

Инфраструктурные зоны хозяйственного развития Дальневосточного федерального округа России

МОШКОВ А.В.

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, Владивосток
mavr@tigdvo.ru

Аннотация. Наиболее важной социально-экономической проблемой, стоящей перед регионами Российской Федерации, является низкий уровень развития производственной и социальной инфраструктуры. Слабое развитие инфраструктуры в Дальневосточном федеральном округе в значительной степени ограничивает возможности эффективного использования богатейшего природно-ресурсного потенциала территории и акватории региона. Наличие же развитой инфраструктуры в регионах предоставляет возможности обеспечения необходимого уровня услуг производственным и конечным потребителям, таким образом, во многом определяя пространственное развитие существующих и перспективных видов экономической деятельности.

Под влиянием совокупности экономико-географических факторов на территории Дальневосточного федерального округа сложились два типа социально-экономических (инфраструктурных) зон. Во-первых, широтные зоны: 1) северная – в составе Республики Саха (Якутия), Чукотского автономного округа, Магаданской области, Камчатского края; 2) южная – Приморского и Хабаровского краев, Амурской, Сахалинской областей и Еврейской автономной области; 3) юго-западная – Республики Бурятия и Забайкальского края. Во-вторых, меридиональные: 1) прибрежная (Тихоокеанская) в составе Чукотского автономного округа, Магаданской области, Камчатского, Приморского и Хабаровского краев, Сахалинской области; 2) континентальная – Республики Саха (Якутия), Амурской области и Еврейской автономной области, Республики Бурятия и Забайкальского края.

Все зоны отличаются по уровню развития инфраструктурных видов экономической деятельности. При этом наиболее высокий уровень развития инфраструктуры отмечается у субъектов южной широтной и прибрежной меридиональной инфраструктурных зон Дальневосточного федерального округа. Внутри инфраструктурных зон выделяются субъекты округа, которые заметно различаются по обеспеченности услугами производственной и социальной инфраструктуры.

Повышение качества и уровня жизни населения возможно, в первую очередь, за счет экономического роста в регионах на основе рационального использования имеющихся в регионах благоприятных факторов, в том числе создания развитой инфраструктурной базы для развития всех видов деятельности.

Ключевые слова: Дальневосточный федеральный округ, территориальная и отраслевая структура, производственная и социальная инфраструктура, широтные и меридиональные инфраструктурные зоны, качество жизни населения, экономический рост, пространственное развитие, виды экономической деятельности.

Infrastructure zones of economic development of the Far Eastern federal district of Russia

MOSHKOV A.V.

Pacific Geographical Institute FEB RAS, Vladivostok
mavr@tigdvo.ru

Abstract. The most important socio-economic problem facing the regions of the Russian Federation is the low level of development of industrial and social infrastructure. To a large extent, poor infrastructure development in the far Eastern Federal district limits the ability to effectively use the rich natural resource potential of the region's territory and water area. The spatial development of existing and prospective economic activities is also largely determined by the availability of infrastructure facilities in the regions and their ability to provide the necessary level of services to production and end users.

Under the influence of a combination of economic and geographical factors, two types of socio-economic (infrastructure) zones have developed on the territory of the far Eastern Federal district. First, the latitudinal zone 1) Northern part of the Republic of Sakha (Yakutia), Chukotka Autonomous district, Magadan region, Kamchatka region; 2) southern Primorsky, Khabarovsk, Amur, Sakhalin regions and Jewish Autonomous region; 3) southwest – the Republic of Buryatia and Zabaykalsky Krai. Secondly, meridional: 1) coastal (Pacific) – as part of the Chukotka Autonomous Okrug, Magadan region, Kamchatka, Primorsky and Khabarovsk territories, Sakhalin region; 2) continental – the Republic of Sakha (Yakutia), the Amur region and the Jewish Autonomous region, the Republic of Buryatia and the TRANS-Baikal territory.

All zones differ in the level of development of infrastructure types of economic activity. At the same time, the highest level of infrastructure development is observed in the subjects of the southern latitudinal and coastal meridional infrastructure zones of the far Eastern Federal district. Within the infrastructure zones, the subjects of the district are distinguished, which differ markedly in the provision of industrial and social infrastructure services.

Improving the quality and standard of living of the population is possible primarily due to economic growth in the regions, on the basis of rational use of favorable factors available in the regions, including the creation of a developed infrastructure base for the development of all types of activities.

Keywords: Far Eastern Federal district, territorial and sectoral structure, industrial and social infrastructure, latitudinal and meridional infrastructure zones, quality of life of the population, economic growth, spatial development, types of economic activity.

Введение, постановка проблемы

Изучение особенностей сложившейся территориально-отраслевой структуры экономики региона, в первую очередь диспропорции в уровне и темпах развития основных сочетаний видов экономической деятельности (промышленность; сельское, лесное хозяйство, рыболовство и рыбоводство; производственная и социальная инфраструктура и др.), позволяет выявить наиболее актуальные современные проблемы и направления его дальнейшего экономического роста [1–3]. Особенно актуально изучение уровня развития инфраструктурных видов деятельности в территориально-отраслевой структуре субъектов Дальневосточного федерального округа (ДФО) России. Низкий уровень развития инфраструктуры существенно ограничивает возможности их экономического роста, в том числе на основе повышения глубины переработки добываемого сырья, а также модернизации обрабатывающих производств [4]. В регионах ДФО имеется ряд благоприятных факторов социально-экономического развития (например, территориальных сочетаний природных ресурсов, выгодного экономико-географического положения, квалифицированных трудовых ресурсов, научно-производственного потенциала и др.), реализация которых также сдерживается из-за слабого развития инфраструктуры.

В составе ДФО выделяются группы субъектов, в которых под воздействием совокупности экономико-географических факторов сформировались схожие территориально-отраслевые сочетания элементов структуры, которые, в свою очередь, образуют особые

социально-экономические (инфраструктурные) широтные и меридиональные зоны. При этом современная территориально-отраслевая структура экономики субъектов ДФО, в том числе и сочетание инфраструктурных видов деятельности, характеризуется высокой неоднородностью [5–7].

В границах Дальневосточного федерального округа с учетом специфики его географического положения выделяются две группы субъектов, из которых складываются широтные и меридиональные экономические зоны, в разной степени тяготеющие либо к Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожным магистралям, либо к морским портам Тихого океана [2, 8, 9]. К широтным экономическим зонам относится прежде всего, Северная, состоящая из субъектов, расположенных в северной части округа (Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Камчатский край и Чукотский автономный округ (ЧАО)), которые располагают богатейшим природно-ресурсным потенциалом, с низкой плотностью населения и слабой инфраструктурной освоенностью территории. В экономике этих субъектов важную роль играют добывающие производства (добыча руд цветных металлов). Две другие зоны, Южная и Юго-Западная, в которые входят субъекты, тяготеющие к Транссибирской и Байкало-Амурской магистралям (Приморский, Хабаровский края и Еврейская автономная область (ЕАО), Амурская и Сахалинская области, Республика Бурятия и Забайкальский край), также располагают значительным природно-ресурсным потенциалом, отличаются более высокой плотностью населения и уровнем развития производственной и социальной инфраструктуры. Здесь сосредоточен основной производственный потенциал Дальневосточного региона (машиностроение, производство строительных материалов, электроэнергетика, пищевая промышленность), а также находятся крупнейшие морские порты Азиатской России – Находка, Восточный, Владивосток, Советская Гавань.

К меридиональным социально-экономическим зонам относятся, во-первых, прибрежная (Тихоокеанская) – субъекты Российской Федерации, непосредственно выходящие к морям и Тихому океану и имеющие протяженную морскую береговую линию (Приморский, Хабаровский и Камчатский края, Сахалинская и Магаданская области, Чукотский автономный округ). В экономике этих субъектов хорошо развиты морехозяйственные структуры. Во-вторых, континентальная зона – субъекты Российской Федерации, чьи территории непосредственно не выходят к Тихому океану, но существенно тяготеют к нему экономически, в том числе и через транспортные и энергетические коммуникации (Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край, Амурская область и Еврейская автономная область). В экономике этих субъектов важную роль играют транспорт – выходящие к морскому побережью Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, магистральный нефтепровод Восточная Сибирь–Тихий океан, судоходная река Амур, восточная часть Северного морского пути (для Республики Саха (Якутия)), а также добывающие производства, чья продукция в значительной степени через имеющуюся транспортную инфраструктуру экспортируется в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) (рис. 1).

Опыт реформирования территориально-отраслевой структуры экономики субъектов ДФО подтверждает ведущую роль центральных органов власти в этом процессе и их вклад, в первую очередь, в развитие обрабатывающих отраслей экономики, рост производства добавленной стоимости в добывающих производствах, а также в развитие инфраструктуры. Реализация положений федеральных, отраслевых и региональных Программ социально-экономического развития ДФО в настоящее время является единственным реальным механизмом, позволяющим провести соответствующую модернизацию производства, обеспечить рост эффективности экономической деятельности и повышение уровня жизни населения.

Одно из направлений модернизации структуры экономики субъектов ДФО непосредственно связано с рациональным использованием природно-ресурсного потенциала территории и акватории. В настоящее время, несмотря на значительные запасы природных

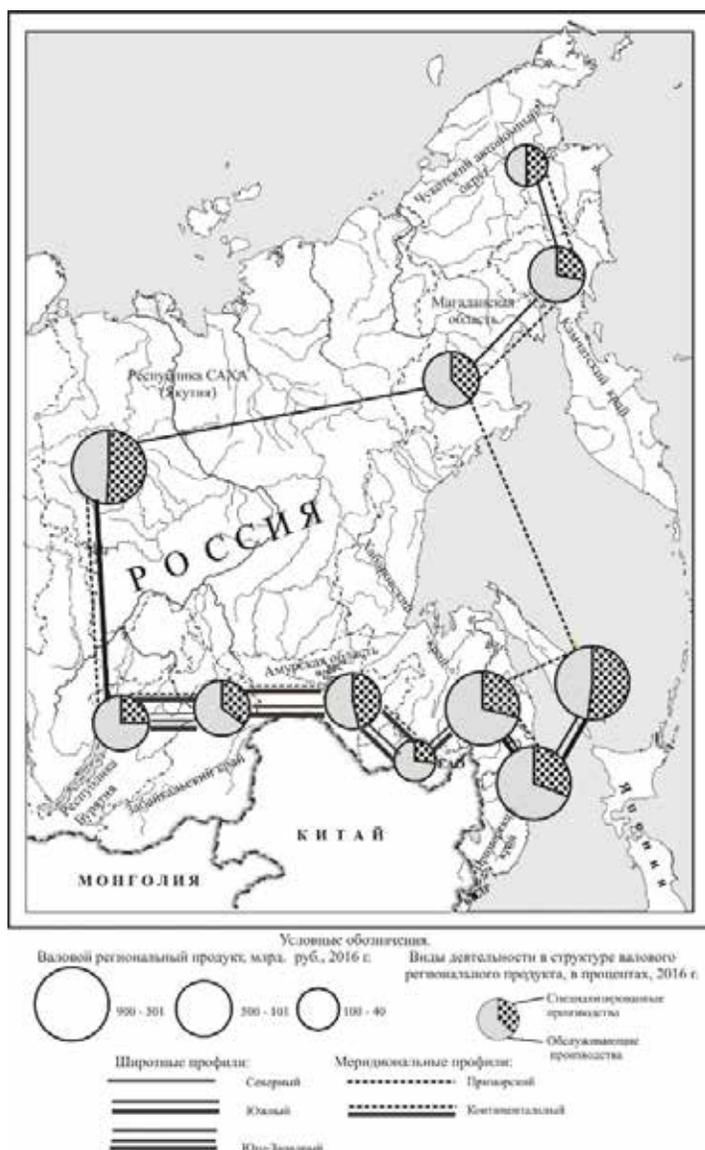


Рис. 1. Социально-экономические зоны Дальневосточного федерального округа. Составлено по: [8, 10]

Fig. 1. The location of the areas under study. Socio-economic zones of the far Eastern Federal district. Compiled by: [8, 10]

ресурсов, роль ДФО в добыче ряда важных минеральных полезных ископаемых и биоресурсов крайне незначительная (рис. 2).

По запасам алмазов, драгоценных и цветных металлов, древесины, топливных ресурсов ДФО занимает лидирующие позиции в Российской Федерации. При этом только по добыче алмазов, руд цветных и драгоценных металлов ДФО выделяется среди других округов РФ.

Отсутствие развитой инфраструктуры существенно сдерживает эффективное развитие добывающих и обрабатывающих производств в ДФО. В территориально-отраслевой структуре экономики, представленной в виде отраслевой структуры валовой добавленной стоимости субъектов округа, выделяются следующие инфраструктурные виды экономической деятельности (табл. 1).

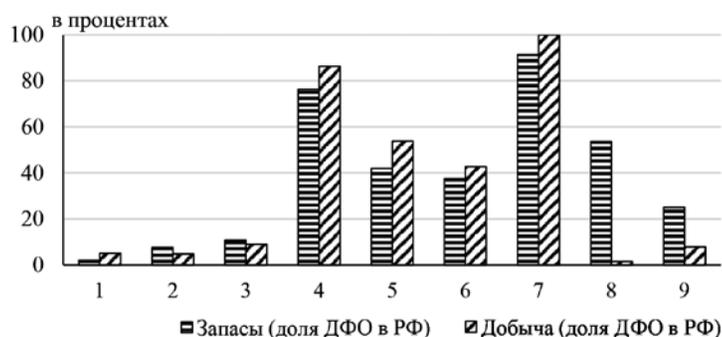


Рис. 2. Современное использование природно-ресурсного потенциала Дальневосточного федерального округа. Составлено по: [11]. Условные обозначения: 1 – нефть и газовый концентрат; 2 – природный газ; 3 – уголь; 4 – алмазы; 5 – золото; 6 – серебро; 7 – олово; 8 – уран; 9 – древесина

Fig. 2. Modern use of the natural resource potential of the far Eastern Federal district. Compiled by: [11]. Symbols: 1 – oil and gas concentrate; 2 – natural gas; 3 – coal; 4 – diamonds; 5 – gold; 6 – silver; 7 – tin; 8 – uranium; 9 – wood

Таблица 1

Инфраструктурные виды деятельности в отраслевой структуре валовой добавленной стоимости субъектов Дальневосточного федерального округа (в текущих основных ценах, в процентах к итогу), 2016 г. Источник: [12]

Table 1. Infrastructure activities in the industry structure of the gross value added of the subjects of the far Eastern Federal district (in current basic prices, as a percentage of the total), 2016. Source: [12]

Субъекты Дальневосточного федерального округа	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	Строительство	Оптовая и розничная торговля	Гостиницы и рестораны	Транспорт и связь	Финансовая деятельность	Операции с недвижимостью	Государственное управление	Образование	Здравоохранение	Прочие услуги
Российская Федерация	3.9	6.3	16.9	1.1	9.5	0.5	14.6	4.9	3.0	4.0	1.7
1. Субъекты Северной широтной зоны											
Республика Саха (Якутия)	4,5	8,2	6,1	0,6	8,0	0,1	3,4	5,1	4,4	3,8	1,4
Камчатский край	6,0	4,1	8,2	1,3	6,5	0,1	5,5	13,9	4,8	7,6	2,1
Магаданская область	6,4	6,2	8,2	0,7	5,6	0,1	4,5	9,9	3,8	5,7	1,6
ЧАО	11,3	5,2	4,7	0,2	4,4	0,1	1,1	10,3	4,6	5,7	1,2
2. Субъекты Южной широтной зоны											
Приморский край	3,6	4,8	18,3	1,5	24,1	0,3	10,0	6,8	3,1	5,1	2,4
Хабаровский край	4,3	5,1	15,6	1,3	20,2	0,3	9,0	8,2	4,1	5,3	1,6
Амурская область	7,3	13,1	11,0	0,9	16,3	0,2	5,8	7,7	4,3	5,2	1,0
Сахалинская область	1,4	6,3	5,6	0,6	5,1	0,1	8,9	3,7	1,8	2,7	0,8
ЕАО	5,8	10,5	9,3	0,9	18,2	0,2	7,4	14,8	4,4	8,2	1,9
3. Субъекты Юго-Западной широтной зоны											
Республика Бурятия	6,1	5,8	15,8	2,4	13,9	0,2	6,4	10,3	7,0	7,2	2,2
Забайкальский край	4,5	6,4	11,4	1,1	22,6	0,2	5,7	10,9	5,2	6,4	1,3

Материалы и методы

Территориально-отраслевая структура экономики субъектов ДФО может быть представлена в виде отраслевой структуры валовой добавленной стоимости (в текущих ценах, в процентах к итогу). В составе этой структуры выделяются виды экономической деятельности, которые в зависимости от их места и роли в территориальном разделении труда выполняют разные функции – специализации или обслуживания [5, 13]. Инфраструктурные виды деятельности в структуре экономики субъектов ДФО выполняют преимущественно обслуживающую функцию, за исключением транспорта, который в субъектах, входящих в южную широтную и прибрежную меридиональную зоны, располагающие выгодным экономико-географическим положением, выполняет важную специализированную функцию – обеспечивает транзит грузов между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, а также между Российской Федерацией и странами АТР. При этом следует учитывать, что эффективное функционирование элементов инфраструктуры обеспечивает устойчивое развитие всей территориально-отраслевой структуры субъектов ДФО, состоящих из сбалансированных функциональных блоков: специализации, обслуживания производства и населения [5, 13–15].

Обзор ранее выполненных исследований по теме

Результаты изучения роли инфраструктурных отраслей и видов экономической деятельности в формировании территориально-отраслевой структуры регионов, их места в территориальном разделении труда (специализированное или обслуживающее) представлены в коллективной монографии «Социально-экономическая география в России» [16], содержащей результаты применения экономико-географического подхода к изучению территориальной и отраслевой структуры экономики как отдельных отраслей (видов деятельности), так и территориально-производственных комплексов, которые формируются с учетом рационального использования всей совокупности природных, экономических и социальных условий развития территории.

Кроме этого, следует отметить работы А.Г. Гранберга [4], в которых приводятся результаты исследования территориальных структур производства в регионах СССР на двух иерархически построенных структурах (отраслевой и территориальной). А.Г. Гранберг разработал эффективные методы общего анализа региональных особенностей размещения производительных сил СССР в целом и отдельных отраслей (в том числе инфраструктуры), а также и территориальной структуры экономики страны (союзных и автономных республик, краев и областей). При этом А.Г. Гранберг отмечал важность изучения территориально-отраслевой структуры экономики, включая инфраструктурную, по широтным зонам страны.

В работах П.Я. Бакланова, А.В. Мошкова, М.Т. Романова [2, 8, 17] приводятся результаты применения метода экономико-географического анализа пространственной дифференциации территориальных и отраслевых структур хозяйства по широтным и меридиональным зонам отдельного макрорегиона (на примере Тихоокеанской России). Проблемы оценки динамики социально-экономического пространства России, в том числе и инфраструктуры, рассматриваются в работах В.Л. Бабурин [5] и В.Е. Шувалова [18]. Региональные особенности реформирования территориально-отраслевой структуры хозяйства России, в том числе Уральского и Дальневосточного регионов, рассмотрены в работах М.Д. Шарыгина [15] и П.А. Минакира [3, 7]. Особенности формирования и развития транспортной сети в России проанализированы в работах С.А. Тархова [19].

Результаты анализа процесса формирования основных составляющих экономики России и современные мировые тенденции территориальной организации производства рассмотрены в работах А.И. Трейвиша [14] и А.В. Федорченко [20]. Результаты изучения

особенностей трансформации различных форм территориальной организации производства и модернизации экономики России в условиях рынка представлены в работах В.И. Часовского [21]. Оценка состояния инфраструктурных видов деятельности в ДФО и возможностей их дальнейшего развития с учетом интересов инвесторов представлена в работах аналитических групп Российских инвестиционных компаний [11]. Проблемы формирования и развития экономики российского Дальнего Востока, роль инфраструктуры в освоении уникального природно-ресурсного потенциала региона, роль ее как фактора, ограничивающего возможности интеграции хозяйства субъектов округа в экономику стран Азиатско-Тихоокеанского региона, иностранный опыт создания особых экономических зон отражены в работах ряда зарубежных авторов [22–25].

При этом проблемы изучения роли инфраструктурных видов экономической деятельности в изменении территориально-отраслевой структуры экономики регионов России, в частности динамики современной инфраструктуры в разрезе различных видов экономической деятельности и территориальных социально-экономических (в том числе инфраструктурных) зон, рассмотрены еще недостаточно полно.

Результаты и их обсуждение

В результате анализа совокупности социально-экономических показателей можно оценить уровень развития инфраструктуры субъектов ДФО, входящих в выделенные инфраструктурные зоны (табл. 2). В субъектах Северной широтной зоны ДФО в целом отмечаются показатели, характеризующие сравнительно низкий уровень развития инфраструктуры, чем по РФ, за исключением объема бытовых услуг и объема услуг связи на душу населения, а также мощности амбулаторно-поликлинических организаций. В субъектах Южной широтной инфраструктурной зоны ДФО, наоборот, уровень развития инфраструктуры более высокий, поскольку большинство показателей выше, чем их значения по РФ. Исключение составляют только показатели ввода в действие жилых домов и численность студентов, обучающихся по программе бакалавриата. В субъектах Северо-Западной инфраструктурной зоны наиболее низкий уровень развития инфраструктуры по сравнению с другими субъектами округа и РФ.

В прибрежной (Тихоокеанской) меридиональной зоне по большинству показателей уровень развития инфраструктуры выше, чем в среднем по Российской Федерации. Исключение составляют ввод в действие жилых домов и такие показатели социальной инфраструктуры, как образование (численность студентов, обучающихся по программе бакалавриата) и здравоохранение (численность населения на одну больничную койку), которые в субъектах этой инфраструктурной зоны ниже средних значений по РФ. В целом по континентальной зоне значение всех показателей, характеризующих уровень развития инфраструктуры, ниже среднего значения по РФ (кроме показателя, отражающего состояние здравоохранения – мощности амбулаторно-поликлинических организаций).

Сложившиеся различия в уровне инфраструктурной освоенности территории по субъектам ДФО во многом объясняются их низкой инвестиционной привлекательностью. В частности, доля субъектов ДФО в распределении инвестиций в основной капитал по инфраструктурным видам экономической деятельности в Российской Федерации не велика. Например, на субъекты ДФО в 2017 г. приходилось всего 8,4 % инвестиций в основной капитал, направленных в обеспечение электрической энергией, газом и паром, кондиционирование воздуха; 4,3 % инвестиций приходилось на водоснабжение, водоотведение, организацию сбора и утилизацию отходов, деятельность по ликвидации загрязнений; 12,2 % на строительство; 2,8 % на торговлю оптовую и розничную, ремонт автотранспортных средств и мотоциклов; 15,7 % на транспортировку и хранение; 2,9 % на деятельность гостиниц и предприятий общественного питания; 8,7 % на деятельность в области информатизации и связи; 9,8 % на финансовую и страховую деятельность; 3,0 % на деятельность

Уровень развития инфраструктуры по инфраструктурным зонам
Дальневосточного федерального округа, 2017 г. Источник: [12]

Table 2. Level of infrastructure development by infrastructure zones
of the far Eastern Federal district, 2017. Source: [12]

Субъекты Дальневосточного федерального округа	Оборот розничной торговли на душу населения, тыс. руб.	Объем бытовых услуг на душу населения, тыс. руб.	Объем услуг связи на душу населения, тыс. руб.	Ввод в действие жилых домов на 1000 чел. населения, м ²	Численность студентов, обучающихся по программе бакалавриата, на 10000 чел. населения, чел	Численность населения на одну большую койку, чел.	Мощность амбулаторно- поликлинических организаций на 10000 чел. населения, посещений в смену
Российская Федерация	203	6,5	8,7	540	260	124,2	270,1
<i>Широтные инфраструктурные зоны</i>							
<i>Среднее значение по субъектам Северной зоны</i>	<i>197.4</i>	<i>7.8</i>	<i>13.7</i>	<i>249.3</i>	<i>140.8</i>	<i>85.8</i>	<i>382.1</i>
Республика Саха (Якутия)	220.7	8.4	10.7	658	220	101.3	303.0
Камчатский край	171.3	5.5	15.9	212	129	84.6	286.4
Магаданская область	213.6	6.4	15.0	44	179	82.1	431.4
ЧАО	183.8	10.9	13.2	83	35	75.1	507.6
Среднее значение по субъектам Южной зоны	<i>211.3</i>	<i>7.2</i>	<i>9.7</i>	<i>333</i>	<i>214.6</i>	<i>97.8</i>	<i>279.9</i>
Приморский край	195.5	6.7	9.6	215	252	100.8	256.3
Хабаровский край	231.1	6.5	12.1	203	359	116.3	328.5
Амурская область	202.0	4.6	8.2	227	199	104.7	289.3
Сахалинская область	289.6	12.2	12.7	711	133	85.1	251.1
ЕАО	138.4	5.9	5.9	309	130	82.2	274.1
<i>Среднее значение по субъектам Юго-Западной зоны</i>	<i>160.3</i>	<i>4.9</i>	<i>7.9</i>	<i>262</i>	<i>222.5</i>	<i>108.4</i>	<i>259.3</i>
Республика Бурятия	173.6	6.4	7.6	273	236	115.7	265.8
Забайкальский край	147.0	3.4	8.1	251	209	101.0	253.8
<i>Меридиональные инфраструктурные зоны</i>							
<i>Среднее значение по субъектам прибрежной (Тихоокеанской) зоны</i>	<i>214.2</i>	<i>8.0</i>	<i>13.1</i>	<i>244.7</i>	<i>181.2</i>	<i>90.7</i>	<i>343.6</i>
Камчатский край	171.3	5.5	15.9	212	129	84.6	286.4
Приморский край	195.5	6.7	9.6	215	252	100.8	256.3
Хабаровский край	231.1	6.5	12.1	203	359	116.3	328.5
Магаданская область	213.6	6.4	15.0	44	179	82.1	431.4
Сахалинская область	289.6	12.2	12.7	711	133	85.1	251.1
ЧАО	183.8	10.9	13.2	83	35	75.1	507.6
<i>Среднее значение по субъектам континентальной зоны</i>	<i>176.3</i>	<i>5.7</i>	<i>8.1</i>	<i>343.6</i>	<i>198.8</i>	<i>100.9</i>	<i>277.2</i>
Республика Саха (Якутия)	220.7	8.4	10.7	658	220	101.3	303.0
Республика Бурятия	173.6	6.4	7.6	273	236	115.7	265.8
Забайкальский кра	147.0	3.4	8.1	251	209	101.0	253.8
Амурская область	202.0	4.6	8.2	227	199	104.7	289.3
ЕАО	138.4	5.9	5.9	309	130	82.2	274.1

Таблица 3

Инвестиционная привлекательность инфраструктурных видов деятельности субъектов ДФО (инвестиции в основной капитал; без малого предпринимательства) по доле вида деятельности в округе, 2017 г., в %. Источник: [12]

Table 3. Investment attractiveness of infrastructure activities in the far Eastern Federal district (investments in fixed assets; without small businesses), by the share of the type of activity in the district, 2017, in Pro-cents. Source: [12]

Субъекты Дальневосточного федерального округа	Обеспечение электрической энергией, газом и паром	Водоснабжение, водоотведение, сбор и утилизация отходов	Строительство	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспорта	Транспортировка и хранение	Деятельность гостиниц и общественного питания	Информатизация и связь	Финансовая и страховая	Операции с недвижимостью	Образование	Здравоохранение
ДФО, всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Широтные инфраструктурные зоны</i>											
Северная зона	28.1	44.2	59.2	26.1	36.3	3.4	13.9	5.6	27.7	34.5	38.6
Республика Саха (Якутия)	18.3	34.9	49.6	7.8	35.0	1.3	6.7	4.9	23.6	21.8	30.2
Камчатский край	2.2	4.9	8.6	6.3	0.7	1.9	3.9	0.3	3.5	9.9	4.3
Магаданская область	5.8	3.8	0.8	7.3	1.1	Н/д	3.1	0.4	0.4	2.4	1.6
ЧАО	1.8	0.6	0.2	4.7	0.6	0.2	0.2	Н/д	0.2	0.4	2.5
Южная зона	54.8	54.6	26.4	61.9	55.0	95.9	67.8	70.7	64.9	53.3	44.5
Приморский край	16.7	12.4	0.8	37.3	6.2	44.5	16.5	2.2	17.4	16.6	13.5
Хабаровский край	10.7	19.3	7.1	15.1	12.2	36.6	29.1	2.4	10.0	18.8	10.9
Амурская область	17.3	3.1	3.5	4.6	32.2	11.9	13.7	7.1	14.9	2.9	2.1
Сахалинская область	9.6	17.4	13.5	4.2	2.9	2.9	6.9	59.0	20.5	14.8	16.4
ЕАО	0.5	2.4	1.5	0.7	1.5	Н/д	1.6	Н/д	2.1	0.2	1.6
Юго-Западная зона	17.1	1.2	14.4	12.0	8.7	0.7	18.3	23.7	7.4	12.2	16.9
Республика Бурятия	4.3	1.2	4.9	7.4	2.5	0.7	6.4	0.6	1.4	9.3	10.8
Забайкальский край	12.8	Н/д	9.5	4.6	6.2	н/д	11.9	23.1	6.0	2.9	6.1
<i>Меридиональные инфраструктурные зоны</i>											
Прибрежная (Тихоокеанская) зона	46.8	58.4	31.0	74.9	22.6	86.1	59.7	64.3	52.0	62.9	49.2
Приморский край	16.7	12.4	0.8	37.3	6.2	44.5	16.5	2.2	17.4	16.6	13.5
Хабаровский край	10.7	19.3	7.1	15.1	12.2	36.6	29.1	2.4	10.0	18.8	10.9
Камчатский край	2.2	4.9	8.6	6.3	0.7	1.9	3.9	0.3	3.5	9.9	4.3
Сахалинская область	9.6	17.4	13.5	4.2	2.9	2.9	6.9	59.0	20.5	14.8	16.4
Магаданская область	5.8	3.8	0.8	7.3	1.1	Н/д	3.1	0.4	0.4	2.4	1.6
ЧАО	1.8	0.6	0.2	4.7	0.6	0.2	0.2	Н/д	0.2	0.4	2.5
Континентальная зона	53.2	41.6	69.0	25.1	77.4	13.9	40.3	35.7	48.0	37.1	50.8
Республика Саха (Якутия)	18.3	34.9	49.6	7.8	35.0	1.3	6.7	4.9	23.6	21.8	30.2
Республика Бурятия	4.3	1.2	4.9	7.4	2.5	0.7	6.4	0.6	1.4	9.3	10.8
Забайкальский край	12.8	Н/д	9.5	4.6	6.2	Н/д	11.9	23.1	6.0	2.9	6.1
Амурская область	17.3	3.1	3.5	4.6	32.2	11.9	13.7	7.1	14.9	2.9	2.1
ЕАО	0.5	2.4	1.5	0.7	1.5	Н/д	1.6	Н/д	2.1	0.2	1.6

по операциям с недвижимым имуществом; 6,8 % на образование; 7,7 % на деятельность в области здравоохранения и социальных услуг [12].

Инфраструктурные зоны хозяйственного развития ДФО и входящие в них субъекты неоднородны и по инвестиционной привлекательности (табл. 3). В широтных инфраструктурных зонах большая часть объема инвестиций в основной капитал инфраструктурных видов деятельности приходится на Южную. Среди субъектов всех широтных инфраструктурных зон наиболее привлекательны для инвесторов: в Северной зоне Республика Саха (Якутия); в Южной зоне Приморский и Хабаровский края, Сахалинская область; в Юго-Западной – Забайкальский край.

В меридиональных зонах ДФО выделяются более высокой инвестиционной привлекательностью инфраструктурные виды деятельности, функционирующие в субъектах прибрежной (Тихоокеанской) зоны. В этой зоне наиболее высокой инвестиционной привлекательностью выделяются Сахалинская область, Приморский и Хабаровский края.

В субъектах ДФО, расположенных в континентальной меридиональной инфраструктурной зоне, наиболее привлекательны для инвесторов такие обслуживающие виды деятельности, как транспортировка и хранение, строительство, обеспечение электрической энергией, газом и паром. Среди субъектов наиболее привлекательны для инвесторов Республика Саха (Якутия) и Амурская область.

Заключение и выводы

Высокая дифференциация субъектов ДФО по уровню инфраструктурной обустроенности выступает важным фактором, стимулирующим или, наоборот, сдерживающим модернизацию территориально-отраслевой структуры их экономики. По особенностям территориально-отраслевой структуры валовой добавленной стоимости, роли и месту инфраструктурных (обслуживающих) видов деятельности в экономике регионов можно выделить широтные и меридиональные инфраструктурные зоны хозяйственного развития. При этом в каждой инфраструктурной зоне по уровню развития отдельных составляющих инфраструктурного комплекса имеются преимущества и недостатки, которые необходимо учитывать при определении направлений социально-экономического развития субъектов ДФО.

Наличие развитой инфраструктуры является обязательным условием для привлечения инвестиций, обеспечивающих опережающее развитие обрабатывающих производств, а также видов деятельности, выпускающих товары конечного потребления.

Благодарность. Статья подготовлена при поддержке гранта РГО-РФФИ (№ 17-05-41044).

Литература

1. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль, 1983. 350 с.
2. Бакланов П.Я. Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивого развития. Владивосток: Дальнаука, 2001. 144 с.
3. Дальний Восток России: экономический потенциал / под ред. П.А. Минакира. Владивосток: Дальнаука, 1999. 594 с.
4. Гранберг А.Г. Региональная экономика и региональная наука в России: десять лет спустя // Регион: экономика и социология. 2004. № 1. С. 57–81.
5. Бабурин В.Л. Эволюция социально-экономического пространства России // География социально-экономического развития. М.: Изд. дом «Городец», 2004. С. 496–514.
6. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах: пер. с англ. М.: Прогресс, 1966. 659 с.
7. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток / отв. ред. А.Г. Гранберг. М.: Экономика, 2006. 848 с.

8. Бакланов П.Я., Мошков А.В. Географическая дифференциация территориальных структур хозяйства в Тихоокеанской России // География и природные ресурсы. 2017. № 1. С. 5–15.
9. Мошков А.В. Факторы устойчивого развития территориально-отраслевой структуры регионов прибрежной зоны Тихоокеанской России // Регионалистика. 2019. Т. 6, № 4. С. 14–31.
10. Мошков А.В. Пространственное развитие территориально-производственных систем Дальневосточного региона России // Географические исследования Сибири и сопредельных территорий: материалы междунар. конф. Иркутск: Изд-во Ин-та географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, 2019. С. 171–174.
11. Инфраструктура и рынки. Дальний Восток. Аналитический обзор. М.: ООО «Первая инфраструктурная», 2018. 130 с. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://infraone.ru/analitika/Infrastruktura_i_rynky_Dalny_Vostok_InfraONE_Research.pdf (дата обращения: 18.03.2020).
12. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018. Стат. сб. М.: Росстат, 2018. 1162 с.
13. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. М.: Мысль, 1973. 559 с.
14. Трейвиш А.И. Промышленность в России за 100 лет // Россия в окружающем мире: 2002 (Аналитический ежегодник). М.: Изд-во МНЭПУ, 2002. С. 11–38.
15. Шарыгин М.Д. Региональная организация общества. Пермь: ПГУ, 1992. 204 с.
16. Социально-экономическая география в России / под общей ред. П.Я. Бакланова, В.Е. Шувалова. Русское географическое общество. Владивосток: Дальнаука, 2016. 326 с.
17. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. Базисные структурные звенья в долгосрочном развитии транспортных систем Дальневосточного региона России // Вестн. МГУ. Серия. 5. География. 2018. № 4. С. 83–92.
18. Шувалов В.Е. Районный подход к изучению социально-экономического пространства России // География социально-экономического развития. М.: Изд. дом «Городец», 2004. С. 481–495.
19. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск: Универсум, 2005. 382 с.
20. Федорченко А.В. Современные тенденции территориальной организации промышленного производства. М.: Пресс-Соло, 2000. 176 с.
21. Часовский В.И. Рыночные формы организации промышленного производства в модернизации экономики России // Региональные исследования. 2015. Вып. 1 (47). С. 63–71.
22. Göler D., Levchenkov A. Special economic zones as revitalization strategy for old industrial regions in Russia // *Geographische Rundschau*. 2010. 2 Februar. P. 18–25.
23. Kuhrt N. The Russian Far East in Russia's Asia Policy: Dual Integration or Double Periphery? // *Europe-Asia Studies*. 2012. Vol. 64, N 3. P. 471–493.
24. Van Eeghen M.W., Gill I.S., Izvorski I.V., De Rosa D. Diversified development: making the most of natural resources in Eurasia. Europe and Central Asia Studies. Washington, DC; World Bank Group. 2014. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://documents.worldbank.org/curated/en/124481468251373591/pdf/854170PUB0978100B0x382147B00PUBLIC0.pdf> (дата обращения: 19.02.2020).
25. Zhao H. Sino-Russian Economic Cooperation in the Far East and Central Asia since 2012 // *Eurasia Border Review*. 2015. Vol. 6, N 1. P. 103–121.

Reference

1. Alaev, E.B. Socio-economic geography. Conceptual and terminological dictionary. Moscow: Thought, 1983. 350 p. (In Russian)
2. Baklanov, P.Y. The far Eastern region of Russia: problems and preconditions of sustainable development. Vladivostok: Dalnauka, 2001. 144 p. (In Russian)
3. Far East of Russia: economic potential / edited by P.A. Minakir. Vladivostok: Dalnauka, 1999. 594 p. (In Russian)
4. Granberg, A.G. Regional economy and regional science in Russia: ten years later. *Region: Economics and sociology*. 2004, 1. 57-81. (In Russian)
5. Baburin, V.L. Evolution of socio-economic space in Russia // *Geography of socio-economic development*. Moscow: Ed. House "Gorodets", 2004. P. 496–514. (In Russian)
6. Izard, U. Methods of regional analysis: an introduction to the science of regions. Per. from the English. Moscow: Progress, 1966. 659 p. (In Russian)
7. Minakir, P.A. Regional Economy. The Far East / Ed. Edited By A. G. Granberg. Moscow: Ekonomika, 2006. 848 p. (In Russian)
8. Baklanov, P.Ya., Moshkov, A.V. Geographical differentiation of territorial structures of economy in Pacific Russia. *Geography and natural resources*. 2017, 1, 5–15. (In Russian)
9. Moshkov, A.V. Factors of sustainable development of the territorial and sectoral structure of the regions of the coastal zone of Pacific Russia. *Regionalistics*. 2019, 6(4), 14–31. (In Russian)
10. Moshkov, A.V. Spatial development of territorial production systems in the far Eastern region of Russia. *Geographical studies of Siberia and adjacent territories. Proceedings of the international conference*. Irkutsk: Publishing house Of the Institute of geography. V. B. Sochavy SB RAS, 2019. P. 171–174. (In Russian)
11. A. Galaktionova, D. Dorzhieva, Zontikov A., Yakunina E. Infrastructure and markets. Far East. Analytical review. Moscow: First infrastructure, 2018. 130 p. (In Russian)

12. Region of Russia. Socio-economic indicators. 2018. Stat. Sat. Moscow: Rosstat, 2018, 1162 p. (In Russian)
13. Saushkin, J.G. Economic geography: history, theory, methods, practice. Moscow: Mysl', 1973. 559 p. (In Russian)
14. Trayvish, A.I. Industry in Russia for 100 years. *Russia in the surrounding world: 2002 (Analytical Yearbook)*. Moscow: MNEPU Publishing house, 2002, p. 11–38. (In Russian)
15. Sharygin, M.D. Regional organization of the society. Perm: PSU, 1992, 204 p. (In Russian)
16. Socio-economic geography in Russia / edited by P. Y. Baklanov and V. E. Shuvalov. Russian geographical society. Vladivostok: Dalnauka, 2016, 326 p. (In Russian)
17. Baklanov, P.Ya., Moshkov, A.V., Romanov, M.T. Basic structural links in the long-term development of transport systems in the far Eastern region of Russia. *Vestnik MSU. Series. 5. Geography*, 2018, 4, 83–92. (In Russian)
18. Shuvalov, V.E. District approach to the study of the socio-economic space of Russia. *Geography of socio-economic development*. Moscow: Ed. House «Gorodets», 2004, p. 481–495. (In Russian)
19. Tarkhov, S.A. Evolutionary morphology of transport networks. Smolensk: Universum, 2005, 382 p. (In Russian)
20. Fedorchenko, A.V. Modern trends in the territorial organization of industrial production. Moscow: Press-Solo, 20003, 176 c.
21. Chasovsky, V.I. Market forms of industrial production organization in the modernization of the Russian economy. *Regional studies*. 2015, 1(47), 63–71. (In Russian)
22. Göler, D., Levchenkov, A. Special economic zones as revitalization strategy for old industrial regions in Russia // *Geographische Rundschau*. 2010. N 2. P. 18–25.
23. Kuhrt, N. The Russian Far East in Russia's Asia Policy: Dual Integration or Double Periphery? *Europe-Asia Studies*. 2012, V. 64, 3, 471–493.
24. Van Eeghen, M.W., Gill, I.S., Izvorski, I.V., De Rosa, D. Diversified development: making the most of natural resources in Eurasia. *Europe and Central Asia Studies*. Washington, DC; World Bank Group. 2014. Available online: <http://documents.worldbank.org/curated/en/124481468251373591/pdf/854170PUB0978100Box382147B00PUBLi0.pdf> (accessed on 19 February 2020).
25. Zhao, H. Sino-Russian Economic Cooperation in the Far East and Central Asia since 2012. *Eurasia Border Review*. 2015, V. 6, 1, 103–121.