

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Социально-экономическая политика

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ ПЕРИФЕРИЙНОГО РЕГИОНА В КОНТЕКСТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ

Владимир Николаевич ДЬЯЧЕНКО ^{a,*},
Виктория Владимировна ЛАЗАРЕВА ^b

^a кандидат философских наук, старший научный сотрудник,
Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН,
Хабаровск, Российская Федерация
dvn48@list.ru
<https://orcid.org/0000-0002-4661-0328>
SPIN-код: 7064-7928

^b кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономической теории и государственного управления,
Амурский государственный университет (АмГУ),
Благовещенск, Российская Федерация
v_lazareva12@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0001-9181-9393>
SPIN-код: 2971-3272

* Ответственный автор

История статьи:

Рег. № 258/2021
Получена 10.05.2021
Получена в
доработанном виде
28.06.2021
Одобрена 20.07.2021
Доступна онлайн
15.09.2021

УДК 332.02
JEL: R58

Ключевые слова:

модернизация,
периферия,
геостратегическая
территория,
региональная
политика,
экономическое
пространство,
транспортная система,
Дальний Восток

Аннотация

Предмет. Трансформации, происходящие в ходе модернизации экономики Амурской области.

Цели. Оценка изменений, происходящих в транспортной системе Амурской области.

Методология. Используются методы сравнительного и статистического анализа.

Результаты. Установлено, что, наряду с реализацией на территории Амурской области крупных транспортных проектов, значительные шаги были сделаны по строительству и реконструкции дорог регионального и местного значения, развитию объектов железнодорожного, авиационного и водного транспорта.

Выводы. В транспортном комплексе региона сохраняются системные проблемы, определяющие инфраструктурные ограничения в социально-экономическом развитии области, что не позволяет осуществлять транзитные функции в межрегиональных и международных перевозках.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2021

Для цитирования: Дьяченко В.Н., Лазарева В.В. Модернизация экономики периферийного региона в контексте реализации геостратегических приоритетов // Региональная экономика: теория и практика. – 2021. – Т. 19, № 9. С. 1665 – 1684.
<https://doi.org/10.24891/re.19.9.1665>

Введение

Реализация эффективной стратегии развития страны требует коренной модернизации технологической, институциональной, кадровой, организационно-управленческой базы российского хозяйства, на что указывают П.А. Минакир [1] и Н.В. Зубаревич [2]. Одним из наиболее значимых направлений модернизации региональной экономики, которое активно реализуется в стране, является осуществление пространственных преобразований. К числу наиболее значимых институциональных новаций следует отнести выделение в Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2025 года геостратегических территорий страны. В их рамках предусматривается активное использование таких инструментов, как особые экономические зоны, территории опережающего социально-экономического развития [3].

Однако, как отмечает П.А. Минакир, глубинное исследование принципа приоритетности в пространственном регулировании и определение путей его практической реализации практически не получили разностороннего рассмотрения в отечественной экономической литературе [4]. Эта неопределенность существенно ограничивает возможности использования фактора принадлежности к геостратегическим территориям в региональном управлении и при разработке региональных стратегий. Вместе с тем выделение геостратегических территорий, являясь элементом селективной региональной политики, формирует достаточно широкую законодательную базу, необходимую для реализации на выделенных территориальных образованиях крупных экономических проектов, имеющих федеральное значение, а также для ослабления ограничений в отношении экспансии корпораций, обеспечивающих приток в регионы инвестиций, осуществляемых в соответствии с отраслевыми и корпоративными интересами.

В экспертном сообществе к числу наиболее сложных проблем относят решение задач по модернизации экономики периферийных регионов. Продолжающийся процесс региональной поляризации увеличивает слабость экономики региональных аутсайдеров, усиливает неустойчивость территориальной эволюции и финансово-инвестиционную зависимость от федерального центра. Тем самым возможности осуществления модернизации экономики региональной периферии за счет внутренних (эндогенных) источников существенно сужаются, что не позволяет рассчитывать на позитивные результаты. Не обладая рыночными преимуществами, обеспечивающими привлекательность региона для крупных корпораций, периферийные территории в своем большинстве не

могут рассчитывать и на внешние (экзогенные) источники роста и модернизации структуры экономики.

Особенности структуры хозяйственных комплексов, положение в территориальном пространстве страны обуславливают значительную дифференциацию в происходящих процессах, без учета которой проведение эффективной региональной политики не представляется возможным. Мониторинг динамики изменений является важным звеном стратегирования развития регионов.

В число процессов, привлекающих особое внимание, входит развитие транспортной системы субъектов Российской Федерации, во многом определяющей инфраструктурные ограничения в социально-экономическом развитии. В развитии Дальнего Востока наращивание магистральной инфраструктуры и реализация крупных инфраструктурных проектов на транспорте является одним из общегосударственных приоритетов.

Анализ состояния и динамики трансформаций, происходящих в транспортном комплексе региона, обеспечивает предоставление актуальной аналитической информации о ходе социально-экономического развития региона, реализации принимаемых решений и их эффективности. Прежде всего, уровень развития транспортной сети, ее состояние – важнейшие факторы развития всех других видов хозяйственной деятельности в регионе. В свою очередь, объемы транспортных услуг являются производными от структуры внешнеэкономической деятельности региона и складывающейся экономической ситуации, определяя спрос на услуги транспортного комплекса. Таким образом, основные итоги производственной деятельности транспортной отрасли отражают тенденции в экономике региона. Кроме того, следует учитывать, что состояние транспортной системы существенным образом оказывает влияние на доступность товаров и услуг, тем самым воздействуя на дифференциацию территориальных локалитетов.

Транспортная сеть региона представляет собой важный объект наблюдения, поскольку происходящие в ней процессы модернизации являются следствием экономической активности разных типов субъектов хозяйственной деятельности, различающихся по многим признакам, что создает условия для оценки их регионального модернизационного потенциала.

В данном исследовании предпринимается попытка оценки трансформаций, происходящих в ходе модернизации транспортной системы Амурской

области – одного из наиболее экономически слабых регионов Дальнего Востока, имеющего при этом значительные возможности для развития.

Теория и методология исследования

Главным целевым ориентиром региональных стратегических документов является осуществление экономического подъема, модернизации и совершенствование структуры хозяйственного комплекса. Однако оценка достигаемых результатов позволяет сделать неутешительный вывод, что внятная региональная государственная политика отсутствует, проблема модернизации архаичной территориальной организации экономики и общества в целом по-прежнему не решена. Как отмечает академик П.А. Минакир, никакого практического смысла в этих построениях не существует, одновременное стремление всех территориальных подсистем к построению некоторых идеальных экономик при полном отсутствии реальных ресурсов свидетельствует лишь о проектировании виртуальной аддитивной системы, в которой части не связаны между собой ни иерархически, ни кооперационными взаимодействиями [5].

Одним из центральных вопросов при определении стратегии пространственного развития является оценка потенциала эндогенных и экзогенных источников роста. Как нам представляется, при проведении такой оценки необходимо учитывать два аспекта, основанных на анализе уже сложившейся практики. Во-первых, реально осуществляемое пространственное распределение инвестиций подчиняется, прежде всего, отраслевым и корпоративным интересам, поэтому на экзогенные источники роста может рассчитывать крайне незначительное число регионов, обладающих определенными рыночными преимуществами. Соответственно, остальные регионы могут рассчитывать только на эндогенные источники, акцентируя свое внимание при разработке стратегий на поиске путей их наиболее эффективного использования.

Во-вторых, анализ накопленного опыта регионов, вынужденных рассчитывать только на внутренние источники роста, свидетельствует, что без помощи со стороны центра рассчитывать на позитивные результаты невозможно. Дефицит инвестиционных ресурсов приводит к их замещению различными формами «этно-экономики», тем самым формируя мощные механизмы инерции и сопротивления модернизации¹.

В особенно сложном положении оказываются периферийные регионы. Пристального внимания заслуживают те черты периферийности региона,

¹ Попов Р.А. Системология регионального хозяйства. М.: Высшая школа, 2010. 221 с.

которые оказывают наиболее существенное влияние на предпринимательскую активность, имеющую эндогенную и экзогенную природу. Понятие «периферия» наиболее активно используется в рамках географического подхода, подчеркивающего расположение территории на окраине больших пространственных образований (в случае административных единиц – на их границе) [6].

В экономических исследованиях периферийные регионы идентифицируются в соответствии с уровнем социально-экономического развития территории². В рамках экономического подхода центр представлен высокоразвитыми территориями, а периферия – территориальными образованиями разных уровней (странами, регионами и их частями), имеющими относительно невысокий (по сравнению с центром) уровень развития [7]. Для экономически слабо развитых регионов характерны ограничения в транспортной доступности, низкая плотность населения³. В числе характеристик региональной периферии отмечается также высокая доля сельских поселений, высокая доля занятых в первичном секторе, прежде всего в сельском хозяйстве [8].

Важным следствием экономической слабости периферии является сильная зависимость от внешних воздействий [9], что зачастую делает стратегические документы периферийных регионов «слепком» отраслевых и корпоративных решений, изменения которых требуют их систематического пересмотра. Как правило, при этом фактически отсутствуют даже попытки обновить аналитический блок, отражающий проблемы и перспективы развития. Тем самым вопрос ответственности за изначально принятые обязательства теряет всяческий смысл.

Новой попыткой осуществления институциональных инноваций в региональном развитии стало выделение геостратегических территорий, приоритетное значение которых определяется их существенным значением для обеспечения устойчивого социально-экономического развития, территориальной целостности и безопасности Российской Федерации⁴.

В последние годы предпринимаются попытки оценить возможности использования статуса геостратегической территории для

² Marada M., Chromý P. Contribution to Studies on Peripheral Regions of Czechia. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae*, 1999, no. 2/1, pp. 241–255.

³ Chromý P., Jančák V. Periferní Oblasti Česka Jako Jeden z Pólů Polarizovaného Prostoru. *Životné Prostredie*, 2005, vol. 34, iss. 2, pp. 106–108.

⁴ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р). URL: https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/rasporyazhenie_ot_13_fevralya_2019_g_207_r.html

совершенствования региональных стратегий [10]. Проведенный анализ позволил лишь выявить дополнительные аргументы в пользу вывода, сделанного П.А. Минакиром, который отметил, что геостратегические территории можно было бы считать объектами пространственного стратегирования, если бы они не занимали едва ли половину всей площади России. В результате получается ситуация, когда для этого направления реального объекта стратегического планирования не существует [4].

В данной работе выделение геостратегических территорий рассматривается не как элемент селективной региональной политики, направленной на использование потенциала федерального центра для реализации целей комплексного развития регионов. Геостратегические территории – это прежде всего пространство, в рамках которого создаются условия для реализации экономических проектов, обеспечивающих достижение государственных геостратегических целей. Для Дальнего Востока в качестве важнейшей цели выделяется создание магистральной экспортной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей интеграцию со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). На Дальнем Востоке были введены новые институты (территории опережающего социально-экономического развития, свободные порты), введен ряд тарифных преференций в целях создания наиболее благоприятных условий для экспансии в регион крупных корпораций, призванных обеспечить реализацию инвестиционных проектов в контексте интеграции с АТР.

Характеристика Амурской области как региональной периферии

Амурская область по многим своим характеристикам является типичным представителем региональной периферии. Вместе с тем сочетание ряда качеств делает область уникальным объектом, имеющим специфические черты, поэтому простое распространение на ее развитие общих закономерностей, выявленных для региональной периферии, не может быть корректным при формировании управленческих решений, определении перспектив социально-экономического развития. К числу вопросов, заслуживающих внимания, следует отнести оценку как общераспространенных, так и особых характеристик области как периферийного региона. Значение такого детального анализа неоднократно подчеркивалась в научных исследованиях⁵.

В числе наиболее значимых характеристик состояния области следует назвать ее низкую заселенность, дисперсность и мелкоселенность

⁵ Гранберг А.Г. О программе фундаментальных исследований пространственного развития России // Регион: экономика и социология. 2009. № 2. С. 166–178.

расселения, наличие значительных территориальных пространств, приравненных по природно-климатическим условиям к районам Крайнего Севера и имеющих существенные ограничения по хозяйственному освоению и использованию как места постоянного жительства [11].

Важной геополитической чертой юга области является его пограничное положение с Китаем. В начальный период развития области приграничное положение, развитие поселений по берегам Амура непосредственно напротив друг друга выступало как важное преимущество, обеспечивающее активное развитие внешнеэкономических связей, проникновение российского капитала в приграничные районы Китая и широкие возможности для использования китайской рабочей силы в хозяйственной деятельности в приграничных районах России. В условиях усложнения отношений между странами развитие напряженности на приграничной территории стало во многом определяющим фактором сдерживания размещения на территории области крупных промышленных предприятий, прежде всего оборонно-промышленного комплекса. В современный период набирает силу тенденция возврата к ситуации, когда приграничное положение имеет перспективу стать фактором развития позитивных экономических тенденций в регионе [12].

В советский период Амурская область представляла собой успешно развивающийся периферийный регион страны. Главными отраслями специализации экономики были сельское хозяйство, топливно-энергетический комплекс и золотодобывающая промышленность. В период 1970–1990 гг. развитию транспортной системы региона способствовало строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в северных районах области. Топливо-энергетический комплекс пополнился Зейской ГЭС.

С 1926 г. по 1970 г. численность населения области выросла с 413,6 тыс. чел. до 792,9 тыс. чел., а в 1990 г. составила 1 055,3 тыс. чел. При этом регион оставался слабоосвоенной территорией.

Для Амурской области 1990-е гг. стали периодом масштабной деградации экономики. Выпуск промышленной продукции всеми производителями в 2000 г. по сравнению с 1990 г. уменьшился на 65,8% (по России – на 45,8%). Наиболее значительное снижение имело место в легкой, пищевой, лесной и деревообрабатывающей промышленности, производстве строительных материалов, топливной промышленности, машиностроении и металлообработке.

На протяжении первого десятилетия XXI в. в общей стоимости основных фондов области наблюдалось ежегодное увеличение доли фондов организаций с видом экономической деятельности «добыча полезных ископаемых» (с 1% в 2005 г. до 5,4% в 2018 г.)⁶. В структуре валового регионального продукта наибольшую долю занимают транспортировка и хранение – 12,7%, добыча полезных ископаемых – 10,4%, обрабатывающие производства – 4,8%, сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство – 5,7%, торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов – 12,7%. Структура промышленного производства имеет энергетически-сырьевую направленность⁷.

В последние годы на территории области реализовывались такие крупные транспортные проекты, как строительство нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан», участков федеральных автодорог «Амур» и «Лена» (в рамках реализации федеральной целевой программы), строительство и реконструкция объектов железнодорожного транспорта (подъездной путь к Эльгинскому угольному месторождению, мосты через р. Зея, р. Бурей), строительство магистрального газопровода «Сила Сибири», китайско-российского автодорожного моста Хэйхэ – Благовещенск. В сфере электроэнергетики отметим строительство Бурейской и Нижне-Бурейской ГЭС, электрических и газораспределительных сетей; в добывающей промышленности – объектов «Покровский рудник», «Березитовый рудник», обогатительной фабрики «Олекма», горнодобывающего предприятия на базе руд Куранахского месторождения, развитие ОАО «Маломырский рудник». Велось строительство комплекса по переработке нефти и транспортировке нефтепродуктов «Амурский нефтеперерабатывающий завод», газоперерабатывающего и газохимического комплексов.

Общая характеристика транспортной сети Амурской области

Транспортный комплекс является одной из отраслей экономики Амурской области, занимающих ведущее место в структуре ВРП региона. Развитие транспортной сети определяется ее транзитными функциями, размещением производственных мощностей, хозяйственной специализацией территориальных локалитетов. В условиях пограничного положения области в транспортном комплексе возрастает роль элементов,

⁶ Основные фонды и их использование в экономике области: сборник. Благовещенск: Амурстат, 2020. 84 с.

⁷ Амурский статистический ежегодник 2020: статистический сборник. Благовещенск: Амурстат, 2020. 390 с.

обеспечивающих развитие международных экономических связей, благодаря которым в области представлен трубопроводный транспорт, наращивается автодорожная инфраструктура международного транзита, осуществляются перевозки водным транспортом.

В состав транспортного комплекса Амурской области входят инфраструктурные объекты железнодорожного и автомобильного транспорта, внутренние водные магистрали, объекты гражданской авиации (табл. 1). Значительные инвестиции в развитие транспортной системы региона были направлены не на увеличение протяженности дорог, а на их модернизацию, улучшение качественных характеристик за счет проведения ремонтных работ. При этом уделялось внимание состоянию дорог в агломерациях и между основными поселенческими центрами, значительные усилия направлялись на улучшение состояния транспортных путей там, где их состояние было наиболее плохим.

Модернизация транспортной системы области осуществлялась в соответствии с Государственной программой «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014–2020 годы»⁸ и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»⁹, включающего в себя региональные проекты «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и исполнение комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В число важнейших задач программы входит содействие активизации процесса обновления основных фондов и увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям.

Несмотря на масштабные преобразования, в транспортном комплексе области сохраняются системные проблемы, свидетельствующие о необходимости устранения инфраструктурных ограничений в социально-экономическом развитии области, исполнения транзитных функций в межрегиональных и международных перевозках.

Транспорт в Амурской области. Анализ и оценка деятельности отраслевых комплексов

Железнодорожный транспорт играет ведущую роль в обеспечении международных и межрегиональных связей. Расположение области между

⁸ Государственная программа «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014–2020 годы» (утв. постановлением Правительства Амурской области от 25.09.2013 № 450).

URL: <https://digital.amurobl.ru/upload/iblock/fa3/fa344a54f94b2ce1d6a2ad7e1b3b30c7.pdf>

⁹ Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

URL: <http://static.government.ru/media/files/rBdyoIr3S9IDP8Q87LXXYaktpKWGc0NY.pdf>

основными экономическими центрами Дальнего Востока и центральными районами страны определяет высокую значимость транзитной функции региона. Модернизация железнодорожной сети в регионе проводится ОАО «РЖД» в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года¹⁰.

На протяжении последних лет в развитие железнодорожного транспорта региона вкладывались значительные инвестиции. Так, по данным правительства Амурской области, в 2020 г. на развитие пропускной способности БАМ и Транссибирской магистрали ОАО «РЖД» инвестировало почти 34 млрд руб.¹¹. Это позволяет увеличить объем перевозок до 180 млн т грузов к 2024 г. (для сравнения укажем, что в 2019 г. было перевезено 114 млн т грузов).

Пригородные железнодорожные перевозки продолжают играть первостепенную роль в процессе обеспечения транспортной мобильности населения области, оставаясь доступными за счет государственного регулирования тарифов. Объем субсидий, предоставленных в 2018 г. из средств областного бюджета на возмещение недополученных доходов, возникших в результате установления тарифов для населения ниже экономически обоснованного уровня, составил 144,3 млн руб. Для обеспечения льготного проезда учащихся и отдельных категорий граждан предоставлена субсидия в размере 4,053 млн руб. В 2018 г. пригородное железнодорожное сообщение в Амурской области осуществлялось по 13 маршрутам, в том числе между населенными пунктами, где этот вид транспорта является безальтернативным.

К основным проблемам развития и функционирования железнодорожного транспорта в регионе относятся:

- недостаточная пропускная способность, ограничение возможности использования железнодорожной сети страны в обеспечении международного транзита;
- высокий уровень износа фондов, прежде всего, подвижного состава, путевого хозяйства, ремонтной базы, а также малая защищенность движения и транспортировок подвижных составов.

¹⁰ Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р). URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=155#6208>

¹¹ Транспорт и связь Амурской области: статистический сборник. Благовещенск: Амурстат, 2020. 55 с.

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей производственной и социальной инфраструктуры региона. Увеличение рынков товаров и услуг, наращивание межмуниципальных связей расширяют сферу применения грузового автомобильного транспорта, повышая значимость автомобильных дорог в социально-экономическом развитии региона.

Развитие дорожного сообщения происходило активно на протяжении всего периода освоения территории. Только за период 2010–2018 гг. протяженность автомобильных дорог общего пользования увеличилась с 8 464 км до 16 462 км. Из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования протяженность дорог с твердым покрытием возросла с 7 795 км до 12 927 км. Наиболее значительным шагом в транспортном освоении региона стало завершение строительства Федеральной автомобильной дороги «Амур», благодаря которой было открыто сквозное автомобильное сообщение юга Дальнего Востока с западными регионами страны.

Вместе с тем уровень развития дорожного хозяйства в регионе характеризуется как низкий. Грунтовые дороги, состояние которых зависит от погодных условий, составляют в регионе 24%, 51% дорог выполнен в гравийном (шлаковом) исполнении и требует частых ремонтов. Сеть автомобильных дорог по территории области распределена неравномерно (табл. 2). Наиболее высокая плотность дорожной сети – в южной части региона, с концентрацией вокруг областного центра и крупных городов. Значительно менее развита дорожная сеть на севере и северо-западе области.

Важным звеном единой транспортной системы России и Амурской области является воздушный транспорт. Через аэропорт федерального значения «Благовещенск» осуществляются полеты во внутреннем и местном сообщениях. Он связан транзитными и прямыми воздушными линиями с центральными районами страны, имеет допуск к обслуживанию международных авиоперевозок. Северные отдаленные населенные пункты области обслуживают аэропорты, расположенные в таких городах, как Зея, Тында, и поселке Экимчан.

Большинство аэропортов, расположенных на территории области, имеют низкий уровень технического оснащения, не соответствуют современным требованиям по состоянию взлетно-посадочных полос и иных объектов наземной инфраструктуры. Также повышаются требования, предъявляемые к мерам безопасности полетов и качеству обслуживания населения. Для

обеспечения устойчивой работы пассажирских маршрутов на воздушном виде транспорта и обеспечения безопасности пассажирских перевозок требуется активное государственное участие в реконструкции и капитальном ремонте аэропортовых комплексов и наземной инфраструктуры.

Наряду с объектами автомобильного, железнодорожного и воздушного видов транспорта в их число в настоящее время включены и объекты трубопроводного транспорта. Дополнение транспортной сети региона нефтепроводом Восточная Сибирь – Тихий океан с выходом в Китай в Селемджинском районе области и газопроводом «Сила Сибири» открывает широкие экспортные возможности и перспективы развития газоперерабатывающей отрасли и нефтепереработки. В настоящее время идет расширение мощности газопровода, что позволит начать полномасштабные работы по газификации области. Общий уровень газификации Приамурья планируется поднять с 0% до 11,6%.

Заключение

Наиболее значительный импульс к развитию транспортная система региона получила благодаря использованию ее транзитного потенциала, так как территория, имеющая геостратегическое значение, при активизации развития магистральной транспортной сети Дальнего Востока и обеспечивает выход в страны АТР.

В числе приоритетных задач особое место занимает развитие магистральной инфраструктуры, к главным элементам которой относятся Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, являющиеся ключевым звеном обеспечения транспортных связей между Европой и Азией, обеспечивающие реализацию железнодорожного транзитного потенциала России, развитие международных транспортных коридоров. Мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры, целью которых является рост объемов грузовых и пассажирских перевозок, включают в себя ликвидацию «узких мест», строительство вторых и третьих путей на основных направлениях движения.

В развитии автомобильного сообщения за последние годы были достигнуты масштабные результаты. Наиболее значительным шагом в транспортном освоении региона стало завершение строительства Федеральной автомобильной дороги «Амур», благодаря которой было открыто сквозное автомобильное сообщение юга Дальнего Востока с западными регионами страны. Вместе с тем автомобильное сообщение на территории области

развито в недостаточной степени. В региональной системе расселения сохраняются значительные ограничения в транспортной доступности. Одной из основных проблем транспортной инфраструктуры является высокая степень износа основных производственных фондов автомобильного транспорта, что ограничивает пропускную способность и требует постоянного притока инвестиций для проведения ремонтных работ. В числе острых проблем транспортной сети региона – низкое техническое состояние и слабость развития транспортной сети местного значения. В целом имеющаяся транспортная инфраструктура не соответствует современным тенденциям в сфере пассажирских и грузовых перевозок

Важными элементами транспортной инфраструктуры региона являются мосты и путепроводы, объекты по повышению безопасности дорожного движения, автозаправочные станции. Многие из искусственных сооружений находятся в неудовлетворительном техническом состоянии, включая мостовой переход, соединяющий областной центр с южными районами области.

Приграничное расположение региона создает условия для расширения международного сотрудничества, увеличения объемов экспортно-импортного товаропотока и пассажирооборота. В 2020 г. введен в эксплуатацию пограничный мостовой переход через р. Амур в районе Благовещенска (Амурская область) и Хэйхэ протяженностью 1,3 км. Для дальнейшего наращивания внешнеэкономического потенциала транспортной системы региона необходимо существенное усиление логистических центров, отвечающих международным стандартам.

В транспортном комплексе региона, несмотря на масштабные преобразования, сохраняются системные проблемы, свидетельствующие о необходимости устранения инфраструктурных ограничений в социально-экономическом развитии области, исполнения транзитных функций в межрегиональных и международных перевозках.

Таблица 1**Амурская область: протяженность путей сообщения (2015–2019 гг.), км****Table 1****Amur Oblast: The communication route mileage in 2015–2019, kilometer**

Пути сообщения	Годы	
	2015	2016
Железнодорожные пути	3 134	3 123
Автомобильные дороги, общая протяженность	17 099	17 397
Автомобильные дороги с твердым покрытием, общая протяженность	12 647	12 936
Автомобильные дороги с твердым покрытием федерального значения	1 483	1 483
Автомобильные дороги с твердым покрытием регионального или межмуниципального значения	6 072	5 698
Автомобильные дороги с твердым покрытием местного значения	4 801	5 318
Внутренние водные судоходные пути, общая протяженность	2 572	2 572
Внутренние водные судоходные пути с гарантированными габаритами пути	1 923	1 923

Продолжение

Пути сообщения	Годы		
	2017	2018	2019
Железнодорожные пути	3 113	3 112	3 110
Автомобильные дороги, общая протяженность	17 147	17 320	17 171
Автомобильные дороги с твердым покрытием, общая протяженность	12 851	12 923	12 992
Автомобильные дороги с твердым покрытием федерального значения	1 494	1 494	1 494
Автомобильные дороги с твердым покрытием регионального или межмуниципального значения	5 678	5 713	5 709
Автомобильные дороги с твердым покрытием местного значения	5 259	5 242	5 302
Внутренние водные судоходные пути, общая протяженность	2 572	2 572	2 572
Внутренние водные судоходные пути с гарантированными габаритами пути	1 923	1 923	1 923

Источник: Амурский статистический ежегодник 2020: Статистический сборник. Благовещенск: Амурстат, 2020. 390 с.

Source: Amurskii statisticheskii ezhegodnik 2020: Statisticheskii sbornik [The Amur Statistical Yearbook 2020: A Statistical Compendium]. Blagoveshchensk, Amurstat Publ., 2020, 390 p.

Таблица 2

Амурская область: удельный вес автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным покрытием в протяженности автодорог с твердым покрытием (2015 г., 2017–2019 гг.), %

Table 2

Amur Oblast: The percentage of public local roads with improved surface in the hard surface road mileage in 2015, and 2017–2019

Территория (область, города, округа)	Годы	
	2015	2017
Амурская область	24	25,6
Благовещенск	59,2	58,3
Белогорск	41,7	64,5
Зея	57,1	57,1
Райчихинск	26,9	26,9
Свободный	100	100
Тында	100	100
Шимановск	100	100
Прогресс	100	100
Архаринский	11	11,6
Белогорский	21,6	–
Благовещенский	20,4	19,3
Бурейский	20,1	21
Завитинский	21,9	18,7
Зейский	7,2	7,2
Ивановский	12	28,4
Константиновский	38	42
Магдагачинский	23,2	10,1
Мазановский	9,3	8,2
Михайловский	–	9,3
Октябрьский	–	–
Ромненский	5,1	5
Свободненский	–	100
Селемджинский	8,3	3,1
Серышевский	19,3	14,2
Сковородинский	3,8	4,6
Тамбовский	44,5	43,1
Тындинский	–	–
Шимановский	9,8	9,8

Продолжение

Территория (область, города, округа)	Годы	
	2018	2019
Амурская область	26,6	26,7
Благовещенск	58,3	58,5
Белогорск	64,7	64,8
Зея	63,1	63,1
Райчихинск	26,9	26,9
Свободный	100	100
Тында	100	100
Шимановск	100	100
Прогресс	100	100
Архаринский	12,2	11,8
Белогорский	–	–
Благовещенский	19,8	19,7
Бурейский	21,7	23,7
Завитинский	41,1	38,2
Зейский	7,2	7,2
Ивановский	28,4	28
Константиновский	44,5	40,6
Магдагачинский	9	8,9

Мазановский	8,2	8,2
Михайловский	9,3	9,2
Октябрьский	36,5	38,8
Ромненский	5	5,6
Свободненский	100	100
Селемджинский	3,1	3,3
Серышевский	14,2	14,6
Сковородинский	4,5	4,6
Тамбовский	43,1	43,1
Тындинский	–	–
Шимановский	17,2	17,2

Источник: Транспорт и связь Амурской области: Статистический сборник. Благовещенск: Амурстат, 2020. 55 с.

Source: *Transport i svyaz' Amurskoi oblasti: Statisticheskii sbornik* [Transport and Communications of the Amur Oblast: A Statistical Compendium]. Blagoveshchensk, Amurstat Publ., 2020, 55 p.

Список литературы

1. Минакир П.А., Прокапало О.М. Дальневосточный приоритет: инвестиционно-институциональные комбинации // Журнал Новой экономической ассоциации. 2018. № 2. С. 146–155.
URL: <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2018-38-2-7>
2. Зубаревич Н.В. Стратегия пространственного развития: приоритеты и инструменты // Вопросы экономики. 2019. № 1. С. 135–145.
URL: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2019-1-135-145>
3. Иванов О.Б., Бухвальд Е.М. «Геостратегические территории» и «точки роста» в стратегировании пространственного развития Российской Федерации // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. 2019. № 4. С. 7–23. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geostrategicheskie-territorii-i-tochki-rosta-v-strategirovanii-prostranstvennogo-razvitiya-rossiyskoy-federatsii/viewer>
4. Минакир П.А. «Стратегия пространственного развития» в интерьере концепций пространственной организации экономики // Пространственная экономика. 2018. № 4. С. 8–20.
URL: <https://doi.org/10.14530/se.2018.4.008-020>
5. Минакир П.А. Региональные стратегии и имперские традиции // Пространственная экономика. 2015. № 4. С. 7–11.
URL: <https://doi.org/10.14530/se.2015.4.007-011>

6. Novotný L., Mazur M., Egedy T. Definition and Delimitation of Peripheries of Visegrad Countries. *Studia Obszarów Wiejskich*, 2015, vol. 39, pp. 35–48. URL: <https://doi.org/10.7163/SOW.39.3>
7. Кайбичева Е.И. Эволюция теоретических подходов к исследованию периферийных территорий // Региональная экономика: теория и практика. 2018. Т. 16. Вып. 1. С. 4–17. URL: <https://doi.org/10.24891/re.16.1.4>
8. Eskelinen H., Snickars F. (Eds). *Competitive European Peripheries*. Berlin, Springer Verlag, 1995, 258 p. URL: <https://doi.org/10.1007/978-3-642-79955-6>
9. Митрофанова И.В., Селютин В.В., Иванов Н.П. «Белые пятна» стратегии пространственного развития России: обсуждение проекта // Региональная экономика. Юг России. 2019. Т. 7. № 1. С. 42–55. URL: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2019.1.4>
10. Бухвальд Е.М., Валентик О.Н. Макрорегионы как новация стратегирования пространственного развития экономики России // Региональная экономика. Юг России. 2019. Т. 7. № 1. С. 18–28. URL: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2019.1.2>
11. Мотрич Е.Л., Дьяченко В.Н., Бурлаев Е.А., Фещенко Н.В. Население Дальнего Востока России: проблемы и тенденции: монография. Хабаровск: Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, 2018. 71 с.
12. Dyachenko V.N., Lazareva V.V. The Practice of Use and Development of Boarder Situation Potential (Based on the Materials of the Amur Region). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2019, vol. 272, iss. 3. URL: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/272/3/032204>

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Socioeconomic Policy

MODERNIZATION OF THE PERIPHERAL REGION'S ECONOMY IN THE CONTEXT OF GEOSTRATEGIC PRIORITY IMPLEMENTATION

Vladimir N. D'YACHENKO ^{a*},
Viktoriya V. LAZAREVA ^b

^a Economic Research Institute, Far Eastern Branch of Russian Academy of Sciences,
Khabarovsk, Khabarovsk Krai, Russian Federation

dvn48@list.ru

<https://orcid.org/0000-0002-4661-0328>

^b Amur State University (AmSU),
Blagoveshchensk, Amur Oblast, Russian Federation

v_lazareva12@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0001-9181-9393>

* Corresponding author

Article history:

Article No. 258/2021
Received 10 May 2021
Received in revised
form 28 June 2021
Accepted 20 July 2021
Available online
15 September 2021

JEL classification:
R58

Keywords:

modernization,
peripheral territory,
geostrategic territory,
regional periphery,
regional policy,
economic space,
transport system,
Far East

Abstract

Subject. This article examines the transformations taking place during the modernization of the economy of the Amur Oblast.

Objectives. The article aims to assess the changes taking place in the transport system of the Amur Oblast.

Methods. For the study, we used the methods of comparative and statistical analyses.

Results. We found that along with the implementation of major transport projects in the Amur Oblast, significant efforts were made in terms of the construction and reconstruction of regional highways and local roads, and the development of railway, air and water transport facilities.

Conclusions. Systemic problems that persist in the transport complex and govern infrastructure constraints in the socio-economic development of the Oblast impede the implementation of transit functions in interregional and international transport.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2021

Please cite this article as: D'yachenko V.N., Lazareva V.V. Modernization of the Peripheral Region's Economy in the Context of Geostrategic Priority Implementation. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2021, vol. 19, iss. 9, pp. 1665–1684.

<https://doi.org/10.24891/re.19.9.1665>

References

1. Minakir P.A., Prokapalo O.M. [Far East priority: combinations of investment and institutes]. *Zhurnal Novoi ekonomicheskoi assotsiatsii = Journal of the New Economic Association*, 2018, no. 2, pp. 146–155. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2018-38-2-7>
2. Zubarevich N.V. [Spatial development strategy: Priorities and instruments]. *Voprosy Ekonomiki*, 2019, no. 1, pp. 135–145. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2019-1-135-145>
3. Ivanov O.B., Bukhval'd E.M. [Geo-strategic territories and points of growth in the strategy of spatial development of the Russian Federation]. *ETAP: Ekonomicheskaya Teoriya, Analiz, Praktika = ETAP: Economic Theory, Analysis, and Practice*, 2019, no. 4, pp. 7–23. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geostrategicheskie-territorii-i-tochki-rosta-v-strategirovanii-prostranstvennogo-razvitiya-rossiyskoy-federatsii/viewer> (In Russ.)
4. Minakir P.A. [Spatial development strategy: A view from the concepts of spatial organization in the economy]. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2018, no. 4, pp. 8–20. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.14530/se.2018.4.008-020>
5. Minakir P.A. [Regional strategies and imperial ambitions]. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2015, no. 4, pp. 7–11. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.14530/se.2015.4.007-011>
6. Novotný L., Mazur M., Egedy T. Definition and Delimitation of Peripheries of Visegrad Countries. *Studia Obszarów Wiejskich*, 2015, vol. 39, pp. 35–48. URL: <https://doi.org/10.7163/SOW.39.3>
7. Kaibicheva E.I. [Development of theoretical approaches to the study of peripheral areas]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*, 2018, vol. 16, iss. 1, pp. 4–17. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24891/re.16.1.4>
8. Eskelinen H., Snickars F. (Eds). *Competitive European Peripheries*. Berlin, Springer Verlag, 1995, 258 p. URL: <https://doi.org/10.1007/978-3-642-79955-6>
9. Mitrofanova I.V., Selyutin V.V., Ivanov N.P. [“Blind spots” of the strategy of spatial development of Russia: Discussion of the draft strategy].

Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii = Regional Economy. The South of Russia, 2019, vol. 7, no. 1, pp. 42–55. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2019.1.4>

10. Bukhval'd E.M., Valentik O.N. [Macroregions as the innovation in strategizing the spatial development of the Russian economy]. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii = Regional Economy. The South of Russia*, 2019, vol. 7, no. 1, pp. 18–28. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2019.1.2>
11. Motrich E.L., D'yachenko V.N., Burlaev E.A., Feshchenko N.V. *Naselenie Dal'nego Vostoka Rossii: problemy i tendentsii: monografiya* [The population of the Russian Far East: problems and tendencies: a monograph]. Khabarovsk, Economic Research Institute of Far Eastern Branch of RAS Publ., 2018, 71 p.
12. Dyachenko V.N., Lazareva V.V. The Practice of Use and Development of Boarder Situation Potential (Based on the Materials of the Amur Region). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2019, vol. 272, iss. 3. URL: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/272/3/032204>

Conflict-of-interest notification

We, the authors of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.