

Данный файл является фрагментом электронной копии издания,
опубликованного со следующими выходными данными:

ББК 65.9(2Р)-1
УДК 338.9
П 828

П 828

Пространственное развитие современной России: тенденции, факторы, механизмы, институты / под ред. Е.А. Коломак. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН. 2020. – 502 с.

ISBN 978-5-89665-352-3

Работа посвящена изучению пространственных аспектов и проблем развития России в период после начала рыночных реформ, актуальность работы связана с особым значением вопросов развития территорий, межрегионального неравенства и географической связности в политике страны. В монографии даются оценки изменений территориальных пропорций, рассматриваются разные географические единицы (макро-регионы, субъекты Федерации, города, муниципальные районы) и разные аспекты пространственных процессов. Авторы анализируют государственную пространственную политику и высказывают рекомендации об эффективных инструментах и механизмах.

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами пространственного развития и региональной политики.

ISBN 978-5-89665-352-3

ББК 65.9(2Р)-1
УДК 338.9
П 828

© ИЭОПП СО РАН, 2020 г.

© Коллектив авторов, 2020 г.

Полная электронная копия издания расположена по адресу:

[lib.ieie.nsc.ru/docs/2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovremennoy_Rossii-2020/
Prostranstvennoe_razvitie_sovr_Rossii.pdf](http://lib.ieie.nsc.ru/docs/2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovremennoy_Rossii-2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovr_Rossii.pdf)

4.5. ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ «ВОСТОЧНОГО ВЕКТОРА» РАЗВИТИЯ РОССИИ НА ЭКОНОМИКУ ДРУГИХ РЕГИОНОВ (НА ПРИМЕРЕ ЮЖНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА)

4.5.1. Восточный вектор как императив развития России

Известна стратегия Восточного вектора развития¹, а также приоритетность развития производительных сил Дальнего Востока как реакция в виде одной из ответных мер на западные экономические санкции против России. В данном разделе проведена количественная оценка части отмеченной стратегии при различных вариантах сопутствующих мероприятий, локализованных на территории сибирских районов.

Одним из направлений реализации отмеченной стратегии является обеспечение развития транспортных коридоров «Запад – Восток» (а также «Север – Юг») для перевозки грузов с повышением при этом уровня экономической связанности территории России за счёт расширения и модернизации общей транспортной инфраструктуры. Важнейшей её частью является железнодорожный транспорт, обеспечивающий ожидаемое значительное изменение направлений потоков грузов на новые тихоокеанские рынки. Из содержания документа также следует, что успешность реализации восточной стратегии будет зависеть от состояния экономик соседних с Дальним Востоком регионов.

Следует отметить, что в силу расширения связности экономики изменения коснутся и других районов. В подтверждение данного тезиса приведём количественные характеристики расчётов, проведённых с помощью межрегиональных инструментов² с выделением в качестве примера одного из числа отдалённых от Дальнего Востока района – Южного федерального округа (ЮФО).

Среди общих характеристик района можно отметить следующие: благоприятные по сравнению с другими территориями природно-климатические условия для жизнедеятельности людей, сравнительно высокая миграционная привлекательность территории округа для экономически активного населения других регионов страны (в том числе высококвалифицированных кадров), выгодное экономико-географическое положение³. Особенностью экономики является развитая и продолжающаяся интенсивно развиваться транспортная инфраструктура, зависящая от значительной положительной динамики внутреннего (регионального) рынка. Его росту способствуют высокая численность и концентрация населения, относительно низкая стоимость рабочей силы, высокий уровень обеспеченности местными строительными материалами. У ЮФО довольно сильные конкурентные позиции на общероссийском рынке по достаточно широкой номенклатуре промышленных товаров и услуг (в агропромышленном, туристско-рекреационном, транспортном комплексе, легкой промышленности (1/10 и 1/3 части всех производимых трикотажных изделий и обуви в Российской Федерации), металлургическом и машиностроительном комплексах.

¹ Распоряжение правительства РФ от 30 сентября 2018 года № 2101-р. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

² Мелентьев Б.В. Положительные компромиссы в построении межотраслевых межрегиональных инструментов прогнозирования развития экономики // Регион: экономика и социология. – 2018. – № 3. – С. 38–56.

³ Строев П.В., Власюк Л.И., Макар С.В. Управление развитием макрорегиона: Южный полюс роста // Экономика. Бизнес. Банки. – 2018. – № 2 (23). – С. 109–123.

Приоритеты развития Южного федерального округа в перспективе будут базироваться на реализации его конкурентных преимуществ и специализации в рамках общероссийского и международного разделения труда, с сохранением за собой позиции крупнейшего производителя сельскохозяйственной продукции, всероссийского центра туризма и рекреации, крупного промышленного и транспортно-логистического центра страны.

Уровень социально-экономического развития ЮФО выражается его удельным весом в основных общероссийских социально-экономических показателях (таблица 4.21). По объему валового регионального продукта занимает 6-е место, а на душу населения среди всех восьми округов ЮФО занимает 4-е место. Такое относительно низкое положение связано с тем, что в округе значительно хуже среднероссийского уровня развито промышленное производство, а также слабо макрорегион участвует во внешней торговле. Строительная деятельность находится на среднероссийском уровне. Осуществляемых инвестиций в основной капитал явно недостаточно, чтобы существенно нарастить основные фонды, обеспеченность которыми на душу населения в 1,5 раза ниже среднероссийского значения. Высокий уровень развития имеет сельскохозяйственное производство, по объемам которого ЮФО занимает 3-е место в стране после Приволжского и Центрального федеральных округов.

Наиболее высокий уровень социально-экономического развития в округе отмечается в Краснодарском крае. Но и в данном регионе значение такого показателя, как валовой региональный продукт на душу населения, почти на 20% ниже среднероссийского значения. Уровнем развития ниже среднероссийского показателя характеризуется

Таблица 4.21

Удельный вес ЮФО в общероссийских социально-экономических показателях (2015 г.), % (включая Крым)

Показатель	Удельный вес
Территория	2,62
Численность населения (на 01 января 2016 г.)	11,17
Среднемесячная начисленная заработная плата, % от среднероссийской	70,21
Валовой региональный продукт в 2014 г.	6,92
Основные фонды	7,73
Объем отгруженных товаров собственного производства:	
добыча полезных ископаемых	2,11
обрабатывающие производства	6,54
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	7,28
Продукция сельского хозяйства	17,15
Ввод в действие общей площади жилых домов	10,92
Оборот розничной торговли	10,35
Инвестиции в основной капитал	8,55
Экспорт	3,8
Импорт	3,8

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели», 2016. – М.: Росстат, 2016. – С. 18–21, 1307, 1309.

также Астраханская, Волгоградская и Ростовская области. Республики Адыгея и Калмыкия входят в группу регионов с низким уровнем развития. Минимален уровень социально-экономического развития в округе в национальных образованиях (Республика Калмыкия, Республика Адыгея) – показатель ВРП на душу населения почти в 2,5 раза ниже среднероссийского значения.

В общей структуре производства по валовой добавленной стоимости преобладают отрасли, производящие услуги (таблица 4.22), из которых наибольший удельный вес имеет торговля и ремонтные работы (17,1%), что несколько ниже чем в среднем по России (19%). Среди «товаропроизводящих» отраслей максимальная доля у обрабатывающих производств (16,3%) при очень незначительном весе у добывающих отраслей (3,0%). По сравнению с другими федеральными округами высоким уровнем развития выделяется сельское хозяйство (в 2,3 раза выше среднероссийского значения) и строительство (в 1,6 раза выше среднероссийского значения).

Таблица 4.22

Отраслевая структура валовой добавленной стоимости ЮФО (2016 г.)

Показатель	Удельный вес, % (2014 г.)
Отрасли, производящие товары:	44,5
промышленность	22,4
сельское хозяйство и рыболовство	10,9
строительство	11,2
Отрасли, производящие услуги:	55,5
транспорт и связь	11,3
торговля и ремонт изделий для населения	17,1
другие услуги	27,1

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. Росстат, 2016.– М., 2016.

4.5.2. Постановка задачи и анализ вариантов расчетов

В проводимых авторами расчётах задачи в текущей классификации охватывают 20 районов, 53 отрасли в разрезе пятилеток по 2035 г. В качестве исходной для расчетов информации использовались межотраслевой баланс Росстата 2010 г. с гипотезой преимущественного роста динамики нормативов затрат. Предпосылки принимались для региональных затрат на основе подготовленных ранее межотраслевых балансов экономических районов страны и переоцененных под методику межрегионального анализа.

Рассмотрим два расчётных варианта прогноза.

Оптимистический вариант: развитие железнодорожного транспорта в сибирских районах: Иркутская, Томская и Новосибирская области, Красноярский Край, Хакасия, через которые проходят основные обеспечивающие восточное направление грузы.

Лимитированный вариант: ограничение развития железнодорожного транспорта в сибирских районах с 2020 г. (уменьшение на 1 п.п.) и минимальным развитием (меньше 1%) до 2030 г. Задержка развития отрасли снимается со следующей пятилетки – 2031–2035 гг.

Фрагменты основного варианта расчётов представлены в таблицах 4.23–4.24. Несмотря на вынужденные принятые антисанкционные меры, его характеристики вполне оптимистичны.

Особенностью характеристики приведённого прогноза является преимущественно бóльшая относительно остальных районов реакция роста экономик восточных районов, включая и по отрасли транспорт. Показатели прогноза характеризуют также позитивные тенденции по результирующим среднегодовым темпам прироста конечного потребления по периоду 3,0–5,2%. Данная стратегия развития определяет достаточно высокие потребности в инвестициях в основной капитал (среднегодовой прирост составляет 5,7–8,5% по рассматриваемому периоду). При этом принятие стратегии дополнительных повышенных внутренних инвестиций может обеспечить ещё более высокий рост производства, но при понижении динамики конечного потребления. Отмеченный повышенный рост капитальных вложений отражает посылки сохранения в перспективе напряжённости и других экономических условий, например во внешней торговле, сохранение положительного сальдо которой отражает нелёгкие обязательства по возврату взятых ранее иностранных кредитов и т.д. В ЮФО объём торговых услуг (строка 29 таблица 4.23), куда включено и обслуживание внешнеторгового оборота, проходящего через данную территорию, колеблется в пределах 4,2–3,4 п.п. роста по периоду. Они уменьшаются лишь в последней пятилетке, когда заканчивается политика ограничения на железнодорожные перевозки восточного направления, но сохраняют положительное значение (101,0%). Уровень приведённой динамики сопоставим с соответствующими темпами в целом по стране. Такие темпы достигаются к 2030 г. по торговым услугам и на Дальнем Востоке, а к 2035 г. они превышают данные значения.

В целом по исходному прогнозу можно также добавить, что и в новых условиях районы СФО сохраняют развитие традиционных отраслей специализации. Динамика угольной, добычи газа, железных и цветных руд и металлов, древесных изделий и других отраслей превышает среднероссийскую. Более того следует подчеркнуть, что по результатам расчётов развитие сибирских районов, а также возрождение Северного морского пути (строка 50 в таблице 4.23) является предварительным, сопутствующим и поддерживающим с точки зрения экономической безопасности этапом для развития хозяйства Дальнего Востока. Последнее является устойчивым результатом и для других вариантов расчётов.

В частности, если возможности сибирских районов в данной стратегии будут ограничены (таблица 4.24 вариант 2), в частности, по железнодорожному транспорту с 2020 г. хотя бы на 1 п.п., а по остальным годам до минимума (рост меньше 1% в год вплоть до 2030 г.), то потери понесёт страна в целом, а развитие экономики Дальнего Востока будет более напряжённым. Главным показателем потерь является уменьшение конечного потребления страны. Экономика страны «адаптируется» лишь к концу периода, когда интенсивность снижения конечного потребления уменьшается. Напомним, что в последней пятилетке ограничения на развитие сибирского железнодорожного транспорта были сняты.

Следует обратить внимание на следующий важный момент результирующего анализа – при снижении конечных экономических показателей тем не менее увеличивается валовой выпуск (таблица 4.24 строка 1). Из этого следует, что рост валового выпуска определён общим увеличением производственных затрат в экономике. В нашем случае он вызван политикой экономии на сокращении развития сибирского железнодорожного транспорта. К сожалению, такие межотраслевые эффекты не учитываются в традиционных технологиях экономического анализа, не всякий рост эффективен.

Таблица 4.23

**Прогноз динамики среднегодовых темпов производства по Сибири и России
в периоде 2016–2035 гг., % (выборка из 53-х отраслей,
оптимистический вариант «Восточный вектор развития»)**

Отрасль	ЮФО				Россия			
	2016–2020	2021–2025	2026–2030	2031–2035	2016–2020	2021–2025	2026–2030	2031–2035
1. Растение-водство	106,5	105,9	103,9	101,5	102,9	103,4	103,3	101,4
5. Добыча нефти	100,0	97,5	98,1	99,2	97,5	98,6	96,8	99,0
8. Цветные руды	99,0	99,1	100,5	99,4	99,5	100,4	100,1	100,0
12. Древесные изделия	99,2	99,3	101,4	108,7	99,3	99,9	103,7	105,7
16. Нефте-продукты	102,7	103,2	109,1	108,3	101,0	104,1	109,6	105,6
17. Химия	99,7	99,8	100,4	100,0	98,8	100,0	101,0	100,1
22. Машино-строение	99,8	109,6	103,4	104,3	100,9	108,4	107,9	107,8
23. Обрабаты-вающие	100,0	100,2	101,4	103,1	98,8	102,6	104,6	103,9
29. Торговля	104,2	103,4	103,0	101,0	101,4	104,5	103,2	101,8
31. Железно-дорожный транспорт	98,1	99,2	100,3	99,4	100,4	102,8	104,0	103,5
33. Авто-транспорт	96,6	96,8	10,9	100,2	103,6	104,3	105,8	104,7
50. Морской транспорт	101,6	104,3	104,6	101,5	104,4	108,9	109,2	107,4
51. Авиаци-онный транс-порт	107,4	102,2	100,5	100,0	103,1	104,0	105,3	100,9
52. Погрузоч-но-разгрузоч-ные работы	106,4	104,9	103,3	111,9	102,2	105,3	105,0	102,1
Валовой выпуск	104,0	102,6	103,9	100,1	101,1	103,1	104,2	102,8
Инвестиции в основной капитал	108,8	104,6	106,9	107,1	106,8	105,7	108,2	108,5

Важно заметить также, что расчётные последствия при применении модельных инструментов обычно занижены. В реальной экономике изменения структуры экономики, размещения, падение производства и т.д. будут сопровождаться большими потерями, так как добавятся социальные последствия, не говоря о меньших возможностях взаимозаменяемости продукции в конкретной экономике и сдвигов в размещении производства.

Таблица 4.24

**Отклонение общих показателей лимитирующего варианта (2)
от оптимистического (1) по последним годам пятилеток, млрд руб.**

Показатели	2020	2025	2030	2035
1. По валовому выпуску, Россия	-0,7	-0,3	41,9	75,4
2. По валовому выпуску, ДВФО	0,03	0,08	25,7	30,6
3. По валовому выпуску, ЮФО	-0,8	24,2	35,4	36,6
4. По валовому выпуску, СФО	-11,6	-64,8	-181,8	-222,8
5. По стоимости грузов, СМП	1,5	469,6	275,8	154,1

Источник: расчёты авторов.

Заметим, что рассмотренная экономическая политика затрагивает и другие отрасли транспортной инфраструктуры страны. В частности, определённую нагрузку при ограничительной политике железнодорожных перевозок берёт на себя Северный морской путь (см. таблицу 4.24 строка 5). Поставки по нему возрастают с 2020 г. до конца периода на сумму больше чем 900 млрд руб. Отмеченный факт, как и проведённый анализ в целом, фактически указывают на обеспечение свойств системности и комплексности при оценке масштабных вариантов экономической политики с использованием межотраслевых межрегиональных инструментов. Накопленный опыт работ с используемым инструментарием подтверждает эти выводы, которые невозможно получить с помощью традиционных моделей прогнозирования развития отраслей и экономики отдельных регионов.

4.6. РЕГИОН БАМ: ТЕРРИТОРИЯ ПРИОРИТЕТНОГО РАЗВИТИЯ ИЛИ РЕЗЕРВНАЯ ТЕРРИТОРИЯ БУДУЩЕГО ОСВОЕНИЯ

4.6.1. БАМ: цели декларируемые и фактические

Железнодорожный транспорт, как и в целом система путей сообщения, остается важнейшим способом обеспечения обороноспособности и безопасности страны. Именно поэтому при принятии решения о сооружении новой транспортной магистрали одним из основных критериев остается соответствие нового проекта обеспечению безопасности государства, обеспечению связанности территорий и укреплению пространственного единства страны. Строительству железных дорог, особенно в регионах, близко расположенных от государственных границ, всегда придавалось военно-стратегическое значение в ущерб экономическим интересам страны. С. Витте отмечал, что Сибирская, Забайкальская и Уссурийская железные дороги строились главным образом по соображениям военно-политическим¹.

В 1964–1969 гг. не по вине СССР напряженность отношений с Китайской народной республикой привела к ряду вооруженных конфликтов на советско-китайской границе на Дальнем Востоке. Это потребовало выработки перспективной политики в области транспортного строительства в восточных регионах России, граничащих с Китаем. Пограничные конфликты и вооруженные столкновения на границе воспринимались ли-

¹ **Витте С.** Некоторые соображения о дефицитности русской железнодорожной сети // Мир транспорта. – 2003. – № 2. – С. 144–151.