
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ

Суржиков В.И. (Владивосток)

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ИХ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ)

Surzhikov V.I.

ECONOMIC-GEOGRAPHICAL SITUATION OF MUNICIPAL ESTABLISHMENTS AS A FACTOR DEVELOPING FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY (BY EXAMPLE OF PRIMORSKY REGION)

***Аннотация.** В статье рассматриваются особенности влияния экономико-географического положения муниципальных образований Приморского края на их внешнеэкономическую деятельность. Автором проведена типология муниципалитетов, в основу которой легло их положение по отношению к сухопутным и морским государственным границам, а также основные внешнеэкономические показатели: внешнеторговый оборот, оборот услуг, объём иностранных инвестиций, количество предприятий с участием иностранного капитала. Представлена детальная характеристика выделенных типов муниципалитетов по уровню развития внешнеэкономических связей с учетом использования потенциала их экономико-географического положения. Приведённая типология показывает, что наибольшее влияние экономико-географическое положение оказывает на развитие внешнеэкономической деятельности наиболее крупных приморских муниципальных образований, и значительное – на приграничных муниципалитетов.*

***Abstract.** The article deals with the influence of economic-geographical situation of municipalities in Primorsky Region on their foreign trade. The author classifies the municipalities according to their position in relation to the country's land and maritime borders and either analyzes their major foreign economic indicators, such as foreign trade turnover, services trade turnover, volume of foreign investment and number of companies with foreign capital. The paper provides a detailed characteristic of the municipalities in terms of foreign economic relations, taking into account the potential of their economic-geographical situation. The above classification shows that economic-geographical position has the greatest impact on the development of foreign economic activity of the largest coastal municipalities, and it has significant impact – on the near-border municipalities.*

***Ключевые слова:** экономико-географическое положение, типология, муниципальные образования, внешнеэкономическая деятельность.*

***Key words:** economic-geographical situation, classification, municipal unions, foreign economic activity.*

В социально-экономической географии важнейшей характеристикой территории является экономико-географическое положение (ЭГП). Основной вклад в разработку и изучение ЭГП был сделан советскими экономико-географами Н.Н. Баранским, Ю.Г. Саушкиным, И.М. Маергойзом, К.П. Космачевым и др.

Изучению ЭГП Дальнего Востока, и Приморского края в частности посвящены работы целого ряда учёных, в том числе П.Я. Бакланова [1], А.А. Глушко [4], И.М. Маергойза [7], М.Т. Романова [1], Г.Г. Ткаченко [8], А.И. Трейвиша [9] и др.

По нашему мнению, ЭГП Приморского края многомерно. Край занимает уникальное широкомасштабное континентально-океаническое положение. Протяжённость его береговой линии составляет 1822 км. Выгодность такого приморского положения заключается в возможности использования ресурсов Тихого океана, в возможности выхода к морским транспортным путям и доступности многих стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). При этом край является конечным пунктом Транссибирской железной дороги, которая во взаимосвязи с его морскими портами представляют собой единый транс-

портный комплекс, обслуживающий международные сообщения.

Уникальность приграничного ЭГП Приморского края обусловлено его расположением на стыке крупнейших стран АТР и мира, что в современных политико-экономических условиях позволяет говорить о возможности развития масштабных и устойчивых внешнеэкономических связей со странами Япономорского региона.

Однако при рассмотрении на микроуровне экономико-географическое положение низовых административных единиц в значительной степени дифференцировано. Не все муниципальные образования имеют одинаковую возможность для внешнеэкономического сотрудничества, а некоторые не имеют её вообще. Поэтому для изучения и оценки роли ЭГП в развитии их внешнеэкономической деятельности, все 34 муниципалитета края были разбиты на группы. Критерием, положенным в основу группировки, послужило ЭГП: непосредственно приграничное, приморское и несколько удалённое от моря и сухопутной границы.

Для каждой группы были выбраны основные внешнеэкономические показатели: внешнеторговый оборот, внешнеторговый оборот услуг, объём иностранных инвестиций и количество предприятий с участием иностранного капитала. Все данные брались за семилетний период с 2005 по 2011 г. (табл. 1). Использование средневзвешенных показателей позволяет снизить влияние случайных факторов различного рода.

В результате было выделено шесть типов муниципальных образований.

Первый тип – административные единицы с непосредственно приморским положением. Благодаря этому, они могут одновременно взаимодействовать с низовыми административными территориями нескольких иностранных государств, как минимум с соседями первого порядка. Муниципальные образования, выходящие к морским границам имеют возможность использования более дешёвого морского транспорта и того или иного сочетания морских природных ресурсов. Все муниципалитеты данного типа подразделяются на четыре подтипа.

1.1. Муниципальные образования с высоким уровнем развития внешнеэкономической деятельности. К ним относится Владивостокский городской округ (ГО).

Город Владивосток, выполняя функцию административного центра Приморья, одновременно является системообразующим центром Владивостокской агломерации. Значительная часть населения края и его социально-экономический потенциал сконцентрированы здесь, в границах данной административно-хозяйственной единицы. Городской округ взаимодействует со всеми 70 странами, с которыми вообще имеет отношения Приморский край в целом.

Владивосток является самым крупным транспортным центром на Дальнем Востоке. Здесь берут своё начало морские пути во многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Транссибирская железнодорожная (Транссиб) и автомагистрали.

Морской транспорт во Владивостоке представлен Дальневосточным морским пароходством. Здесь также имеется два порта: Владивостокский морской торговый порт (ОАО «ВМТП») и Владивостокский морской рыбный порт (ОАО «ВМРП»). ОАО «ВМТП» имеет соответствующую мировым стандартам сервисную структуру, которая включает в себя стивидорные, агентские, экспедиторские, буксирные, сюрвейерские, тальманские и другие компании. Владивостокский морской рыбный порт представляет собой универсальный перегрузочный комплекс. Здесь осуществляется переработка рыбопродукции, выполняются операции с различными грузами (лес, металл, удобрения, целлюлоза, горюче-смазочные материалы и т.д.).

Такое уникальное транспортно-географическое положение, а также развитая инфраструктура способствуют активному участию Владивостокского городского округа во внешнеэкономической деятельности, и прежде всего со странами-соседями, в частности с КНР, Японией, США и Республикой Корея. На его долю приходится 61,8% внешнеторгового оборота Приморского края и 50,5% объёма внешнеторгового оборота услуг [2].

График динамики внешнеторгового оборота свидетельствует о ежегодном росте данного показателя, за исключением после кризисного 2009 г. На протяжении всего исследуемого периода в структуре товарооборота Владивостокского округа в значительной степени импорт преобладает над экспортом. Данная тенденция обусловлена ежегодным ростом удельного веса импорта машин, оборудования и транспортных средств.

Типология муниципальных образований Приморского края
(среднеголетние данные за период с 2005 по 2011 гг.)

Тип	Подтип	Название муниципального образования	Внешне-торговый оборот, тыс. долл.	Внешне-торговый оборот услуг, млн. долл.	Объём иностранных инвестиций, тыс. долл.	Число предприятий с участием иностранного капитала, ед.
1	1.1	Владивосток	2753525	331	112375	175
	1.2	Находка	486894	209	5900	50
	1.3	Тернейский	135972	26	13136	3
		Артём				
	1.4	Дальнегорск	9110	3	136	2
		Кавалеровский				
		Лазовский				
		Надежденский				
		Ольгинский				
		Партизанский				
Шкотовский						
Большой Камень						
2	2.1	Уссурийск	187222	0,4	1615	20
		Лесозаводск				
		Дальнереченск				
	2.2	Дальнереченский	23772	0,1	1	3
		Кировский				
		Октябрьский				
Пограничный						
3	3.1	Пожарский	4127	0,03	185	3
		Арсеньев				
		Партизанск				
		Спасск-Дальний				
		Анучинский				
		Красноармейский				
		Михайловский				
Чугуевский						
4	4.1	Яковлевский	2252	0	0	1
		Хорольский				
4	4.1	Черниговский	2252	0	0	1
5	5.1	Хасанский	15948	18	330	7
6	6.1	Спасский	442	0	609	2
		Ханкайский				

Источник: рассчитано и составлено автором по данным [2, 3, 5, 6].

К основным отраслям специализации относятся транспортная обработка грузов и хранение, рыболовство, судоремонт и металлообработка. При этом, на Владивостокский городской округ приходится более 1800 участников внешнеэкономической деятельности, крупнейшими из которых являются: ОАО «Владивостокский морской торговый порт», ОАО «Восточная верфь», ЗАО РК «Восток-1», ОАО «Владивостокский морской рыбный порт», ОАО «Норфес», ОАО

«Турниф», ЗАО «Ролиз», ОАО «Приморсклеспром», ООО РК «Приморский промышленник», ЗАО «Магеллан», ЗАО РК «Огни Востока», ООО «Рыбоколхоз «ДВБР».

Важно отметить, что Владивостокский ГО характеризуется высокой инвестиционной привлекательностью. Среднеголетний показатель поступивших иностранных инвестиций равен 112,3 млн долл. США, число предприятий с участием иностранного капитала – 175 [5, 6].

Муниципальные образования со средним уровнем развития внешнеэкономической деятельности. К этому подтипу относится Находкинский городской округ. Город Находка является крупнейшим морским транспортным узлом Дальнего Востока. На территории округа расположены два морских порта: Восточный и Находка. Морские порты Находки обслуживают внешнеторговые грузопотоки между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Находкинский ГО поддерживает экономические связи более чем с 40 странами мира. При этом, наибольшая доля грузовых перевозок осуществляется с Японией, Республикой Корея и Китаем. В 2011 г. 48% грузопотока, прошедшего через тихоокеанские порты, пришлось на порты Находки.

Кроме того, Находкинский железнодорожный узел является одним из ключевых звеньев Дальневосточной железной дороги. Автодорожная сеть обеспечивает связь Находки с важнейшим транспортным коридором «Москва-Владивосток». При этом важное экономическое значение имеет автомобильная дорога Владивосток-Находка.

Среднегодовые значения объёма внешнеторгового оборота и внешнеторгового оборота услуг Находкинского городского округа в крае составили соответственно 10,9% и 31,9%. Его основными отраслями специализации являются транспортная обработка грузов и хранение, рыболовство, судоремонт и металлообработка. Во внешнеэкономическую деятельность вовлечены свыше 800 участников, в том числе крупнейшие ОАО «Восточный порт», ООО «Специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино», ОАО «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт», ООО «Восточная Стивидорная Компания», ООО «РН-Находканефтепродукт», ОАО «Находкинский морской рыбный порт», ОАО «Находкинская база активного морского рыболовства», ОАО «Южноморская база рыболовного флота», ОАО «Находкинский судоремонтный завод», ОАО «Строитель-43», рыболовецкий колхоз «Тихий океан» и т.д.

Муниципальные образования с низким уровнем развития внешнеэкономической деятельности. К данному подтипу относятся Артёмовский и Дальнегорский городские округа, а также Тернейский муниципальный район. Город Артём является воздушными

воротами Приморского края. На территории округа расположен международный аэропорт «Кневичи», который круглосуточно обслуживает авиасообщение во все концы России и в ряд зарубежных стран. Также присутствуют железнодорожные станции и платформы Транссибирской железнодорожной магистрали и промышленные железнодорожные узлы.

На территории Тернейского района железнодорожный транспорт отсутствует, прекращены морские пассажирские перевозки, на большей части территории района отсутствует и автомобильная дорога. Международное грузовое сообщение осуществляется морским транспортом, который обслуживается порт-пунктом Пластун.

Для данных территорий внешнеторговый оборот составил 9,2% от общекраевого, объём внешнеторгового оборота услуг – 12%.

Основу экономики Артёмовского городского округа составляют обрабатывающие производства, транспортные предприятия, предприятия, производящие сельскохозяйственную продукцию, торговля и сфера услуг.

Для Дальнегорского ГО характерны горнодобывающие и горнохимические, обрабатывающие производства.

Основные отрасли специализации Тернейского района представлены лесозаготовительной и лесоперерабатывающей.

Число экспортоориентированных предприятий данных муниципальных образований равно 20. Инвестиционный климат благоприятный. Объём иностранных инвестиций достиг 13,1 млн долл. США [5,6].

Муниципальные образования с очень низким уровнем развития внешнеэкономической деятельности: Кавалеровский, Лазовский, Надеждинский, Ольгинский, Партизанский, Шкотовский муниципальные районы, а также, ЗАТО Большой Камень и ЗАТО Фокино. Среди представленных муниципальных образований только Ольгинский район имеет звено контактной структуры – порт-пункт Ольга. Тем не менее, доля участия данных муниципальных образований во внешнеторговых отношениях составляет 1,6%, объём внешнеторгового оборота услуг – 2,5%.

В экономике муниципалитетов основными отраслями специализации являются лесная и деревообрабатывающая промышленность, рыболовство, переработка рыбы и морепродуктов. На территории этих муници-

пальных образований располагается 13 экспортноориентированных предприятий.

В целом для первого типа муниципальных образований Приморского края номенклатура экспорта представлена продовольственными товарами (рыба и морепродукты), машинами, оборудованием и транспортными средствами, минеральными продуктами, чёрными и цветными металлами и изделиями из них, древесиной и продукцией ее переработки.

Основными статьями импорта являются машины, оборудование и транспортные средства, текстиль, текстильные изделия и обувь, продовольственные товары, продукция химической промышленности.

Второй тип представлен приграничными муниципалитетами. Они имеют возможность для прямого сотрудничества исключительно с одной или несколькими низовыми административными единицами страны-соседа (Китайской Народной Республикой). Среди всех муниципалитетов края таковых восемь. В свою очередь, они подразделяются на два подтипа:

Муниципальные образования с низким уровнем развития внешнеэкономической деятельности. К данному подтипу относятся Уссурийский, Лесозаводский и Дальнереченский городские округа. Уссурийский городской округ является транспортным узлом. Станция Уссурийск соединяет Транссибирскую магистраль через пограничный переход Гродеково с КНР (протяженность по территории Уссурийского городского округа – 22,6 км), а через пограничный переход Краскино – с КНДР.

На территории Лесозаводского ГО расположен КПП Марково. Всё это позволяет данным административным единицам непосредственно осуществлять внешнеэкономическую деятельность. В целом их средний многолетний показатель внешнеторгового оборота составил 12,6%, при этом объём внешнеторгового оборота услуг всего – 0,2%.

Основные виды экономической деятельности представлены предприятиями деревообрабатывающей, пищевой промышленности, сельского хозяйства и транспорта. Пятнадцать крупнейших предприятий участвуют в приграничном сотрудничестве.

Необходимо отметить, что в экономику Уссурийского ГО поступает, согласно среднему многолетнему показателю, 3,5 млн

долл. США иностранных инвестиций ежегодно [2].

Муниципальные образования с очень низким уровнем развития внешнеэкономической деятельности (Дальнереченский, Кировский, Октябрьский, Пограничный и Пожарский районы). На участке границы, к которому выходит эта группа муниципальных образований, имеется два таможенных пункта пропуска: Полтавка (Октябрьский район) и Гродеково (Пограничный район), через которые они и осуществляют взаимодействие с приграничными уездами КНР. Среднее многолетнее значение внешнеторгового оборота данного подтипа муниципальных образований равно 2,7% от общекраевого уровня, а объём внешнеторгового оборота услуг – 0,1%.

Отрасли специализации этого подтипа муниципалитетов представлены предприятиями обрабатывающей промышленности, транспорта, сельского хозяйства. В их числе десять предприятий, производящих продукцию для экспорта (древесина и изделия из нее, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, минеральные продукты). В структуре импорта преобладают машины, оборудование и транспортные средства, текстиль, текстильные изделия и обувь, продовольственные товары.

Муниципалитеты, относящиеся к третьему типу, не имеют непосредственного выхода ни к сухопутной границе, ни к морскому побережью. Таковых административных единиц восемь, их площадь 26,6% территории края. Это такие районы, как Анучинский, Красноармейский, Михайловский, Чугуевский, Яковлевский, а также городские округа - Арсеньевский, Партизанский, Спасск-Дальний. Данные административно-хозяйственные единицы участвуют во внешнеэкономической деятельности через транзитные территории края. На долю этой группы муниципалитетов приходится всего 0,7% внешнеторгового оборота Приморского края.

В экспорте-импорте данных муниципалитетов преобладают машины и оборудование, готовые металлические изделия, сельскохозяйственная продукция, а также пищевая и прочая продукция перерабатывающей промышленности. Главными участниками внешнеэкономической деятельности являются восемь предприятий.

Четвёртый тип составляют муниципалитеты, имеющие выход к государственной границе по акватории озера Ханка. К данному типу относятся Хорольский и Черниговский муниципальные районы. Они занимают 2,3% территории края, и на них приходится 37,3 км береговой линии трансграничного озера Ханка. Эти муниципалитеты имеют очень узкий спектр внешнеэкономических связей и возможностей взаимодействия с подобными административными единицами страны-соседа. Совокупное значение их внешнеторгового оборота равно лишь 0,1% от общекраевого, в его структуре преобладает импорт оборудования и транспортных средств. В последние несколько лет объёмы экспорта упали до нулевой отметки.

Муниципальные образования пятого типа отличаются уникальностью своего положения и широкими возможностями осуществления внешнеэкономических связей, как наземным транспортом, так и морским (рис. 1).

К этому типу относится лишь одно муниципальное образование края – Хасанский район. Он занимает 2,5% площади края и одновременно имеет выход к побережью Японского моря с морскими портами и к сухопутной государственной границе с таможенными переходами в КНДР и КНР. Протяжённость береговой линии Хасанского района составляет 516,1 км, протяжённость же сухопутной границы – 235,9 км с КНР и 17 км – с КНДР.

На территории района располагаются три международных морских порта (Зарубино, Посьет, Славянка) и два сухопутных пункта пропуска (Краскино, Хасан). Однако внешнеторговый оборот района составляет лишь 0,4% от краевого значения, а объём внешнеторгового оборота услуг – 2,8%. В структуре внешнеторгового оборота преобладает импорт (машины, оборудование и транспортные средства, продовольственные товары) над экспортом (рыба и морепродукты).

Ведущими промышленными видами деятельности являются переработка и консервирование рыбопродукции, ремонт судов. Также на территории района действует совместное российско-китайское предприятие по производству обуви. Транспортная отрасль представлена предприятиями, осуществляющими транспортную обработку и хранение грузов (уголь, рыбопродукция,

нефтепродукты и др.). На территории района осуществляют свою деятельность семь экспортно-ориентированных предприятий. Объём иностранных инвестиций составляет 330 тыс. долларов США ежегодно.

Шестой тип объединяет муниципальные образования, которые одновременно имеют выход как к сухопутной государственной границе, так и к границе, проходящей по трансграничному озеру. Такое положение занимают Спасский и Ханкайский районы. На них приходится 4,2% территории Приморского края. Они граничат только с КНР – по суше и акватории озера Ханка. Спасский район имеет сухопутную границу, протяжённостью 62,1 км, и по акватории озера – 78 км. Протяжённость государственной границы по суше в пределах Ханкайского района составляет 92,6 км, по акватории озера – 138,3 км. Тем не менее, уровень внешнеторгового оборота этих районов крайне низкий, всего 0,02%. Основными отраслями муниципалитетов являются сельское хозяйство и производство неметаллических минеральных продуктов (цемента). Экспортно-ориентированных предприятий пять.

Выводы. Наибольшее влияние экономико-географического положения на развитие внешнеэкономической деятельности испытывают приморские муниципальные образования, относящиеся к первому типу. Они в наибольшей степени реализуют преимущества своего ЭГП.

Муниципалитеты второго типа, имеющие приграничное положение, несмотря на их выгодное соседство с крупнейшей экономикой мира (КНР), крайне слабо осуществляют процесс внешнеэкономического взаимодействия. Безусловно, это обусловлено наличием не конкурентоспособных экспортных производств, слаборазвитой транспортной инфраструктурой, устаревшими пунктами пропуска, не отвечающими современным требованиям, а также продолжительным таможенным оформлением экспортно-импортных грузов.

Муниципальные образования третьего типа удалены от побережья и сухопутной государственной границы, и тем самым не имеют непосредственной возможности взаимодействия с низовыми единицами других государств. Поэтому они реализуют свои экспортно-импортные операции через тран-

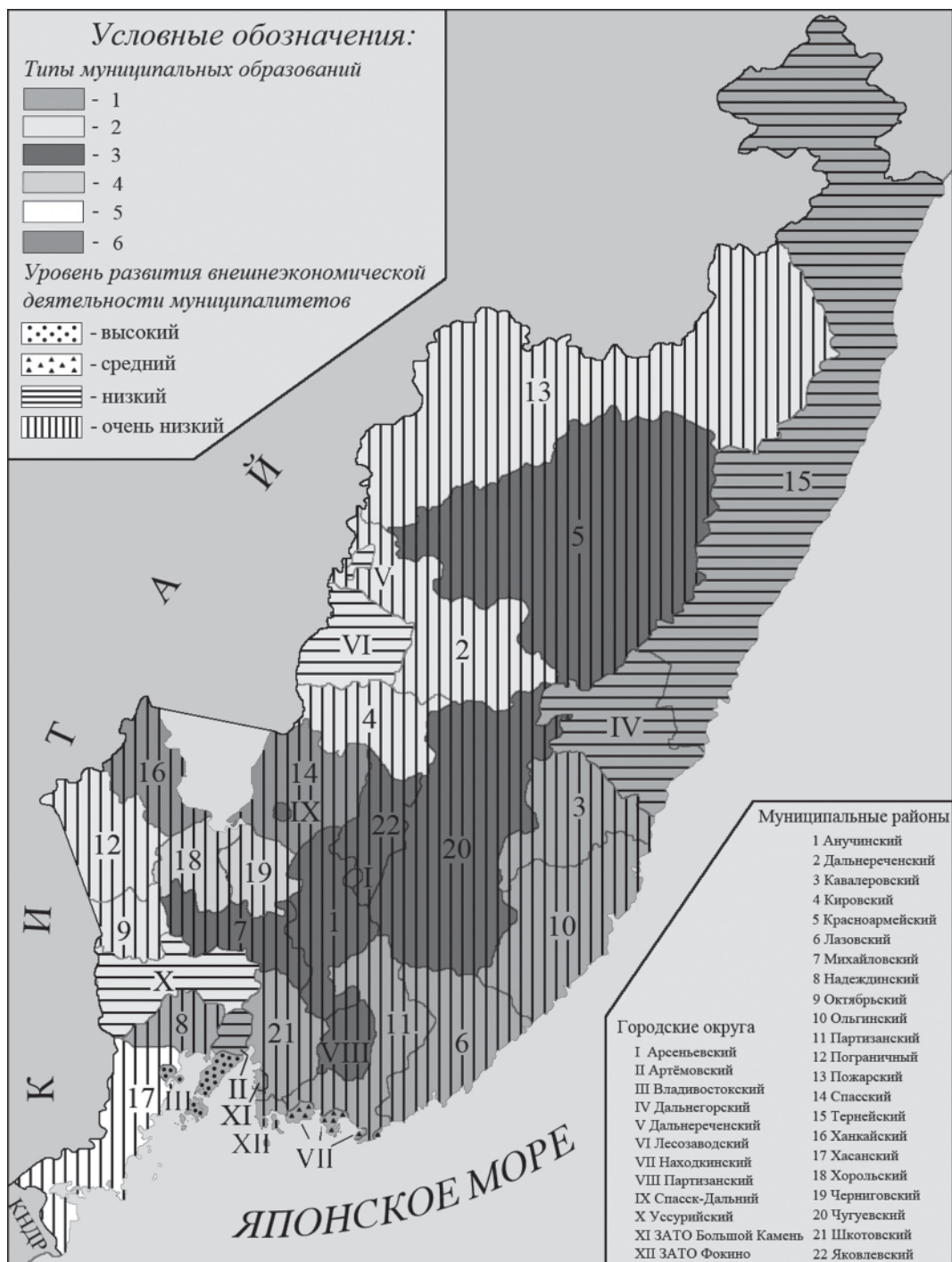


Рис. 1. Типы муниципальных образований Приморского края по уровню развития внешнеэкономической деятельности

зитные территории, которыми для них выступают приграничные и приморские муниципалитеты.

Часть территорий административных единиц четвертого и шестого типа занимает международный российско-китайский за-

поведник «Озеро Ханка», вследствие чего для данных территорий возможно взаимодействие с соседними уездами провинции Хэйлуцзян лишь в природоохранной сфере. Кроме этого, отсутствие контактных (таможенных) структур в пределах муниципалите-

тов шестого типа также ограничивает какое-либо внешнеэкономическое взаимодействие.

Многомерность ЭГП на уровне низовых административных единиц характерна исключительно для Хасанского муниципально-го района, который относится к пятому типу. Несмотря на очень низкий уровень внешнеэкономической деятельности, здесь имеется возможность для реализации все потенциальных свойств ЭГП района. В частности, Хасанский район может стать транзитной точкой для импорта китайских грузов, отправки российской продукции (в перспективе – и углево-

дородной) в КНР, на корейский полуостров, а также реэкспорта китайской, южнокорейской продукции на рынки АТР и Европы.

В целом, для успешного развития внешнеэкономической деятельности и реализации выгод ЭГП муниципалитетов Приморского края первичным является создание конкурентоспособных масштабных производств, создание современной пограничной и таможенной, транспортной инфраструктуры, а также – более благоприятных политико-экономических условий на локальном и региональном уровнях.

Библиографический список

1. Бакланов П.Я. Романов М.Т. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – 168 с.
 2. База данных информационно-аналитической системы «Мониторинг-Анализ». – Владивосток: ДВТУ, 2011.
 3. Внешнеэкономические связи Приморского края. 2011: Статистический сборник. – Владивосток: Приморскстат, 2012. – 32 с.
 4. Глушко А.А. Приморское географическое положение как фактор развития экономики Дальнего Востока: автореферат дис. ... канд. геогр. наук. – М., 1990. – 16 с.
 5. Деятельность организаций с участием иностранного капитала в Приморском крае. 2011: Сборник с аналитической запиской. – Владивосток: Приморскстат, 2011. – 34 с.
 6. Инвестиции и строительство в Приморском крае. 2011: Сборник. – Владивосток: Приморскстат, 2011. – 57 с.
 7. Маергойз И.М. Уникальность экономико-географического положения советского Дальнего Востока и некоторые проблемы его использования в перспективе // Вестник Моск. ун-та. Сер. 5. География. – 1974. – № 4. – С. 3–9.
 8. Ткаченко Г.Г. Географические факторы интеграции российского Дальнего Востока со странами Северо-Восточной Азии: дис. ... канд. геогр. наук. – Иркутск, 2011. – 24 с.
 9. Трейвиш А.И. Роль экономико-географического положения Дальнего Востока в формировании его территориально-хозяйственной структуры // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – С. 104–118.
-