

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

УДК 338
ББК 65 (2Р5)
Н 76

DOI 10.36264/978-5-89665-375-2-2023-011-418

Рецензенты:

академик РАН Эпов М.И.,
академик РАН Бакланов П.Я.,
д.э.н. Пляскина Н.И.

Н 76 **Новый импульс Азиатской России: источники и средства развития.** В 2-х томах. Т. 1 / под ред. В.А. Крюкова и Н.И. Суслова. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2023. – 418 с.

ISBN 978-5-89665-375-2

В монографии представлены детальные результаты работ ИЭОПП СО РАН по базовым проектам плана НИР ИЭОПП СО РАН: № 121040100280-1, № 121040100284-9, № 121040100278-8, № 121040100262-7. Одновременно работа рассматривается как второе издание и развитие другой «Новый импульс Азиатской России», изданной в 2022 г. при поддержке крупного научного проекта по приоритетным направлениям научно-технологического развития: «Социально-экономическое развитие Азиатской России на основе синергии транспортной доступности, системных знаний о природно-ресурсном потенциале, расширяющегося пространства межрегиональных взаимодействий». Содержание данной монографии представляет интерес для широкого круга исследователей в области экономики, магистрантов и аспирантов, работников органов власти и управления, чья деятельность связана с принятием решений в области политики развития федерального и регионального уровней.

УДК 338
ББК 65 (2Р5)

ISBN 978-5-89665-375-2

© ИЭОПП СО РАН, 2023
© Коллектив авторов, 2023

Полная электронная копия издания расположена по адресу:
<http://lib.ieie.nsc.ru/docs/2023/011.pdf>

Глава 6

ПИЛОТНЫЙ ИМПУЛЬСНЫЙ ПРОЕКТ «ЮЖНОСИБИРСКАЯ КОНУРБАЦИЯ»

6.1. Предпосылки для формирования Южносибирской конурбации: общие замечания

Конурбация является продолжением урбанизационных процессов и одной из форм градостроительной системы. В результате активных экономических, социальных и культурных связей и на основе качественно нового развития транспортной инфраструктуры происходит стирание границ между соседними городскими агломерациями и формируются интегрированные зоны расселения. Мировой опыт показывает, что возникновение конурбации приводит к созданию широкого рынка труда, товаров и недвижимости, росту качества и доступности всех услуг, включая образование и медицину, к более эффективному использованию ресурсов, к развитию высокотехнологичного бизнеса, увеличению производительности труда и росту региональной конкурентоспособности.

Процессы формирования конурбаций подтолкнуло развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта, при этом обеспечивается не только развитие экономики и социальной сферы, но идет также пространственная трансформация распределения бизнеса, охватывающая как внутренние, так и прилегающие к конурбации территории. Можно выделить три основных канала влияния на пространственные пропорции экономического развития: агломерационный, транспортный и центростремительный.

Агломерационные эффекты возникают благодаря снижению транспортных издержек и затрат времени на переезды между городами, которые соединены высокоскоростной магистралью. В результате свободного перемещения трудовых и материальных ресурсов, капитала, информации и инноваций укрепляются экономические связи внутри территории, формируется широкий диверсифицированный рынок факторов и результатов деятельности, что способствует росту производительности и развитию всего прилегающего ареала.

Транспортный эффект определяется схемой высокоскоростной железнодорожной сети, которая предполагает строительство новых станций на больших расстояниях от крупных городов, что запускает новое строительство на их территориях и передает импульсы роста. Постепенно вовлекаются в деловую активность и населенные пункты, которые непосредственно не подключены к магистрали, но находятся недалеко от нее, так как пространственные барьеры для бизнеса и населения снижаются. Благодаря внешним и агломерационным эффектам расширяется территория, вовлеченная в общие кооперационные, социальные и культурные взаимодействия.

Центростремительный эффект возникает из-за того, что территории, охваченные высокоскоростной транспортной сетью, получают преимущество в виде снижения издержек коммуникации и поставок, поднимая их конкурентоспособность. В результате оценки географии привлекательности со стороны бизнеса меняются, и поэтому влияние на пространственное неравенство может быть неоднозначным: как усиливающим, так и снижающим его. Если начинается быстрое открытие новых предприятий и региональных отделений крупных корпораций в малых и средних городах, охваченных сетью скоростного транспорта, то может наблюдаться сокращение общих межрегиональных различий в стране. Если же преимущества получают, главным образом, большие и крупнейшие города, то идет стягивание деловой активности в эти центры, и в результате происходит усиление пространственной дифференциации.

Южносибирская конурбация является одним из немногих перспективных пространственных объединений в России, опирающихся на географическую концентрацию нескольких крупных городских агломераций (рис. 6.1), и выступает естественной формой эволюции существующих связей между центрами юга Сибири, куда в первую очередь входят Новосибирск, Томск, Кемерово, Новокузнецк и Барнаул, в широкую конурбацию включают также Омск и Красноярск. Эти города поддерживают активные экономические, производственные, научные, образовательные и культурные отношения (рис. 6.2).

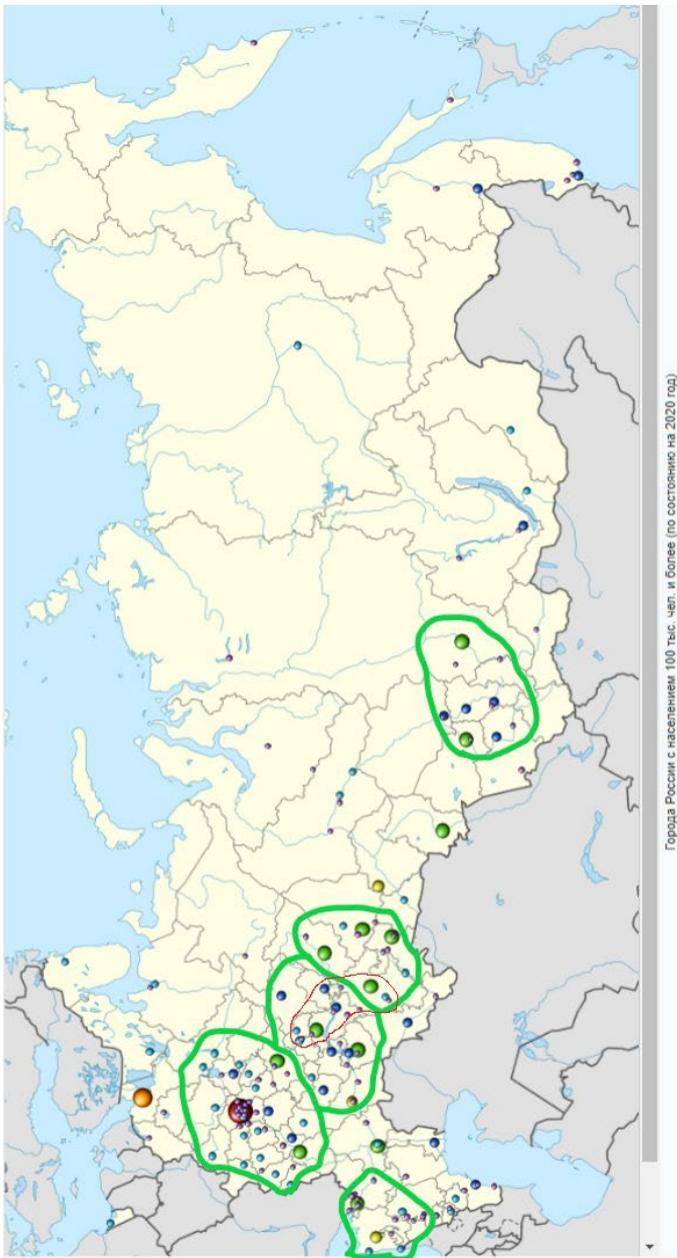


Рис. 6.1. Перспективные конурбации Российской Федерации

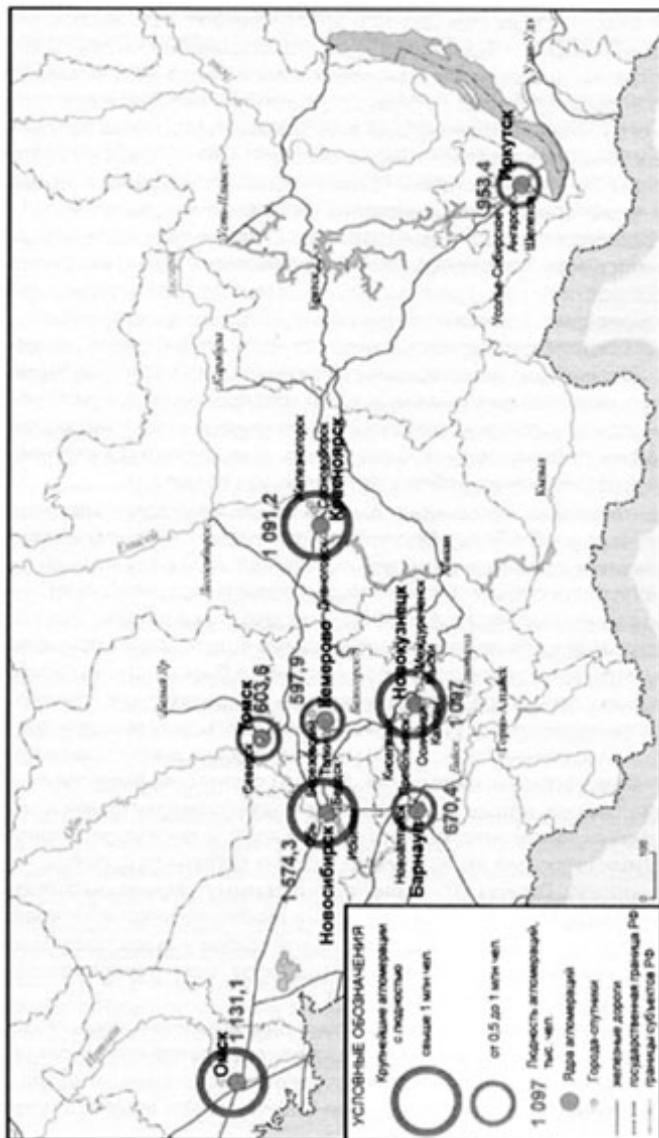


Рис. 6.2. Городские центры юга Сибири

При существующей транспортной инфраструктуре формирование единого рынка труда, товаров и услуг, поддержание тесных взаимодействий между городами юга Сибири затруднено из-за высоких затрат времени на поездки. По проведенным оценкам, в настоящее время в рамках часовой доступности находятся города: Новосибирск – Бердск – Искитим; Барнаул – Новоалтайск; Белово – Ленинск-Кузнецкий; Новокузнецк – Прокопьевск – Киселевск. При этом расширение временного отрезка до 2 часов не позволяет достигнуть связности областных центров, в изохроны включаются лишь небольшие более удаленные города, находящиеся внутри этих областей.

Проект формирования и развития Южносибирской конурбации предполагает интеграцию пространства вокруг городских центров юга Сибири на основе развития скоростного транспорта. Программа развития скоростного движения в России предусматривает формирование сети железных дорог, позволяющих передвижение со скоростью свыше 250 км/ч, на юге Сибири предполагается строительство новых путей на участках Новосибирск – Юрга, Новосибирск – Барнаул и Юрга – Кемерово – Новокузнецк. Оценки времени в пути: Новосибирск – Барнаул – 1 час 20 минут, Новосибирск – Томск – 1 час 25 минут, Новосибирск – Кемерово – 1 час 45 минут, Новосибирск – Новокузнецк – 2 часа 40 минут). Очередность создания и расширения конурбации, следующая: на первом этапе интеграция Новосибирска и Барнаула, затем присоединение Томска, Кемерово и Новокузнецка, на следующем шаге включение Омска и, наконец, Красноярска.

Проект Южносибирской конурбации также предполагает развитие инфраструктуры транспорта и связи, гарантирующей мобильность и активное взаимодействие внутри всей ее территории: сеть федеральных, региональных и муниципальных автомобильных дорог, регулярное авиасообщение, скоростные электропоезда и экспрессы, развитие сети Интернета и мобильной связи. В результате вокруг Новосибирска в зоне двухчасовой доступности формируется пространственное объединение, включающее агломерации, малые города и сельские населенные пункты с населением более 5 млн человек.

Однако наряду с физическими барьерами пространства существуют институциональные ограничения, которые сдерживают

межрегиональное и межмуниципальное взаимодействие, их источниками являются дефекты законодательства, и существующая система общественных финансов. Кроме создания соответствующей физической инфраструктуры необходимо устранение институциональных барьеров мобильности факторов и результатов экономической и социальной активности, а также создание преференциальных режимов для бизнеса и инновационной деятельности на данной территории, государственная поддержка проектов межмуниципального взаимодействия.

Южносибирская конурбация рассматривается как «драйвер» социально-экономического развития, как полигон, демонстрирующий синергетические эффекты макрорегиона. Реализация данного проекта приведет к созданию геостратегического транспортного, экономического и высокоурбанизированного узла, что будет способствовать расширению бизнеса, остановке оттока населения и сокращению социально-экономических и пространственных диспропорций развития Азиатской части страны.

Необходимо понимать, что полноценное использование агломерационного потенциала Южносибирской конурбации возможно только в рамках Азиатской России в целом. Конурбация охватывает большую часть южного промышленного пояса территории, который имеет развитую научно-образовательную сеть, высокий промышленный потенциал и должна выступать стратегической базой инновационного развития, транслируя результаты агломерационной экономики в технологические и управленческие решения, востребованные на всей территории макрорегиона. Города Южносибирской конурбации являются крупными точками роста, выполняют функции транспортно-логистических, торгово-финансовых, научно-образовательных, инновационных и промышленных центров.

При эксплуатации и освоении ресурсов месторождений арктической и северной территории Азиатской части России необходимо учитывать предложения промышленного, аграрного, сервисного и научного секторов южного пояса. При этом экономика, технологические разработки и компетенции предприятий и организаций Южносибирской конурбации должны реагировать на спрос ресурсных регионов, формулировать предложения конкурентоспособных вариантов продукции и услуг.

Экономические и финансовые результаты развития Азиатской части России будут в значительной мере определяться тем:

– насколько тесным будет межрегиональное взаимодействие, включая связи арктического и северного поясов с южными территориями, с городскими агломерациями и конурбацией в целом;

– насколько успешным будет создание длинных цепочек технологических кооперативных связей между югом и другими регионами востока страны;

– в какой мере южный пояс и, главным образом, городские агломерации и Южносибирская конурбация смогут выступить технологической, сервисной, инновационной и кадровой основой для пилотных импульсных проектов, а также ресурсной экономики северных и арктических территорий.

Задача модернизации и ускорения роста экономики Азиатской России должна решаться на основе внедрения передовых научных и научно-технологических разработок, развития наукоемкого инновационного бизнеса во всех отраслях, что предполагает сотрудничество с научными и технологическими центрами. Формами стратегического взаимодействия межрегионального характера являются: партнерство университетов и вузов, академической науки и вузов, сотрудничество предприятий с НИИ и вузами крупных городов, между отделениями РАН и органами власти субъектов Федерации.

Концепция развития академической науки исходит из коммерциализации разработок, из использования проектов научно-образовательных комплексов в Новосибирске и Томске, заявленных территориями инновационного развития, из создания инновационных кластеров в других городах Южносибирской конурбации: Красноярске, Барнауле и Омске. Эффективное развитие Азиатской части России должно опираться на инновации и прорывные достижения, разрабатываемые в научных учреждениях и институтах.

6.2. Исследование потенциала взаимодействия и кооперации предприятий юга Сибири

Партнерские взаимодействия играют важнейшую роль в развитии компании, позволяют получить дополнительный доступ ко многим ресурсам, усилить возможности, использовать инновации, лоббировать интересы. Данный раздел посвящен анализу особенностей взаимодействий хозяйствующих субъектов, расположенных на территории Южносибирской конурбации. Эмпирической базой анализа стали результаты анкетного опроса предприятий в период с сентября 2021 г. по март 2022 г., который проводился Институтом экономики и организации промышленного производства СО РАН и Экономическим факультетом НГУ при поддержке полномочного представителя Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе.

Основная цель опроса состояла в оценке текущего состояния и перспектив развития пространства взаимодействий между экономическими агентами (предпринимателями, предприятиями, кластерами, бизнес-экосистемами), осуществляющими деятельность на территории Южносибирского макрорегиона. Полученные результаты дают определенное представление о картине связанности экономической деятельности предприятий и организаций, позволяют оценить перспективы развития конурбации.

** Общая характеристика выборки*

Вопросы анкеты касаются ряда общих характеристик деятельности компании, ее состояния, сложившихся взаимодействий с различными партнерами, территориальной привязки и оценок значимости этих взаимодействий. Акцент сделан на тех аспектах, которые, согласно нашим гипотезам, определяют связанность городов рассматриваемой территории, с одной стороны, и склонность отдельной компании к активному взаимодействию, с другой.

Всего было заполнено 84 анкеты, из них пригодными для обработки оказалось 65, которые и сформировали выборку. Ниже на рис. 6.3–6.7 показаны общие характеристики множества анализируемых компаний: географическая и отраслевая структура, распределение по размерным группам, а также вхождение в интеграционные образования.

Компании, отнесенные к Красноярскому краю, расположены в Красноярске и близлежащих образованиях. Алтай – это территория, включающая Алтайский край и Республику Алтай. Предприятия, для которых в качестве региона нахождения указан Кузбасс, находятся в городах Кемерово и Новокузнецк и около них. В выборке не оказалось представителей Томска, но значимость компаний этого города как партнеров оценивалась. При этом есть значительное число представителей Красноярского края, не входящего в очерченную территорию. Оценка ими важности взаимодействий с предприятиями, расположенными в рамках конурбации, представляет интерес для понимания характера и перспектив формирующихся связей. В выборке не наблюдается явного безусловного доминирования какого-либо одного города, однако наиболее широко представлены Новосибирская область и Алтай.



Рис. 6.3. Географическая структура выборки, % компаний

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Рис. 6.3 и 6.4 показывают вовлеченность компаний в интеграционные процессы.

На рис. 6.4 представлено, какие по размеру компании вошли в анализируемое множество. В выборке есть и микропредприятия, и малые, и средние, и крупные предприятия. Большая часть имеет численность до 1000 человек. Можно предполагать, что они имеют мотивацию к развитию партнерских взаимодействий, позволяющих решать проблемы поиска ресурсов.



Рис. 6.4. Распределение компаний выборки по размеру, % компаний

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Отраслевая принадлежность компаний, отраженная на рис. 6.5, отличается широким разнообразием. В выборку вошли предприятия, занимающиеся производством лекарств, птицеводством, оказанием транспортных услуг, торговлей, научными исследованиями, строительством, информационными технологиями, передачей электроэнергии, лесозаготовкой и другими видами деятельности. Больше всего компаний, занятых обрабатывающими производствами.

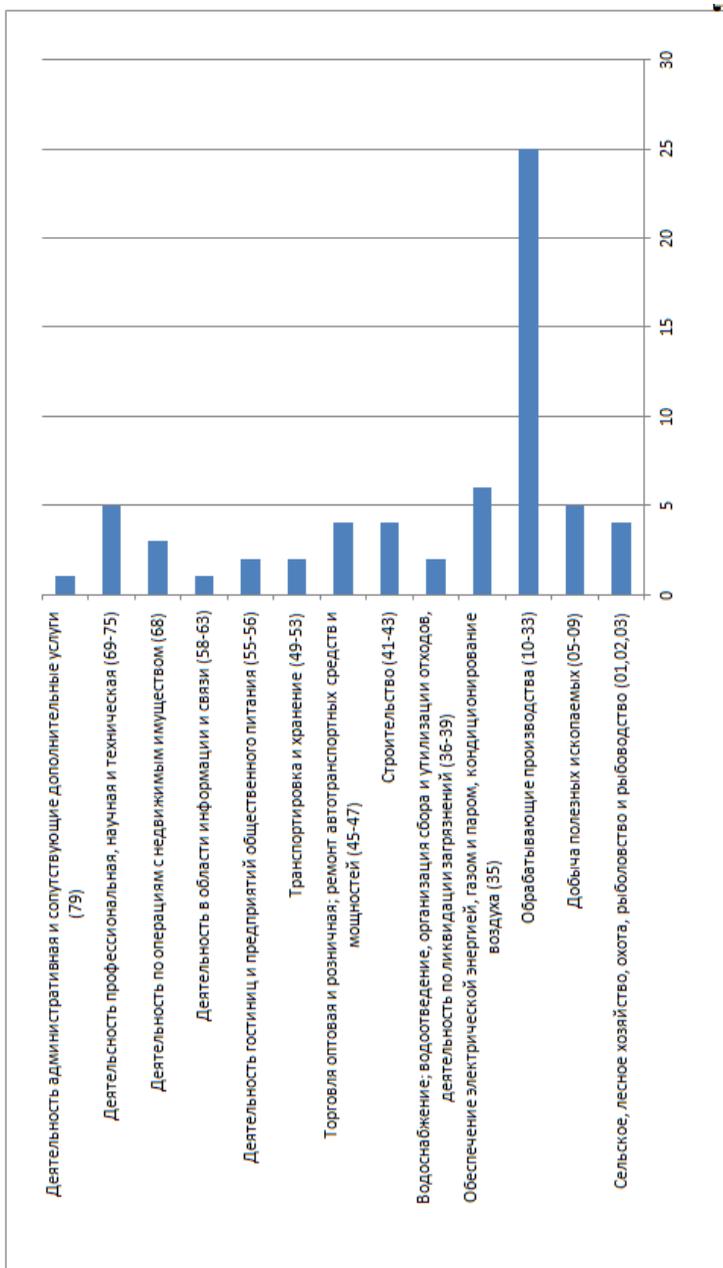


Рис. 6.5. Отраслевая структура выборки, % компаний

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

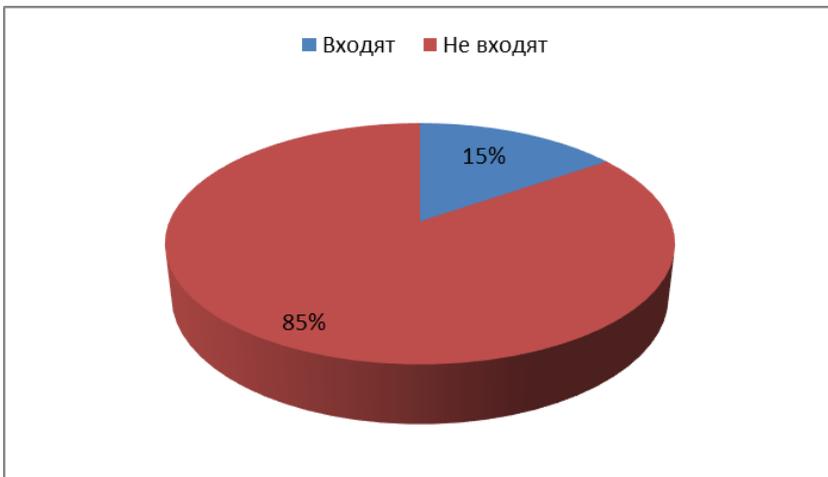


Рис. 6.6. Аффилированность компаний выборки с кластерами, % ответов

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

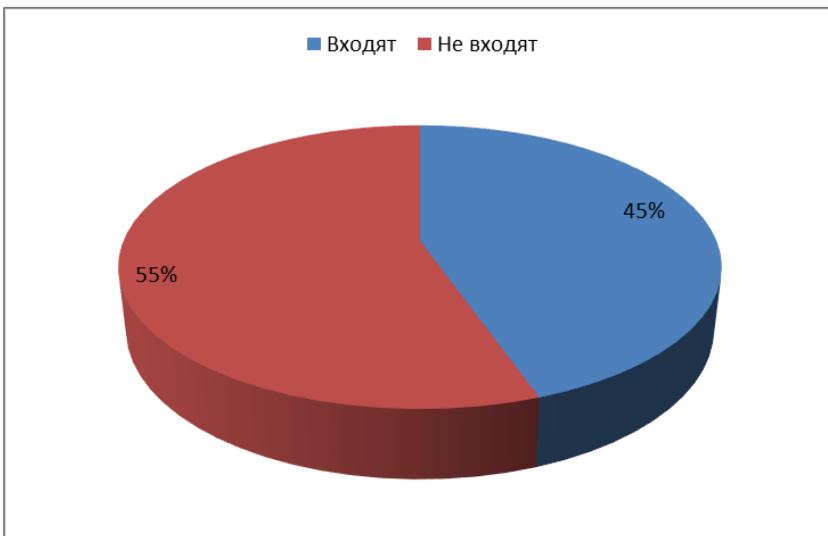


Рис. 6.7. Вхождение компаний выборки в состав бизнес-группы, государственной корпорации, холдинга или другой интегрированной организации, % ответов

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Большинство компаний не входит в состав кластеров (рис. 6.6–6.7), что отражает достаточно низкую результативность различных кластерных инициатив, развиваемых на рассматриваемой территории. При этом многие (45%) являются самостоятельными подразделениями крупных интегрированных структур. Штаб-квартиры этих образований расположены в различных городах РФ, заметно представительство Москвы и Санкт-Петербурга (48%). Такое распределение отражает развивающуюся региональную экспансию многих национальных корпораций и дает основания предполагать наличие у предприятий выборки опыта регулярных взаимодействий с удаленными партнерами.

Большая часть вопросов предполагала экспертную оценку значимости партнеров, рынков, доступности территорий в терминах «привлекательности», «значимости» и «важности». При анализе результатов предполагалось, что ответ «привлекательный» («важный», «значимый») отражает высокую оценку рассматриваемого контрагента или направления.

** Рынки сбыта*

На рис. 6.8 представлена география сбыта продукции предприятий выборки. Данные охватывают 2019 г., 2020 г. и 2021 г. За этот период значимых изменений не наблюдалось.

Предприятия выборки нацелены в значительной степени на внешние по отношению к макрорегиону рынки, около 70% (эта доля в течение периода была от 69 до 72%) осуществляют сбыт в другие города РФ, для 60% на это направление приходится более 20% сбыта. Предприятия региона встроены в цепочки взаимодействий, ориентированы на национальный рынок. На территории исследуемого региона с заметным отрывом лидируют рынки Новосибирска, далее следует Барнаул, привлекательность рынков которого несколько увеличилась за три года. Следует отметить, что в анкетировании не участвовали предприятия из Томска, для которых ориентация на свой город была бы естественна. Полученные оценки показывают, что в Томске находятся потребители продукции и услуг, произведенных в других точках конурбации.

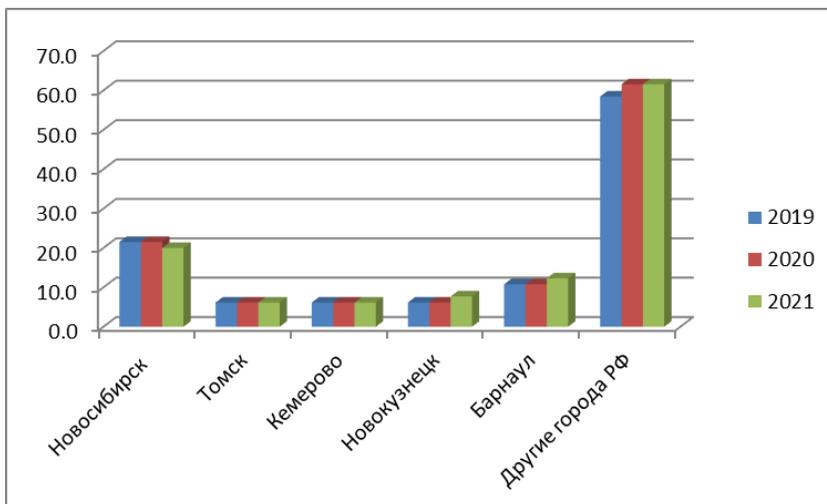


Рис. 6.8. Структура сбыта продукции в городах юга Сибири (% предприятий выборки, для которых в указанном направлении осуществляется более 20% сбыта продукции) за 2019–2021 гг., %

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Несмотря на явную ориентированность на рынки других городов РФ предприятия выборки работают и внутри региона. На рис. 6.9. представлены результаты оценки предприятиями привлекательности рынков городов конурбации. Здесь отмечена доля компаний, оценивающих рынки соответствующего города как «привлекательные» или «скорее привлекательные». Респондентам предлагалось высказать мнение относительно настоящего времени и того, что ожидается через 2–3 года. Текущие и перспективные оценки различаются незначительно.

Полученные результаты свидетельствуют о том, что «внутренние» рынки также могут быть интересны предприятиям. В сложившейся ситуации при наличии ограничений, накладываемых на внешнеэкономическую деятельность, наблюдаемого удлинения и усложнения логистических цепочек именно эти рынки могут стать важным направлением развития, позволяющим «стабилизировать» деятельность компании в условиях повышенной неопределенности.

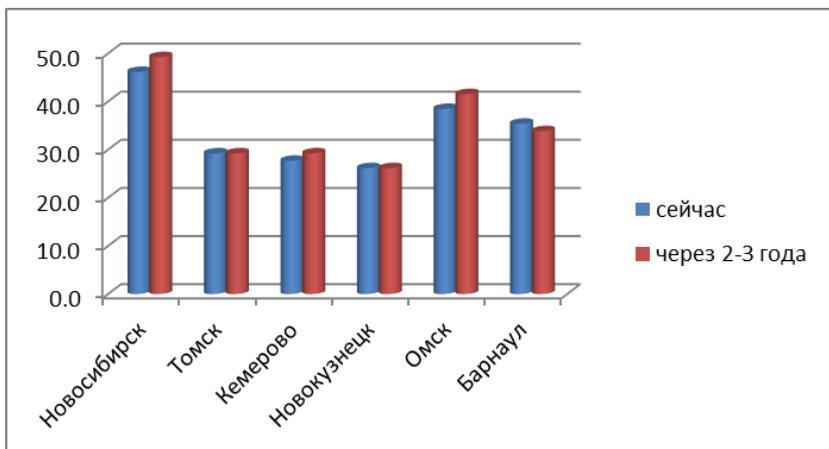


Рис. 6.9. Оценка перспектив рынков городов юга Сибири)
(% компаний, считающих привлекательными)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Наиболее привлекательны для респондентов рынки крупных городов «миллионников» Новосибирска и Омска, далее следует Барнаул. Привлекательность рынков явно коррелирует с численностью населения этих городов. Доли компаний, высоко оценивающих рынки наиболее крупных городов, в течение обозначенного краткосрочного периода увеличиваются.

* Партнеры

В своей хозяйственной деятельности любое предприятие устраивает взаимодействия с различными контрагентами, в рамках обследования респондентам было предложено оценить значимость партнеров. Мы рассматривали поставщиков, потребителей, конкурентов, финансовые, консалтинговые, учебные и исследовательские организации. Акцент был также сделан на роли государства, которая анализировалась широко. Ниже показаны результаты оценок значимости отдельных типов партнеров. На каждом рисунке (рис. 6.10–6.15) показана доля компаний, оценивающих значимость соответствующего партнера как «высокую» или «скорее высокую».

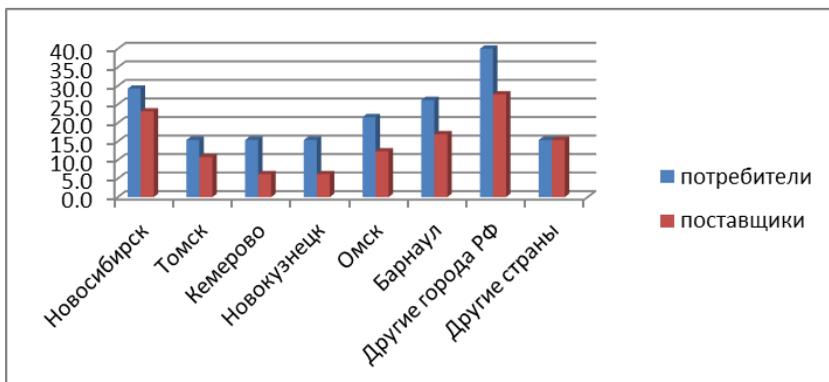


Рис. 6.10. Оценка значимости населения как поставщиков ресурсов и потребителей продукции (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Результаты показывают, что рынки B2C важны для компаний макрорегиона, многие предприятия производят товары, предназначенные для удовлетворения нужд населения, проживающего как в пределах рассматриваемого региона (здесь наиболее значимым оказался Новосибирск), так и за его границами. Кроме потребителя продукции население для ряда компаний выступает также и в роли заметного поставщика ресурсов.

Малый и средний бизнес, крупные корпорации и государственные предприятия могут выступать в роли поставщиков, потребителей и реальных или потенциальных конкурентов. Значимость этих взаимодействий, отмеченная участниками опроса, показана ниже.

Наиболее высоко оцениваются партнерские взаимодействия с малыми и средними предприятиями из других городов РФ. Они воспринимаются как ценные потребители, поставщики и самые значимые конкуренты. Такие результаты подтверждают отсутствие региональной автономности, активную вовлеченность в межрегиональные связи. Самую высокую оценку получили предприятия малого и среднего бизнеса из других городов. Из городов конурбации выделяется Новосибирск, поставщики и потребители рассматриваемой категории, располо-

женные в этом городе, важны для многих предприятий. Результаты показывают, что доля компаний, ориентированных на конкуренцию с малым и средним бизнесом городов макрорегиона (т.е. оценивающих их значимость высоко), ниже доли работающих на национальный рынок.

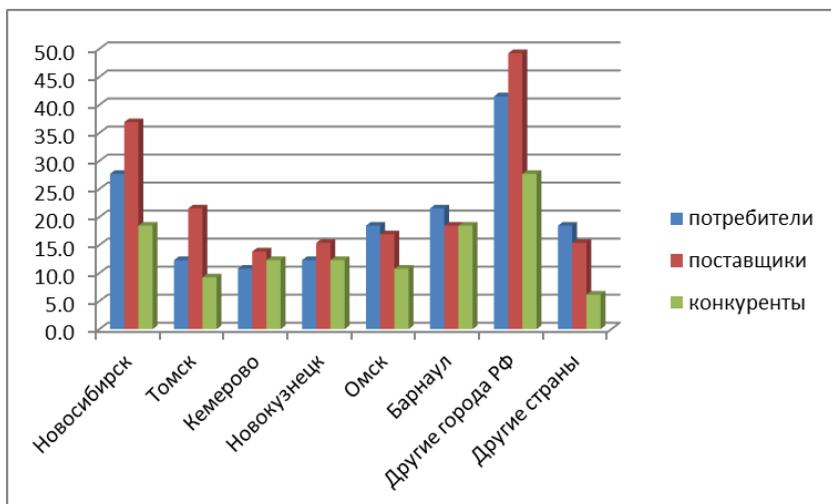


Рис. 6.11. Оценка значимости предприятий малого и среднего бизнеса как партнеров компании (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Для крупных предприятий также были выявлены высокие оценки значимости партнеров, находящихся вне конурбации. Следует отметить, что «внешние» предприятия крупного бизнеса в основном рассматриваются как конкуренты и поставщики, как потребители они менее значимы. Можно предполагать, что компании выборки рассматривают крупные предприятия других городов как источник ресурсов и конкурируют с ними на рынках. Из «местных» (внутри конурбации) партнеров выделяется крупный бизнес Новосибирска. Если малые и средние предприятия воспринимаются как значимые поставщики, то крупный бизнес (особенно внутри региона) – это еще и ценный заказчик, потребитель продукции.

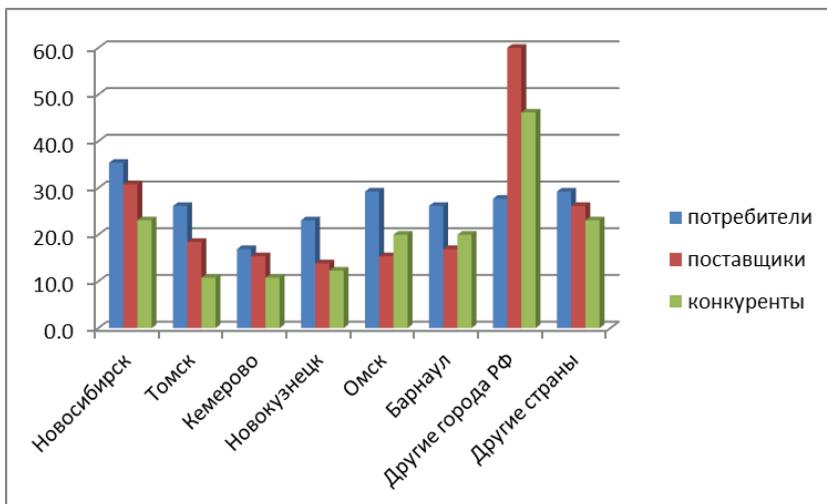


Рис. 6.12. Оценка значимости крупных предприятий как партнеров компании (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

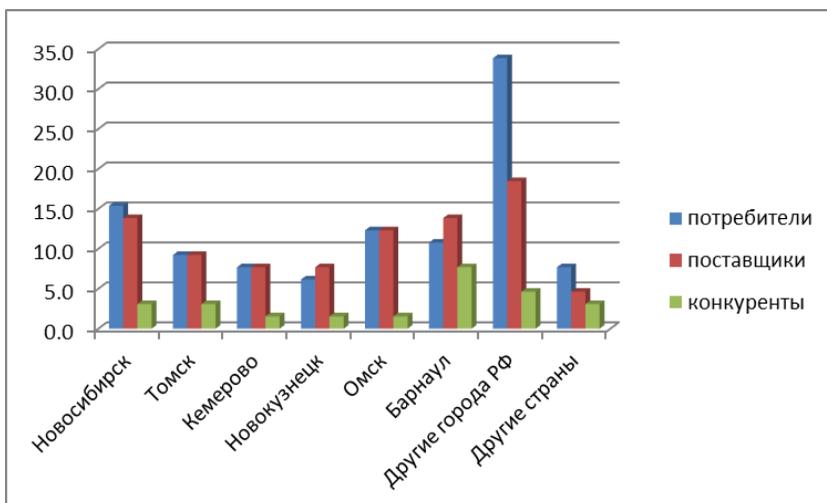


Рис. 6.13. Оценка значимости государственных предприятий как партнеров компании (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

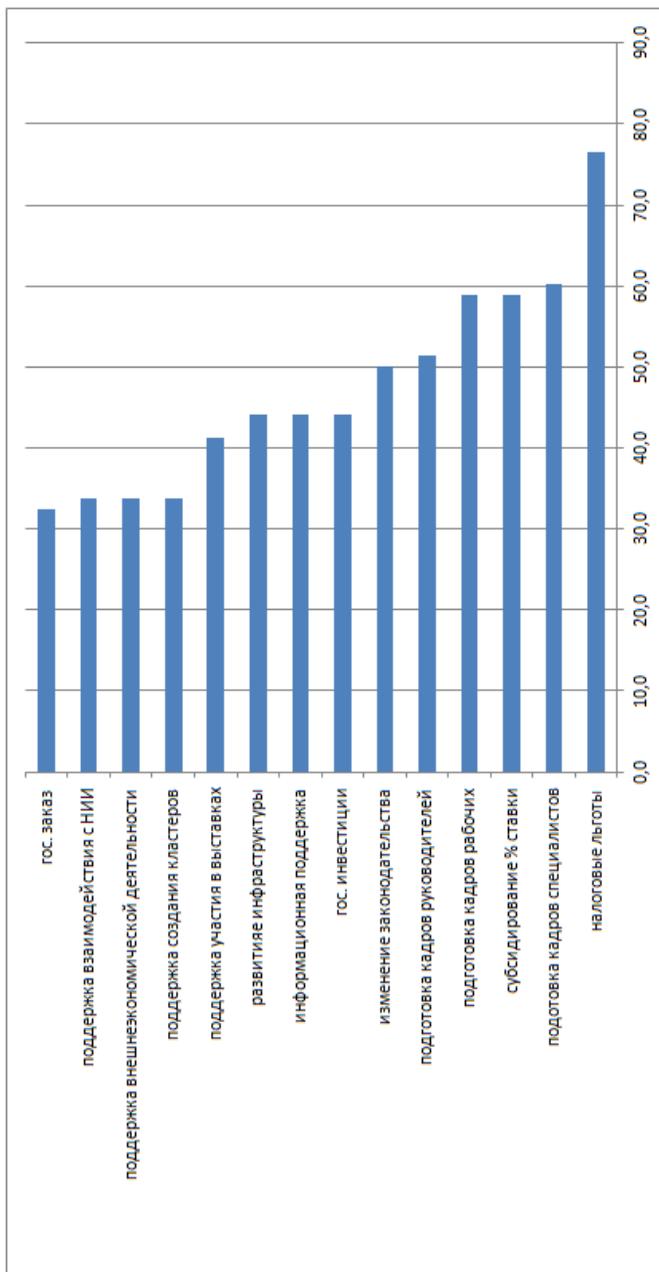


Рис. 6.14. Оценка значимости мер государственной поддержки предприятий, (% компаний, выбравших ответ «очень важна» и «скорее важна»)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Государство – важнейший актер, который влияет на деятельность предприятия. Мы рассмотрели два аспекта, связанных с этим фактором: 1) значимость взаимодействий с государственными предприятиями, которые так же, как и другие, могут быть поставщиками, потребителями и конкурентами, и 2) роль мер государственной поддержки для развития предприятия. В целом значимость государственных предприятий как партнеров невысока, все оценки, показанные на рис. 6.13, ниже, чем на предыдущих. Наиболее важными оказались госкомпании других городов как потребители продукции. Обращает внимание то, что Барнаульские предприятия как конкуренты оценены заметно выше других «государственных» конкурентов.

Государство имеет возможность использовать различные инструменты поддержки развития предпринимательской деятельности, как на федеральном, так и на региональном уровне. Традиционно любое обследование компаний включает вопросы, касающиеся оценок такой помощи. Наш опрос проходил в период повышенной неопределенности, когда роль государственной поддержки особенно велика.

Результаты показывают, что в сложившихся условиях все инструменты важны для бизнеса и должны использоваться для его поддержки. Государственный заказ получил самые низкие оценки значимости, важнейшая мера – это введение налоговых льгот. Другой актуальный финансовый инструмент, способный поддерживать бизнес – субсидирование процентной ставки. Предприятия заинтересованы и в помощи в области подготовки кадров. Компании воспринимают государство в большей степени как институционального партнера, устанавливающего рамочные условия развития, а не как поставщика ресурса, потребителя продукта или конкурента.

Сопоставляя полученные оценки рынков сбыта и значимости бизнес-партнеров, расположенных на различных территориях, можно отметить, что компании в значительной степени ориентированы на внешние взаимодействия, что дает основания предполагать их встроенность в цепочки связей, выходящие за границы конурбации. В то же время внутрирегиональные связи есть, они развиваются и представляют собой важное направление партнерских взаимодействий.

На рис. 6.15 показаны оценки значимости взаимодействий внутри конурбации. В отличие от предыдущих рисунков, здесь расширен перечень возможных партнеров, в него включены не только непосредственные контрагенты компании, но и финансовые и консалтинговые организации, учебные заведения и научно-исследовательские институты.

Существенно выделяются по всем направлениями оценки взаимодействия с партнерами из Новосибирска, который можно считать центральным звеном конурбации. Особенно высоко оценивается значимость новосибирских поставщиков сырья, производителей оборудования, вузов и НИИ (последнее еще раз подтверждает роль мегаполиса как центра науки и образования). Выделяется также значимость томских вузов. Многие предприятия в целом выше оценивают поставщиков сырья, поставщиков оборудования, научные учреждения и вузы. Для успешной работы важны ресурсы и доступ к квалифицированным кадрам и инновациям.

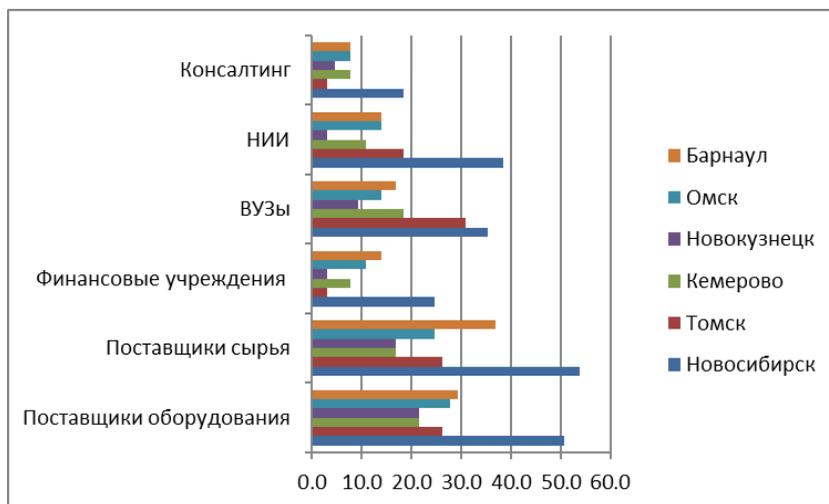


Рис. 6.15. Оценка значимости взаимодействий в различных областях с партнерами из городов Южносибирской конурбации (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

** Роль городов юга Сибири в системе партнерских взаимодействий*

На рис. 6.16–6.21 показан условный «профиль» наиболее крупных сибирских городов (Новосибирск, Томск, Кемерово, Новокузнецк, Омск, Барнаул), составленный на основе данных опроса. Он отражает роль каждого города в системе партнерских взаимодействий. Такое представление дает определенное понимание «специализации» городов конурбации.

Новосибирск как «столица» Сибири, крупный промышленный, логистический, финансовый узел, центр развития науки и образования – это город, в котором расположены значимые партнеры всех групп (см. рис. 6.16).

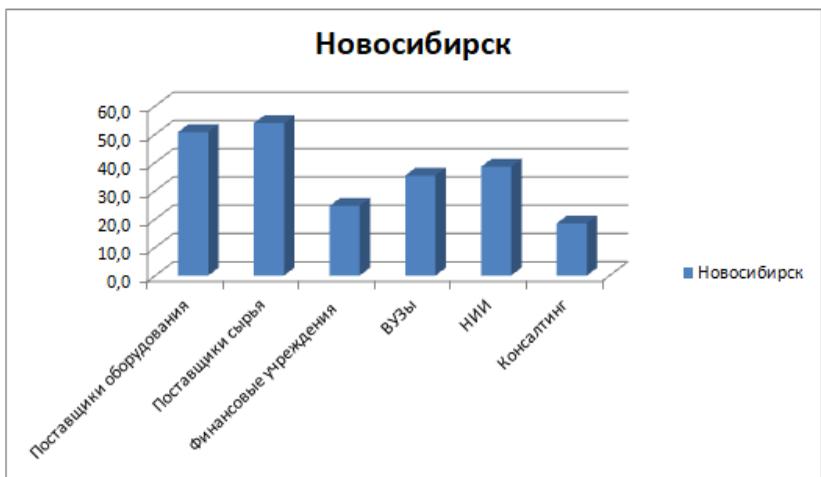


Рис. 6.16. Оценка значимости взаимодействий в различных областях с партнерами из Новосибирска (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

«Профиль» *Томска* выглядит менее сбалансировано (см. рис. 6.17). Низкий уровень оценок финансовых партнеров из Томска скорее можно объяснить отсутствием в выборке компаний из этого города. Под финансовыми партнерами в первую очередь подразумеваются банки, большинство предприятий склонно выбирать варианты банковского обслуживания в своем городе. Низкая оценка консалтинговых организаций, скорее, может объясняться стремлением обращаться к услугам крупных авторитетных фирм, которые, как правило, расположены в крупных городах.

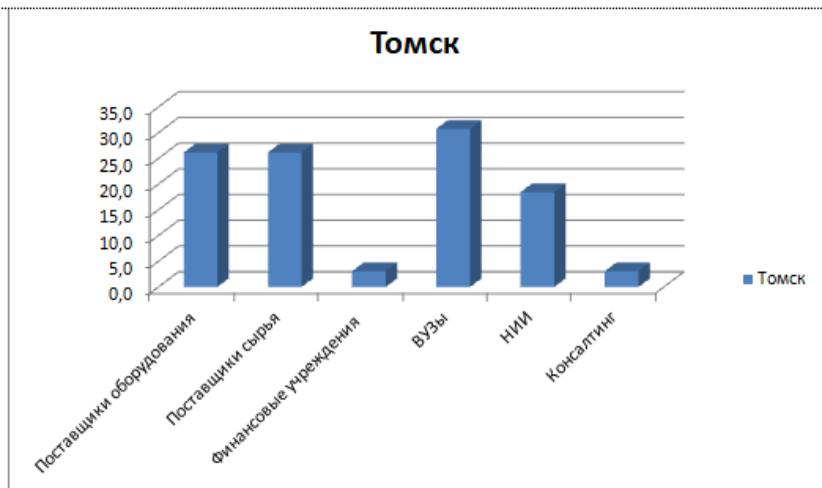


Рис. 6.17. Оценка значимости взаимодействий в различных областях с партнерами из Томска (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

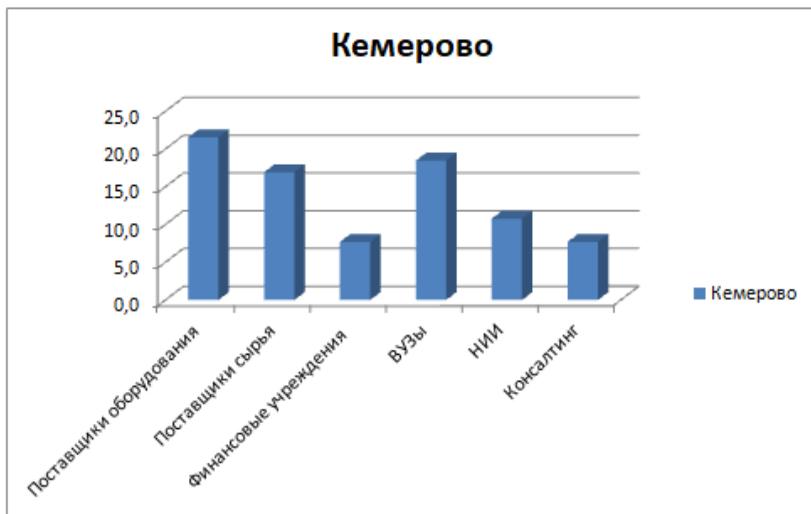


Рис. 6.18. Оценка значимости взаимодействий в различных областях с партнерами из Кемерово (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

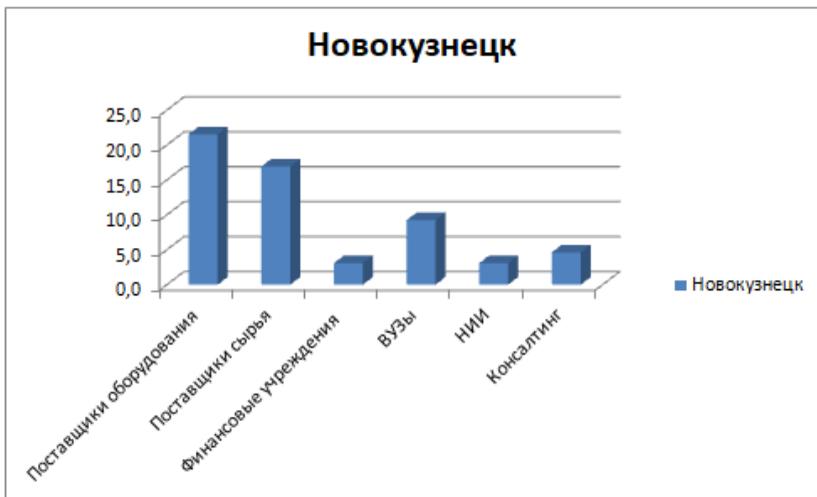


Рис. 6.19. Оценка значимости взаимодействий в различных областях с партнерами из Новокузнецка (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

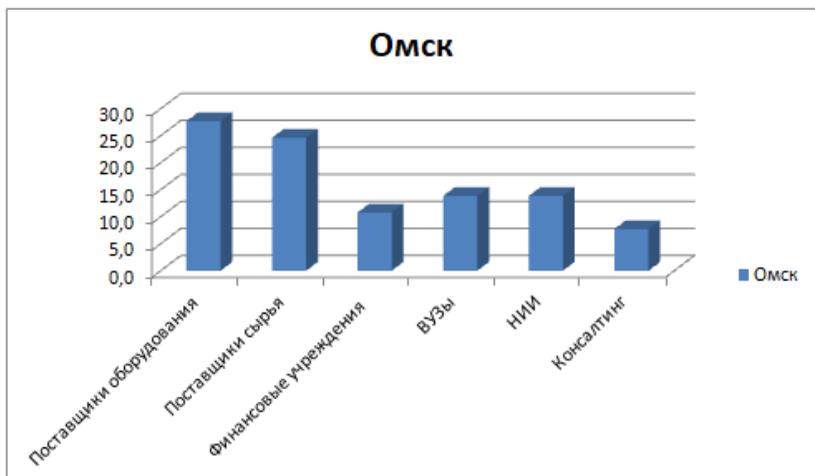


Рис. 6.20. Оценка значимости взаимодействий в различных областях с партнерами из Омска (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

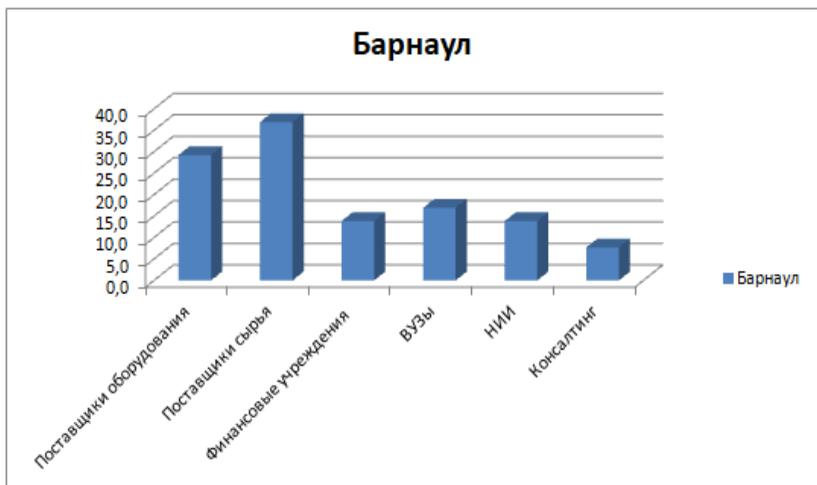


Рис. 6.21. Оценка значимости взаимодействий в различных областях с партнерами из Барнаула (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

«Профиль» *Кемерово* показывает, что в этом городе есть все важнейшие виды предприятий-партнеров (см. рис. 6.18). В первую очередь, это поставщики оборудования и сырья, высоко оценивается роль вузов.

«Профиль» *Новокузнецка* (см. рис. 6.19) во многом похож на профиль Кемерово, представляя собой его «уменьшенный» вариант. Оценки поставщиков сырья и оборудования из городов Кузбасса близки, но ВУЗы и НИИ Новокузнецка менее значимы для предприятий макрорегиона.

Омск также представляет собой город конурбации, в котором есть значимые партнеры всех видов (см. рис. 6.20), но оценки их значимости ниже тех, которые были даны контрагентам из Новосибирска.

В *Барнауле* действуют партнеры, относящиеся ко всем группам взаимодействий (см. рис. 6.21). Следует отметить, что значимость многих из них оценивается ниже новосибирских, но выше представителей всех других городов.

Результаты свидетельствуют о высоком потенциале взаимодействия между собой предприятий, расположенных на территории макрорегиона. При явной заинтересованности в освоении внешних рынков, в рамках конурбации есть потенциал поиска и поставщиков, и потребителей, и научных организаций, с которыми возможно развитие сотрудничества.

** Кадровое обеспечение предприятий*

Проблема привлечения кадров нужной квалификации остро стоит перед многими компаниями. Для анализа кадрового обеспечения предприятий было предложено оценить значимость различных территорий для подбора руководителей, специалистов и рабочих. На рис. 6.22 обобщены полученные ответы.

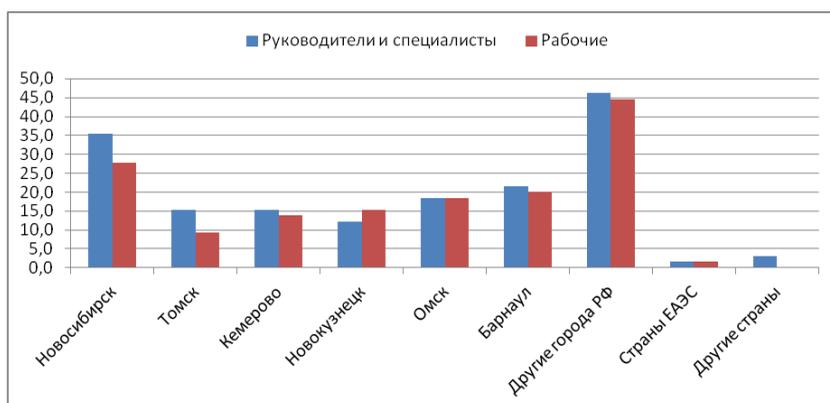


Рис. 6.22. Оценка значимости территорий для кадрового обеспечения предприятий (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Результаты подтверждают предположение о высокой значимости других городов РФ и активном сотрудничестве с ними и в этой области. Другие страны как территории, формирующие кадровый состав, не играют заметной роли. Этот вывод относится и к категории руководителей и специалистов, и к рабочим. Из городов конурбации наиболее важным поставщиком кадров является Новосибирск, далее следуют Барнаул и Омск.

На рис. 6.23 отражены оценки взаимодействий с научно-исследовательскими организациями. Выше исследовательские институты рассматривались как один из возможных партнеров, находящихся в макрорегионе. Здесь акцент сделан на НИИ, а перечень территорий расширен. Результаты показывают ведущую роль других городов РФ, сотрудничество с научными организациями из них высоко ценят более половины предприятий. Далее с заметным отрывом следует Новосибирск. Томск, Омск и Барнаул замыкают группу лидеров, их значимость была оценена существенно ниже Новосибирска.

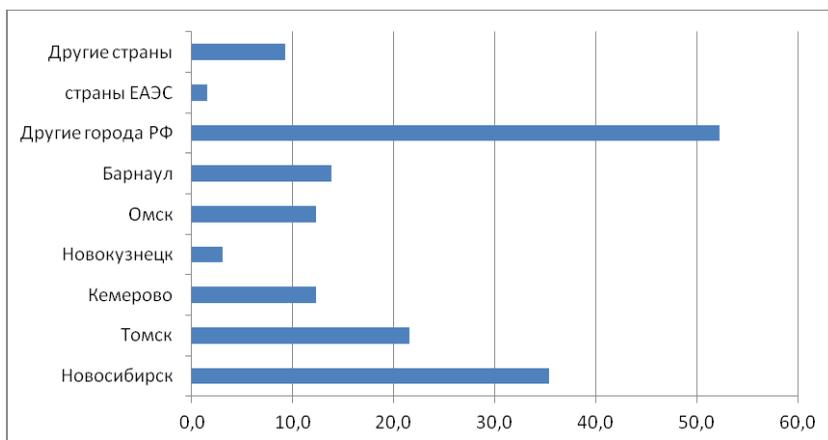


Рис. 6.23. Оценка значимости взаимодействий с НИИ, расположенными на разных территориях (% компаний, давших высокую оценку)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

* *Инвестиционная активность.* Перспективы развития любой компании определяются во многом ее инвестиционной активностью. Подавляющее большинство компаний выборки (81%) в последние три года осуществляло инвестиции. В табл. 6.1 показаны основные направления инвестирования.

Высокая доля инвестирующих компаний в целом, освоение новой продукции и технологий как «популярные» направления инвестирования, безусловно, являются позитивными индикаторами.

торами, дающими основания оптимистично оценивать перспективы развития компаний. Однако вопрос анкеты отражает лишь наличие инвестиций, не учитывает их объемы. Лидирование направлений, связанных с модернизацией действующих и вводом новых мощностей, может означать просто замену устаревшего оборудования на менее устаревшее. Большая доля изношенных фондов, срок службы которых давно истек, остается серьезной проблемой для многих промышленных предприятий. Источниками основной части инвестиций были собственные средства компаний, в значительно меньшей степени – кредиты и ресурсы бюджетов (рис. 6.24).

Таблица 6.1

Направления инвестирования компаний выборки (юг Сибири), %	
Направление инвестирования	Доля инвестирующих компаний
Освоение новой продукции	46,2
Новые производственные технологии	48,1
Модернизация действующих мощностей	73,1
Цифровизация	48,1
Ввод новых мощностей	57,7
Повышение квалификации персонала	46,2
Приобретение нематериальных активов	30,8
Финансовые инвестиции	11,5

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Связанность компаний Южносибирской конурбации, их взаимодействие ярко проявляется в осуществлении совместных инвестиционных проектов с партнерами из городов конурбации. 32% компаний реализует такие проекты в настоящее время, 34% планируют это сделать в перспективе. На рис. 6.25 показано территориальное распределение партнеров по реализации проектов. Чаще всего совместное инвестирование осуществляется с компаниями из Новосибирска, Томска и Барнаула. Если в настоящее время положение Новосибирска и Томска очень близко, то в перспективе предполагается рост числа «новосибирских проектов».

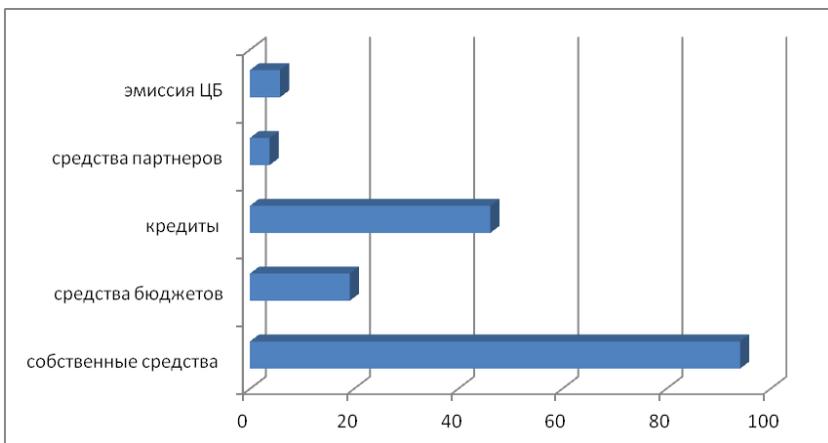


Рис. 6.24. Источники инвестиций (% компаний, использовавших источник)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

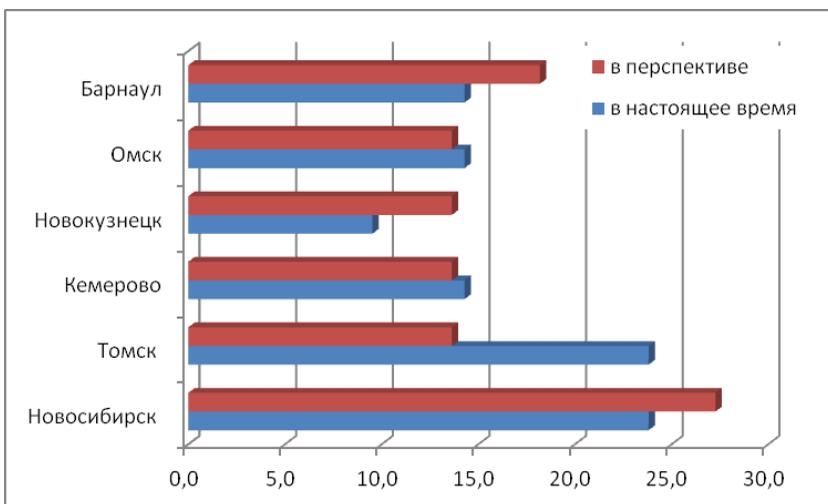


Рис. 6.25. География партнеров Южносибирской конурбации по совместным инвестиционным проектам, % компаний

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Транспортная доступность

Для формирования партнерских связей и организации эффективных взаимодействий важна инфраструктурная составляющая. Хорошая транспортная доступность города облегчает привлечение кадров требуемой квалификации предприятиями, работающими на его территории. На рис. 6.26–6.27 показаны оценки важности транспортной доступности городов конурбации.

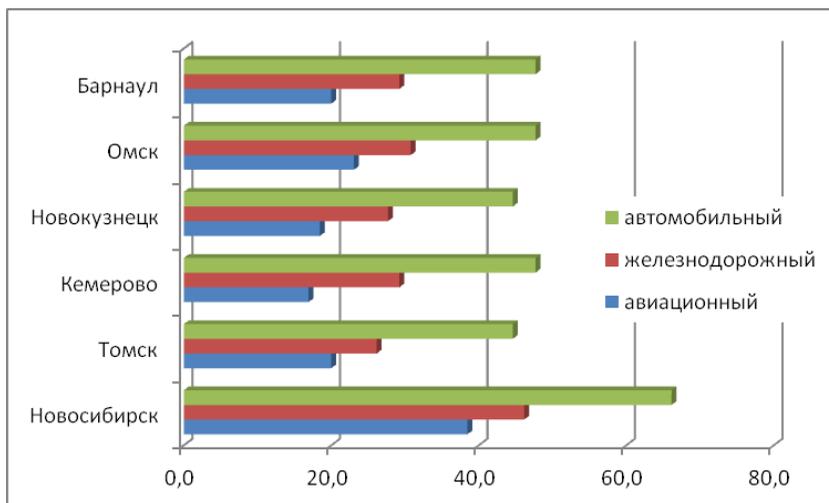


Рис. 6.26. Важность транспортной доступности городов юга Сибири для взаимодействия с партнерами, (% компаний, выбравших ответ «важно» и «скорее важно»)

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

Наибольшую значимость имеет автомобильное сообщение между городами конурбации, именно этот вид транспорта может рассматриваться как приоритетный в контексте формирования направлений поддержки инфраструктуры. Далее «по важности» следует возможность транспортировки по железной дороге. Потребность в авиасообщении внутри региона существует, но оно признается менее актуальным.

Транспортная инфраструктура оказалась более важной для организации взаимодействий с партнерами (см. рис. 6.26), чем для привлечения кадров (см. рис. 6.27).

Из городов конурбации выделяется важность доступности Новосибирска, затем идут Барнаул, Омск, Кемерово и Новокузнецк.

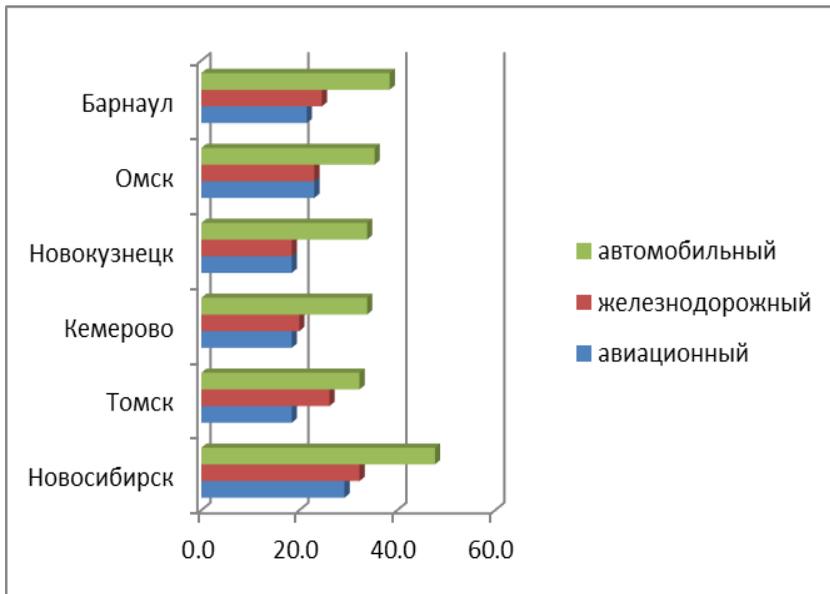


Рис. 6.27. Важность транспортной доступности городов юга Сибири для привлечения кадров (% компаний, выбравших ответ «важно» и «скорее важно»).

Примечание: Рассчитано авторами по данным анкетирования.

* *Заключительные комментарии*

Любое предприятие взаимодействует со множеством контрагентов, используя при этом разнообразные схемы и модели. В фокусе нашего внимания были географические характеристики партнеров, их расположение на территории Южносибирской конурбации. Заключение были сделаны на основе анализа результатов анкетного опроса предприятий, зарегистрированных в Новосибирске, Омске, Барнауле, Алтайском крае, Республике Алтай, Кемерово, Новокузнецке, Красноярске, Красноярском крае, Республике Хакасия.

Компании выборки в своей деятельности активно взаимодействуют с партнерами из разных регионов. Во многом они ориентированы на рынки, находящиеся за пределами Южносибирского макрорегиона. Взаимодействие с партнерами из городов РФ оценены наиболее высоко. Приоритетность этого направления характерна при выборе и поставщиков, и потребителей, и кадрового обеспечения. Отсутствие жесткой локализации деятельности отражает встроенность сибирских компаний в национальные цепочки взаимодействий.

В то же время связи между городами внутри региона существуют и имеют потенциал развития, что отражает высокие оценки локальных партнеров. Компании Южносибирской конурбации конкурируют, реализуют совместные инвестиционные проекты, являются друг для друга важными поставщиками ресурсов и потребителями продуктов.

Предприятия активно взаимодействуют с образовательными и научно-исследовательскими организациями из городов конурбации. Для сферы НИОКР эти связи имеют многосторонний характер, что объяснимо низкими барьерами взаимодействия в этой области. Можно предполагать, что именно наука должна стать приоритетным и стержневым направлением для развития партнерских взаимодействий. Значимое место в схемах хозяйственных и научно-образовательных связей занимает Новосибирск, взаимодействие с партнерами из этого города оценивается высоко во всех областях.

6.3. Пространственная мобильность и качество жизни населения юга Сибири

В данном разделе представлены материалы исследования «Пространственная мобильность и качество жизни населения Сибири» и опроса населения двух регионов южной части Западной Сибири: Томской области и Алтайского края за период 2022–2023 г.

Пространственная мобильность населения – это индикатор реальной связанности территорий, коммуникативных связей ре-

гионов и населенных пунктов. Рост мобильности населения расширяет рынок труда территории и способствует повышению *качества жизни ее жителей*.

При функциональной специализации пространств, сосредоточении в каждом из них специфических ресурсов именно через мобильность обеспечивается доступ к ним жителей других территорий. По аналогии с социальным пространством, в котором прежде всего образовательная система может ослабить влияние происхождения и дать шанс на восходящую социальную мобильность, для географических пространств дорожно-транспортная инфраструктура может смягчить эффект географического происхождения и дифференцированных возможностей территорий [67].

Из взрослых жителей Алтайского края выезжали за пределы региона в течение последних пяти лет 53,7%, за последний год – 28,6%. Подвижность населения Томской области – выше: выезжали из области в течение пяти лет 69,6%, в течение последних 12 месяцев – 44,6%¹. Различия между двумя регионами объясняются как более высокой долей городского населения в Томской области (горожане более подвижны), так и в целом более высоким уровнем мобильности населения области (табл. 6.2).

Таблица 6.2

Численность выезжавших за пределы региона за последние 12 месяцев среди городского и сельского населения, % к итогу

Выезжали за пределы региона	Алтайский край			Томская область		
	городское население	сельское население	вся совокупность	городское население	сельское население	вся совокупность
Да	37,0	19,6	28,6	52,5	26,0	44,6
Нет	63,0	80,4	71,4	47,5	74,0	55,4

Примечание: Расчеты авторов по данным опросов.

¹ Затруднительно дать оценку эффекта ограничительных мер, направленных на нераспространение новой коронавирусной инфекции, в показателях мобильности за последний год, но, полагаем, устойчивые паттерны пространственной мобильности они отражают.

В межрегиональных поездках жителей как Алтайского края, так и Томской области безусловный лидер как место назначения – Новосибирск и населенные пункты Новосибирской агломерации: их указывают почти половина из выезжавших за пределы своих регионов за последний год (табл. 6.3 и 6.4). Вторые по частоте выбора в качестве пункта назначения – южные соседние регионы: Кемеровская область – для живущих в Томской области и Республика Алтай – для жителей Алтайского края.

Таблица 6.3

Численность респондентов Алтайского края, совершавших поездки за пределы региона с различными местами назначения, частота множественного выбора, в %

Регион назначения	Среди тех, кто выезжал за пределы региона за последние 12 месяцев	Среди всех опрошенных
Новосибирск, населенные пункты Новосибирской агломерации	48,5	13,6
Другие населенные пункты Новосибирской области	3,0	0,9
Кемеровская область	14,0	4,0
Томская область	5,6	1,6
Республика Алтай	29,7	8,3
Омская область	3,0	0,8
Красноярский край	2,7	0,8
Другие регионы Сибири (географической)	3,6	1,0
Регионы Дальнего Востока	4,7	1,3
Москва	7,4	2,1
Санкт-Петербург	4,4	1,2
Другие регионы России	13,7	3,9
За границу РФ	2,7	0,7

Примечание: Расчеты авторов по данным опросов.

Таблица 6.4

**Численность респондентов Томской области, совершавших поездки
за пределы региона с различными местами назначения,
частота множественного выбора, в %**

Регион назначения	Среди тех, кто выезжал за пределы региона за последние 12 месяцев	Среди всех опрошенных
Новосибирск, населенные пункты Новосибирской агломерации	45,1	25,9
Другие населенные пункты Новосибирской области	2,3	1,0
Кемеровская область	26,2	11,5
Алтайский край	9,3	4,1
Республика Алтай	7,5	3,3
Омская область	3,1	1,3
Красноярский край	7,8	3,4
Другие регионы Сибири (географической)	10,7	4,7
регионы Дальнего Востока	11,7	5,2
Москва	4,9	2,1
Санкт-Петербург	4,1	1,8
Другие регионы России	14,3	6,3
За границу РФ	3,4	1,5

Примечание: Расчеты авторов по данным опросов.

В целях поездок за пределы региона преобладают с существенным отрывом поездки к родственникам, друзьям, знакомым (44–45% выезжавших за последний год сообщили о такой цели), а также туристические (34–37%) и рабочие поездки (командировки) (24–27%) (табл. 6.5). Такой рейтинг целей совпадает в целом с данными опросов населения Новосибирской области в 2018–2019 гг. (респондентам был задан вопрос о целях поездок за пределы Новосибирской области в течение последних пяти лет), что свидетельствует о сложившихся массовых моделях мобильности, в которых преобладают личные досуговые поездки или ориентированные на поддержку и использование сети социальных связей.

Таблица 6.5

**Численность респондентов, совершавших поездки за пределы региона
с различными целями, частота множественного выбора, %**

Цель поездки	Среди тех, кто выезжал за пределы региона за последние 12 месяцев		Среди всех опрошенных	
	Алтайский край	Томская область	Алтайский край	Томская область
К родственникам, друзьям, знакомым	43,8	45,4	12,3	20,1
Санаторно-курортный отдых, лечение	5,0	4,4	1,4	2,0
В медицинские учреждения	6,3	3,4	1,8	1,4
Туризм, отдых (кроме санаторно-курортного)	37,4	34,3	10,5	15,1
Командировка, по работе	26,8	24,6	7,5	10,9
Получение образования	3,7	1,6	1,0	0,7
Дополнительное обучение (стажировки, курсы, семинары)	2,3	1,6	0,7	0,7
Вахтовая работа	2,7	2,6	0,8	1,2
Участие в соревнованиях, конкурсах, выступлениях	0,6	4,7	0,2	2,1
Специально за покупками	7,7	7,3	2,2	3,2
Посещение культурных и развлекательных мест, мероприятий	12,4	8,9	3,4	3,9
С другими целями	5,3	5,2	1,5	2,3
Отказ от ответа	2,3	1,3	0,7	0,6

Примечание: Расчеты авторов по данным опросов.

В рейтинге целей поездок деловые («командировки, по работе») вышли на второе место, опередив туристические, с целью отдыха; в целях почти каждой десятой поездки в центр Новосибирской области – покупки и посещение культурных, развлекательных мероприятий (табл. 6.6). В этом плане Новосибирск действительно привлекателен для потребительских практик жителей соседних регионов.

Таблица 6.6

**Цели поездок в Новосибирск
или населенные пункты Новосибирской агломерации,
частота множественного выбора, в % от поездок**

Цель поездки	Поездки жителей	
	Алтайского края	Томской области
К родственникам, друзьям, знакомым	44,2	34,2
Санаторно-курортный отдых, лечение	1,0	3,6
В медицинские учреждения	8,3	3,1
Туризм, отдых (кроме санаторно-курортного)	14,1	23,6
Командировка, по работе	23,8	24,9
Получение образования	4,9	0,9
Дополнительное обучение (стажировки, курсы, семинары)	1,9	1,3
Вахтовая работа	3,9	0,9
Участие в соревнованиях, конкурсах, выступлениях	0	3,1
Специально за покупками	10,2	7,6
Посещение культурных и развлекательных мест, мероприятий	11,2	12,0
С другими целями	5,3	4,4
Отказ от ответа	0,5	1,3

Примечание: Расчеты авторов по данным опросов.

В классическом виде конурбационные образования не предполагают явного центра в сети взаимодействующих городов, но не исключено, что модель возможной конурбации юга Западной Сибири будет, как и многие пространственные явления в России, центростремительной, точнее – «Новосибирск-стремительной».

6.4. Институциональные проблемы и барьеры межмуниципального взаимодействия

Межмуниципальное сотрудничество рассматривается как «взаимодействие муниципальных образований в целях выражения и защиты общих интересов, а также объединение финансовых средств, материальных и иных ресурсов для решения вопросов местного значения» [68. С 68]. Это «форма объединения и согласования интересов, координации действий муниципальных образований и (или) их органов в целях обеспечения представительства интересов муниципальных образований на всех уровнях государственной власти Российской Федерации, в международных органах и организациях, а также в целях повышения эффективности и результативности решения вопросов местного значения» [69. С. 76].

Представляется целесообразным рассмотреть проблемы, возможности и барьеры межмуниципального взаимодействия с позиций руководителей муниципальных образований как субъектов – реальных участников этого процесса¹. В какой мере руководители муниципальных образований связывают возможности улучшения социально-экономической ситуации на местах с развитием межмуниципальных взаимодействий? Каковы условия и ограничения для их развития?

В наибольшей степени выражены взаимодействия между муниципалитетами в организации транспортного сообщения, социальной сфере, трудовых маятниковых миграциях, а также в сфере

¹ Анализ базируется на результатах экспертного опроса руководителей муниципальных образований в рамках ежегодного мониторинга социально-экономической ситуации в муниципальных образованиях России, проводимого авторами – сотрудниками отдела социальных проблем ИЭОПП СО РАН совместно с социологической лабораторией АСДГ при участии других межрегиональных ассоциаций муниципальных образований России, начиная с 2009 г. Цель мониторинга – оценка динамики ситуации, выявление проблем, возникающих в муниципальных образованиях в современных условиях, подходы к их решению на местах, результативность предпринимаемых мер по разрешению проблем и направления совершенствования системы местного самоуправления. В ходе очередной волны мониторинга в апреле-мае 2021 г. опрошены 104 руководителя муниципальных образований из 49 субъектов Федерации, в том числе руководители 30 муниципальных образований юга Сибири.

торговли и сервисных услуг, которые устойчиво сохраняются на протяжении последних лет. Среди наименее выраженных взаимодействий называются хозяйственная кооперация, а также взаимодействия на рынке недвижимости (рис. 6.28).

Взаимодействие дает муниципальным образованиям, с одной стороны, обмен опытом, учет пройденных ошибок, а с другой – возможности продвижения законодательных инициатив, лоббирование общих интересов органов местного самоуправления для решения совместных проблем.

Однако в сложных современных условиях только 20% опрошенных связывает возможности улучшения ситуации на местах с межрегиональными связями внутри России, а 10% – с объединением усилий муниципальных образований в регионе. При этом обращает на себя внимание динамика оценок (2009–2021 гг.): ориентация на взаимодействие возрастает в относительно благополучные годы и снижается в кризисных условиях.



Рис. 6.28. Сложившиеся виды взаимодействий между муниципалитетами (% к числу ответивших)

Примечание: Расчеты авторов на основе данных мониторинга.

Ключевые проблемы взаимодействия связаны с диспропорциями в пространственном развитии, территориальной отдаленностью, а также со сложностью координации усилий, с наличием у муниципальных образований собственных, не всегда совпадающих интересов, поэтому негативная составляющая процесса взаимодействия в значительной мере может быть связана с возможными конфликтами интересов.

Следует отметить, что в целом позитивных моментов в развитии межмуниципальных взаимодействий отмечается существенно больше, чем негативных. Среди основных положительных результатов опрошенные руководители выделяют: повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления, обеспечиваемое объединением усилий и ресурсов нескольких муниципалитетов; экономию на издержках при реализации крупных инвестиционных проектов: распространение позитивного опыта.

Вместе с тем опрошенные отмечают достаточно большое количество барьеров для реализации межмуниципального сотрудничества. Только 6,5% в настоящее время не видят препятствий для развития горизонтальных связей. Основные проблемы, препятствующие развитию горизонтальных связей между муниципалитетами, связаны в первую очередь:

- с несовершенством нормативно-правовой базы в области межмуниципальных взаимодействий (66,7%);
- с опасениями муниципальных властей потерять самостоятельность;
- со стремлением сохранить собственную самодостаточность (48,1%);
- с несогласованностью стратегий развития муниципальных образований (44,4%);
- с отсутствием стимулов к сотрудничеству (33,1%).

Кроме того, зачастую сложность взаимодействий обусловлена значительными различиями в качестве жизни в разных муниципальных образованиях. Обращают на себя внимание и такие барьеры, как недоверие к договорным отношениям как способу реализации взаимодействий, а также недостаточная заинтересованность региональных властей в развитии прямых горизонтальных связей (рис. 6.29).

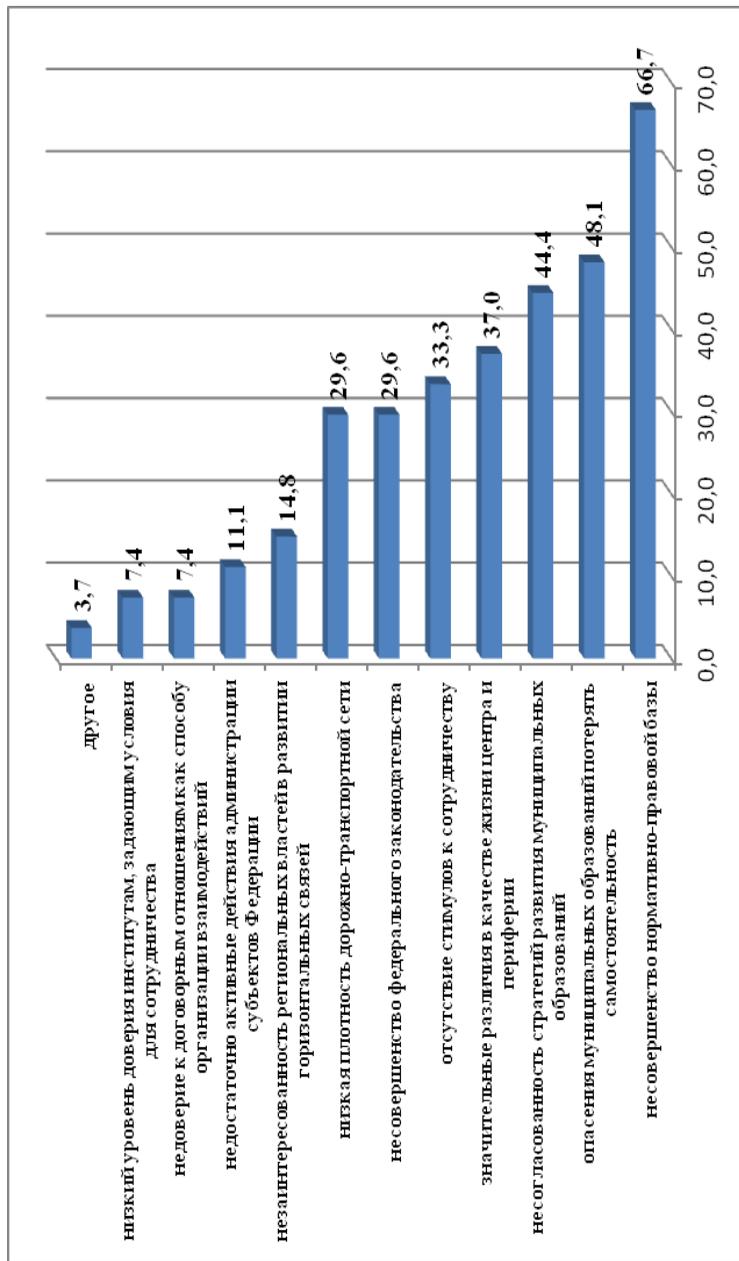


Рис. 6.29. Основные барьеры для реализации межмуниципального взаимодействия, % к числу ответивших

Примечание: Расчеты авторов на основе данных мониторинга.

Если говорить о динамике барьеров на пути межмуниципальных взаимодействий, то за последние годы наиболее существенно увеличилось значение такого препятствия для развития межмуниципальных взаимодействий, как опасение потерять самостоятельность, а также усиление дифференциации качества жизни центра и периферии.

Что касается несовершенства федерального законодательства и нормативно-правовой базы межмуниципальных взаимодействий, то за последние годы существенных изменений, по мнению опрошенных руководителей, не произошло. Сегодня каждый второй опрошенный руководитель считает, что действующая нормативно-правовая база недостаточна для реализации межмуниципального сотрудничества. Они обращают внимание на необходимость внесения изменений прежде всего:

- в Федеральный закон №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»,

- в Федеральный закон №7-ФЗ «О некоммерческих организациях»,

- в Федеральный закон №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»,

- в Бюджетный, Градостроительный и Гражданский кодексы Российской Федерации.

По мнению опрошенных, следует урегулировать порядок заключения и реализации межмуниципальных соглашений, а также разработать новые рекомендации по общим вопросам такого сотрудничества и подготовить отраслевые рекомендации по вопросам межмуниципального сотрудничества.

Учитывая, что в стратегических направлениях пространственного развития страны ключевая роль отведена именно городским агломерациям в качестве драйверов роста экономики, руководителям муниципальных образований были заданы вопросы, связанные с проблемами развития городских агломераций, возможностями и ограничениями их формирования, а также оценками социальных последствий.

В целом опрошенные руководители положительно воспринимают этот подход, считая, что это – объективный процесс

развития регионов, обеспечивающий формирование экономических точек роста и нового качества жизни. Среди позитивных последствий выделяют: эффективное использование экономико-географического потенциала и ресурсов территории; создание условий для формирования новых мест расселения; повышение инвестиционной привлекательности; создание рабочих мест за счет реализации крупных инвестиционных проектов, развитие инфраструктуры; ускорение внедрения инноваций.

Вместе с тем они делают акцент на том, что концентрация бюджетных средств для развития приоритетных агломераций может ограничить возможности развития другим муниципальным образованиям и привести к ухудшению социально-экономической ситуации. Опрошенные обращают внимание на повышение нагрузки на транспортную инфраструктуру, возможное ухудшение экологической ситуации, нарастание территориальных диспропорций, социального неравенства и социальной напряженности. Многие опрошенные говорят о нецелесообразности унификации решений и необходимости дифференцированного подхода с учетом местных условий и специфики.

Развитие городских агломераций может давать положительный эффект только при наличии соответствующих предпосылок для их развития, прежде всего наличия интенсивных взаимодействий между населенными пунктами, развитой сети автомобильных дорог и регулярного транспортного сообщения. Кроме того, важную роль играет наличие маятниковой миграции и сложившихся производственных связей (рис. 6.30).

Распределение ответов на вопрос о барьерах развития агломераций частично напоминает ответы на более общий вопрос о барьерах межмуниципальных взаимодействий, приведенные выше. Однако имеются и достаточно серьезные отличия. Так, наиболее существенным ограничением на пути создания агломераций, по мнению опрошенных руководителей, является опасение ряда муниципальных образований потерять самостоятельность (69,2%), особенно в условиях попытки создания агломерации «сверху» без наличия должных предпосылок и учета специфики территории (рис. 6.31).

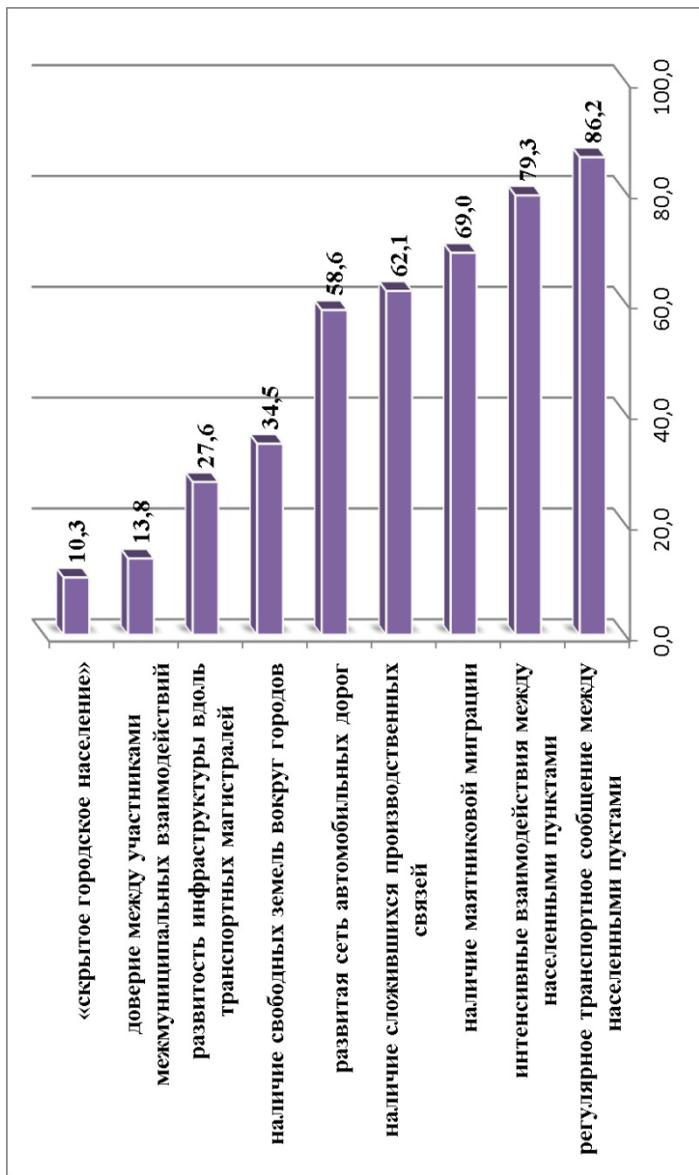


Рис. 6.30. Предпосылки формирования городских агломераций, % к числу ответивших

Примечание: Расчеты авторов на основе данных мониторинга.

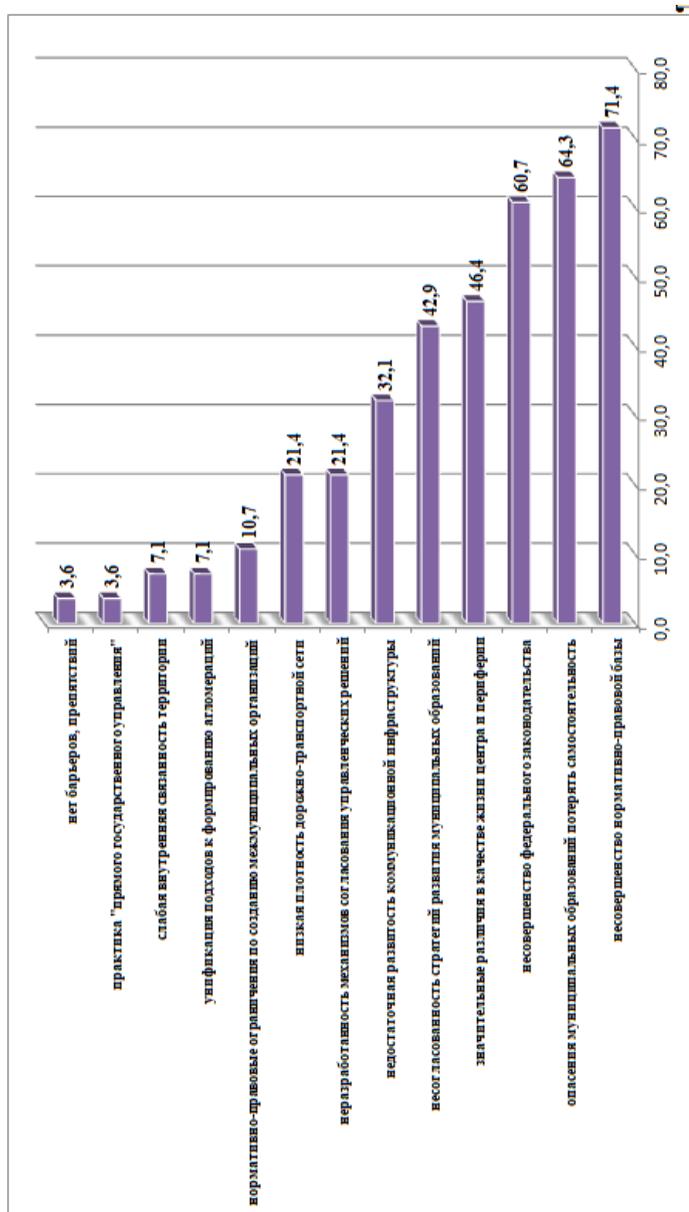


Рис. 6.31. Основные барьеры для развития агломераций, % к числу ответивших

Примечание: Расчеты авторов на основе данных мониторинга.

Значительным препятствием для формирования агломераций является несовершенство законодательной и нормативно-правовой базы и механизмов ее реализации, прежде всего несовершенство федерального законодательства, отсутствие закрепленного понятия «агломерация», неразработанность механизмов согласования управленческих решений, Опрошенные подчеркивают целесообразность форсирования принятия Федерального закона «О городских агломерациях», а также внесения дополнений в Градостроительный кодекс РФ и Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» и другие законодательные акты в части развития агломераций.

6.5. Оценка эффектов формирования Южносибирской конурбации

** Техническая основа проекта*

Создание сети высокоскоростных железных дорог, связывающих города юга Западной Сибири, а также развитие всей системы средств транспорта и коммуникации этой территории является технической основой проекта формирования Южносибирской конурбации. Рост мобильности населения и низкие затраты коммуникации деловых партнеров создают и усиливают агломерационные эффекты, которые являются частью создаваемых экстерналий и косвенных результатов улучшения транспортной инфраструктуры.

Агломерационные эффекты обеспечиваются внешней средой и возникают в результате взаимодействия экономических агентов. Выгоды агломерационной экономики связаны со снижением издержек в результате:

- коллективного использования общей технологической и социальной инфраструктуры [70],
- более точного согласования параметров спроса и предложения квалификации персонала [71–74], комплектующих и полуфабрикатов [75–76], достигаемого благодаря как расширению размеров внутреннего и внешнего рынка, так и росту разнообразия предлагаемых компетенций, товаров и услуг.

Увеличение общей экономической эффективности связано с возможностью создания производств с узкой специализацией [77], с ускорением создания и распространения инноваций [78] благодаря активному обмену знаниями [79–83] и пониманию потребностей. Кроме того, возникают возможности распределения рисков волатильности спроса и предложения [75, 84–86] и механизмы смягчения проблемы оппортунистического поведения агентов [79].

Но влияние агломерационных процессов на экономическое развитие не всегда является положительным. Наряду с выгодами присутствуют и издержки, последние связаны с дефицитом немобильных факторов и с ростом конкуренции на внутреннем рынке. Неоднозначное влияние объясняется еще и тем, что центры деловой активности развиваются не только за счет внутренних источников, но и используя ресурсы соседних территорий. Взаимодействие центра и периферии является успешным и взаимовыгодным, если окружение не только поставляет ресурсы развитию центру, но и развивается за счет трансляции импульсов роста из центра и расширения кооперационных связей с ним. Положительный и значимый мультипликатор экономического роста центров деловой активности чаще всего наблюдается и эмпирически выявляется в рамках городской агломерации или конурбации [87–89].

Преобладание тех или иных эффектов зависит от особенностей территории, от сети и плотности пространственных связей, которые в значительной мере определяются издержками взаимодействия экономических агентов. Агломерационная экономика и тенденции в пространственной концентрации экономической активности являются производными от развития инфраструктуры в регионе и от уровня транспортных затрат, которые несут экономические агенты. В связи с этим в отношении восточной России, где система расселения часто носит очаговый характер, а транспортная освоенность и плотность населения – низкие, высказываются сомнения, что агломерационные эффекты имеют значимое влияние на экономические результаты [90–91].

** Оценка влияния агломерационных факторов на экономические показатели отдельных предприятий*

Более высокая пространственная концентрация деловой активности и более тесные внешние связи наблюдаются в областных административных центрах региона и в его окружении. Соответственно тестируемыми гипотезами анализа являются следующие.

1. На территории сибирских регионов агломерационные эффекты являются значимыми и отражаются на экономических и финансовых показателях предприятий.

2. Близость к региональной столице, которая является самым крупным рынком труда, товаров, выполняет функции образовательного и научного центра территории, создает преимущества для предприятий.

Получение ответов на данные вопросы и количественные оценки вкладов пространственного размещения и снижения барьеров взаимодействия производителей предоставляют аргументы для обоснования политики инфраструктурного развития и форм поддержки бизнеса и населения.

Тестирование сформулированных гипотез предполагает работу с информацией микроуровня об экономических агентах. Таковыми агентами выступают отдельные предприятиях, информация по ним, охватывающая организации по всем видам деятельности, представлена в базе данных СПАРК-Интерфакс.

Из большого числа показателей, включенных в базу, были выбраны те, которые определяют пространственную привязку, финансовые показатели деятельности, а также дополнительные контролирующие характеристики, которые могут оказывать существенное влияние на результаты работы предприятия. В результате список переменных включал следующие показатели: адрес, ОКВЭД, возраст предприятия, заработную плату, форму собственности, доходы, активы, выручку, себестоимость и валовую прибыль. Информация имеет панельную структуру, период охватывает два года: с 2019 по 2020 год, что позволяет контролировать индивидуальные ненаблюдаемые характеристики и особенности предприятий.

Тестирование выдвинутых гипотез предполагает спецификации регрессионных уравнений, включающих наряду с интересую-

ющими факторами те переменные, которые учитывают важные состояния и условия развития предприятий. В моделях использовался подход расширенной производственной функции, где наряду с активами предприятия и заработной платы вводились переменные расстояния до региональной столицы, при этом контролировалась форма собственности, возраст фирмы и отраслевая принадлежность.

Перечень *дополнительных контролируемых переменных* определялся как доступной информацией, так и значимостью отдельных факторов и условий для функционирования предприятий.

В теоретических работах приводятся аргументы, а в эмпирических исследованиях даются подтверждения того, что частные предприятия демонстрируют большую эффективность по сравнению с государственными корпорациями. Поэтому необходимо учитывать влияние *формы собственности* на результаты работы фирмы. *Возраст фирмы* тоже может играть существенную роль в мотивации к снижению издержек и в силе стимулов к расширению масштабов производства. По этой причине в модель была включена переменная возраста компании. Кроме этого, значительное влияние на показатели бизнеса имеет *сфера деятельности и продуктовая специализация*. С точки зрения возможной реакции на агломерационные силы целесообразно выделять сельское хозяйство, промышленность и сервисные виды деловой активности.

Чтобы убедиться в устойчивости оценок агломерационных эффектов, изучалось их влияние на два показателя: выручка и прибыль предприятия, и оценивались следующие уравнения:

$$\begin{aligned} \ln(Y_{it}) = & \alpha + \beta_1 \ln(K_{it}) + \beta_2 \ln(L_{it}) + \\ & + \beta_3 \ln(A_{it}) + \beta_4 B_i + \beta_5 S_i + \beta_6 \ln(D_i) + \mu_i + \lambda_t + \varepsilon_{it} \end{aligned} \quad (10)$$

$$\begin{aligned} \ln(P_{it}) = & \alpha + \beta_1 \ln(K_{it}) + \beta_2 \ln(L_{it}) + \\ & + \beta_3 \ln(A_{it}) + \beta_4 B_i + \beta_5 S_i + \beta_6 \ln(D_i) + \mu_i + \lambda_t + \varepsilon_{it}, \end{aligned} \quad (11)$$

где Y_{it} – выручка предприятия i в году t ; P_{it} – прибыль предприятия i в году t ; K_{it} – активы предприятия i в году t ; L_{it} – зара-

ботная плата занятых на предприятии i в году t ; A_{it} – возраст предприятия i в году t ; B_i – фиктивная переменная, принимающая значение 0, если вид деятельности предприятия i относится к сельскому хозяйству, 1, если предприятия относится к промышленности и 2, если предприятие относится к сфере услуг (переменная не меняется во времени); S_i – фиктивная переменная, принимающая значение 0, если предприятие i является частным и 1 – во всех остальных случаях (переменная не меняется во времени); D_i – расстояние от предприятия i до регионального центра (переменная не меняется во времени); μ_i – неизменный во времени индивидуальный эффект предприятия i ; λ_t – общий для всех предприятий временной эффект года t ; ε_{it} – ошибка регрессии.

Сформулированные тестируемые гипотезы предполагают статистически значимый положительный эффект для выпуска и прибыли концентрации деловой активности и близости производителей к крупному рынку, т.е. $\beta_6 < 0$.

Регрессионные оценки, проведенные предварительно для каждого отдельного региона, дают достаточно согласованные результаты. Факт присутствия положительных агломерационных эффектов, которые транслируют региональные центры, не подтверждается только для Омской области. На всех остальных территориях, включающих Новосибирскую область, Алтайский край, Томскую область, Красноярский край и Кемеровскую область, рост расстояния от крупной экономики, создающей агломерационные эффекты, которая сосредоточена в региональной столице, означает сокращение или выручки, или прибыли, или одновременно и выручки, и прибыли фирмы.

На картах распределения размера средней выручки и средней прибыли, объединяющей все рассмотренные субъекты Федерации, можно выделить три кластера более высоких значений, которые разделены зонами, окрашенными светлым цветом, отражающим относительно низкий уровень показателей (рис. 6.32–6.33). Первый кластер объединяет Новосибирскую, Кемеровскую, Томскую область и Алтайский край, второй представлен Омской областью, третий – Красноярским краем. Такое распределение соответствует представлению о тесноте пространственных связей на индустриальном юге Сибири и различиях в степени интегрированности экономик регионов.

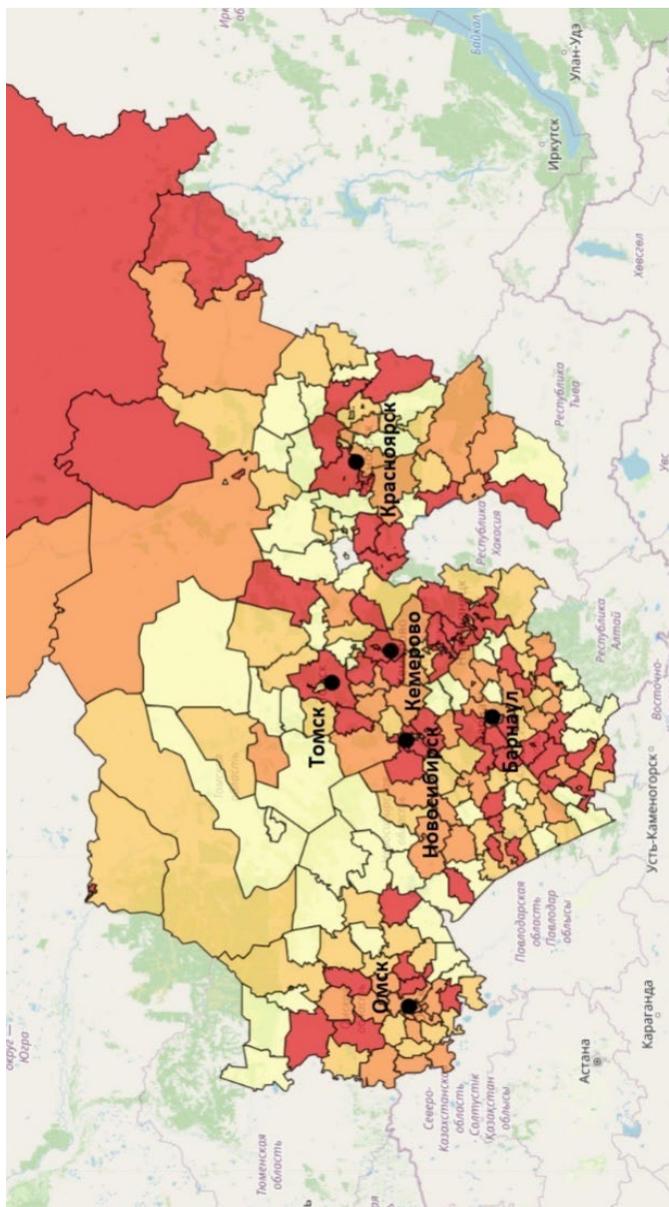


Рис. 6.32. Средняя выручка предприятий выборки

Примечание: Рассчитано авторами по данным СПАРК-Ингерфакс. – URL: <https://spark-interfax.ru/> (дата обращения: 07.08.2022).

Для выявления общей тенденции, работающей на всей территории перспективной конурбации юга Сибири, были проведены оценки на выборке, объединяющей предприятия всех регионов. Результаты оценивания уравнения для выручки представлены в табл. 6.7, оценки уравнения для прибыли приведены в табл. 6.8. Расчеты подтверждают закономерности связи продуктивности и рентабельности предприятий с возрастом, формой собственности и отраслевой принадлежностью, полученные для отдельных регионов. При этом агломерационные силы являются положительными и статистически значимыми и для выручки, и для прибыли. Вполне закономерно, что их влияние в большей мере сказывается на рентабельности, чем на объемах выпуска; при сокращении расстояния от предприятия до регионального центра в два раза выручка увеличивается в среднем на 1,6%, а прибыль – на 5,1%, что является выше оценок для России в целом.

Таблица 6.7

Результаты регрессионных оценок для выручки предприятий регионов Южносибирской конурбации

Показатель	Простая регрессия (OLS)	Панельная регрессия (GLS)
Константа	3,078*** (0,070)	3,282*** (0,086)
Заработная плата	0,432*** (0,005)	0,441*** (0,005)
Активы	0,480*** (0,004)	0,461*** (0,005)
Возраст	-0,291*** (0,010)	-0,290*** (0,011)
Отрасль	0,226*** (0,014)	0,227*** (0,018)
Форма собственности	-0,445*** (0,054)	-0,442*** (0,071)
Расстояние до региональной столицы	-0,014*** (0,004)	-0,016*** (0,006)
R2	0,757	–
Число наблюдений	20841	

Примечание: в скобках указана робастная стандартная ошибка, ** – 5%-й и *** – 1%-й уровень значимости. Рассчитано авторами по данным СПАРК-Интерфакс. – URL: <https://spark-interfax.ru/> (дата обращения: 07.08.2022).

Таблица 6.8

**Результаты регрессионных оценок для прибыли предприятий
регионов Южносибирской конурбации**

Показатель	Простая регрессия (OLS)	Панельная регрессия (GLS)
Константа	0,752*** (0,088)	0,891*** (0,109)
Заработная плата	0,365*** (0,006)	0,361*** (0,007)
Активы	0,564*** (0,006)	0,558*** (0,007)
Возраст	-0,191*** (0,012)	-0,198*** (0,014)
Отрасль	0,201*** (0,018)	0,210*** (0,022)
Форма собственности	-0,634*** (0,072)	-0,620*** (0,093)
Расстояние до регионального центра	-0,052*** (0,006)	-0,051*** (0,007)
R2	0,704	—
Число наблюдений	18718	

Примечание: в скобках указана робастная стандартная ошибка, ** – 5%-й и *** – 1%-й уровень значимости. Рассчитано авторами по данным СПАРК-Интерфакс. – URL: <https://spark-interfax.ru/> (дата обращения: 07.08.2022).

Подводя итог, можно сказать, что закономерности пространственного развития, выявленные для России, проявляются и в регионах перспективной Южносибирской конурбации, несмотря на то что они находятся в Азиатской части страны.

Полученные результаты микроэкономического анализа подтвердили то, что в областях и краях конурбации работают агломерационные эффекты, причем их вклад в показатели прибыли фирм оказался достаточно высоким и соответствует, и даже превышает, среднероссийский уровень. Такие значимые количественные оценки потенциальных эффектов от взаимодействия распределенных в пространстве производителей

опровергают распространенное мнение, что на востоке России агломерационные эффекты либо не наблюдаются совсем, либо незначительные.

Следует отметить, что конурбация в целом и отдельные регионы имеют специфическую пространственную структуру, и полученные результаты, очевидно, являются следствием сочетания факторов, которые способствуют возникновению и развитию агломерационных эффектов, включающих пространственную концентрацию деловой активности в региональных центрах, разнообразный рынок труда, товаров и услуг, относительно низкие барьеры взаимодействия экономических агентов, находящихся вблизи столиц.

Значимые положительные агломерационные эффекты для конурбации в целом являются аргументом в пользу инициирования и реализации не только государственных, но и частных инфраструктурных проектов, улучшающих транспортную сеть внутри территории и снижающих барьеры взаимодействия. Расчеты показали увеличение как средней выручки, так и прибыли предприятий в результате сокращения транспортных затрат, и полученные оценки следует рассматривать как минимальные.

Необходимо принимать во внимание, что данный результат отражает состояния существующей транспортной сети, которая далека от идеального состояния. Рост скорости передвижения, снижение издержек и улучшение качества и структуры коммуникации может значительно увеличить отдачу для бизнеса.

Кроме того, бенефициаром развития транспортной инфраструктуры является не только бизнес, но и население. Рост мобильности жителей расширяет потенциальный рынок труда, способствует более эффективному использованию ограниченного ресурса человеческого капитала и существенно поднимает качество жизни населения области.