

многих районах, прилегающих к государственной границе. Исходя из этого, можно предположить, что полноценных СЭЗ, иных принципиальных отклонений от стандартных налогов и административных процедур на Дальнем Востоке в ближайшее время не предвидится.

Предпочтительным международным партнером в модернизации дальневосточной экономики будет Республика Корея²². Федеральное правительство с тревогой воспринимает гигантский социально-экономический диспаритет восточной части России с Китаем. Япония и США являются прямыми внешнеполитическими конкурентами России в АТР. Участие в дальневосточных проектах европейских компаний, если таковые выразят готовность, будет поощряться из тех же соображений безопасности. Несмотря на внешнюю лояльность региональных администраций федеральному центру, система отношений «центр – регионы» характеризуется плохой управляемостью проектов развития. Будет преобладать традиционное для России «ручное управление» важнейшими политическими проектами, которое в случае подготовки к саммиту АТЭС-2012 осуществлял от лица федерального правительства И.И. Шувалов.

1.2. Интеграция России в транзитно-транспортную систему АТР: возможности и риски*

По мере роста объёмов мировой торговли возрастает и потребность в международной конкурентоспособной транспортно-транзитной системе. Особенно остро эта проблема стоит в Азиатско-Тихоокеанском регионе и на Евразийском континенте, являющимся естественным мостом между главным производителем – Азией – и главным потребителем – Европой. Успешное встраивание России в трансконтинентальные транзитно-транспортные системы – залог ее успешной интеграции в АТР.

Прогноз развития мировой экономики весьма благоприятен для российского дальневосточного транзита. Основные грузопотоки в ближайшее столетие, как полагают специалисты, будут сосредоточены в треугольнике Европа – Восточная Азия – США. Поскольку в АТР в настоящее время сосредоточено около 60% мирового производства, то Россия могла бы увеличить транзит через свою территорию в 7–8 раз. Очевидно, что будущее транзитной системы российского Дальнего Востока и особенно Приморского края лежит в интеграции в мировые направления перевозок: Япония – Европа, Корея – Европа, Китай – США – Корея – Япония.

Транспортная система российского Дальнего Востока может и должна стать одним из факторов его экономического развития и интегрирования в АТР. Доля транспорта во внутреннем валовом продукте Дальневосточного региона в первом десятилетии XXI века составляла около 20%, при 9% доле в среднем по стране²³. Практически все транспортные пути, особенно трансграничные с Китаем железнодорожные и автомобильные ветки, стали каналами экспортно-импортных операций США. Однако модернизация, например, Китаем своей железнодорожной сети, равно как и возможная реализация проекта «Туманган» со строительством глубоководного порта на стыке границ Китая, КНДР и РФ,

²² Козлов Л.Е., Реутов Д.А. Внешнеполитический контекст сотрудничества России и Республики Корея в промышленной модернизации Дальнего Востока // Ойкумена. – 2012. – № 1. URL: http://www.ojkum.ru/arc/2012_01/2012_01_04.html [Дата обращения: 11.02.2013]

* © Гарусова Л.Н., Татариенко Е.А.

²³ Карманов Д. Дороги Дальнего Востока глазами очевидца. Электронный ресурс: <http://www.povopol.ru/print-text184.html>