развития. Для обеспечения транспортировки товаров, произведенных в ТОРах, на внешние рынки необходимо, чтобы расширение портовых мощностей ДВ было гармонизировано с планами размещения новых производств в восточных регионах страны. Для этого целесообразно предусмотреть объединение прилегающего к развиваемой территории портового хозяйства и производственных мощностей в единую систему с тем, чтобы преимуществами подобной интеграции могли воспользоваться и транспортные предприятия.

К тому же включение портов в систему территорий опережающего развития позволит решить сразу несколько проблем: создать конкурентные условия хозяйствования по сравнению с портами соседних государств, способствовать облегчению таможенных и пограничных процедур, связанных с

движением грузов, снижению административных барьеров при согласовании строительства новых мощностей, а так же получению гарантий на перспективные объемы грузопотока от государственных агентств.

3.2.4 Угольный терминалы Порт «Вера» и Морской порт «Суходол»

Взаимоотношения в системе: «ПОРТ – ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА» весьма сложны. Они определяются различными условиями. Это и торгово-экономические отношения, и местные погодные условия. Порты сильно влияют на экологию, а многие экологические факторы влияют на порты.

Морским портам нашего времени требуется многое – это и большая глубина, большие территории, развитая транспортная инфраструктура, современные оборудованные причалы. Независимо от того, строится ли новый порт или модернизируется старый, необходимо проводить дноуглубительные работы. Для того чтобы порт мог обслуживать и принимать суда с большой грузоподъемностью.

Любой порт размещается на побережье, где сходятся три природные стихии – вода, воздух и земля. В связи с этим природные факторы делят на три составляющие:

- метеорологические;
- геологические;
- гидрологические.

На территории, ЗАТО г. Фокино, в б. Беззащитная планируется открыть угольный терминал – «Порт «Вера». Общий грузооборот данного предприятия составит – 20 млн. тонн (рисунок 2).



Рисунок 2 - Макет угольного терминала «Порт «Вера».

Строительство угольного терминала «Порт «Вера» уже идет полным ходом. Для ЗАТО г. Фокино и Шкотовского района данное строительство является перспективным.

Для строительства терминала выделили место – земельный участок, общей площадью – 184 га. Морские глубины будущего порта позволяют принимать суда любого водоизмещения.

Кроме этого предприятия планируется еще один угольный терминал - в бухте Суходол и бухте Теляковского (Шкотовского район). По мощности данный терминал аналогичный порту «Вера», т.е. 20 млн. тонн (рисунок 3).

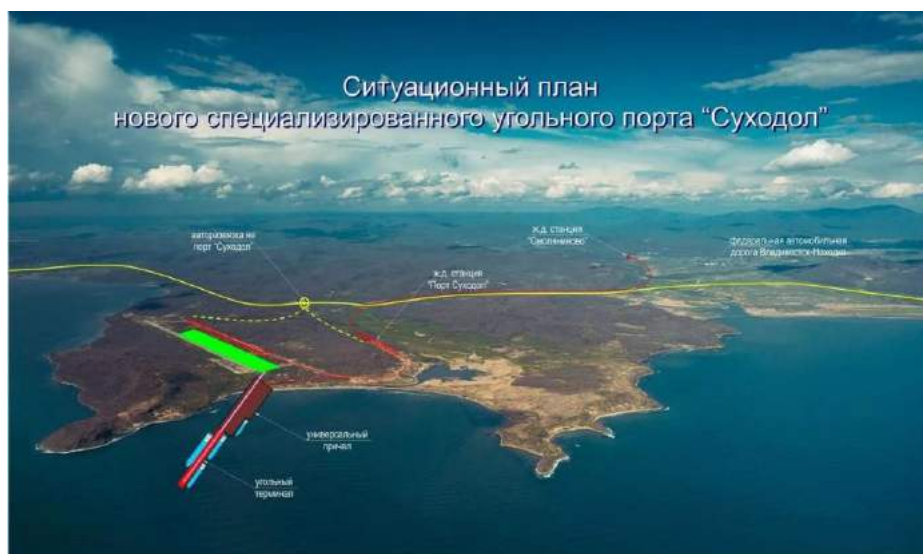


Рисунок 3 - Проект угольного терминала «Суходол»

Эти два предприятия привлекли инвестиции в данный регион.

Инвесторы и строители уверяют, что созданные рабочие места оживят экономику окружающих городов и сел. Но экологи разделились во мнениях.

«Морской порт Суходол» не имеет больших глубин. Для того чтобы порт смог принимать суда необходимо произвести дноуглубительные работы.

Любой угольный терминал не может быть полностью закрытым. На территории терминала всегда имеется точки пыления – это: станция разгрузки, транспортная система (железнодорожная ветка), угольный склад, место погрузки.

Значит когда говорят о закрытом терминале, имеют в виду только закрытый склад угля. Известный факт, что уголь в закрытых помещениях взрывоопасен. Это требует мер по обеспечению безопасности.

Чтобы при перегрузке угля не было пыли, необходимо создание санитарно – защитных зон (СЗЗ) на территории терминалов.

Мировая практика показывает, что создание СЗЗ уменьшает нагрузку на атмосферный воздух, и снижает уровень концентрации угольной пыли до санитарных нормативов.

При определении границ и размеров СЗЗ, всегда учитывают среднюю скорость ветра. И пользуются следующей формулой:

$$l = l_0 \frac{V_{\text{ср.х}}}{V_{\text{ср.год}}}, \quad (1)$$

где, l – определяемый размер СЗЗ;

l_0 – установочный размер порта;

$V_{\text{ср.год}}$ – средняя скорость ветра;

$V_{\text{ср.х}}$ – среднегодовая скорость ветра.

Кажется единственным верным решением, является регламентировать деятельность будущих угольных терминалов, установить жесткие меры по охране окружающей среды. Тут решение проблемы необходимо разбить на два направления:

- первое, ужесточить требования к перегрузочному оборудованию. Обеспечить минимальное попадание угольной пыли в атмосферу. Увеличить полномочия проверяющих органов.

- второе, ввести запрет на строительство угольных терминалов несоответствующих экологическим требованиям по защите окружающей среды.

Что касается «Порта «Вера», руководство взялось за благоустройство ближайших территорий: реконструирована дорожная система между населенными пунктами: с. Мысовое – с. Подъяпольское; создан проект реконструкции автомобильной дороги с. Подъяпольское – ГО Большой Камень; идет полномасштабное строительство железнодорожной ветки с. Подъяпольское – п. Дунай – ЗАТО г. Фокино.

При проектировании порта «Вера» учитывалось многое: снижение отрицательного воздействия на морское побережье и прилегающие территории, соблюдение всех норм природоохранного законодательства РФ. Проектировщики руководствуются опытом строительства подобных объектов, как на территории России, так и зарубежных стран.

Главными приоритетными задачами является:

- исключить дноуглубительные работы, поэтому при проектировке было выбрано место с естественными глубинами;
- удаленное расстояние от населенного пункта (более трех километров), рельеф местности служит естественной преградой;
- применение новейшего оборудования с закрытой системой разгрузки;
- очистка сточных вод до необходимых нормативов. Выпуск очищенной воды в море через глубоководный трубопровод.

Руководство предприятия ежегодно проводит встречи и с местным населением, проводит мониторинги. Результатом этой работы является снижение недоверия к данной отрасли промышленности. Так как население начинает понимать значимость данного проекта. И что немало важно для данной территории – это то, что будет создано более 1200 рабочих мест.

3.3 Анализ современного развития прибрежной территории на примере ТОР «Большаеаменский»

На сегодняшний день ТОР «Большой Камень» насчитывает 15 резидентов, два из которых «якорные»: ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» и АО «Дальневосточный завод «Звезда». Частные инвестиции в ТОР составляют 169 млрд. руб. при бюджетных вложениях в размере 3,15 млрд. рублей. Планируется создать 5,5 тыс. рабочих мест». ССК «Звезда» стал первым резидентом ТОР «Большой Камень».

Город Большой Камень знаменит судоремонтным заводом «Звезда». Именно в силу того, что здесь имеется высококвалифицированный кадровый состав было решено создать судостроительный кластер «Звезда» (ССК «Звезда»). На данном предприятии планируется строительство коммерческих судов для транспортировки нефти и газа. А также строительство морской техники для добычи углеродосодержащих природных ресурсов на континентальном шельфе. На рисунке 4 представлен макет ССК «Звезда».



Рисунок 4 - Макет судостроительного кластера «Звезда»

После реализации данного проекта на Дальнем Востоке России появится самая современная судостроительная верфь. После реализации проекта, в Приморском крае появится одна из самых современных верфей в России.

К 2024 году на предприятии планируется создать более 7 тысяч рабочих мест. Создание ТОР должно помочь в сжатые сроки создать технологическую базу для строительства судов и добывающих платформ. Это означает развитие городской инфраструктуры [39].

Проект в целом предполагает строительство двух верфей. Первая расширенная очередь базируется на тяжелом открытом стапеле. Это один из крупнейших стапелей России и мира длиной более 500 метров с тремя стапельными дорожками для строительства океанских судов длиной до 250 метров. Он оснащен крупнейшим в России краном: в данный момент смонтирован и введен в эксплуатацию кран «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн с высотой подъема 98 метров. Монтируется второй аналогичный кран. Вторая очередь верфи предполагает строительство сухого дока – специального судоподъемного сооружения, которое позволит строить все типы морских судов. Это будет крупнейший док в России и один из самых больших в мире: его длина – 485 метров, ширина – 114, глубина – 13 метров. Он будет оснащен кранами типа «Голиаф» для перемещения крупных судовых секций и блоков при сборке кораблей. В ТОР "Большой Камень" реализуются планы по созданию первой в России верфи крупнотоннажного судостроения мощностью переработки до 330 тыс. тонн стали в год. Продуктовую линейку верфи составят высокотехнологичные крупнотоннажные суда, элементы морских и наземных нефтегазовых сооружений, морская техника, суда обслуживающего флота, в том числе ледового класса. Также в рамках ТОР, планируется осуществлять производство бумаги и бумажных изделий, химических веществ и химических продуктов; компьютеров, электронных и оптических изделий, электрического оборудования и др.

Якорным инвестором ТОР «Большой Камень» является судостроительный комплекс «Звезда», который в рамках ТОР будет выпускать

суда водоизмещением до 350 тысяч тонн, элементы морских платформ, суда ледового класса, специальные суда и другие виды морской техники. Сумма заявленных инвестиций – 92,902 млрд. рублей. Планируется построить пять микрорайонов – около семи тысяч квартир. Территория города позволяет строить малоэтажное жилье. Один детский сад уже построен. Зарезервирована площадка для строительства еще одной школы и нескольких спортивных объектов современного уровня. Поэтапный ввод в эксплуатацию всего комплекса производств СК «Звезда» будет завершён в конце 2024 года.

ССК «Звезда» станет лидером в сопутствующих производствах для отрасли судостроения на Дальнем Востоке.

Также в рамках ТОР планируется осуществлять производство бумаги и бумажных изделий, химических веществ и химических продуктов; компьютеров, электронных и оптических изделий, электрического оборудования и др.

Для теплоснабжения возводимых жилых микрорайонов построена и введена в эксплуатацию котельная мощностью 22,4 Гкал/час и теплотрасса.

Также в ТОР появятся две дороги — промышленная для тяжелого грузового транспорта протяженностью 4 км, и современная четырехкилометровая объездная трасса для жителей города. [39].

Кроме отрасли судостроения на территории города Большой Камень принято решение построить рыбный кластер, потребность в котором есть не только в Приморье, но и в России в целом. Одна из главных задач - повышение уровня переработки рыбы на берегу (рисунок 5).



Рисунок 5 - Линия по глубокой переработке минтая

Приморские электрические сети (филиал АО «ДРСК») обеспечили необходимые мощности для АО Рыболовецкий колхоз «Новый мир», который является резидентом территории опережающего развития «Большой Камень».

Рыбопромышленный комплекс, построен, он включает в себя холодильные мощности для хранения минтая, завод по переработке рыбной продукции, современную портовую и транспортную инфраструктуру, и другие объекты, обеспечивающие полный цикл производства. В его состав также войдет торговый центр. Общий объем инвестиций составляет 2,6 млрд. рублей.

Проект по строительству первого промышленного парка в Большом Камне представили 11 февраля 2020 года представителям деловых объединений на Совете по развитию малого среднего предпринимательства Приморского края.

Промышленный парк разместится на площади в 172 гектара в пригороде Большого Камня в непосредственной близости от судостроительного комплекса «Звезда» (рисунок 6). На площади в 17,5 гектара будут построены производственно-складские комплексы и офисные здания для сдачи в аренду. Сейчас завершается подготовительная работа по формированию проекта и оформляются необходимые разрешения. Начало строительства запланировано на 2021 год. Оператором промышленного парка «Большой Камень» выступает АО «Корпорация развития Приморского края». [39].



Рисунок 6 - План промышленного парка ГО Большой Камень

Основное преимущество промышленного парка – уже подготовленные участки для размещения производств. Инвесторы смогут получить доступ ко всей необходимой инфраструктуре – дорогам, электричеству, газу и водоснабжению. Так как промышленный парк будет строиться в рамках национального проекта по поддержке предпринимательства, то оформить помещение или земельный участок можно будет по льготной ставке, существенно ниже рыночной. А это позволит локализовать производства в сфере судостроения и рыбной промышленности.

По предварительным расчетам, стоимость аренды для резидентов промышленного парка составит 200 рублей за квадратный метр помещения или 28,5 тысячи рублей за 1 гектар земельного участка.

Резидентами промышленного парка могут стать как представители малого бизнеса, так и крупного. Для них предусмотрена аренда земельных участков под строительство предприятий. Воспользоваться возможностями новой площадки смогут и иностранные компании. Отметим, что резиденты промышленного парка также смогут пользоваться преференциями и льготами Свободного порта Владивосток (рисунок 7).



Рисунок 7 - Макет промышленного парка

Большой Камень неспроста стал базой для размещения промышленного парка. Мировой опыт показывает, что большое предприятие становится магнитом для малого и среднего бизнеса. Именно таким «магнитом» становится ССК «Звезда». В Приморье должны появиться собственные производители комплектующих, расходных материалов, которые требуются для отделки и оснащения судов. Площадкой для создания таких предприятий и должен стать промышленный парк «Большой Камень».

Планируется, что полностью проект будет реализован до конца 2023 года. По оценкам, это позволит создать около 600 новых рабочих мест и принесет дополнительные налоговые поступления в бюджет.

Корпорация развития Приморского края уже начала формировать реестр резидентов промышленного парка.

Заключение

Занимая одно из ведущих мест в экономике юга Дальнего Востока, природно-ресурсный комплекс играет значительную роль в развитии промышленного производства и социальной жизни.

В регионе постоянно осуществляются меры, направленные на повышение эффективности использования природных ресурсов, увеличение их вклада в бюджет региона.

Факторы, затрудняющие развитие хозяйственного комплекса Юга Дальнего Востока:

- территориальная удаленность от наиболее заселенных и экономически развитых регионов Российской Федерации;
- нерациональное использование потенциала природных ресурсов;
- очаговое хозяйственное освоение территории, значительная доля территорий с экстремальными природно - климатическими условиями;
- сравнительно низкая конкурентоспособность обрабатывающего сектора промышленности;
- сложная демографическая ситуация, сокращение численности населения;
- сравнительно низкий уровень жизни населения.

Но наряду с вышеперечисленными факторами затрудняющими развитие южного Дальневосточного региона, существуют и преимущества.

Конкурентные преимущества Юга Дальнего Востока:

- географическое положение;
- богатый природно-ресурсный потенциал;
- открытость края, наличие контактов со странами АТР, в различных сферах деятельности;
- высокий научно-технический и инновационный потенциал;
- высокий профессиональный, образовательный уровень населения;
- развитая институциональная и хозяйственная инфраструктура.

Юг Дальнего Востока России благодаря своему географическому месторасположению и многообразию природных ресурсов, имеет большую инвестиционную привлекательность во всех направлениях развития природопользования и охраны окружающей среды.

Большой Камень – один из важнейших центров экономического развития на Дальнем Востоке.

В целях поддержки строительства верфи в городе и создания комфортной инфраструктуры, возводится жилье для сотрудников судостроительного комплекса.

Уже построены и сданы в эксплуатацию два дома в микрорайоне "Пятый". К осени текущего года планируется сдать 16 четырехэтажных домов на 672 квартиры. К концу года будет готова вторая очередь микрорайона "Шестой" на 428 квартир. Микрорайоны "Парковый" и "Садовый" на 1429 квартир планируются к сдаче в будущем году.

До 2025 года план предусматривает строительство 14 новых социальных объектов: детской городской поликлиники, ФАПа в микрорайоне Южная Лифляндия, двух школ на 1150 мест, детского сада и детского образовательного центра, культурного центра, двух физкультурно-оздоровительных комплекса и трех спортивных площадок, сооружений для развития парусного спорта, также будет построен центр профподготовки для ССК «Звезда». В целях развития транспортной инфраструктуры план предусматривает строительство 8 новых участков автомобильных дорог и реконструкцию 6 участков действующих автомобильных дорог, которые обеспечат комфортную связь между микрорайонами города и площадками ТОР «Большой Камень», а также транзитную систему города. Планируется обновить автобусный парк и реконструировать пассажирский пирс, а также строительство полигона ТКО с созданием производств по их переработке и рекультивацию городской свалки.

Список литературы

1. Азиатско – Тихоокеанское экономическое сотрудничество: вчера, сегодня, завтра / В.И. Курилов [и др.]. – Владивосток: Изд-во Дальневост.ун-та, 2010. -568 с.
2. Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М.: Наука, 1989. – 224 с.
3. Айбулатов Н.А., Андреева Е.Н., Вылегжанин А.Н., Михайличенко Ю.Г. Природопользование в прибрежной зоне морей России // Изв. РАН Сер. Геогр., 2005, № 4. С. 13-26.
4. Арзамасцев И.С. Природопользование в прибрежных зонах: основные понятия, зонирование и проблемы управления // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. №4. 2009. С. 76-89.
5. Барканова Л. А. Гидрографическая экспедиция Тихого океана (1934–1945 гг.) // "Всеобщее богатство человеческих познаний": материалы XXX Крашенинник. чтений / М-во культуры Камч. края, Камч. краевая науч. б-ка им. С. П. Крашенинникова. - Петропавловск-Камчатский, 2013. - С. 5-9.
6. Бровко П.Ф. Дальневосточная школа комплексного береговедения // Тр. 1-й Междунар. Науч.конф. – Майкоп, 1999. – С. 109-112.
7. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.200 г. № 74 –ФЗ.
8. География стран Азиатско – Тихоокеанского региона / под ред. Проф. П.Ф. Бровко. – Владивосток: Изд-во Дальневост. Ун-та, 2008. – 251 с.
9. Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины / гл. ред. А.Ф. Трёшников; ред. Колл.: Э.Б. Алаев, П.М. Алампиев, А.Г. Воронов и др. – М.: Сов. Энциклопедия, 1988. -432 с.
10. Голуб А.А. Экология окружающей среды и природопользования / А.А. Голуб, Г.В. Сафонов. – М.: ГУ ВШЭ, 2003
11. ГОСТ 17.1.5.2.-80 Гигиенические требования к зонам рекреации водных объектов. Охрана природы. ГИДРОСФЕРА. Переиздание 2004 г.

12. Гриффит Д.А. Географическая инфраструктура и числовой пространственный анализ // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. – С. 93-103.
13. Боголюбова С.А. Эколого – экономическая оценка рекреационных ресурсов. М.: «Академия», 2009, с.8.
14. Демьянченко А.Н. Территориальная организация хозяйства на Дальнем Востоке России. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 284 с.
15. История гидрографической службы Российского флота. Т. 4. СПб. : ГУНиО МО РФ, 1997. 379 с.
16. Каплин П.А., Леонтьев О.К., Лукьянова С.А., Никифоров Л.Г. Берега. / М. Мысль, 1991, 479 с.
17. Косолапов А.М. Рекреационные ресурсы Приморского края. Владивосток: ДВГАЭУ, 1999. 159 с.
18. Култашев Н.Б. Процессы освоения и освоенность территории // Вестн. МГУ. Сер. Геогр. – 1972. - № 2. – С. 22-29.
19. Лаженцев В.Н. Территориальное развитие: методология и опыт регулирования. – СПб.: Наука, 1996. 109 с.
20. Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. – М., 1984. - Т. 3.
21. Мишин С. Н. 100 лет Тихоокеанской океанографической экспедиции // Записки по гидрографии. Л. : ГУНиО МО, 1999. № 247. С. 84–102.
22. РЖД Партнер документы, № 3, 2014 г., С. 78.
23. Романов М.Т., Бунчева Н.В. Освоение юга Дальнего Востока. Проблемы и перспективы // Материалы XII совещания географов Сибири и Дальнего Востока. – Владивосток: ТИГ ДВО РАН, 2004. – С. 327-329.
24. Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства слабоосвоенных регионов России/ М.Т. Романов. – Владивосток: Дальнаука, 2009. -318 с.
25. Романов М.Т. Территориальное устройство хозяйства и населения на российском Дальнем Востоке. – Владивосток: Дальнаука, 2004. – 232 с.

26. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана в первой половине XVIII в. – М., 1984.
27. Рыбная промышленность Приморского края: стат. сб. – Владивосток: Примкрайстат, 2005. – 35 с.
28. Рыбохозяйственный комплекс Приморского края: стат. сб. – Владивосток: Примкрайстат, 2008. С 9-12.
29. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы и практика. – М.: Мысль, 1973. -559 с.
30. Саушкин Ю.Г. Хозяйственное освоение территории СССР после Октября // Вестн. МГУ. Сер. Геогр. – 1978, № 1. С. -3-11.
31. Социально-экономическое положение Дальневосточного федерального округа в 2006 г. – М.: Росстат, 2007. – 78с.
32. Тархов С.А. Представления о территориальном развитии и методология пространственного анализа // География и проблемы регионального развития. – М.: ИГ АН СССР, 1989. –с. 23 – 31.
33. Федеральный закон от 20.12.2004 г. № 166 «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов».
34. Экология Приморского края: учебное пособие для вузов/ Ю.А. Наумов; ВГУЭС., Находка: [Изд-во Института технологии и бизнеса], 2010. 206 с.
35. Экономическая география и регионология мира: Азиатско-Тихоокеанский регион: учеб. пособие / П.Ф. Бровко, О.Г. Ковалевич, А.В. Малюгин; под ред. проф. П.Ф. Бровко; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток: РИО Владивостокский филиал Российской таможенной академии, 2016. – 180 с.
36. Якименко Н. А. Переселение крестьян на Дальний Восток в конце XIX - начале XX вв. (на примере выходцев с Украины) / Н. А. Якименко // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: сб. науч. тр. - Владивосток, 1989. - С. 82.
37. <https://fedstat.ru/indicator/31556>
38. www.cnb.dvo.ru

39. <http://www.bk.pk.ru>
40. <https://erdc.ru>

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Плотность и изменение численности населения Дальневосточного федерального округа в период 2012–2017 годов

Россия, ДФО, субъект РФ	Плотность населения по состоянию на 2017 год, чел. / км ²	Численность постоянного населения на конец года, человек		Изменение численности постоянного населения в 2017 году по сравнению с 2012 годом	
		2012 год	2017 год	человек	%
Российская Федерация	8,6	143 201 721	146 842 402	3 640 681	+3 %
ДФО	1,2	8 327 549	8 234 199	-93 350	-1 %
Республика Бурятия	2,8	971 601	984 323	12 722	+1 %
Республика Саха (Якутия)	0,3	955 719	963 582	7 863	+1 %
Забайкальский край	2,5	1 097 283	1 075 894	-21 389	-2 %
Камчатский край	0,7	320 353	315 143	-5 210	-2 %
Приморский край	11,7	1 948 873	1 918 076	-30 797	-2 %
Хабаровский край	1,7	1 342 279	1 330 798	-11 481	-1 %
Амурская область	2,2	819 241	800 088	-19 153	-2 %
Магаданская область	0,3	153 422	144 831	-8 591	-6 %
Сахалинская область	5,6	494 352	488 763	-5 589	-1 %
Еврейская АО	4,5	173 542	163 116	-10 426	-6 %
Чукотский АО	0,1	50 884	49 585	-1 299	-3 %

Источник: <https://fedstat.ru/indicator/31556>

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Смертность в трудоспособном возрасте в 2016 году, в 2017 году

Россия, ДФО, субъект РФ	2016 год		2017 год	
	случаев на 100 тыс. населения	в % к средне- российскому значению	случаев на 100 тыс. населения	в % к средне- российскому значению
Российская Федерация	525,3	100,0	484,5	100,0
Республика Бурятия	611,9	116,5	546,2	112,7
Республика Саха (Якутия)	532,2	101,3	516,7	106,6
Забайкальский край	649,4	123,6	563,3	116,3
Камчатский край	672,3	128,0	577,3	119,2
Приморский край	615,9	117,2	584,3	120,6
Хабаровский край	645,4	122,9	603,3	124,5
Амурская область	715,7	136,2	630,9	130,2
Магаданская область	699,1	133,1	678,2	140,0
Сахалинская область	720,5	137,2	601,7	124,2
Еврейская АО	798,1	151,9	595,5	122,9
Чукотский АО	827,0	157,4	822,7	169,8

Источник: <https://fedstat.ru/indicator/43698>

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Доля умерших по отдельным причинам смертности, %

Россия, ДФО, субъект РФ	Болезни системы кровооб- ращения		Новообра- зования, включая злокаче- ственные		Болезни органов пищева- рения, включая отравле- ния		Болезни органов дыхания		Инфекци- онные и парази- тарные болезни		Внешние причины	
	2013	2017	2013	2017	2013	2017	2013	2017	2013	2017	2013	2017
Российская Федерация	53,5	47,3	15,6	16,1	4,7	5,1	4,0	3,4	1,7	1,9	9,9	8,4
ДФО	51,4	43,3	15,2	16,4	5,5	6,0	4,6	4,2	2,1	1,9	14,5	12,0
Республика Саха (Яку- тия)	46,2	44,7	14,5	16,7	4,9	4,7	3,5	3,5	1,3	1,6	18,4	16,4
Камчатский край	53,8	52,4	16,2	15,6	5,0	5,2	2,5	3,5	1,6	1,2	12,2	11,2
Приморский край	54,0	47,0	16,3	17,4	5,9	6,1	4,3	3,8	2,5	2,6	11,6	8,7
Хабаров- ский край	57,4	49,5	15,0	14,7	6,0	6,0	4,0	3,6	2,2	1,7	12,2	10,5
Амурская область	52,1	31,9	14,0	14,8	4,9	5,6	4,3	2,9	1,8	1,2	15,3	13,4
Магаданская область	45,6	43,5	17,6	18,2	5,2	6,8	4,9	4,8	1,3	0,8	15,2	12,9
Сахалинская область	49,9	26,6	17,0	19,5	7,1	11,0	4,4	3,9	1,6	1,9	15,7	13,2
Еврейская АО	53,1	58,1	15,4	15,7	5,8	6,2	3,4	4,3	3,1	2,0	14,3	10,4
Чукотский АО	40,2	42,0	10,9	14,1	8,1	6,4	3,9	3,4	3,4	3,9	20,3	25,1
Республика Бурятия	47,2	41,1	14,9	17,2	5,4	5,7	6,7	5,8	2,0	1,9	18,3	14,7
Забайкаль- ский край	45,3	40,5	13,8	16,2	4,2	4,5	5,7	6,5	2,0	1,8	17,1	13,6

Источник: рассчитано по данным ЕМИСС <https://www.fedstat.ru/indicator/3127>

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Изменение численности постоянного населения по субъектам Дальневосточного федерального округа

Россия, ДФО, субъект РФ	Численность населения на 1 января 2017 года	Изменения за 2017 год (+ , -)			Численность населения на 1 января 2018 года
		общий прирост	в том числе:		
			естественный прирост	миграционный прирост	
Российская Федерация	146 804 372	76 060	-135 818	211 878	146 880 432
ДФО	8 245 796	-23 195	5 319	-28 514	8 222 601
Республика Бурятия	984 134	377	3 803	-3 426	984 511
Республика Саха (Якутия)	962 835	1 495	6 144	-4 649	964 330
Забайкальский край	1 078 983	-6 177	1 797	-7 974	1 072 806
Камчатский край	314 729	828	284	544	315 557
Приморский край	1 923 116	-10 079	-4 488	-5 591	1 913 037
Хабаровский край	1 333 294	-4 992	-1 302	-3 690	1 328 302
Амурская область	801 752	-3 328	-1 224	-2 104	798 424
Магаданская область	145 570	-1 479	-81	-1 398	144 091
Сахалинская область	487 344	2 837	464	2 373	490 181
Еврейская АО	164 217	-2 203	-260	-1 943	162 014
Чукотский АО	49 822	-474	182	-656	49 348

Источники: <https://fedstat.ru/indicator/31018>

—