

©2018

Базынан Бизенгин

доктор экономических наук, профессор
(e-mail: r3bizengin@mail.ru)

Мадина Эннеева

доктор экономических наук, доцент
(e-mail: madis@mail.ru)

Бэла Кушхова

кандидат экономических наук, доцент
(e-mail: b7kushova@mail.ru)

Агнеса Шахмурзова

кандидат экономических наук, ст. преподаватель
(e-mail: ashakhmurzova@mail.ru)
(Кабардино-Балкарский государственный аграрный университет)

МОЖЕТ ЛИ СТАТЬ «ВОСТОЧНЫЙ РАЗВОРОТ» ДРАЙВЕРОМ РОСТОРАЗВИТИЯ В НАЦИОНАЛЬНОМ ХОЗЯЙСТВЕ РОССИИ

В последние годы в российском политическом и научном сообществе активно обсуждается проект развития дальневосточных территорий. Рассматриваются различные конфигурации участия этих территорий в развитии России. В статье разбираются теоретические, методические и прикладные аспекты формирующейся траектории росторазвития азиатского сегмента национального хозяйства России в контексте двух моделей: «восточного локомотива» и «тихоокеанской волны». Предложены теоретические положения, методическое сопровождение и эмпирическая (статистическая) верификация выдвинутых гипотез. Дается интерпретация выявленных статистических тенденций.

Ключевые слова: рост, росторазвитие, европейский и азиатский мегарегионы, «восточный локомотив», «тихоокеанская волна».

В последнее время активизировался поиск новых источников и механизмов росторазвития¹ национального хозяйства как на исследовательском, так и на практическом уровнях. Причина актуальности всем очевидна: низкие темпы роста (по сути, стагнация) в последние годы негативно сказываются не только на краткосрочных программах, но и на долгосрочных перспективах страны и государства, становятся фактором риска национальной безопасности.

¹ Так можно назвать экономический рост, основанный на качественном преобразовании экономики.

Предложений за последние годы высказано много. Все они заслуживают внимания, хотя не все отличаются рациональностью. Среди предложений заслуживает внимания активное подключение «азиатского сегмента» страны к формированию национальной динамики, получившее образное выражение «поворот на восток». Предложение основывается на ряде привлекательных положений. В частности, концентрации в Сибири и Дальнем Востоке основных стратегических сырьевых ресурсов, мощной перерабатывающей промышленности, производственной и транспортной коммуникаций на Урале, выход к перспективному Азиатско-Тихоокеанскому рынку и проч. Но есть в этом также и сугубо национальные проблемы, связанные со слабой заселенностью данной территории, активном обезлюживании, низким уровнем производственных, социальных транспортных и иных коммуникаций и т.д. Поэтому если будет «запущен восточный локомотив», то может получиться перспективный драйвер роста для всего национального хозяйства, а не только «тихоокеанской России».

Судя по всему, проводимая с конца прошлого века стратегия развития экономики России — это политика применить опыт как Китая, так и Германии (при всех различиях этого опыта) и ко всей российской территории, и к ее азиатской части. Обобщая нашу практику, можно заключить, что и тот и другой вариант освоить не удастся. Нужно искать оригинальную (т.е. соответствующую российским условиям) модель экономики, в том числе для азиатского сегмента, модель, базирующуюся не на иностранном опыте, а на наших национальных возможностях.

В настоящее время обозначилось несколько направлений (и позиций) теоретического описания и проектирования ситуации, которые фигурально могут быть определены как: «восточный локомотив» и «тихоокеанская волна». Различия моделей, выраженных в вышеобозначенных понятиях, заключается в том, что в первом случае азиатский мегарегион рассматривается в качестве «локомотива», который будет как бы тащить остальную территорию страны. Причина организации такой модели на востоке объясняется тем, что регионы европейской части страны исчерпали свой ресурсный потенциал (от сырья, материалов до рабочей силы и населения), достигли определенного уровня жизни и не имеют мотивации к масштабному роторазвитию. Модель локомотива предполагает массированные вливания инвестиций в те отрасли и сферы в регионах азиатской части, которые корреспондируют со смежными отраслями в регионах европейской части. Поставляя в последние необходимые ресурсы, регионы азиатской части страны таким путем будут стимулировать рост также и в европейских регионах. В модели «локомотива» государство выступает и заказчиком, и проектантом экономики на новой территории. Все остальные институты лишь приглашаются к участию в соответствии с намерениями государства. Основная задача государства — освоить минерально-сырьевую базу восточного региона. Для этого государство должно активно

формировать адекватную транспортную, производственную и социальную инфраструктуру в этом мегарегионе, углублять и расширять вертикальные и горизонтальные связи данной территории с европейской частью России. Предполагается задействовать принцип сообщающихся сосудов; вначале из европейской части в азиатскую будет производиться перелив капитала, инвестиций, технических и технологических инноваций, рабочих рук, интеллекта, с помощью которых будет происходить преобразование восточных территорий, а затем тот же процесс последует из азиатской части в европейскую.

Таким образом, в восточных регионах создается экономика, которая выступает как бы продолжением экономики европейских регионов, но с той разницей, что в ней усиливаются такие элементы, которые оказываются в дефиците у европейских регионов. Чаще всего это бывают сырьевые ресурсы, но иногда это может относиться также и к перерабатывающим отраслям. Все зависит от того, в каком сегменте так называемая «материнская территория» испытывает дефицит. Основной посыл такого проекта заключается в том, что национальное хозяйство рассматривается как единый хозяйственный комплекс взаимосвязанных отраслей, производств, существование которого связано с взаимными потоками продукции из одних отраслей, видов производств в другие. Поэтому отрасли как бы подталкивают/тянут друг друга посредством обмена продукцией.

Предварительное тестирование данной модели указывает на ограниченность используемой логики и аргументов¹. Действительно, модель территорий, сосредоточенных в европейском сегменте страны, достигла своеобразного предела в рамках той хозяйственной (экономической) парадигмы, которая была характерна для индустриального развития. Но при переходе к новой постиндустриальной парадигме возможен скачок к новой реальности, на новую траекторию роста развития, которую демонстрируют европейские страны, а также страны G-7.

Другая модель развития экономики восточных территорий, называемая нами — «тихоокеанская волна», основывается на том, чтобы создать на восточных территориях такую экономику, которая подобно вакууму втягивала бы также и западные территории, осуществляя преобразование последних «по своему образу и подобию». Но для этого необходимо создать на восточных территориях новую экономику. Ее отличие от рассмотренного выше типа заключается в том, что на новой территории формируется экономика, которая не связана с экономикой так называемой материнской территории ни технически, ни технологически, ни организационно. Связь с ней носит

¹ Формально в таком проекте имеется нечто от германского опыта 90-х годов. Немцы также пытались путем массированных вливаний средств в восточные земли (бывшую ГДР), подтянуть их до нужного уровня. По всей видимости, нынешний проект «восточного экспресса», имеет ту же идеологию. Но отличия здесь принципиальные в том смысле, что в германском проекте вместе с государством работал частный бизнес. Причем участие частного бизнеса было на порядок выше, чем государства.

лишь административно-политический характер; территория входит в состав единого государства с соответствующими атрибутами: представительства органов власти, соподчиненности и проч., но не более. Иными словами, на данной территории помимо базовых норм, определяющих принадлежность к единому государству, все остальные институты отличаются от «материнской». Ее отличие в том, что она не «тащит» за собой остальные территории страны, а втягивает их в свою орбиту.

Как добиться (и как добиваются) такого состояния в территориальном/пространственном развитии? Не требуется масштабных вливаний в такую территорию средств со стороны государства (хотя государство также может участвовать в формировании новой экономики на данной территории на равных с другими субъектами: бизнесом, населением, другими государствами), и основные преобразования осуществляются не в сфере технологий, техники и в целом производства, а в сфере институтов, т.е. на территории формируется новая прогрессивная (инклюзивная) институциональная система.

Какими качествами должна обладать данная система? Первое и основное качество — притягивать все прогрессивное. Что же касается конкретных параметров, то она должна содержать в себе: хозяйственный механизм, основанный на экономической свободе и ответственности хозяйствующих субъектов; современное развитое предпринимательство, пользующееся доверием и поддержкой общества и государства; современную мотивированную трудовую этику, содержащую три основных параметра: индивидуальный успех, обеспечиваемый усилиями, а не удачей и «связями», корпоративную солидарность и стремление к постоянному совершенствованию; технологический уклад, базирующийся на высоко-развитых науке, образовании и менеджменте; гибкое диверсифицированное производство; оперативное внедрение в производство инновационных технологий; низкую долю государственной собственности в экономике; отсутствие государственного патернализма и государственного вмешательства в хозяйственные процессы.

Это прежде всего экономика предпринимательства. Основным заказчиком и проектантом выступает предприниматель. Он ставит задачу, он изыскивает средства, он приглашает контрагентов и он же отслеживает реализацию проекта. Государство не участвует ни в проектировании экономики, ни в реализации проекта, ни в функционировании. Функции государства минимизированы до оптимально необходимых или максимально допустимых. Следовательно, оно не ведет экономической деятельности на территории, получает налоги, распределяет их в соответствии с общественно значимыми задачами и под контролем гражданского общества. Государство выступает высшим административным институтом общества, который, в соответствии с переданными ему функциями, осуществляет защиту так называемых национальных интересов, связанных

с территориальной целостью и международной безопасностью. Иными словами, государство существует как бы на периферии данной территории, окантовывая ее по периметру.

Методология. В соответствии с перечисленными признаками двух моделей росто-развития азиатского мегарегиона предложим методическое обоснование, содержащее критерии для тестирования этих моделей.

По первой модели («локомотива»). В силу того, что решающее значение имеет формирование производственно-хозяйственных, технологических и организационных связей азиатского сегмента с европейским для усиления единства народнохозяйственного комплекса и обеспечения снижающейся ресурсной базы европейского мегарегиона, главное в этой модели — оценка формирования технологических и производственно-хозяйственных связей между двумя мегарегионами. Другой аспект связан с участием государства через механизмы прямого и косвенного регулирования и поддержки установлению этих связей. Стало быть, нужны масштабные государственные вливания в производственные, транспортные и логистические коммуникации.

Оба отмеченных признака — формирование производственно-хозяйственных и транспортных коммуникаций и государственное регулирование — должны находить выражение в росте производства продукции, в которой наблюдается дефицит на европейском сегменте национального хозяйства. По-видимому, это относится в первую очередь к добыче минерально-сырьевых ресурсов в азиатском сегменте, что должно отразиться на росте корреляции между продукцией добывающих производств и ВРП в азиатском сегменте. Но может получиться так, что растущая добыча сырья поставляется за рубеж, либо перерабатывается внутри азиатского мегарегиона и не поступает перерабатывающим отраслям европейского сегмента. Такое развитие событий должно проявить себя, во-первых, в росте продукции обрабатывающих производств, во-вторых, в росте выработки электроэнергии для обрабатывающих производств в азиатском мегарегионе. Во втором случае между выработкой электроэнергии и продукцией обрабатывающих производств должен быть растущий положительный коэффициент эластичности. Если же такового не происходит, то вырабатываемая электроэнергия уходит мимо обрабатывающих производств. При адекватной работе проекта должна проявляться высокая корреляция между объемом продукции добывающих производств в азиатском сегменте и продукцией обрабатывающих производств в европейском сегменте.

Другая особенность данной модели — рост перевозок и, следовательно, интенсивное формирование транспортно-логистических коммуникаций. Должна быть положительная высокая корреляция: а) между ростом грузо-перевозок в азиатском мегарегионе и объемом продукции обрабатывающих производств в европейском мегарегионе; б) между первым и ВРП в обоих мегарегионах; в) между высокой положительной корреляцией и эластичностью

связей грузоперевозок в азиатском мегарегионе и видов деятельности, тем или иным образом связанных с грузоперевозками в азиатском мегарегионе.

Третья особенность — рост прямых и косвенных (т.е. через госбюджет, прямо — прямое финансирование, и косвенно — через систему налогов, сборов, платежей и проч., а также через госкорпорации и проч. институты государства) государственных инвестиций в развитие азиатского региона. Должна быть высокая положительная корреляция между объемом госинвестиций и ВРП азиатского региона. По-видимому, темпы роста госинвестиций должны опережать темпы роста ВРП азиатского региона. Кроме того, участие государства в формировании модели развития восточной территории должно быть отмечено и на институциональном уровне: в законах по развитию данных территорий, госпрограммах, формировании специальных институтов, выражающих государственное регулирование данной территорией (министерств, агентств, корпораций и проч.).

По второй модели (волны). В соответствии с перечисленными выше признаками статистически должна наблюдаться активность предпринимательства, причем не связанного с государством, а частного как отечественного, так и иностранного в различных сферах в азиатском мегарегионе. Этот аспект должен проявиться в росте численности малых предприятий как в целом, так и в расчете на 10 000 человек, проживающих в мегарегионе, росте оборота малых предприятий и т.д. Причем должна быть получена положительная и растущая корреляция между ростом численности малых предприятий и ВРП, а также объемами производства как добывающих, так и обрабатывающих отраслей, а равно сфере услуг. Наибольшая корреляция должна фиксироваться между численностью малых предприятий и их оборотом и производством электроэнергии, а также грузоперевозками. Другая особенность данной модели связана с инновациями. (Собственно, это качество и придает ей свойство волны.) Последнее должно проявляться в росте числа организаций, занятых научными исследованиями, росте затрат на научные исследования и разработки, росте патентов, росте объема и доли инновационных товаров и т.п. Перечисленные индикаторы инновационной деятельности должны положительно коррелировать с ВРП и другими параметрами экономики территории.

Сам «разворот на восток» можно рассматривать через множество ракурсов и оценивать через большое число аспектов и показателей. По-видимому, наиболее простым и предпочтительным в расчетах является ВРП. О преимуществах данного индикатора написано много¹;

¹ Гранберг А., Зайцева Ю. Межрегиональные сопоставления валового регионального продукта Российской Федерации: методологические принципы и экспериментальные расчеты // Вопросы статистики. 2003. № 2. С. 3—17; Совершенствование методологии расчёта валового регионального продукта / М.: Статкомитет СНГ. 2005. Мироедов А., Шарамыгина О. Использование показателя ВРП в оценке экономического развития региона // Вопросы статистики. 2003. № 9; Зайцева Ю. Валовой региональный продукт: измерения, структурный анализ, межрегиональные сопоставления // Дис. на соиск. уч. степ. доктора экономических наук. М., 2010.

и это избавляет от необходимости вступать в дискуссии о целесообразности, предпочтениях и прочих аспектах данного индикатора. Однако, во-первых, требуется понять не просто состояние ВРП, а тенденции в экономическом пространстве России с его помощью, во-вторых, увидеть тенденции в самом данном показателе как своеобразном барометре пространственных изменений. Первую задачу мы намерены решить с помощью метода кривых (закона) распределения¹. Вторую путем расширения базы, т.е. наряду с ВРП использовать также и другие показатели росто-развития территорий и проводить операции над ними, аналогичные тем, которые проводятся с ВРП. В качестве эмпирической статистической базы используются данные ФСГС России за период 2005–2015 гг., а в качестве единицы (объекта) изучения взяты федеральные округа, которые объединены в два крупных мегарегиона: европейский и азиатский. Европейский мегарегион представляют: ЦФО, СЗФО, ЮФО, СКФО и ПФО, (а с 2014 г. также и КФО), а азиатский, соответственно, УФО, СФО и ДФО. С учетом различных индикаторов федеральные округа распределяются по кривой нормального распределения. Проводится анализ полученных кривых распределения. Ведется оценка влияния различных факторов на динамику ВВП и ВРП. Для чего используются коэффициенты корреляции и вариационное исчисление (средняя, дисперсия, коэффициент вариации и др.).

Литературный обзор. Проблема имеет давнюю (и, в определенном смысле, долгую) историю. Она возникала с первых десятилетий русской колонии Сибири и Дальнего Востока. Правда, в теоретическом плане (в том контексте, который обозначен в статье) на нее обращают внимание лишь со второй четверти XX века. Основные концептуальные положения теории и методологии сформулированы в работах Н. Колосовского и его последователей². Однако на практике реализована будет иная модель, основанная на принципиально иных теоретических и методологических принципах. Современные исследователи выделяют шесть этапов и соответствующих теоретико-методологических подходов к развитию Дальнего Востока³. На сходных теоретических и методологических позициях стоят также Н. Михеева, А. Шейнгауз, П. Минакир, Е. Деваева, Т. Котова, В. Малов, Л. Безруков, М. Шиловский,

¹ Слуцкий Е. Избранные произведения (Теория корреляции и элементы учения о кривых распределения). М., 1982; Кендал М., Стьюарт А. Теория распределений / М., Наука. 1970; Хастингс Н., Пикок Дж. Справочник по статистическим распределениям / М. «Статистика». 1980.

² Колосовский Н.Н. Перспективы хозяйства Дальнего Востока // Пространственная Экономика. 2008. № 4. С. 120–130, а также Экономика Дальнего Востока. М., 1926, Великая Сибирская сверхмагистраль. М., 1930, в написании которых Н. Колосовский принимал деятельное участие.

³ Подробно описанных в «Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития» / Хабаровск: ДВО РАН, 2010.

В. Кулешова, В. Сергиенко, Н. Шинковская и другие авторы¹. Важным достижением, помимо экспликации основных методологических положений в теоретических предложениях (и в целом в построении теоретических проектных моделей) следует назвать глубокий и разносторонний анализ состояния Дальневосточной экономики, основанный на привлечении как данных Росстата и его территориальных органов по субъектам ДФО, так и данные оперативного и выборочного учета. Однако, во-первых, анализ проводился «под конкретную теоретическую модель» (для ее подтверждения), поэтому местами несет явную апологию этой модели, а стало быть, полученные результаты (расчеты, а не только выводы и предложения) имеют ограниченный характер использования, во-вторых, использованный инструментарий (совокупность методов анализа, обобщения и интерпретации) ограничивается преимущественно традиционным факторным анализом, в-третьих, в большинстве аналитических работ статистическая база ограничивается 2010 г., поэтому события (а многие институциональные решения принимались, в том числе и после 2010 г.), выходящие за данный горизонт, остались не исследованными, в-четвертых, объект исследования в большинстве работ представляют региональные и макрорегиональные образования (конкретные субъекты РФ, расположенные на Дальнем Востоке, а также ДФО); исследования практически не используют мегауровень, который представляют европейский и азиатский мегарегионы, в-пятых, методологическую основу исследования и проектирования модели развития Дальнего Востока в большинстве исследований составляют положения советской школы экономгеографов. По-видимому, все перечисленное в совокупности (где с «плюсом», где с «минусом») выступает своеобразной объективной (информационной) основой для новых научных изысканий данной проблемы. Следует с пониманием относиться к взглядам данной группы ученых, однако это вовсе не означает разделять их.

Есть и другой теоретико-методологический континуум, который, на наш взгляд, позволяет и более корректно описывать состояние регионального (пространственного) развития, и проектировать его. Базовой выступает гипотеза о хозяйственных целостностях как основе пространственного и регионального развития. О хозяйственных целостностях как

¹ Азиатская часть России... Указ. соч., Тихоокеанская Россия – 2030... Указ. соч., Синтез научно-технических и экономических прогнозов... Указ. соч., *Михеева Н.Н.* Статистическая оценка таблиц «затраты-выпуск» для российского Дальнего Востока // *Пространственная экономика*. 2005. № 2, Природопользование Дальнего Востока России и Северо-Восточной Азии: потенциал интеграции и устойчивого развития / Хабаровск: ДВО РАН. 2005; *Минакир П.* Экономика регионов. Дальний Восток / М.: ЗАО «Экономика». 2006; Экономическое сотрудничество Дальнего Востока России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона / Хабаровск: РИОТИП. 2007; *Деваева Е., Котова Т.* Российское Дальневосточье и АТР: внешнеторговый аспект // *Проблемы Дальнего Востока*. 2007. № 6; *Шинковская Н.* «Для рывка нам нужно партнерство с Азией» (Итоги саммита АТЭС-2012) // *Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и Дальнем Востоке*. 2012. № 4.

об экономической реальности, в которой творится хозяйственная жизнь, обстоятельно пишет Ф. Бродель¹. На этом основании Ф. Бродель построил концепцию миров-экономик. Очевидно, что это первая и, по сути, правильная постановка проблемы экономического развития и ее частной задачи — экономического роста, а сделанный для доказательства правоты данной гипотезы срез мировой истории — XV — XVIII вв. — представляет колоссальную методологическую посылку. Ф. Бродель сумел вывести экономику и хозяйственное развитие из традиционной системы элементов и факторов и обозначил впервые хозяйственную общность как единственную реальность. Признание, что не рентабельность, прибыль, доходы и т.п., а равно товары, услуги и проч. составляют суть хозяйственного развития, а некоторый мир как хозяйственная целостность, представляется важнейшим достижением экономической мысли второй половины XX века. Но экспликация, которую у Броделя получила данная идея, нас не устраивает.

Основываясь на методологических положениях А. Богданова, Я. Данилевского, Ф. Броделя и других исследователей, сформулировано положение о том, что национальное хозяйство любого государства состоит из хозяйственных целостностей — областей пространства, обладающих специфическим единством природно-климатических, технико-технологических, институциональных, культурологических и иных элементов, которые создают (и поддерживают) воспроизводственный процесс хозяйственной жизни на некоторой территории, и которые взаимодействуют между собой, создавая ту самую хозяйственную или экономическую динамику, называемую экономический рост.

Результаты анализа. На основе предложенных положений, проведем тестирование представленных моделей «разворота на восток».

По показателю ВРП доля округов так называемой европейской части страны составляет более 2/3 от общего объема. Однако динамика этой доли за период 2005–2015 гг. демонстрирует неоднородные тенденции. С 2005 по 2013 г. доля европейской части выросла с 67,5% до 70,5%, т.е. на 3,0%. Но в 2014 г. и далее происходит появление новых тенденций. Благодаря Крыму в 2014 г. доля европейской части выросла до 70,6% (т.е. +0,1% по сравнению с 2013 г.), но в 2015 г. упала до 70,1%, (т.е. –0,5% по сравнению с 2014 г.). Если исключить данные по Крыму и привести в сопоставимый вид, то окажется, что доля европейской части в 2014 г. составляла только 70,3%, т.е. оказывалась ниже, чем в 2013 г. на 0,2%, соответственно, доля азиатской выросла на +0,2%. Примечательно, что рост в азиатской части происходит в двух субъектах: СФО (+0,2%) и ДФО (+0,5%), тогда как в УФО он снизился (–0,5%). Таким образом, чистый прирост по азиатской части составил +0,2%. В европейской части снижение произошло в СЗФО (–0,2%,

¹ Бродель Ф. Указ. Соч.

а с Крымом и вовсе $-0,3\%$) и ПФО ($-0,4\%$, а с Крымом $-0,3\%$). Но при этом ЦФО нарастил свою долю на $+0,2\%$, ЮФО на $+0,1\%$, СКФО $+0,2\%$. В 2015 г. доля азиатской части выросла по сравнению с 2014 г. без Крыма на $+0,2\%$. Прирост произошел в УФО ($+0,1\%$), тогда как СФО и ДФО сохранили прежние доли. Зато в европейской части произошло снижение ЦФО ($-0,3\%$), ПФО ($-0,2\%$) и СКФО ($-0,1\%$). Это снижение не было компенсировано приростом СЗФО ($+0,4\%$) и стабильностью ЮФО. Правда, следует указать на то, что средняя по европейской части, во-первых, оказалась выше, чем в целом по стране ($+1,0 - 1,5\%$), во-вторых, в отличие от средней по стране имеет тенденцию к росту ($+0,56\%$ по сравнению с 2005 г.). Напротив, в азиатской части страны среднее значение оказывается ниже, чем в целом по стране и ниже, чем в европейской части на $2,7-3,2$ п.п., и имеет тенденцию к снижению (почти $-1,0\%$ в 2013 г. по сравнению с 2005 г.). Правда, вариация в европейской части превышает азиатскую почти в два раза. Но в европейской части она устойчиво снижается, тогда как в азиатской неустойчива.

Таким образом, статистика отреагировала на изменения институционального характера и указывает на рост доли азиатской части страны в ВРП. Причем этот рост имеет уже не характер статистической погрешности, а заметной тенденции. Драйвером экономической динамики азиатской части страны выступает ДФО. Весь вопрос, однако, в том: хватит ли этого импульса для того, чтобы заработал «восточный локомотив» или поднялась «тихоокеанская волна»? Статистика других параметров пока не дает однозначного ответа на данный вопрос. Во-первых, никакого появления «второго центра» статистика не показывает. Более того, если в 2005 г. доля УФО в ВРП страны составляла $17,1\%$, а в целом азиатского сегмента $32,4\%$, то в 2015 г. доля первого снизилась до $13,6\%$, а второго до $29,5\%$, т.е. абсолютное снижение составило $-2,9\%$. Значит, во-вторых, одно из двух: или восточный локомотив работает на западный состав, ускоряя его движение, либо «восточный локомотив» еще не заработал. Но кажется, точно, что не поднялась «тихоокеанская волна». Впрочем, и здесь пока еще не ясно: уже или еще. На эти вопросы попытаемся ответить при помощи статистики.

Прежде всего, за период 2010–2015 гг. доля ВРП европейской части страны в ВВП страны составляла в среднем свыше $54,3\%$, тогда как азиатской части лишь $23,1\%$, т.е. первая оказалась более чем в два раза крупнее. Правда, тенденция и первой и второй неопределенна. Кроме того, ВВП страны сильнее коррелировал с ВРП европейской части, чем азиатской (хотя различия в корреляции наблюдаются на третьем знаке после запятой), что может быть интерпретировано как то, что в формировании нынешнего ВВП экономики европейских макрорегионов участвуют более сильно, чем азиатского мегарегиона. Но при этом корреляция ВВП с основными фондами европейской части оказалась ниже, чем с азиатской,

хотя корреляция ВРП европейской части с ОФ европейской части была выше, чем в азиатской. К тому же следует иметь в виду, что стоимость основных фондов, сосредоточенных в европейской части превышает аналогичный параметр азиатской части в два раза. В связи с чем, казалось бы, даже незначительные флуктуации в европейской части должны бы были более значимо отражаться на динамике ВВП. Но статистика демонстрирует иной характер взаимоотношения основных фондов и ВВП, который объясняется, по-видимому, их структурой.

В соответствии с предложенными методическими положениями проведем оценку реализуемости моделей. Прежде всего, следует заметить, что «работы» по запуску «восточного локомотива» начались еще в нулевые годы. Связаны они не только с формированием современной организационной, технической и технологической, но также и институциональной инфраструктуры в азиатском сегменте страны. В частности, были образованы федеральные округа, позволившие улучшить управляемость территорий, осуществлено укрупнение регионов, разработаны федеральные законы по развитию Урала, Сибири и Дальнего Востока, специальные программы (ФЦП), создано специальное министерство по развитию Дальнего Востока и многое другое. Словом, проведена (и продолжает вестись) «работа» по активному включению Сибири и Дальнего Востока в общестрановую динамику нового столетия. И в этой связи заслуживает внимания проверка на статистическом материале реализации данных мероприятий в контексте вопроса: произошел ли разворот национального хозяйства на восток?

Прежде всего, следует заметить, что в 2015 г. объем ВРП азиатского сегмента по сравнению с 2000 г. вырос только в 10,4 раза, в то время как европейского в 11,7 раза. Эти различия привели к тому, что доля азиатского сегмента в общем объеме ВРП по сравнению с 2000 г. снизилась с 34,4% до 29,8%. С 2010 г., несмотря на то, что наблюдается рост ВРП азиатского сегмента, его доля не достигает трети потому, что темпы роста ВРП европейской части превышают темпы роста азиатской части. Причина такого состояния, очевидно, в структуре ВРП и механизмах его формирования. В отличие от европейского сегмента, в азиатском решающая роль принадлежит добывающим отраслям. Доля продукции добывающих отраслей в ВРП азиатского сегмента варьирует от 36,1% (2010 г.) до 33,7% (2012 г.), тогда как в европейском его доля составляет 8,0% и 8,6%.

Расчеты показывают, что коэффициент корреляции между продукцией добывающих отраслей и ВРП азиатского мегарегиона составил 0,988, а с общим объемом ВРП составил 0,982. За период с 2010 по 2015 гг. объем продукции обрабатывающих производств в азиатском мегарегионе вырос на 163,5%, тогда как продукция добывающей отрасли на 181,7%. Кстати, в европейской части соотношение обратное – на 179,0% выросла продукция обрабатывающих производств и на 175,3% продукция добывающей

промышленности. Таким образом, если в первом случае имеет место опережающий рост продукции добывающей промышленности, то во втором обрабатывающей. Кроме того, корреляция между добывающей и обрабатывающей промышленностью в азиатском мегарегионе составила 0,989, тогда как в европейской аналогичный индикатор составлял 0,961. Но добыча полезных ископаемых в азиатской части страны коррелировала с обрабатывающей промышленностью европейской части на уровне 0,983, а европейская добывающая промышленность с азиатской обрабатывающей — 0,956, т.е. заметно слабее. Корреляция производства электроэнергии в азиатском мегарегионе с обрабатывающей промышленностью данного мегарегиона составила 0,888, а с продукцией добывающей отрасли — 0,926. Проверка корреляции показала, что между указанными секторами связь составляет 0,708.

Для сравнения была рассчитана корреляция между грузоперевозками и продукцией добывающей промышленности по азиатскому мегарегиону, которая составила 0,770. Корреляция между грузоперевозками в азиатском мегарегионе и ВРП азиатского мегарегиона составила 0,709, а с ВРП европейского мегарегиона 0,711, т.е. практически никакой разницы. Значение расчетного коэффициента корреляции между объемом госинвестиций и ВРП в азиатском мегарегионе составило 0,919, тогда как в европейском мегарегионе данный индикатор составил 0,952.

По проекту модели «локомотива» в азиатском сегменте должна формироваться экономика с определенным контекстуальным элементом. На эту роль претендует добывающая промышленность. Кстати, это подтверждается долей ее продукции в ВРП мегарегиона. Корреляция ВВП с добычей полезных ископаемых остается одной из самых высоких (+0,984). При этом, несмотря на также высокую корреляцию ВРП европейской части от добычи полезных ископаемых (+0,967), корреляция ВВП с добычей полезных ископаемых в азиатском мегарегионе оказывается выше, чем с аналогом в европейской части. Впрочем, и в самой азиатской части ВРП сильнее, чем в европейской части коррелировал с добычей полезных ископаемых. В этом смысле можно говорить, что ВРП в азиатской части страны формируется во многом благодаря добыче полезных ископаемых. Эта особенность проверялась нами путем расчета коэффициентов корреляции добычи полезных ископаемых и отдельных производств по обоим мегарегионам. В азиатском мегарегионе получены следующие корреляции добычи полезных ископаемых и обрабатывающих производств (0,989), производством и распределением электроэнергии, газа и воды (0,960), производством электроэнергии (0,926), строительством (0,777), грузоперевозками (0,770), инвестициями (0,945). В европейском мегарегионе аналогичное распределение составило, соответственно: 0,961; 0,933; 0,524; 0,958; —0,12; 0,949. Все это говорит, на наш взгляд, о том, что в азиатском сегменте добывающие отрасли играют более значимую роль

не только при формировании архитектуры модели экономики, но и при формировании траектории роста развития.

Впрочем, радикальные различия между мегарегионами наблюдаются в производстве электроэнергии, которое также выступает базовым параметром в модели локомотива. Во-первых, сама по себе корреляция ВВП с производством электроэнергии по стране в целом составляет +0,87. Но в азиатской части производство электроэнергии коррелирует более чем в два раза сильнее со своим ВРП, чем в европейской (0,899 против 0,404). Во-вторых, производство электроэнергии в азиатском мегарегионе сильнее коррелирует с ВВП, чем его аналог в европейской части (0,892 против 0,406). Но если продолжить по аналогии с предыдущим сектором (добывающей промышленностью) сопоставлять влияние производства электроэнергии на архитектуру мегарегиональной экономики и тренд ее роста развития, то окажется, что корреляция с добычей полезных ископаемых составляет (0,926), обрабатывающими производствами (0,888), производством и распределением электроэнергии, газа и воды (0,851), сельским хозяйством (0,763), строительством (0,789), грузоперевозками (0,822), пассажироперевозками (−0,842), инвестициями (0,881). В европейском мегарегионе аналогичное распределение составило, соответственно: 0,403; 0,529; 0,31; 0,51; 0,663; 0,640; 0,50. Таким образом, в отличие от европейской части в азиатской производство электроэнергии выступает более значимым элементом и в формировании модели экономики, и в формировании тренда роста развития данного мегарегиона.

Логика подсказывает, что если речь идет о формировании модели «дальневосточного локомотива», то, наряду с развитием производств по добыче минерально-сырьевых ресурсов, должно быть также и развитие транспортных коммуникаций, связывающих азиатский мегарегион с европейским. За период с 2010 по 2015 г. длина транспортных коммуникаций (железнодорожных и автомобильных) в азиатском мегарегионе практически не изменилась. Плотность как железнодорожных, так и автомобильных путей хотя и выросла, но оказывается ниже среднероссийской и ниже самого «отсталого» макрорегиона европейского мегарегиона (СЗФО). Все это говорит не только о транспортных коммуникациях как о факторе низкого влияния на динамику регионального и национального роста развития, но и о том, что никакой «смычки» между «дальневосточным локомотивом» и «европейским составом» не наблюдается.

Транспортные коммуникации в силу создаваемого ими эффекта «бутылочного горлышка» сдерживают интеграцию европейской и азиатской экономик России. Примечательно, что в европейской части влияние отправленных грузов на ВРП оценивается как −0,27, тогда как в азиатской как +0,71. Те же пропорции и та же направленность в корреляции грузоперевозок в европейской и азиатской частях страны проявилась во взаимосвязи их с ВВП. Иная ситуация наблюдается с пассажироперевозками.

Во-первых, пассажироперевозки сильнее коррелируют с ВВП и его региональными аналогами (ВРП). Но, во-вторых, при этом в разрезе мегарегионов имеет место радикальное различие. В частности, в европейском мегарегионе пассажироперевозки коррелировали с ВРП $+0,773$, тогда как в азиатском $-0,979$, т.е. сильно, но с отрицательным знаком. Те же пропорции и те же значения наблюдаются при их корреляции с ВВП.

Итак, статистика указывает на то, что ВРП (создание и рост) в европейском и азиатском сегментах национального хозяйства России формируется по-разному. В частности, рост ВРП в субъектах азиатского мегарегиона коррелирует с ростом продукции добывающих и обрабатывающих производств, ростом грузоперевозок, производством электроэнергии. Если сопоставить с европейским мегарегионом, то нельзя не видеть оформление модели территориальной экономики с иным контекстом и иными конструкторами. В европейской части доминирующей долей в ВРП выступает сфера услуг, на долю которой приходилось в 2014 г. 58% (тогда как в 2010 г. — 57,4%, а в 2005 г. — только 54,7%), в азиатской части до 53,4% ВРП создается в сфере добычи полезных ископаемых, обрабатывающих производств, производства и распределения электроэнергии, газа, воды. Доля же сферы услуг составляет лишь 46,6%. (Правда, следует указать на тенденцию роста доли сферы услуг в азиатском мегарегионе.) И в этой связи заслуживает внимания вопрос: является ли данное положение имманентной чертой для модели развития данного мегарегиона страны или же носит временный конъюнктурный характер? Нам представляется, что эту особенность могла бы раскрыть отраслевая структура ВРП. В частности, почти половину в сфере материального производства в азиатской части составляет добыча полезных ископаемых, доля которой растет. За 2005–2014 гг. она выросла с 22,6% до 25,6%. Причем в ДФО она выросла почти в 2 раза, с 14,9% в 2005 г. до 28,6% в 2014 г. Кстати, значение коэффициента корреляции между ВРП и объемом продукции добывающих производств в азиатском сегменте составил в исследуемый период 0,989, тогда как в европейской только 0,967. В целом же ВВП коррелировал с добычей полезных ископаемых с силой корреляции 0,984. Другие отрасли: сельское хозяйство, рыболовство, а также обрабатывающие производства, производство и распределение газа, воды и электроэнергии, а также строительство, кто больше, кто меньше, но все демонстрировали снижение по сравнению с 2005 г. Но и она не раскрывает полностью и однозначно природу сырьевого крена в экономической динамике азиатского сегмента, т.к. между отраслями сферы материального производства не наблюдается заметной корреляции. Получается так, что каждая из них развивается по своей траектории. Типичный пример в этом плане представляет ДФО, выступающий драйвером азиатской экономики. В 2005 г. соотношение между долями продукции производств, добывающих полезные ископаемые и обрабатывающих, составляло примерно 2

к 1, а в 2010 г. уже 4,5 к 1, в 2014 г. 5,5 к 1. (Кстати, в УФО это соотношение составляет, соответственно, 4 к 1, 2 к 1 и 2,8 к 1, а в ПФО 1 к 1,8, 1 к 2 и 1 к 2.) Таким образом, мы имеем добычу полезных ископаемых, которая не комплементирует с обрабатывающими производствами внутри данного макрорегиона и, по-видимому, мегарегиона в целом. Примечательно, что доля топливно-энергетических полезных ископаемых в ДФО составляет лишь чуть более 60%, что является самым низким среди всех федеральных округов. Что же касается не топливно-энергетических полезных ископаемых, то их доля составляет около 40%.

Другая особенность, которая, по-видимому, имеет большую значимость для характеристики имеющейся модели экономики азиатской части страны, — сальдо отраслей материального производства в ВРП. В 2014 г. лишь УФО имел положительное сальдо промышленных отраслей в ВРП, (доля промышленных отраслей в УФО в 2014 г. составила 62,1% в ВРП), тогда как два других субъекта: СФО и ДФО, имели отрицательное сальдо в промышленности, соответственно, 48,8 и 49,2%, т.е. для последних основная доля ВРП создается уже в сфере услуг. В европейской же части, за исключением ПФО (ближайший к азиатской части макрорегион) — 53,5% в 2014 г., 53,1% — 2010 г. и 57,6% в 2005 г. — приходилось на долю сферы материального производства, тогда как остальные субъекты еще в начале 2000-х гг. перешли на так называемую «постиндустриальную модель развития», для которой характерным является доминирование доли сферы услуг в ВРП над сферой материального производства.

Таким образом, статистические данные указывают на то, что реализуемость первой модели — восточного локомотива — весьма велика.

Что касается второй модели — тихоокеанской волны — в формировании которой важной характеристикой выступают малые предприятия, то здесь ситуация выглядит следующим образом. Прежде всего, следует заметить, что на сегодня малые предприятия в основном сконцентрированы в европейской части России, на долю которой приходится свыше 70% их числа, т.е. по численности абсолютное доминирование европейской части. Правда, темп роста в азиатской части страны превосходит европейскую; в азиатской части он вырос почти в полтора раза за последние пять лет, тогда как в европейской только в 1,3 раза. Во-вторых, по числу малых предприятий на 10 000 населения азиатская территория страны превосходит европейскую и среднюю по стране. В азиатской на 10 000 человек приходится в среднем более 160 предприятий, тогда как в европейской около 130. Причем если в европейской части имеет место снижение количества малых предприятий по данному параметру по сравнению со средней по стране, то в азиатской, напротив, наблюдается рост. Правда, — и это в-третьих, — среднесписочная численность работников и оборот малых предприятий в азиатской части все еще намного (почти в 3,0 раза)

ниже, чем в европейской, но при этом темпы роста в азиатской выше, чем в европейской.

Расчеты показывают, что корреляция между числом МП и ВРП в азиатском мегарегионе составила 0,981, тогда как в европейском мегарегионе 0,969. Что касается оборота малых предприятий и ВРП, то здесь корреляция в азиатском мегарегионе составляла 0,979 против 0,958 в европейской части. Кроме того, следует указать на то, что, несмотря на более низкую численность занятых на малых предприятиях в азиатском мегарегионе (более чем в 3,5 раза), чем в европейском, темпы роста за новое десятилетие в азиатском были выше. Проверка связи между численностью малых предприятий и объемом произведенной в добывающих производствах продукцией в азиатской части страны составила 0,987, против 0,983 в европейской части. Что касается корреляции с объемом производства обрабатывающих производств, то 0,977 в азиатской части, против 0,967 в европейской.

Оценка корреляции между численностью малых предприятий и их оборотом и производством электроэнергии и грузоперевозками показала, что, по первому параметру, в азиатской части корреляция составила 0,872, тогда как в европейской 0,738. Что касается корреляции оборота малых предприятий с производством электроэнергии, то ситуация здесь выглядит следующим образом: 0,829, против 0,785. Корреляции численности малых предприятий и грузоперевозок в азиатском сегменте составила 0,917, тогда как в европейском лишь 0,583. Аналогичные пропорции сохраняются и по корреляции оборота малых предприятий и грузоперевозкам, соответственно, 0,903, против 0,517.

Таким образом, что касается предпринимательства, то с точки зрения малых предприятий, предположенная реакция находит свое подтверждение также и в статистике. Но следует иметь в виду, что доля оборота малых предприятий в ВРП азиатской части составляет лишь 0,04%. Кстати, в целом по стране она составляет 0,041%, а в европейской части 0,05%. То есть доля малых предприятий ничтожна как в численности субъектов хозяйствования, так и в ВРП. Правда, в численности занятых она составляет в азиатской части 14,9%, тогда как в европейской 16,3%, а в целом по стране 15,9%, т.е. в азиатской части эта доля оказывается ниже, чем в европейской. Поэтому говорить о том, что предпринимательство формирует модель экономики в данном мегарегионе, очевидно, некорректно или, по меньшей мере, преждевременно. По массовости оно уже что-то может заявить, но по «весу» в ВРП и другим параметрах регионального развития, очевидно, все еще недостаточно для того, чтобы проектировать экономическую систему.

Другая особенность данной модели связана с инновациями. (Собственно, это качество и придает ей свойство волны, вакуума.) Последнее должно проявляться в первую очередь и главным образом в высокой доле

инновационной продукции (товаров и услуг) в ВРП и других макроэкономических параметрах. Причем последнее должно проявляться в росте этой доли. Побочными продуктами этого признака могут выступать доля (и рост ее) числа организаций, занятых научными исследованиями, рост затрат на научные исследования и разработки, рост патентов и т.д. Другое важное свойство — инновационное предпринимательство должно быть частным, негосударственным. Отмеченные свойства, характеризующие инновационную направленность мегарегиона, должны корреспондировать со всеми макроэкономическими параметрами (ВРП, инвестициями в ОК, душевыми доходами, поступлениями в бюджет и т.д.), т.е. перечисленные индикаторы инновационной деятельности должны положительно коррелировать с ВРП и другими параметрами территории.

В целом доля данной продукции в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг по России составлял в 2015 г. 8,4% (максимальное значение 9,2% было достигнуто в 2013 г.). В азиатском мегарегионе этот показатель составляет 3,4%, тогда как в европейском 10,2%, т.е. в азиатском мегарегионе объем производимой инновационной продукции составляет 18,0% от производимого в европейском мегарегионе. Что же касается влияния данного параметра на ВРП, то в азиатском регионе корреляция между ВРП и объемом инновационных товаров и услуг, производимых в данном мегарегионе, составляет 0,719, тогда как в европейском 0,973. Корреляция между объемом инновационных товаров и услуг и затратами на технологические инновации в азиатском мегарегионе составляет 0,803, тогда как в европейском мегарегионе 0,96. А корреляция между объемом инновационных товаров и услуг и используемыми передовыми производственными технологиями в азиатской части составила $-0,284$, тогда как в европейской 0,384. Расчеты показывают, что между числом организаций, занятых научными исследованиями и ВРП в азиатской части РФ корреляция составила 0,843, тогда как в европейской части 0,683, а корреляция между используемыми передовыми технологиями и ВРП в азиатском мегарегионе составила 0,400, тогда как в европейском 0,52.

Итак, тестирование положений модели «тихоокеанской волны» на статистических данных позволяет утверждать: признаки данной модели в азиатском мегарегионе демонстрировали внешнее проявление, хотя не поддерживаются столь же четко внутренне. Речь идет о наличии высокой «хорошей» корреляции основных макроэкономических параметров с параметрами малых предприятий. Однако, если в показателе «занятое население» их доля выглядит вполне удовлетворительно и может оказывать свое влияние на общий тренд развития, то по другим параметрам (в особенности по доле продукции, производимой МП в ВРП, и другим показателям) их влияние оказывается незначительным и даже ничтожным, чтобы признать данный институт значимым актором в проектировании

новой модели экономики мегарегиона. Поэтому данный институт в том состоянии, в котором мы находим его в азиатском мегарегионе, вполне удовлетворительно работает в матрице «восточного локомотива». В то же время он не имеет самостоятельного статуса в модели «тихоокеанской волны» даже не в силу своей «малочисленности» или малого масштаба, а в силу другого признака данной модели и его слабой связи с институтом малых предприятий. Речь идет об инновациях и инновативности складывающейся в азиатском (а точнее дальневосточном) мегарегионе модели экономики. Анализ показал, что доля важнейшего параметра инновативности — объем инновационных товаров и услуг, в азиатском мегарегионе оказывается настолько незначительной, что не может представлять самостоятельную тенденцию в ВРП и других макроэкономических параметрах территории. По-видимому, поэтому также и не получается заметной корреляции между данным показателем ВРП и другими макроэкономическими показателями региона. А без указанных двух признаков формировать модель «тихоокеанской волны» на территории как мегарегиона, так и макрорегиона, по-видимому, невозможно.

Проведенные исследования позволяют сделать ряд выводов и предложений.

Первый — «разворот» национального хозяйства на восток с тем, чтобы создать необходимый драйвер роста не только в практическом, но и теоретическом смысле выглядит заманчиво. Однако на этом тренде имеется точка бифуркации, которая позволяет образоваться двум типам экономик: один, мы называем его модель локомотива, другой — модель волны. Анализ институциональной среды, разработанной за последние годы для азиатского мегарегиона, указывает на то, что формирование пошло по первому типу.

Второй — статистические данные не выявили смещения экономического центра страны на восток. Он как и прежде стабильно находится в европейской части. По большинству базовых параметров: численность населения, рабочей силы, основным фондам, инвестициям в ОК, объему продукции различных отраслей и, наконец, ВВП (ВРП), доминирование европейской части страны остается неоспоримым. Правда, в таких сегментах как добыча полезных ископаемых, грузоперевозки и в ряде других восточные территории смещают на себя центр деятельности. Но, во-первых, эта тенденция была сформирована уже давно, во-вторых, она не получила пока абсолютного характера, в том смысле, что не превратилась в системообразующую для мегарегиона. Поэтому принятые меры, очевидно, пока еще недостаточны, чтобы говорить о запуске «восточного локомотива» для национального хозяйства. Европейская часть остается абсолютно доминирующей, т.е. она доминирует во всех показателях и индикаторах. Проявившийся с 2010 г. (а еще более с 2013 г.) рост доли

азиатских территорий носит, по-видимому, пока еще восстановительный и во многом экстенсивный характер. Последнее объясняется, с одной стороны, неравномерностью роста среди территорий азиатской части страны (почти везде рост демонстрирует лишь ДФО, тогда как УФО и СФО демонстрировали рост лишь в отдельных направлениях, и к тому же связанный не с так называемой «новой экономикой», а по линии традиционных секторов и производств), а с другой стороны, этот рост в ДФО (пока еще или уже) не принял характер индуцированного свойства даже внутри данного мегарегиона, не говоря об его влиянии на территории к западу от Урала. Следовательно, Дальний Восток выступает драйвером пока лишь для самого себя. Да и там имеются точки или зоны роста с весьма локализованным ареалом. Причина такой локализованности, по-видимому, в тех производствах, которые там формируются, а последние – в механизме их организации – по-видимому, в их организации участвует преимущественно, если не единственно государство).

Третий – институциональные изменения, включая самые последние (так называемый «бесплатный дальневосточный гектар»), пока еще не создали стимулов для развития восточных территорий. Напротив, многие аспекты жизнедеятельности на данной территории не «почувствовали» институциональной поддержки. Это может означать, что либо время реализации институциональных изменений еще не настало (тем более институциональные факторы носят долгосрочный характер), либо они не столь актуальны, чтобы стимулировать экономическую динамику на данной территории. Полагаем, что последнее более сильный аргумент, чем первый. Речь идет о том, что в созданных «территориях опережающего развития» (ТОРы и ТОСЭРы)¹ работает обычная или типичная институциональная матрица, которая не выражает особенности данной территории.

Анализ институциональной системы нынешней модели экономики Дальнего Востока указывает на то, что речь идет о проектировании по первому типу, т.е., во-первых, проект новой экономики формируется под пристальным вниманием государства, во-вторых, он является восстановительным в своей сути, основной акцент сделан на разработке добывающих отраслей, восстановлении производственных мощностей по добыче и (в меньшей степени) переработке минерального сырья и материалов, а также восстановлении и проектировании новых транспортных и логистических коммуникаций, в-третьих, формируемая структура экономики Дальнего Востока указывает на то, что она является продолжением европейской модели, служит последней, не представляет ничего оригинального. В основе проекта находится Министерство РФ по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития), которое осуществляет

¹ Закон РФ от 29 декабря 2014 г. «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» № 473-ФЗ.

оперативное управление данной территорией. Наряду с ним действуют АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (управляющая компания территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток), АНО «Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта», АО «Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона», Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке (АРЧК ДВ) и др. Создана нормативно-правовая база в виде федеральных и местных законов, регулирующих деятельность вышеуказанных и др. институтов.

Что касается практики, которую представляют данные официальной статистики, то на основе обобщения имеющихся статистических данных следует заметить, что, во-первых, идет восстановление экономики Дальнего Востока как важнейшего сырьевого придатка экономики европейского сегмента национального хозяйства России, и ни о каком формировании новой экономики на Дальнем Востоке страны речи не идет. По крайней мере, ни одна из статистик, взятых нами, — 2005, 2010, 2014 и 2015 гг. — не указывает на то, что в азиатской части страны формируется новая экономика. Если бы таковое происходило или же наблюдалось, то используемые нами кривые (законы) распределения должны были показать появление нового центра в азиатской части национального хозяйства, т.е. формирование своеобразной двугорбости в кривой распределения. По отдельным параметрам таковая имеется. Но, во-первых, она была сформирована давно и связана не с нынешними преобразованиями, во-вторых, двугорбость проявляется в ограниченных отраслях, связанных преимущественно (если не исключительно) с сырьевым сектором экономики. А это, на наш взгляд, не то же самое, что «симптомы» зарождения новой экономики или «тихоокеанской волны». Это признаки «восточного экспресса». Во-вторых, статистика указывает на то, что на азиатской части страны не формируется самостоятельной экономики.

Анализ не выявил явного формирования в азиатском мегарегионе (и даже отдельных его макрорегионах и регионах) экономики, основанной на предпринимательстве и инновациях, т.е. модели «тихоокеанской волны».