

А. Л. АБРАМОВ*, А. А. ДЯГИЛЕВ**, Г. Д. КУЗНЕЦОВА**, И. И. МЕЛАМЕД**

Социально-экономическое положение и перспективы развития Приморского края на период до 2024 г. (Часть I)

АБРАМОВ

Александр Львович – кандидат технических наук, профессор кафедры математических методов в экономике Школы естественных наук. *alabramov2011@gmail.com*.

ABRAMOV A. L. – Candidate of Engineering Sciences, Professor at the Department of Mathematical Methods in Economics. School of Natural Sciences.

ДЯГИЛЕВ Алексей Александрович – заместитель генерального директора. *info@mfr.ru*.

DYAGILEV A. A. – Deputy Director General.

КУЗНЕЦОВА Галина Дмитриевна – старший научный сотрудник. *info@mfr.ru*.

KUZNETSOVA G. D. – Senior Researcher.

МЕЛАМЕД Игорь Ильич – кандидат технических наук, генеральный директор. *info@mfr.ru*.

MELAMED I. I. – Candidate of Engineering Sciences, General Director.

В статье рассматривается текущее социально-экономическое положение Приморского края (по итогам 2017 г.) и существующие проблемы, сформировавшиеся в последнее время. Для их преодоления предлагается комплекс скоординированных мер, направленных на социально-экономическое развитие региона и учитывающих национальные приоритеты, сформулированные в Указе Президента России от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Ключевые слова: Приморский край, социально-экономическое положение, развитие, комплекс мер, экономика, социальная сфера, управление.

A. L. ABRAMOV, A. A. DYAGILEV,
G. D. KUZNETSOVA, I. I. MELAMED

Social and Economic Situation and Prospects for the Development of Primorsky Krai for the Period up to 2024

The article deals with the current social and economic situation of Primorsky Krai (based on the results of 2017) and the existing problems that have emerged recently. To address these problems, a set of coordinated measures aimed at socio-economic development of the region is proposed. The package of measures takes into account the national priorities formulated in the Decree of the President of the Russian Federation No. 204 of May 7, 2018 “On National Objectives and Strategic Tasks of the Russian Federation’s Development in the Period up to 2024”.

Keywords: Primorsky Krai, socio-economic situation, development, set of measures, economy, social sphere, management.

* Дальневосточный федеральный университет, 690091, г. Владивосток, ул. Суханова, 8. Far Eastern Federal University. 8, Sukhanova street, Vladivostok, Russian Federation, 690950.

** Международный центр развития регионов, 129515, г. Москва, ул. Академика Королева, 13, а/я-3, офис 710. International Center for the Development of Regions, 13, P. O. Box 3, office 710, Academician Korolev street, Moscow, Russian Federation, 129515.

Новые национальные цели, стратегические задачи и модели развития края. Общие направления, национальные цели и стратегические задачи развития Российской Федерации на период до 2024 г., обозначенные в указе Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 [2], на уровне Приморского края означают стабильное развитие: с низкой инфляцией, умеренной безработицей, дальнейшим ростом доли несырьевого сектора, внедрением максимального количества инноваций, выпуском высококонкурентных товаров, освоением новых рынков.

Но главное для Приморского края, что вытекает из указа, – это стабилизация численности населения, повышение уровня жизни жителей, рост продолжительности жизни, в том числе активной, а следовательно, сбалансированная социальная, производственная и транспортная инфраструктура, хорошая медицина, образование и социальное обеспечение, комфортная среда, чистая экология и стабильные доходы.

Таким образом, время простых решений закончено. Для нового временного отрезка требуется ревизия сценариев развития Приморского края, ресурсов и используемых инструментов. Необходимо учесть новые реалии внешнего и внутреннего положения региона, сформировавшиеся тенденции и возникшие угрозы развитию, сложившиеся за последние 5 лет, спрогнозировать их динамику.

В результате должны быть созданы новые модели управления и экономики, новая модель развития человеческого капитала и пространственного развития.

Новая модель управления развитием края. Парирование внешних вызовов развитию региона, реализация новой модели экономики края невозможны без соответствующей модернизации управления стратегическим развитием Приморского края. Существующая модель управления должна быть адаптирована к новым вызовам, ограничениям и дополнена системами стратегического развития, включая:

1) модернизацию управления развитием края на уровне администрации (создание Правительства края) и Законодательного собрания. Введение личной ответственности за достижение основных экономических показателей развития¹;

2) создание системы инструментов взаимодействия с вышестоящими уровнями власти, ориентированными на стратегическое развитие региона. Создание механизмов управления развитием экономики и человеческого капитала и пространственного развития края.

Новая экономическая модель. Существующая экономическая модель развития края, основанная на использовании экстенсивных факторов

¹ Рост численности населения, рост ВРП, количество занятых в экономике, рост стоимости основных фондов (в итоге всех инвестиций), рост производительности труда, рост зарплат.

роста сложившейся за десятилетия структуры экономики региона, исчерпала себя. Новая экономическая модель может быть основана на следующих предпосылках:

1) структура экономики региона должна измениться: наряду с приоритетным ростом сектора «транспорт и связь» значительную роль будут играть – финансовая деятельность, торговля, промышленность, операции с недвижимостью и др.;

2) должна измениться парадигма краевого бюджетирования: из дефицитного бюджет должен стать бюджетом развития, обеспечивающим к 2025 г. по меньшей мере двукратный рост ВРП, который может быть обеспечен за счет увеличения так называемого «экономического/функционального портфеля» края и его эффективного управления.

Новая модель развития региона с использованием возможностей человеческого капитала. Управление человеческим капиталом открывает дополнительные возможности для развития экономики края и должна быть основана:

– на механизмах увеличения и сохранения: укреплении здоровья населения, увеличении экономически активной фазы жизнедеятельности и росте ожидаемой продолжительности жизни, сокращении потерь суммарного рабочего времени населением вследствие утраты трудоспособности, сокращении потерь времени населением при получении государственных, муниципальных, социальных, бытовых услуг, на транспорте;

– на механизмах накопления: повышении уровня образованности, качества и доступности образования для всех слоев населения, соответствия структуры образования спросу в экономике региона, обеспечении гармоничного развития личности на основе развития сферы культуры, физической культуры и спорта, индустрии здорового образа жизни;

– на механизмах привлечения: поддержки миграционных процессов, повышении эффективности системы удержания коренных жителей и привлечения в край новых жителей, улучшении качества трудовых ресурсов, создании новых высококачественных рабочих мест в секторах промышленности, транспорта, современной торговли, связи, сельского хозяйства, рыбоводства и рыболовства, лесного хозяйства, туризма и гостеприимства, здравоохранения, образования и телекоммуникаций, выпуска инновационной продукции и разработки новых технологий, науки, искусства, спорта и др.

Новая модель пространственного развития. Существующая исторически сложившаяся модель пространственного развития Приморского края должна быть адаптирована к существующим вызовам и ограничениям. В связи с этим новая модель пространственного развития региона должна быть ориентирована на повышение уровня жизни населения

и эффективности функционирования региона. Основные элементы модели основаны на следующих экономических предпосылках:

1. Размещение и концентрация экономической плотности в тех местах в крае, которые обеспечат максимальный рост экономики и численности населения, а также достижение основных экономических показателей развития²;

2. Развитие транспортно-промышленных осей (меридианной и широтной) – меридианной в направлении к административной границе с Хабаровским краем и широтной в направлении: государственная граница с КНР и КНДР – побережье. Создание на их основе нового транспортного каркаса, напрямую подключающего территории к внешней транспортной системе и поддержке совместного развития территорий, входящих в СПВ, ТОСЭР и др.;

3. Реализация МТК «Приморье–1 и Приморье–2», перевозки по которым могут осуществляться в направлении КНР – порты Приморского края (международные грузы) и в обратном направлении: порожний подъездной состав, в том числе возникший при масштабной перевозке экспортного угля в порты региона. Одной из важнейших частей МТК является развитие пограничных переходов. Необходимо создание на российских переходах инфраструктуры адекватной китайской (города, автомобильные и железные дороги, электроэнергетика, связь и др.);

4. Важное место должно быть отведено Хасанскому району края, геостратегическое положение которого характеризуется тем, что здесь сходятся границы 4 крупнейших держав АТР – России, Китая, «большой» Кореи и Японии (морская граница). В связи с этим представляется целесообразной скорейшая реализация МТК «Приморье–2» и проработка *проекта продолжения Транскорейской магистрали* через Хасанский район на Хунчунь (Китай), в том числе как возможный интеграционный проект в процессе примирения двух Корей. В результате возможно возникновение мощного транспортного международного узла на перекрестке Корея – Россия, Россия – КНР;

5. Реализации развития сетевой структуры регионального пространства и функционального зонирования, формирование внутреннего транспортного каркаса, создание во Владивостоке нового центра управления, аккумулирующего функции межрегионального, регионального, муниципального, международного и секторального уровня (в том числе южно-приморского мультимодального центра управления транспортом и логистикой).

² Рост численности населения, рост ВРП, количество занятых в экономике, рост стоимости основных фондов (в итоге всех инвестиций), рост производительности труда, рост зарплат.

Социально-экономическое положение Приморского края. В рейтинге социально-экономического положения регионов России Приморский край по итогам 2017 г. занимает 26-е место из 85 регионов и 3-е из 9 регионов ДФО [4], в рейтинге качества жизни населения – 48-е место в стране и 4-е в ДФО [5].

Рейтинг качества жизни, построенный на основании комплексного учета показателей, фиксирующих фактическое состояние тех или иных аспектов условий жизни и ситуации в регионах России, для стратегического анализа социально-экономического развития Приморского края наиболее предпочтителен.

За один год позиция Приморского края в рейтинге качества жизни улучшилась несущественно, поднявшись на 3 места, а сводный балл региона вырос на 1,93 пункта.

Рейтинг позволяет выделить те показатели, которые характеризуют сильные и слабые стороны социально-экономического развития региона.

К *сильным сторонам* развития края (места выше 30 в рейтинге, причем с разнонаправленной динамикой) относятся показатели, перечисленные ниже.

Отношение денежных доходов населения к стоимости фиксированного набора потребительских товаров и услуг – 29 место (2016 г. – 15 место); объем вкладов (депозитов) физических лиц в банках на одного жителя (16 место, 2016 г. – 35).

Количество ДТП с пострадавшими на 100 000 единиц автомобильного транспорта – 23 место (2016 г. – 37); коэффициент перинатальной смертности – 18 место (2016 г. – 66), а общая заболеваемость всего населения – 28 место (2016 г. – 30).

Доля населения в возрасте от 15 до 72 лет, имеющего высшее профессиональное образование – 22 место (2016 г. – 27); обеспеченность больничными койками на 100 тыс. чел. населения – 11 место (2016 г. – 14); доля выездов бригад скорой медпомощи, доезжающих до места вызова в течение 20 минут, – 26 место (2016 г. – 48).

Оборот розничной торговли на одного жителя – 27 место (2016 г. – 26); доля прибыльных предприятий – 10 место (2016 г. – 16); оборот микро- и малых предприятий и индивидуальных предпринимателей в расчете на одного жителя – 5 место (2016 г. – 11); суммарный оборот микро- и малых предприятий и индивидуальных предпринимателей – 14 место (2016 г. – 17); объем инвестиций в основной капитал малых предприятий, микропредприятий и индивидуальных предпринимателей в расчете на одного жителя – 26 место (2016 г. – 25); объем инвестиций в основной капитал микро- и малых предприятий и индивидуальных

предпринимателей – 23 место (2016 г. – 20); доля занятых в малом бизнесе и индивидуальном предпринимательстве в общей численности рабочей силы – 19 место (2016 г. – 15).

Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности дорог общего пользования – 11 место (2016 г. – 9).

Показатели, характеризующие *слабые стороны* развития Приморского края (ниже 60 места в рейтинге):

Общая площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя – 68 место (2016 г. – 68); доля площади жилищного фонда, обеспеченного всеми видами благоустройства, в общей площади жилищного фонда – 62 место (2016 г. – 61).

Число преступлений на 10 000 чел. населения – 68 место (2016 г. – 72); Количество потерпевших на 10 000 чел. населения – 72 место (2016 г. – 72); число травм, отравлений и некоторых других последствий воздействия внешних причин на 1 000 чел. населения – 83 место (2016 г. – 73); миграционный прирост (убыль) населения – 71 место (2016 г. – 65); выбросы в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных и передвижных источников на единицу площади населенных пунктов – 63 место (2016 г. – 64); оценка климата – 71 место (2016 г. – 71); затраты на охрану воздуха на единицу выбросов – 66 место (2016 г. – 63); смертность населения в трудоспособном возрасте – 60 место (2016 г. – 53); младенческая смертность – 64 место (2016 г. – 49).

Нагрузка на педагогических работников дошкольных образовательных организаций (численность детей на 100 педагогических работников) – 81 место, (2016 г. – 80); нагрузка на учителей общеобразовательных организаций (численность обучающихся в общеобразовательных организациях на 100 учителей) – 82 место (2016 г. – 81); доля обучающихся в государственных общеобразовательных организациях, занимающихся в одну смену, в общей численности обучающихся – 68 место (2016 г. – 67); доля государственных общеобразовательных организаций, соответствующих современным требованиям обучения, – 71 место (2016 г. – 49).

Обеспеченность врачами – 65 место (2016 г. – 64); обеспеченность средним медицинским персоналом – 85 место (2016 г. – 85); нагрузка на врачей (кол-во посещений на одного врача) – 78 место (2016 г. – 79).

Доля современных торговых площадей в общей торговой площади – 68 место, (2016 г. – 71); численность зрителей театров на 1 000 чел. населения – 61 место (2016 г. – 34); общее число мест в зрительных залах театров Минкультуры России на 100 000 чел. населения – 68 место (2016 г. – 26); число посещений музеев на 1 000 чел. населения – 80 место (2016 г. – 67); единовременная пропускная способность объектов спорта – 64 место

(2016 г. – 54); количество спортивных сооружений на 100 тыс. чел. – 65 место (2016 г. – 58); объем производства товаров и услуг на душу населения – 61 место (2016 г. – 66); плотность автомобильных дорог общего пользования – 62 место (2016 г. – 62).

В целом, анализ показателей социально-экономического развития Приморского края (см. таблицу) позволяют зафиксировать основные проблемы и поставить перед регионом задачи существенного продвижения (в 20 ведущих субъектов) в рейтингах социально-экономического положения регионов России, качества жизни населения; национального инвестиционного климата субъектов [1], что означает «запуск» социально-экономического саморазвития территории.

Для реализации направлений социально-экономического развития региона требуется комплекс мер, разработанных с учетом анализа социально-экономического положения Приморского края.

Государственное управление на региональном уровне. Чтобы избежать «пробуксовок», снизить риски затягивания сроков и добиться нового качества работы государственных структур края и их взаимодействия с инвесторами, обществом, с федеральными системами управления, необходимо реализовать ряд мер по совершенствованию системы государственного управления регионом.

Первым шагом должна стать реформа управления, в регионе будет сформировано *правительство*. По этому пути пошли подавляющее большинство субъектов России, и уже не существует причин для того, чтобы Приморский край оставался в стороне от этого процесса. Ожидается, что в результате реформы взаимодействие с федеральными структурами, которое так важно при реализации масштабных проектов, будет улучшено. Также повысится уровень межрегионального взаимодействия.

План первоочередных мероприятий по организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации предусматривает развитие проектной деятельности в субъектах Российской Федерации. В крае данная работа уже начата, но внедрение проектных принципов управления, как на региональном, так и на муниципальном уровне должно быть продолжено.

В связи с этим отметим, что на федеральном уровне часть государственных программ Российской Федерации, отнесенных к приоритетным, уже переведена на *проектный принцип формирования и реализации*. Некоторые регионы также ведут работу в этом направлении, отработывая соответствующую практику и внедряя проектные принципы не точечно в отношении отдельных проектов, а системно, на уровне государственных программ. Эта практика должна быть учтена при корректировке государственных программ Приморского края.

**Основные показатели социально-экономического развития регионов Приморского края
в сравнении с Российской Федерацией, Дальним Востоком и Прибайкальем (ДВИП) в 2016–2017 гг.**

Показатель	Российская Федерация	ДВИП	ДФО	Республика Саха (Якутия)	Камчатский край	Приморский край	Хабаровский край	Амурская область	Магаданская область	Сахалинская область	Еврейская автономная область	Чукотский автономный округ	Республика Бурятия	Забайкальский край	Иркутская область
Площадь, на 1 января 2017 г., тыс. км ²	17098,2	7727,4	6169,4	3083,5	464,3	164,7	787,6	361,9	462,5	87,1	36,3	721,5	351,3	431,9	774,8
Численность населения, на 1 января 1991 г., тыс. чел.	148542,7	13256,8	8056,6	1108,6	472,8	2299,6	1630,5	1073,7	380,0	717,5	220,2	153,7	1056,0	1330,4	2813,8
Численность населения, на 1 января 2016 г., тыс. чел.	146544,7	10673,1	6195,0	959,7	316,1	1929,0	1334,6	805,7	146,3	487,3	166,1	50,2	982,3	1083,0	2412,8
Численность населения, на 1 января 2017 г., тыс. чел.	146839,0	10657,4	6184,5	962,8	314,7	1924,6	1334,2	801,8	145,5	487,0	164,2	49,7	983,9	1079,5	2409,4
Численность населения, на 1 января 2018 г., тыс. чел.	146880,4	10626,8	6165,3	964,3	315,6	1913,0	1328,3	798,4	144,1	490,2	162,0	49,3	984,5	1072,8	2404,2
доля от общероссийского, %	100,0	7,2	4,2	0,7	0,2	1,3	0,9	0,5	0,1	0,3	0,1	0	0,7	0,7	1,6
доля от показателя ДВИП, %		100,0	58,0	9,1	3,0	18,0	12,5	7,5	1,4	4,6	1,5	0,5	9,3	10,1	22,6
доля от показателя по ДФО, %			100,0	15,6	5,1	31,0	21,5	13,0	2,3	8,0	2,6	0,8			
Изменение численности населения, 1 января 2018 г. к 1 января 1991 г., %	98,9	80,2	76,5	87,0	66,7	83,2	81,5	74,4	37,9	68,3	73,6	32,1	93,2	80,6	85,4
ВРП, 2016 г., млрд руб.	69254,1	5287,4	3756,6	868,6	198,1	736,9	637,7	287,6	146,9	767,8	46,9	66,1	199,2	262,8	1068,7
доля от общероссийского, %	100,0	7,6	5,4	1,3	0,3	1,1	0,9	0,4	0,2	1,1	0,1	0,1	0,3	0,4	1,5
доля от показателя ДВИП, %		100,0	71,0	16,4	3,7	13,9	12,1	5,4	2,8	14,5	0,9	1,3	3,8	5,0	20,2
доля от показателя по ДФО, %			100,0	23,1	5,3	19,6	17,0	7,7	3,9	20,4	1,2	1,8			
Индекс физического объема ВРП, 2016 г., % к предыдущему году	100,8		100,3	104,0	103,2	97,7	100,1	98,6	98,6	100,0	98,3	95,8	93,5	100,1	102,8
Индекс физического объема ВРП, 2016 г., % к 1997 г.	204,3	179,2	183,2	183,2	119,3	161,6	177,9	151,7	99,7	309,5	170,4	194,5	155,1	178,0	207,0
ВРП на душу населения, 2016 г., тыс. руб.	472,2		607,0	903,6	628,1	382,6	478,0	357,8	1006,6	1575,6	283,8	1323,2	202,6	243,1	443,3

Продолжение таблицы

Показатель	Российская Федерация	ДВНЦ	ДФО	Республика Саха (Якутия)	Камчатский край	Приморский край	Хабаровский край	Амурская область	Магаданская область	Сахалинская область	Еврейская автономная область	Чукотский автономный округ	Республика Бурятия	Забайкальский край	Иркутская область
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности: добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, производство и распределение электроэнергии, газа и воды, 2017 г., млрд руб.	56283,0	3817,2	2579,4	720,6	121,0	300,2	368,7	119,6	128,8	729,6	17,3	73,6	105,3	133,7	998,8
доля от общероссийского, %	100,0	6,8	4,6	1,3	0,2	0,5	0,7	0,2	0,2	1,3	0	0,1	0,2	0,2	1,8
доля от показателя ДВНЦ, %		100,0	67,6	18,9	3,2	7,9	9,7	3,1	3,4	19,1	0,5	1,9	2,8	3,5	26,2
доля от показателя по ДФО, %			100,0	27,9	4,7	11,6	14,3	4,6	5,0	28,3	0,7	2,9			
Индекс промышленного производства 2017 г., % к 2016 г.	101,0		102,2	102,2	102,8	116,7	120,0	101,9	106,3	100,2	141,9	91,7	92,2	100,2	102,9
Индекс физического объема промышленной продукции 2017 г., % к 1990 г.	83,3		119,9	140,0	70,1	69,1	97,7	54,7	92,2	306,9	48,7	331,7	159,0	67,1	120,1
Объем промышленной продукции на душу населения, 2017 г., тыс. руб.	383,3	358,2	417,1	748,5	384,4	156,0	276,3	149,2	885,0	1498,2	105,4	1480,2	107,0	123,8	414,5
Объем продукции сельского хозяйства, 2017 г., млрд руб.	5654,0	297,2	192,9	25,1	9,9	48,6	25,1	62,2	2,8	11,9	7,0	0,3	16,8	21,6	66,0
Индекс производства продукции сельского хозяйства 2017 г., % к 2015 г.	102,4		108,8	101,7	102,4	113,8	104,6	112,9	107,0	100,3	108,3	86,9	95,2	99,3	100,4
Индекс производства продукции сельского хозяйства 2017 г., % к 1990 г.	109,7		67,8	63,3	57,2	93,3	66,6	113,2	13,9	42,3	46,7	2,3	67,5	44,9	114,4
Инвестиции в основной капитал, 2017 г., млрд руб.	15966,8	1607,0	1217,4	384,9	37,1	125,7	117,2	186,6	44,2	299,5	10,5	11,8	41,5	91,3	256,9

Окончание таблицы

Показатель	Российская Федерация	ДФИП	ДФО	Республика Саха (Якутия)	Камчатский край	Приморский край	Хабаровский край	Амурская область	Магаданская область	Сахалинская область	Еврейская автономная область	Чукотский автономный округ	Республика Бурятия	Забайкальский край	Иркутская область
Численность занятых в экономике, 2017 г., тыс. чел.	72315,9	5145,5	3161,7	463,3	171,9	982,6	700,6	390,4	86,3	260,5	75,7	30,4	398,9	477,4	1107,5
Численность не занятых трудовой деятельностью граждан, на конец декабря 2017 г., тыс. чел.	894,6	84,0	51,4	11,5	3,4	11,9	7,3	11,3	1,4	2,8	1,1	0,7	6,5	9,0	17,1
Численность зарегистрированных безработных, на конец декабря 2017 г., тыс. чел.	775,5	73,1	45,3	10,1	2,9	10,7	6,3	10,8	1,2	1,6	1,0	0,7	6,0	8,3	13,5
Нагрузка незанятого населения, зарегистрированного в службе занятости, на 100 заявленных вакансий, на конец декабря 2017 г., чел.	64,3	34,7	34,7	130,5	75,5	19,6	41,5	38,1	55,1	16,1	17,6	82,0	69,7	65,1	47,7
Доходы консолидированного бюджета, млрд руб., 2017 г.	10758,2	1056,7	776,8	203,3	75,8	123,8	110,0	58,1	35,1	130,1	10,6	30,2	56,6	58,8	164,4
Расходы консолидированного бюджета, млрд руб., 2017 г.	10810,1	1082,3	796,8	211,7	75,0	119,3	116,3	57,7	36,6	137,3	11,4	31,5	59,3	60,8	165,3
Профицит (+), дефицит (-), млрд руб., 2017 г.	-51,9	-25,5	-19,9	-8,4	0,8	4,5	-6,3	0,4	-1,6	-7,1	-0,8	-1,4	-2,7	-2,0	-0,9
Доходы консолидированного бюджета на душу населения, тыс. руб., 2017 г.	73,3	99,2	125,6	211,1	240,7	64,3	82,4	72,5	240,9	267,2	64,7	606,5	57,6	54,5	68,2
Среднемесячная номинальная начисленная з/пл, руб., 2017 г.	39144,0	49022,0	49022,0	62011,0	65970,0	37962,0	42912,0	37447,0	74855,0	68827,0	34508,0	92368,0	32088,0	34875,0	37589,0
Естественный прирост (+)/убыль (-) в 2017 г., чел.	-134400,0	6382,0	-142,0	6137,0	259,0	-4324,0	-1302,0	-1269,0	-49,0	457,0	-254,0	203,0	3870,0	1754,0	1042,0
Естественный прирост (+)/убыль (-) в 2017 г., чел. на 1 000 чел. населения	-0,9	0,6	0,0	6,4	0,8	-2,2	-1,0	-1,6	-0,3	0,9	-1,5	4,0	3,9	1,6	0,4

Рассчитано по: [1; 3-5].

Но прежде всего *государственное планирование должно быть реалистичным*. Стратегические проекты, которые подразумевают для своего логистического обслуживания строительство, условно говоря, второго Транссиба, вряд ли могут быть реализованы в разумные сроки. На первое место должна выйти увязка проектов развития между собой и с возможностями и реальными перспективами развития инфраструктуры³.

Региональная экономическая политика. В сфере развития экономики основные усилия предстоит сконцентрировать на создании и развитии в базовых отраслях экономики, прежде всего в обрабатывающей промышленности, агропромышленном и рыбохозяйственном комплексах, а также транспортном комплексе глобально конкурентоспособных, высокопроизводительных, ориентированных на экспорт секторов, развивающихся на основе современных технологий и обеспеченных высококвалифицированными кадрами, имеющих высокий потенциал усиления межрегиональных и международных связей и кооперации.

Условия жизни и ведения экономической деятельности в Приморском крае очень неоднородны. Поэтому и подходы к развитию экономики здесь должны быть в максимальной степени *селективны*, учитывать все особенности и преимущества территорий и давать возможность максимально реализовать потенциал каждого муниципалитета и его жителей.

На территории края реализуются крупнейшие федеральные и международные проекты – «Свободный порт Владивосток», «Северный морской путь», «Экономический пояс шелкового пути»; основные проекты и мероприятия развития Приморского края формируют приоритетные территориально-отраслевые центры (ТОЦ), что позволяет получить логически увязанный комплекс действий и оптимизировать потребности в ресурсах для социально-экономического развития Приморского края, определить необходимые и достаточные масштабы инфраструктурного развития, избежать уравнительного распределения и распыления ресурсов по территории.

³ Каркасно-кластерный подход – модель социально-экономического развития, основанная на опережающем развитии транспортного, энергетического и социального каркаса территории и концентрации ресурсов на приоритетных опорных зонах развития и освоения. Опережающее развитие инфраструктуры подразумевает, что требуется принципиально иное качество и мощность транспортной и энергетической инфраструктуры, социальной сферы, с учетом неоднородности и недостаточной внутренней связности территории Приморского края.

На развитие транспортного и энергетического каркаса региона должно накладываться формирование опорных зон развития (территориально-отраслевых центров или центров экономического роста), которые будут совершенствовать и оптимизировать систему расселения населения. Сопутствующими факторами реализации каркасно-кластерного подхода являются «умная» урбанизация в сочетании с локализацией структур жизнеобеспечения и, соответственно, снижение расходов, удорожающих продукцию и услуги [6].

Свободный порт Владивосток (СПВ) – крупнейший по охвату территории и влияния на экономику края федеральный проект. СВП объединяет транспортные узлы и перевалочные мощности Владивостокского городского округа, Артемовского городского округа, Надеждинского муниципального района, Шкотовского муниципального района, Партизанского района, Пограничного района, Хасанского района и других территорий, в том числе порты Владивосток, Восточный, Зарубино, Посьет, Находка, аэропорт «Кневичи».

Развитие СВП обеспечивает создание на юге Приморского края центра международного сотрудничества, производства, торговли, транспорта и логистики, интегрированного в российскую и мировую экономику и конкурентоспособного в масштабах России и АТР. Создание такого узла должно стать новой точкой связности, точкой «притяжения» между евроазиатскими производственными, транспортными и торговыми сетями и производственными, транспортными и торговыми сетями АТР, Северной и Южной Америки, юга Китая и экономического пояса шелкового пути.

Основными мероприятиями по созданию условий для развития СВП на уровне края будут:

- синхронизация планов развития Владивостока, агломерации, МО, на территории которых располагается СВП;

- локализация центров управления бизнес-процессами (создание делового района – «сити»), модернизация транспортной схемы с учетом возникновения новых нагрузок и узлов маршрутной сети. В деловом районе может быть размещены системы управления и офисов компаний, действовавших в реализации международных транспортных коридоров; офисы компаний ТОРов (Надеждинская, Михайловская, Большой Камень, ВНХК и возможных других);

- создание киберпорта – единого диспетчерского центра Южно-Приморского транспортного узла, который целесообразно сформировать в период 2018–2025 гг. как центр интермодальных транзитных перевозок.

На юге Приморского края перечисленные ТОЦ (в рамках СПВ), развитие которых можно рассматривать как приоритетное, охватывают 45,2 % территории с проживающими на ней 79,4 % населения. Важно подчеркнуть – это не означает, что для остальных территорий и жителей Приморского края в планах развития не останется места. На всей территории края власти будут соблюдать установленные законами обязательства по отношению к жителям, поддерживать формирование комфортного жизненного пространства и единые социальные стандарты с учетом особенностей каждой территории. Но в вопросах стратегического, прорывного развития не может быть уравнительного подхода, важно обеспечивать

концентрацию ресурсов исходя из принципов реалистичности и комплексной максимизации эффективности.

Владивостокская агломерация (ВА). К ВА относятся города Владивосток и Артем, а также Надеждинский и Шкотовский муниципальные районы (в соответствии с подписанным в 2014 г. соглашением об агломерации). Это 812,2 тыс. жителей (42,5 % населения), сконцентрированных на площади 5 328,1 км² (3,2 % территории).

Формирование агломерации позволяет улучшить межмуниципальное взаимодействие при реализации крупных проектов, проводить на территории скоординированную градостроительную политику, формировать единую политику и практику управления, согласованно развивать транспортную, инженерную и социальную инфраструктуру.

Развитие ВА будет направлено на формирование удобной для жизни и отдыха, работы и предпринимательства территории, стимулирования инвестиций и технологического развития с использованием преимуществ, связанных с наличием крупных центров компетенций по ряду технологических направлений, и привлечением компетенций, развитых в странах АТР.

Якорные проекты развития ВА относятся к научно-образовательной сфере и сфере высоких технологий, совершенствованию транспорта и логистики, обрабатывающей промышленности и туризма. Среди них интегрированный развлекательный курорт «Приморье» (игорный бизнес и привлечение въездного туристского потока), туристско-рекреационный кластер «Приморское кольцо» (продвижение автомобильного, мотоциклетного и других технических видов спорта), финансовый центр и др. Развитие сферы досуга и развлечений предусматривает строительство двух новых торгово-развлекательных комплексов во Владивостоке и одного в Артеме. В Шкотовском районе будет создан туристско-рекреационный кластер «Пидан» с центром активного отдыха и двумя горнолыжными комплексами.

Кроме того, руководство ОАО «Газпром» объявило о возобновлении работы над проектом завода СПГ в районе г. Владивосток в обновленной конфигурации с нацеленностью на сегмент газомоторного топлива, в том числе для бункеровки судов и на экспорт в страны АТР⁴.

Большие планы имеются в отношении логистического комплекса – контейнерный терминал, логистический комплекс вблизи аэропорта, 2 логистических комплекса в Надеждинском районе.

⁴ Изначально планировалось создание двух технологических линий мощностью 5 млн т сжиженного природного газа в год каждая (требует около 15 млрд м³ природного газа) с возможностью дальнейшего расширения.

В реальном секторе экономики предусматривается создание кондитерского завода, предприятия по сборке грузовых автомобилей, а также современного производства кормовых белков для нужд агропромышленного сектора и на экспорт. В Надеждинском районе получит развитие угледобыча.

Будут развиваться научно-образовательный комплекс на базе ДВФУ, технопарк и др.

Объем инвестиций в якорные проекты экономического развития оценивается в 122 млрд руб. Кроме того, запланировано более 20 инвестиционных проектов меньшего масштаба в различных секторах экономики с объемом инвестиций более 40 млрд руб.

Реализация таких масштабных проектов влечет необходимость серьезного развития транспортной и энергетической инфраструктуры. Предусматривается реализация проекта МТК «Приморье-1», создание подъезда к ТРК «Приморское кольцо», развитие примыканий, подходов и ж/д ст. Смоляниново, а также ряд других важных проектов развития транспорта на общую сумму более 65 млрд руб.

По минимальным оценкам дополнительная потребность в электрической мощности превысит 170 МВт. А значит, потребуются модернизация Артемовской ТЭЦ, создание ПГУ на площадке Владивостокской ТЭЦ-2, строительство дополнительной ВЛ 500 кВ «Приморская ГРЭС – Хабаровск» для увеличения максимальных допустимых перетоков с Хабаровской энергосистемой, организация электроснабжения игровой зоны и ТРК «Приморское кольцо» и др. – всего более 20 объектов на сумму более 161 млрд руб.

Необходимость формирования привлекательного для жизни, работы, учебы и отдыха пространства, конкурентоспособного в условиях АТР, обуславливает масштабные планы (более 30 млрд руб.) по развитию социальной инфраструктуры, высокотехнологичной медицины и образования, а также экологического каркаса территории. В связи с этим планируется создание центров ядерной и протонной медицины, диагностического центра в г. Артем, строительство поликлиник, роддома, средних школ. Развитию сферы культуры и привлечению туристического потока будут способствовать создание филиалов Эрмитажа, Третьяковки, Русского музея, реконструкция театров и культурных центров. Важное место будет занимать экологическая тематика – рекультивация свалок, переработка отходов и др.

Реализация скоординированного комплекса проектов и мероприятий с использованием преимуществ специальных режимов СПВ и ТОСЭР в Надеждинском районе позволит сформировать новую модель ВА как

лидера индустриально-постиндустриального развития, интеллектуального центра, проводника шестого технологического уклада на этой территории и центра коммуникаций России со странами и объединениями АТР.

Находкинский транспортно-промышленный узел (9,9 % населения края и 1 % территории) сформирован на базе Находкинской агломерации, которая пока условно включает Находкинский городской округ (150,2 тыс. чел., 360,36 км²), а также расположенный в 50 км городской округ Партизанск (37,1 тыс. чел., 1 288,6 км²), с которым развита маятниковая миграция населения, и где расположен основной энергоисточник агломерации – Партизанская ГРЭС (203 МВт – 120 Гкал/ч).

Ключевым якорным проектом является проект строительства Находкинского завода минеральных удобрений – один из крупнейших инвестиционных проектов Дальнего Востока (свыше 400 млрд руб.). Поставлять продукцию планируется преимущественно в страны АТР, а также Индию и страны Латинской Америки (1,8 млн т метанола (1-й этап), 1,8 млн т аммиака (2-й этап), карбамид (3-й этап)). Техничко-экономические показатели проекта – одни из самых конкурентоспособных в мире. Под проект уже законтрактованы объемы газа 3,15 млрд м³ в год⁵.

В части развития транспортных функций Находки планируется реализация проектов крупных перегрузочных комплексов, портов и терминалов, что потребует соответствующего усиления железнодорожной и автомобильной инфраструктуры.

В первую очередь – это строительство угольного морского терминала «Порт “Вера”», проектной мощностью перевалки 20 млн т угля и железорудного концентрата в год, универсального производственно-перегрузочного комплекса «Север» в порту Восточный (20 млн т угля в год), модернизация интермодального «Терминала Астафьева» с увеличением грузооборота на 6 млн т в год, а также строительство транспортно-логистического центра типа «Сухой порт» со специализацией на перевалке контейнеров (до 12 тыс. TEU в год).

Также предусматривается реализация проекта глубокой переработки техногенного месторождения, образовавшегося в результате сброса отходов от сжигания бурых углей на Партизанской ГРЭС с получением магнетита, глинозема, кремния и строительных материалов, с соответствующим снижением экологических рисков перегруженного старого золоотвала, нормативно выработавшего свой ресурс еще в 2002 г. Для повышения

⁵ Мощность ГТС «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» сегодня составляет 5,5 млрд м³ газа в год, с возможностью расширения в перспективе за счет усиления участка от Комсомольска-на-Амуре до Хабаровска.

инвестиционной привлекательности проектов завершается работа по формированию здесь новой ТОСЭР.

Якорные проекты развития Находкинского транспортно-промышленного узла обеспечат создание более 4 тыс. новых высокопроизводительных рабочих мест, а также создадут потребность в дополнительных провозных мощностях Дальневосточной железной дороги в объеме около 48–50 млн т в год, что потребует комплексной увязки этих проектов с планами развития Транссиба.

В части развития автодорожной инфраструктуры планируется реализация ряда крупных проектов, в том числе автодороги Владивосток – Находка – Порт Восточный, подъезда к ней от магистрали Хабаровск – Владивосток, а также ряда участков МТК «Приморье-1» (193 млрд руб.).

Значительное число новых рабочих мест, необходимость формирования комфортной среды и современной сферы услуг в Находке обуславливают реализацию ряда проектов социальной инфраструктуры, в том числе строительство инфекционной больницы в Партизанске, четырех школ, ФОКа, базы гребных видов спорта, ледового катка.

В результате Находкинская агломерация кардинально усилит свои позиции в качестве крупнейшего транспортно-логического центра Дальнего Востока с наращиванием масштабов обрабатывающей промышленности.

Всего развитие Находкинской агломерации предусматривает привлечение более 670 млрд руб., в том числе по уже начатым проектам – 19 млрд руб. Будет создано 4,2 тыс. высокопроизводительных рабочих мест.

ТОСЭР «Большой камень (БК)». Расположена в городском округе БК (119,8 км², 38,5 тыс. чел.). Развитие территории будет концентрироваться вокруг ключевого проекта Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (АО «ДЦСС») ⁶ – проекта создания судостроительного комплекса «Звезда». Проект реализуется консорциумом ПАО «НК «Роснефть» и ОАО «Газпромбанк» (ЗАО «Современные технологии судостроения») на основании поручений и указов президента России и актов правительства. Объем инвестиций – 145,5 млрд руб.

Первая очередь была введена в эксплуатацию в 2016 г. Пилотный заказ планируется сдать уже в 2019 г. Основу первой очереди составляют блок корпусных производств с окрасочными камерами и тяжелый достроечный стапель. Первый этап позволяет выпускать суда снабжения, в том числе

⁶ Входит в состав Обществ Группы ПАО «НК «Роснефть» и включает в себя основные судоремонтные и судостроительные производственные мощности Дальневосточного федерального округа. В рамках своей деятельности АО «ДЦСС» как единоличный исполнительный орган осуществляет управление обществами: АО «ДВЗ “Звезда”», АО «ЦСД», АО «СВРЦ», АО «92 СРЗ», АО «179 СРЗ», ООО ДПИ «Востокпроектверфь», ООО «Сервис-Восток», АО «30 СРЗ».

ледового класса, танкеры и другую морскую технику. Объем переработки – 90 тыс. т металла в год, практически пятая часть от перерабатываемого в судостроительной отрасли России металла. Ввод второй очереди проекта позволит нарастить производительность верфи и спускать на воду суда без ограничений по спусковому весу и размерам.

Ввод в эксплуатацию третьей очереди обеспечит строительство офшорных конструкций всех без исключения типов и увеличит производительность верфи до 380 тыс. т, что составит около половины используемой в отрасли стали.

Продуктовую линейку «Звезды» составят высокотехнологичные, крупнотоннажные суда, морские буровые, разведочные и добычные платформы, суда обслуживающего флота, в том числе ледового класса. Основными технологическими преимуществами создаваемой верфи являются: высокая автоматизация производства с использованием большого количества автоматизированных линий и оборудования с числовым программным управлением.

НК «Роснефть» стала первым заказчиком новой верфи и заключила контракты на строительство четырех судов снабжения ледового класса. Подписано соглашение о разработке и строительстве еще пяти танкеров последнего поколения типа «Афрамекс» с использованием газомоторного топлива, соответствующего самым строгим международным экологическим стандартам, вводимым с 2020 г.

Есть и первые иностранные заказчики – подписано соглашение с Exxon Neftegas Limited о строительстве танкеров типа «Афрамекс».

Реализация проекта требует скоординированных инвестиций в инфраструктуру Большого Камня, жилищное строительство и социальную сферу. Дополнительная потребность в электроэнергии оценивается в 100 МВт, будет построена новая подстанция 220 кВ с вводами ВЛ 220 кВ.

Получит развитие железнодорожное хозяйство – новая станция и приемоотправочные пути.

Реализация проекта формирует в Большом Камне новое качество профессиональной среды и носителей уникальных компетенций. Особое внимание при реализации проекта планируется уделять обучению и повышению квалификации персонала новой верфи, а также работе по адаптации сотрудников на новом месте жительства. С вводом в эксплуатацию объектов первой расширенной очереди численность населения города увеличится более чем на 7,5 тыс. чел. (работники верфи и члены их семей), что приведет к увеличению численности населения на 17 %.

Большое внимание будет уделено формированию комфортной социальной и коммунальной сферы – будут построены детская поликлиника,

школа, построены и реконструированы объекты централизованного водоснабжения. Планируется рекультивация золоотвалов на площади 7,3 га.

ТОСЭР «Нефтехимический». ТОСЭР «Нефтехимический» (390 км²) расположена в южной части Партизанского района. Численность населения территории тяготения к ТОСЭР может быть оценена в 10 тыс. чел. (около трети населения Партизанского района).

Предусматривается создание комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических производств (выпуск моторного топлива «Евро-5» и прочей нефтехимической продукции), а также строительство морского терминала в заливе Восточный. Якорный резидент – АО «Восточная нефтехимическая компания».

Объем инвестиций по якорным проектам составляет 725 млрд руб. Период реализации проекта — с 2018 по 2022 г.

Нужно учитывать, что на первом этапе работа комплекса предполагается на смесевой нефти и сжиженных углеводородных газах, что дополнительно загрузит Транссиб на 3-4 млн т в год.

Потребности в электроэнергии по проекту будут покрываться за счет строительства собственной электростанции мощностью 520 МВт (дополнительная загрузка ГТС «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» может быть оценена в 0,8–1 млрд м³ в год).

Очевидно, что для такого масштабного производства потребуется дорогостоящая инфраструктура (железная дорога, автодорога, инженерная подготовка основной площадки), а также соответствующий уровень социальной сферы территории (поликлиника, детский сад и школа), т. к. предусматривается создание более 3 000 новых рабочих мест. Также необходимо обеспечить инженерную подготовку территории и защиту от подтопления.

Уссурийско-Михайловский агропромышленный узел. Включает город Уссурийск и Михайловский район, которые представляют 11,9 % населения края (227,1 тыс. чел.) и 3,9 % площади его территории (6 366,9 км²).

Основные проекты развития Уссурийско-Михайловского агропромышленного узла связаны с агропромышленным комплексом и реализацией проектов в ТОСЭР «Михайловский» (животноводческие комплексы, свеклосахарное производство, агропарк «Приморский», зернохранилища), а также формированием туристско-рекреационного кластера «Изумрудная долина». Всего – 13 якорных проектов на сумму 130 млрд руб. Кроме того, предусматривается реализация 6 проектов меньшего масштаба на сумму около 10 млрд руб.

Инфраструктурное обеспечение реализации инвестиционных проектов будет включать газоснабжение тепличного комплекса, подключение

к электроснабжению ТРК «Изумрудное кольцо», перевод муниципальных котельных на газ и ряд других направлений, а также усиление транспортных связей территории за счет реализации проекта МТК «Приморье-1».

Развитие социальной сферы предусматривает реконструкцию учреждений культуры, строительство школы, тренировочного катка и ряда других объектов.

Безопасное и природосберегающее социально-экономическое развитие Уссурийско-Михайловского агропромышленного узла влечет необходимость реализации мер по защите населения и территорий от наводнений, создания и развития современной переработки отходов, рекультивации отдельных территорий и ликвидации накопленного ущерба.

Всего к развитию Уссурийско-Михайловского агропромышленного узла планируется привлечь более 180 млрд руб., в том числе по уже начатым проектам – 56 млрд руб. Будет создано 2,7 тыс. высокопроизводительных рабочих мест.

Арсеньевский экономический узел. Городской округ Арсеньев (39,4 км², 52,8 тыс. чел.) относится к монопрофильным городам 2-й категории: социально-экономическое положение Арсеньева зависит от деятельности градообразующих предприятий ПАО ААК «Прогресс» (производит ударно-разведывательные вертолеты Ка-52 «Аллигатор», готовится к производству военной морской вертолет Ка-52К и гражданский Ка-62) и «Аскольд» (производит трубопроводную арматуру специального и общего назначения для многих отраслей промышленности).

Развитие данного промышленного узла неразрывно связано с модернизацией ААК «Прогресс», на эти цели в 2018 г. предприятие потратит 2,25 млрд руб. – завершается реконструкция гальванического производства предприятия. Сегодня это динамично развивающееся звено холдинга «Вертолеты России» (ГК «Ростех»), важный исполнитель государственного оборонного заказа.

Также будут решаться проблемы инженерной защиты населения и территории от наводнений. Для обеспечения доступности медицинской помощи, снижения младенческой смертности планируется строительство перинатального центра межрайонного уровня. Предусматривается строительство крытого тренировочного катка. Жителям станут доступны занятия ледовыми видами спорта, проведение как спортивных, так и культурных мероприятий. Появится база подготовки спортивного резерва.

Север Приморья. Территория включает города Дальнегорск, Дальнереченск, Лесозаводск, а также Дальнереченский, Красноармейский и Пожарский районы общей площадью 59 тыс. км² (35,8 % территории края), где проживает 169,9 тыс. жителей (8,9 % населения края).

В основе развития этой крупной территории будут использоваться принципы природосбережения и цивилизованного природопользования, где главным является природный потенциал территории. Ключевые проекты связаны с лесопереработкой, добычей мрамора, вольфрама, золота, выращиванием гидробионтов.

Очаговый характер экономической активности обуславливает точечность необходимого развития инфраструктуры.

Для развития производственной базы вольфрама, обеспечения работы предприятия на новых участках потребуются строительство ПС 200 кВ Скрытая с заходами ВЛ 220 кВ К — Лесозаводск (43,6 км).

Также будут построены путепровод через ж/д в Дальнереченске, 3 больницы, 1 амбулатория, 5 школ, 2 катка в населенных пунктах Севера Приморья.

Всего речь идет о 6,2 млрд руб. финансовых средств, в том числе по уже начатым объектам 5 млрд руб.

Хасанский транспортный узел. Включает Зарубинское, Краскинское и Славянское городские поселения Хасанского района общей площадью 1 559 км² (около 1 % края), с населением 19,9 тыс. чел. (около 1 % края).

Якорные проекты развития транспортного узла – это строительство терминального комплекса в бухте Славянка (10 млн т + 500 тыс. TEU), а также зернового терминала в порту Зарубино (20 млн т с возможностью увеличения до 30 млн т). Объем инвестиций по этим проектам – около 40 млрд руб.

Важным условием для реализации планов развития Хасанского транспортного узла является создание инфраструктуры проекта МТК «Приморье–2». В этом случае станет возможным организация транзитного грузопотока из Северо-Восточных провинций Китая в Южную Корею, на юг Китая и на экспорт.

Кроме того, портовый комплекс в бухте Славянка в этом случае становится вспомогательным хабом для распределения грузопотоков между МТК «Приморье–1» и «Приморье–2».

Вместе с тем нельзя упускать из внимания, что планы развития Хасанского транспортного узла с учетом реализации проектов международных транспортных коридоров создадут серьезную дополнительную нагрузку на существующую железнодорожную инфраструктуру – около 30 млн т. Поэтому предстоит обеспечить координацию планов с ОАО «РЖД» по развитию Восточного полигона в целом.

Хасанский район, вместе с тем, уникальное с точки зрения климата и природы место. В районе Славянки – одного из самых популярных мест пляжного отдыха – получит развитие туристско-рекреационный кластер

«Теплое море». Для этого предусматривается строительство соответствующей инфраструктуры: автодороги, очистных сооружений, систем водоснабжения.

Общий объем инвестиций оценивается в размере 81 млрд руб.

Межмуниципальные инициативы. Общие краевые меры по улучшению транспортной доступности, повышению устойчивости экономики, доступности социальных услуг, благоустройству территории включают: транспорт – строительство морского грузопассажирского парома ледового класса, приобретение 4 воздушных судов для внутренних авиаперевозок, а также 11 единиц моторвагонного подвижного состава; доступная социальная сфера – сеть модульных клубов, фельдшерско-акушерских пунктов в малых населенных пунктах; связь – организация широкополосного доступа к Интернету для всех медицинских и образовательных организаций; комфортная и безопасная среда – благоустройство территорий, расширение сети пожарных депо.

В регионе реализуется Программа развития газоснабжения и газификации Приморского края, учитывающая приоритетность газификации территорий опережающего развития края и судостроительного комплекса ОАО «Звезда». В 2018 г. ведется проектирование и строительство 20 объектов на территории региона, общей протяженностью более 300 км.

Таким образом, в городах и районах края в рамках развития территориально-отраслевых центров будет реализовано более 200 проектов (из которых 49 проектов уже стартовали) с объемом инвестиций из всех источников около 2,3 трлн руб., дающих основной вклад в развитие края на горизонте до 2025 г. В результате: будет создано более 63 тыс. новых высокопроизводительных рабочих мест; через 5–6 лет, когда основная часть планов будет выполнена, экономика края получит новое качество.

***Часть II статьи будет опубликована
в одном из следующих номеров.***

Список литературы

1. Национальный рейтинг состояния инвестиционного климата в субъектах Российской Федерации. URL: <https://asi.ru/investclimate/rating> (дата обращения 02.03.2018).
2. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента Российской Федерации от 18.05.2018 № 204. URL: <https://kremlin.ru/acts/bank/43027> (дата обращения 02.03.2018).
3. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017: стат. сб. М.: Росстат, 2017. 1402 с. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2017/region/reg-pok17.pdf (дата обращения 11.03.2018).

4. Рейтинг социально-экономического положения регионов России Приморский край по итогам 2017 года. URL: <http://riarating.ru/infografika/20180523/630091878.html> (дата обращения 02.03.2018).

5. Рейтинг регионов РФ по качеству жизни – 2017. URL: <http://www.riarating.ru/infografika/20180214/630082471.html> (дата обращения 02.03.2018).

6. Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе: перспективы интеграции: монография: в 2 кн. Кн. 2 / [И. И. Меламед, А. Л. Абрамов, А. Г. Коржубаев и др.]; под ред. И. И. Меламеда. Владивосток: Изд-во Дальневост. федерал. ун-та, 2011. 740 с. (Сер. «Россия в АТР» / под общ. ред. В. И. Курилова).

© Абрамов А. Л., Дягилев А. А., Кузнецова Г. Д., Меламед И. И., 2018

© Abramov A. L., Dyagilev A. A., Kuznetsova G. D., Melamed I. I., 2018

Для цитирования:

Абрамов А. Л., Дягилев А. А., Кузнецова Г. Д., Меламед И. И. Социально-экономическое положение и перспективы развития Приморского края на период до 2024 г. (Часть I) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. № 2(83). С. 25–46.