

УДК 339.98
ББК 65.9(2Р)-4
М 473

Рецензент д.э.н. Новосёлов А.А.

М 473 **Мелентьев Б.В. Региональная экономическая политика (курс лекций)** / под ред. В.Ю. Малова. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2014. – 348 с.

ISBN 978-5-89665-275-5

Курс лекций посвящён теоретическим проблемам экономики, связанным с пространственными факторами производства и потребления, познаниям степени существенности регионализации экономических процессов, роли региональных условий в хозяйственных отношениях и учёте их при формировании экономической политики. Материал знакомит читателей с основными понятиями и региональной спецификой формирования управленческих решений от этапа анализа исходного экономического состояния конкретных территорий, прогнозирования и планирования развития на данных территориях до этапа построения механизма и инструментов региональной политики, формирования ресурсов финансовой сферы региона. Понятия «Пространственной экономической теории», а также её раздела «Региональной экономики» рассматриваются как часть общей экономической теории, в которой отражены более прикладные разделы и связи с принятием социально-экономических решений на территории,

Лекции предназначены для всех форм обучения: дневного, вечернего, заочного и дистанционного. Материал будет полезен студентам экономических специальностей вузов, аспирантам, преподавателям, научным работникам, изучающим пространственную экономическую теорию.

Утверждено редакционно-издательским советом ИЭОПП СО РАН в качестве учебного пособия.

УДК 339.98
ББК 65.9(2Р) -4

ISBN 978-5-89665-275-5

© Мелентьев Б.В., ИЭОПП СО РАН, 2014

Раздел II

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Сидя на печи, торговлей заниматься не с руки

Тема 2.1.

РАЗМЕЩЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ

«За морем телушка-полушка, да рупь перевоз»

В процессе производства на территории взаимодействуют множество участников: собственно производители и организационно-финансовые структуры, потребители, Федеральный центр, региональные органы власти. При этом субъекты хозяйствования и процессы управления ими характеризуются и анализируются с двух сторон: межрегиональной и внутрирегиональной. Межрегиональные аспекты управления характеризуются решением проблем территориального разделения труда между субъектами РФ или другими странами: межрайонной интеграцией, организацией поставок продукции между хозяйствами регионов, выравниванием по районам условий производства и жизнедеятельности. Внутрирегиональное управление направлено на связи между элементами хозяйств в пределах (внутри) отдельных территорий, расселением людей на этой территории, учет потребностей населения на этой территории, рациональное использование местных ресурсов, земли, создание в районе эффективной инфраструктуры и т. д.

§ 2.1.1.

Теоретические вопросы размещения производительных сил

Хвостом след устиляет, доли и горы промеж ног пускает

Напомним, что под территориальным размещением производительных сил понимают местоположение и рассредоточение по территории и поселениям хозяйственных, социальных и др. объектов. Данным определением дается характеристика пространственной стороны экономики. Экономическая часть пространства находит свое выражение в размещении по территории хозяйственных элементов производительных сил и населения. В то же время, помимо толкования термина как состояния, существует и иное его значение как действие. В этом случае оно рассматривается как принятие решения – в каком пункте создавать объект и необходимые транспортные магистрали. Результат размещения формируется под влиянием пространственной среды: природно-географических, экономических и других региональных условий и факторов.

Таким образом, размещение есть результат влияния на экономику, как региональных условий, так и конкретных хозяйственных решений («действий») по формированию мест проживания и объектов хозяйственной деятельности. Поэтому не случайно исторически решение проблем размещения и особенно экономии издержек при транспортировке во многом определило начало становления регионального раздела экономической теории.

Процессы размещения производительных сил характеризуются определенными закономерностями (принципами, правилами). Закономерность размещения¹ – отражает долговременный опыт сложившихся «отношений» между производительными силами и территорией в широком смысле, это отношения и взаимодействия между населением и региональной властью, природой и предприятиями на данной местности. Особым и очевидным для экономистов требованием к размещению является его рациональность. Соответствующие решения должны экономить издержки, приводить к росту прибыли, сберегать природно-ресурсный потенциал, обеспечивающий более длительное его использование и т.п. То есть, рациональность размещения является одной из сторон общей экономической эффективности. Считается, что деловой человек ведет себя рационально на территории и многие ошибки и негативные последствия связаны с некомплексным (несистемным) подходом к своим действиям, когда преследуется лишь частный, локальный интерес без учета требований других субъектов и условий на территории. Таким образом, выигрыш от рационального размещения является хотя и частной, но важной задачей в общей проблеме экономии затрат в процессе производства.

На основе опыта расселения и проживания людей в разных районах, опыта обустройства территории при ее новом хозяйственном освоении и т.п. можно сформулировать характерные, типичные принципы, правила размещения, входящие в набор мер рациональной экономической политики (пп. 1–6). Они кладутся в основу принятия решений, определяющих и влияющих на размещение производительных сил.

1. Уже упоминавшийся принцип – суммарная экономия затрат: на транспортных издержках, на материальных затратах, на оборудовании при подборе наиболее подходящей технологии производства, экономия при размещении в районах с более благоприятными природно-географическими и структурными условиями. В конечном счете, следование данному принципу при формировании решений приводит к росту прибыли. Не забывать, что для страны в целом общая суммарная оценка должна проводиться для всей цепи «ресурсы – производство – конечный потребитель», а не только её отдельных цепей.

2. Комплексное использование местных ресурсов районов (маршруты поставок заканчиваются у конечного потребителя).

3. Оптимальные межрайонные и межотраслевые связи, обеспечивающие экономии транспортных издержек за счет удачных маршрутов перевозок существует и размещение, обусловленное стратегическими соображениями, (требования военных: больше затрат – выше безопасность, равномерное по территории размещение отраслей машиностроения).

4. Прогрессивная структура хозяйства региона: наилучший для района состав отраслей, удачная специализация производственного комплекса района и экономический профиль, обеспечивающие стабильный сбыт продукции на своем и рынках других районов и стран, и следующим за этим результатом в виде стабильного роста доходов и уровня жизни.

5. Обеспечение рациональной занятости населения в районе, обеспечение нормальных условий существования независимо от района проживания населения, улучшение экологических условий.

6. Выравнивание уровня жизни, уровня экономического развития регионов. Выдерживание данного принципа может вызывать рост транспортных издержек. (Например, все могли бы жить в одном большом доме при вредной скученности, но с минимальными транспортными издержками). Но суммарная экономия может входить в противоречие социальной составляющей уровня жизни.

¹ Термин, употребляющийся в экономической географии.

Следует заметить, что перечисленные размещенческие принципы в литературе известны как факторы размещения. Все их можно выделить из рассмотренных нами ранее групп общих региональных условий.

Раскроем несколько подробнее некоторые из перечисленных принципов, определяющих направления экономической политики размещения.

1. Суммарная экономия затрат. Известно, что технологическая цепь «Ресурсы → производство → потребление» обычно рассредоточена по районам страны. Не может, как правило, на территории одного района располагаться и природные ресурсы, их переработка, заводы комплектующих изделий и потребители по всем десяткам миллионов наименований продуктов (благ). Поэтому большое значение для протяженной территории России в проблеме обеспечения единства пространства, многорегиональных технологических цепочек производства и потребления. Имеются отрасли транспорта, обеспечивающие поставки, перевозки продукции, соединяющие пункты пространства. Как и другие элементы издержек, производственники стремятся к сокращению транспортных затрат на указанные перевозки. Этого можно достигнуть, например, за счет сокращения чрезмерно дальних перевозок. («За морем телушка-полушка, да рупь перевоз»).

Развитие транспорта и техники способно изменить и сгладить последствия действия региональных условий и факторов. Например, обычно рынки скоропортящихся продуктов имеют малый радиус поставок, но развитие мощной транспортной инфраструктуры, возросшей скорости перевозок, холодильной и другой техники приводят к их частичной нивелировке, уменьшению влияния региональных условий: в Сибири едят американские бананы из Эквадора, «ножки Буша» из США и т.д.

При постановках экономических задач развития существует обычно выбор вариантов размещения. Различия в транспортных издержках по ним могут быть достаточно большими и определять предпочтения конкретных решений: либо приблизить объекты производства к источникам сырья или электроэнергии, либо переместить в тот район, где проживает население, либо наоборот привозить население для работы «вахтовым способом». На размещение может оказать влияние пропускные способности дорог по направлениям, трубопроводов, наличие транспортных средств, подвижного состава. Прогресс в новых транспортных средствах также может изменить количественные характеристики оценки упомянутых «альтернативных» затрат.

Самой практикой выработаны определенные правила рационального размещения. Известны уже отмеченные принципы, определившие закономерности размещения, например, «приближения производства к источникам сырья, топлива, энергии, к районам потребления». Но каждый такой принцип – это лишь общее направление, в каждом конкретном случае всегда необходимо подсчитывать сложное взаимовлияние по вариантам издержек, когда выигрыш в локальном месте может привести к росту общих затрат. Большое влияние на размещение оказывает учет социальных условий. Безусловно, если нефть добывается на Крайнем Севере в районе Обской губы, где экстремальные климатические условия, «лунный ландшафт», сильные ветры (а каждый лишний метр увеличения в секунду скорости ветра соответствует понижению температуры на (-5°)), то необходимо выносить на юг все последующие технологические этапы переработки сырья. А в какой район – опять нужно обсчитывать по минимуму издержек. Насколько при этом возрастут издержки за счет более объемных, в сравнении с альтернативной переработанной продукцией и более дальних перевозок, оправдано ли будет данное размещение по критерию общей экономии затрат? То есть, необходимо оценивать варианты во всей совокупности взаимосвязанных региональных условий.

2. Комплексное использование ресурсов района предполагает не только глубокую технологическую переработку добываемого сырья, когда каждый дополнительно привлеченный полезный элемент уменьшает потери, отвалы и дает дополнительный доход

к основному производству, но и предполагает наилучшее сбалансирование связей между предприятиями на данной территории, пользующихся общими ресурсами. Комплексность предполагает такую сбалансированность трудовых ресурсов, при которой развитие в одних производствах не «оголяло» бы предприятия других отраслей (особенно страдает от этого сельское хозяйство, где традиционно была ниже заработная плата), общее рациональное использование и совместное доленое финансирование инфраструктуры, лимитированное использование земли, воды и водоемов для сбросов. Наилучшее сбалансированное состояние будет тогда, когда если «изменить» производственные связи (отойти от установившегося состояния), то данные решения приведут к росту издержек.

На данный момент в районах России исторически сложилась определенная, ставшая типичной для последних десятилетий, структура производств различной специализации и соответствующий потенциал мощностей. Например, Европейские районы имеют более длительную историю промышленного развития, более масштабны по экономическому потенциалу, преобладающими являются производства конечных стадий переработки (машиностроение, легкая и пищевая промышленности, научно-образовательный комплекс, не уступающий мировому уровню). Восточные районы имеют больше сырьевую направленность и имеют меньший вес высокотехнологичных производств конечного назначения.

3. Принцип экономии транспортных издержек при оптимизации связей между районами, т.е. поиск наилучших маршрутов межрегиональных поставок продукции является очевидным. Однако и здесь есть ряд непростых моментов.

1) При проведении расчетов на минимизацию транспортных издержек возможны ошибки, связанные с укрупнением потоков. Например, существует больше десяти видов углей, использование каждого из которых в топках требует индивидуального технологического оборудования. То есть угли не взаимозаменяемы из-за разного химического состава, поэтому возникающие встречные потоки поставок одних и тех же по названию продуктов отнюдь не всегда являются следствием нерациональности.

2) Дальность перевозок может вызываться социальными причинами и невозможностью на современном этапе преодолеть на определенных территориях последствия региональных особенностей экстремального типа. Ими объясняется, например, проблема предварительного завоза в период навигации в северные районы Сибири и Дальнего Востока продуктов и товаров для населения, оборудования и материалов для производства, а также распространение сезонности на вывоз оттуда готовой продукции. Для того, чтобы издержки «северного завоза» покрывались ценами на готовую продукцию, необходимо чтобы на других территориях условия производства были «дороже» за счет более высоких, чем на Севере и Востоке, федеральных налогов. Пока такие сложные организационные меры не реализованы, и вывоз финансируется в основном из бюджета. Если же этого не делать, тогда нужно согласиться с мыслью, что в указанных районах люди жить не будут.

3) Компенсационная межрегиональная организация внешнеторговых сделок. Известно, что принцип «суммарной экономии затрат» учитывает не только прямые издержки, но и обусловленные сложным взаимодействием экономических процессов, когда выигрыш от прямого сокращения отраслевых издержек в одном районе может быть меньше, чем сокращение затрат в технологической цепи нескольких районов. Такие результаты достаточно характерны для практики внешнеторговых отношений. Например, в советский период наши внешнеторговые организации участвовали в сопровождении сделок между странами Ближнего Востока и Германией. Ирак и Иран поставляли нефть в южные районы СССР, а Россия в договорных объемах через европейскую сеть нефтепроводов в Германию в счет доли Ирана и Ирака. Всем участникам указанных сделок

выгодна такая кооперация, т.к. Иран и Ирак выигрывали на более коротких поставках по срокам и транспортным издержкам, а СССР получал выигрыш в виде частичной разницы между издержками транспортировки между Ираком и Германией, с одной стороны, и между СССР и Германией – с другой.

4) Рациональность территориального разделения труда между районами (и как следствие оптимальность межрегиональных поставок продукции) имеет особое значение для России с ее протяженной территорией. Имея свои особенности по природно-климатическим условиям, по составу населения, его трудовым навыкам и традициям, природно-ресурсному потенциалу, уровню промышленного развития и т.д. предприниматели и власти каждого района ищут наиболее подходящую производственную специализацию и ее технологические пределы. Не случайно, поэтому северные районы Западной Сибири специализируются на добыче нефтегазового сырья, а последующие стадии его переработки вынесены в основном в европейские районы, на юг Сибири, туда, где находятся традиционно сложившиеся центры химической промышленности, металлургии, машиностроения, аграрного и других производств с преобладанием перерабатывающего типа, к пограничным районам, через которые направляется продукция к внешнеторговым потребителям и т.д.

Следует сказать, что рассмотренные принципы размещения, носят больше качественный характер и не всегда находящие точное количественное выражение. Это особенно видно в случаях, когда речь идет об учете и влиянии социальных сторон размещения. Но с экономической стороны указанные принципы основываются на конкретных количественных характеристиках. За принципом рациональности, например, стоят сокращение общих издержек, рост доходов и сравнимый по районам показатель рентабельности; за выравниванием жизненного уровня населения стоят процессы уменьшения между районами различий реальной заработной платы и это же отражается в душевых показателях доходов. Указанные принципы являются аналитическими и неоднозначными. Факторы, учитывающие комплексное взаимодействие технологически связанных производств, социальные и другие общественные условия могут повлиять на окончательное принятие конкретных решений.

В заключении также отметим, что введенные нами ранее региональные условия в той или иной мере оказывают влияние на рациональный выбор места размещения хозяйственных объектов и расселение людей. Поэтому региональные условия часто называют и факторами размещения.

§ 2.1.2.

Из истории количественных методов решения задач размещения производства

Приехал к торгу Роман, привез денег полон карман

Несмотря на то, что понятие пространства в экономической теории анализировалось давно: (теория А.Смита и Д. Рикардо о «международных» отношениях, задачи о сравнительных преимуществах в торговле между странами, как проявление общего принципа разделения труда, теория ренты по местоположению), теория размещения развивалась сначала отдельно в рамках гео- и демографии. Исследование вопросов, связанных собственно с поиском наилучшего варианта пространственной структуры хозяйства территории велись тоже давно, уже более полутора веков назад. Укажем лишь некоторые.

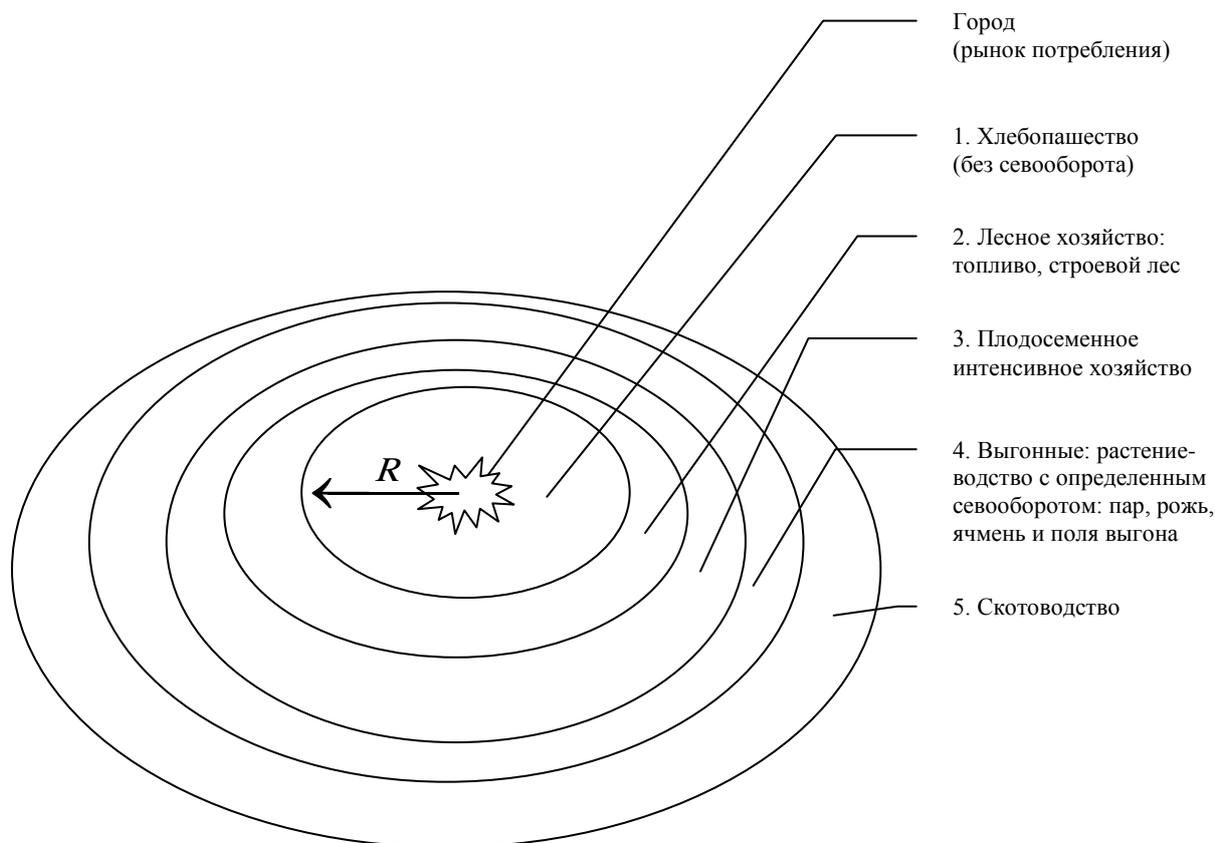


Рис. 2.1.2.1. Графическая схема размещения по Й.Тюнену

Начало развития более строгой теории размещения производства связано с именем Й. Тюнен (1826 г.). Он анализировал закономерности выгодного размещения сельскохозяйственного производства. Предпосылками в исследовании Й. Тюнена являлось существование города посреди однородной равнины без судоходных рек и каналов. Город является потребителем сельскохозяйственной продукции. Естественно считать, что вблизи города должны выращиваться скоропортящиеся продукты, либо имеющие значительный вес по отношению к своей стоимости.

Оценки размещения по Й. Тюнену определяются по транспортным затратам на перевозку продукции от места производства до рынка², выделяя таким образом границы территориальных зон по наиболее благоприятным экономическим результатам для специализации сельскохозяйственных производств по конкретным видам продукции.

За пределами товарного хозяйства (овалов, кругов) располагаются зоны охоты, рыболовства и натурального хозяйства (все потребляют сами и не продают).

Геометрическую задачу Тюнена можно представить в алгебраическом виде, в качестве неизвестных расстояний, определяющих (границы) зоны размещения. Для формализации данной задачи можно использовать уравнения «безразличия», в которых неизвестным и является это расстояние (R) от «центра» до границы зоны. Суммарный доход должен быть одинаковым по результатам разной деятельности по соседним зонам.

$$P_1x_1 - C_1x_1 - RB_1x_1 = P_2x_2 - C_2x_2 - RB_2x_2, \quad (2.1.2.2)$$

²«Братья сеяли пшеницу и возили в град-столицу, зная столица та была недалеко от села» ... П. П. Ершов.

где для зоны 1 и соседней зоны 2:

- x_1, x_2 – объем производства продукции вида 1 и 2 (вес продукции);
- P_1, P_2 – цена соответственно для первого и второго вида продукции;
- R – среднее расстояние до зоны равно выгодной специализации;
- C_1, C_2 – удельные издержки производства;
- V_1, V_2 – транспортные затраты на единицу веса и длины;
- C_1x_1 – издержки производства;
- RB_1x_1, RB_2x_2 – общие транспортные издержки.

Уравнение (2.1.2.2) составлено из условия, что прибыль от двух видов деятельности (выращивания двух культур) должна быть одинакова³. Й.Тюнен фактически установил «Закон» падения эффективности продуктивности землепользования в зависимости от размещения: по мере удаления хозяйства от города – рынка потребления. Повторяя пары уравнений (2.1.2.2) для других зон определяются и для них расчетные границы.

В. Лаунхард в 1882 г. построил аналогичную теорию для промышленных предприятий. В соответствии с ней строится система треугольников (Рис. 2.1.2.3).

Неизвестными являются расстояния от месторождений до металлургического завода, выраженные величинами:

$$r_1 = (PM), r_2 = (YM), r_3 = (MP).$$

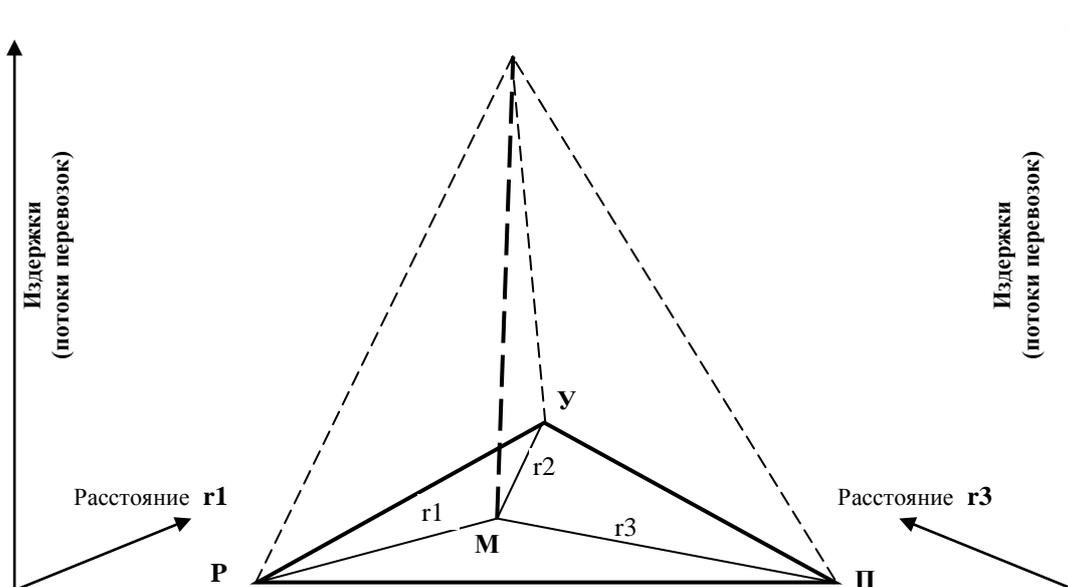


Рис. 2.1.2.3. Размещение предприятий, представленное в виде треугольника расстояний (двумерное измерение, либо трехмерное – пирамида со сторонами, соответствующими расстояниям от пунктов производства и потребления)

На рисунке:

- М – пункт металлургического завода (производит готовый продукт металл в тоннах (т));
- Р – пункт добыча руды (т);
- У – пункт добычи угля (т);
- П – потребление металла (готовой продукции, т);
- с – транспортный тариф одинаковый по маршрутам (для упрощения записи предположим, что $s=1$);
- (РУ) – расстояние от (r1) от пункта Р до пункта У завода готовой для данной технологической цепочки продукции (металла).

³ Для упрощения записи мы не нормируем уравнение (2.1.2.2) на величину затрат.

Суммарные транспортные затраты при перевозке единицы (т) перевозимой продукции составят при размещении металлургического завода:

- в пункте **Р** – $[(УР) + (РП)] * c$;
- в пункте **М** – $[(УМ) + (РМ) + (МП)] * c$;
- в пункте **П** – $[(УМ) + (РМ)] * c$;

где (УР), (РП), (УП), (УМ), (РМ), (МП) – расстояния (r_1, r_2, r_3) между соответствующими пунктами; а, в частности, **МП** – расстояние от завода до пункта **П** потребления готовой для данной технологической цепочки продукции (металла).

Отметим, что нормировка всех перевозок относительно 1 т металла существенно упрощают окончательную запись задачи (2.1.2.4):

- y – расход угля на одну тонну металла;
- p – расход руды на 1 тонну металла.

Другие виды затрат (материальные, капитальные) считаются одинаковыми и не зависящими от пункта размещения. Тогда в рассматриваемых условиях общий принцип подсчета издержек упрощён:

Цена потребителя	=	Цена производителя	+	Торговотранспортные издержки
---------------------	---	-----------------------	---	---------------------------------

и эффективность выбора варианта зависит только от минимизации транспортных издержек. Задача Лаунхарда в нашей современной версии может быть формализована в виде следующей оптимизационной системы неравенств (2.1.2.4). (Система построена при $p = 4, y = 2$; (РП), (УР), (УП) равным соответственно 9, 7, 8.).

$$\left. \begin{array}{l}
 4 * r_1 \quad \quad \quad + r_3 \quad \quad \quad \geq \quad 9 \\
 4 * r_1 \quad + 2 * r_2 \quad \quad \quad \geq \quad 14 \\
 \quad \quad + 2 * r_2 \quad + r_3 \quad \quad \geq \quad 8
 \end{array} \right\} \quad (2.1.2.4)$$

$$(4 * r_1 \quad + 2 * r_2 \quad + r_3) \quad \rightarrow \quad \min$$

Мы предположили также, что треугольник является уменьшенной проекцией внешней пирамиды (пунктиром), по вертикали (по третьему измерению), приняты значения грузооборотов. Маршруты их проходят через пункт М расположения металлургического завода, а общие издержки соответствуют вершине пирамиды. Для ребер пирамиды построены «мягкие» (\geq) правила треугольника (строки системы 2.1.2.4), где контрольной стороной является грузооборот по маршрутам, соответствующим внешним сторонам исходного треугольника (правая часть системы 2.1.2.4 последовательно по направлениям поставок (РП), (УР) и (УП)). Последнее условие является естественным, т.к. при размещении металлургического завода в пунктах П или Р общие объемы перевозок останутся больше, чем на «сэкономленных» маршрутах. Решением является размещение металлургического завода в пункте М, являющегося и проекцией вершины введенной «условной пирамиды» грузооборота внутри исходного треугольника 2.1.2.3. Названный треугольник определяется следующими расстояниями $r_1 = 1.875, r_2 = 3.25, r_3 = 1.5$. А значения соответствующих затрат представлены на вертикальных осях (рис. 2.1.2.3), которые, чтобы не загромождать пирамиду вынесены из пунктов Р и У, а в п. М – ось сохранена. (Задача может быть построена для большего числа пунктов. Кроме того, в представленном виде 2.1.2.4 может решаться как система линейных уравнений с равенствами и без строки функционала min.)

А. Вебер (1909 г.) произнес уже не мудрую для современного поколения фразу: условия размещения определяются общей экономической выгодой. Помимо транспортных затрат рассматривал учет издержек производства, издержек на рабочую силу и агломерационный эффект, эффект от концентрации, возникающий от современного влияния всех экономических факторов. Данный эффект выражается в сокращении издержек и сбыта в зависимости от географического места, где осуществляется хозяйственная деятельность. Теория другого немецкого ученого А. Леша (1909 г., Пространственная организация производства) характерна расширением состава условий размещения и разнообразия экономических инструментов (эффект организаций, монополий, налогов, пошлин, влияние межрегиональной конкуренции, закономерности взаимного пространственного размещения населенных пунктов и мест производства). Леш развивает теорию разделения труда за счет дополнения влияющих на нее региональных различий производства условиями соотношения концентрации производства в районе и замещающими транспортными издержками на поставки продукции. А.Леш вплотную подошел к исследованию проблем размещения в масштабах всей страны. У.Айзерд (1956 г., Размещение и экономика пространства) поставил задачу объединения теории размещения и общей экономики, которая, в конечном счете, вписывает пространственную и региональную экономики в общую экономическую теорию.

В России региональные исследования проводились в основном при географических обществах и организациях изучения естественных производительных сил. Работы в основном носили географический характер, значительный вес составляли работы по разведанным природным ресурсам, есть результаты по природному и экономическому районированию, описанию региональных рынков. Огромная территория Российской империи вызывала необходимость развития региональных исследований. Однако исследователи по разным причинам не публиковали, не акцентировали и практически не выделяли специально экономические стороны региональных работ, считая их существование естественным для нашей страны. Известно, например, открытое выступление П.А.Столыпина с критикой общей экономической теории, потому что в ней игнорируются условия «территории, населяющих их народов с их историческими и культурными традициями». В советский период с 1920г. конкретные работы по размещению производительных сил подчинялись государственным задачам планового управления. Наиболее известными авторитетами среди советских регионалистов можно назвать Н.Н. Колосовского, Н.Н. Некрасова, А.Е. Пробста, Ю.Г. Саушкина и других, сформировавших на основе практики и опыта региональных плановых работ многие принципы и закономерности размещения, вошедших в региональную теорию. Это позволило данные исследования оформить в систему знаний, более близких к экономическому анализу и подготовке принятия решений.

В советский период экономистами и математиками с успехом решались транспортные и более общие задачи размещения. На схеме 2.1.2.5 приведена типичная структура задачи поиска рациональных поставок продукции потребителям.

В задаче схемы 2.1.2.5. из районов или пунктов **r** (первый столбец таблицы) в районы **s** (первая строка таблицы) перевозится один вид продукта. Во втором столбце (A) представлены объемы произведенной продукции (A_r), которую необходимо перевезти в районы потребления – спроса (вторая строка (B)).

	s	1	2	3	4
r	B A	5	15	30	10
1.	10			10	
2.	30			20	10
3.	20	5	15		

Схема 2.1.2.5

Величины заявок на поставку продукции определены для районов s величинами (B_s). Каждый квадрат таблицы правее второго столбца и ниже второй строки характеризуют маршруты поставок продукции. Они соответствуют разным транспортным затратам в зависимости от географии поставок. В отмеченных квадратах заполняются объемы перевозимых грузов. Меняя маршруты, будут меняться и общие транспортные издержки. При этом должны выполняться естественные условия: сумма поставок по любой строке не превышает объема производства, а сумма поставок по столбцу не превышает спроса на потребление. Меняя маршруты и величины поставок простым или направленным перебором, останавливаются на варианте, который соответствует наименьшим транспортным издержкам. Существуют и строгие методы решения такого рода задач, но и данная формализация помогает раскрытию сложной природы зависимости маршрутов, поставок, транспортных издержек и экономической эффективности.

§ 2.1.3.

Формы пространственной организации производственно-технологических связей

Близко ли, далеко ли, низко ли, высоко ли

Следует отметить существенную зависимость уровня значимости количественных показателей экономического потенциала района от уровня хозяйственной освоенности и установившейся формой его территориальной организации под влиянием особенностей развития в настоящем и прошлой истории. В связи с этим различают следующие группы районов.

1. Районы, характеризующиеся окончанием периода развития и перехода к стабильному состоянию инерционного развития экономики. Это старопромышленные районы, которые сохраняют уровень производства и доходов, т.е. не являются депрессивными. Ресурсы, явившиеся ранее источником первоначального развития района, значительно исчерпаны. Тем не менее, руководством в таких районах тоже осуществляется экономический анализ (текущий мониторинг) с целью подготовки к возможным структурным изменениям, хотя, возможно, и без абсолютного роста. Данный анализ ревизии хозяйственного потенциала проводится с целью выявления новых направлений развития, пере профилирования отраслей, поиска новых рациональных связей с другими районами и т.д.

2. Районы благоприятного развития хозяйственных комплексов в настоящем периоде: производство, инфраструктура, ресурсы сбалансированы до сроков в десятки раз выше периода реновации (оборудования). Перспективы благоприятны и широкий экономический анализ посвящен поиску новых рациональных направлений.

3. Районы крупноочагового освоения. Запасы природного сырья значительны, освоение неравномерно. Задачи анализа таких районов выделить и оценить перспективы развития новых производств, улучшающих комплексное взаимодействие всех хозяйственных субъектов на территории.

4. Районы мелкоочагового освоения. Производства размещены в отдельных местах, транспортная сеть распределена неравномерно, нет единой энергетической сети, не решены вопросы трудоустройства. Задачи анализа – социально-экономические.

5. Территории пионерного освоения, отличающиеся большими запасами ресурсов, слабым развитием промышленности, отсутствием развитой инфраструктуры, мало населенной местностью. Задача анализа: определить генеральные направления развития, обустройства населения, создания первоначальной и необходимой в ближайшие годы инфраструктуры, комплексного использования ресурсов.

Следует отметить важное обстоятельство, что приводимые в обширной литературе классификации разных территорий по уровню хозяйственной организации и форм размещения предприятий как линейно-узловая, радиальная сеть, замкнутые или частично усеченные производственные комплексы не имеют статуса административно-регионального управления. Это лишь формы пространственных образований, отражающих сложившиеся внутри- и межрегиональные производственные связи. И лишь гипотетически и на временной основе они могут быть объектами специальных административных органов управления. На самом деле реальную управленческую деятельность в такого рода территориальных образованиях организуют отрасли, предприятия, группы взаимодействующих предприятий и их объединений. Участие региональной администраций (абсолютно либо частично) необходимо лишь в последнюю очередь, когда отрасли не в состоянии сами инициировать эффективную деятельность.

Перечисленные организационные структуры производства и управления вместе с другими экономическими субъектами на территории в этом случае имеют или могут иметь названия.

1. Районообразующие предприятия. Отрасль в районе «тянет» одна всю инфраструктуру, обустройство и организацию смежных связей. (Норильский комбинат: производство и социальная инфраструктура подчинены единому отраслевому руководству: производственная администрация отрасли является и администрацией района.)

2. Региональное корпоративное объединение. Несколько предприятий «в складчину» с другими отраслями формируют дороги, электрообеспечение, коммуникации, элементы инфраструктуры и обустройство.

3. Собственно региональные (смешанные регионально-производственные) организационные структуры управления. То есть районы имеют свое управление, отличное от производственного, и именно они осуществляют преимущественно региональную деятельность, называясь региональной и местной властью. Действия их направлены на человека и влияют на системы расселения: агломерации, города, сельские поселения и другие населенные пункты. Региональная власть тоже имеет в собственности предприятия и использует различные формы управления ею (потому и смешанное). Это звено дополняет на территории организацию и развитие элементов «общих технологических цепочек» производства и обеспечения жизнедеятельности населения.

Формы таких упоминавшихся производственных взаимосвязей (см. схему 2.1.3.1.) – результат технологического и организационного взаимодействия. Каждая форма организации явилась результатом предварительного расчета по производственным доходам (минимизации затрат), социальному эффекту, по экономии затрат на строительство жилья и другим условиям.

Примеры задач – первоначальных полюсов развития и размещения производительных сил. Реально экономическое развитие всегда осуществляется в виде локализованных источников (полюсов, точек) роста в том смысле, что любая деятельность формирует среду и оказывает влияние на смежные с ней области. Это влияние просматривается уже при формулировке цели начала хозяйственной деятельности (спрос, создание новых предприятий, разрешение социальных проблем в районе подготовкой конкретных мероприятий по улучшению занятости, реструктуризации для обновления продукции, лучшему учету региональных особенностей, обеспечению инфраструктурой, кадрами, недостающим сырьем и прочей продукцией). Объединение таких точек по различным частям и этапам технологических связей и образует естественные (порой причудливые) формы сложившейся экономической организации и связей на территории (см. схему 2.1.3.1), за которой прослеживается историческая миграция различных социальных групп (первопроходцы, казаки, староверы, отшельники и др.).

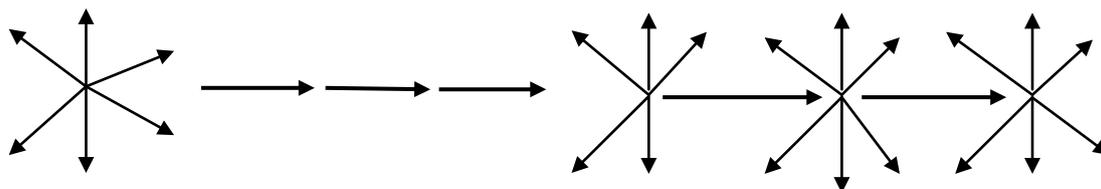


Схема 2.1.3.1. Формы последовательной и радиальной форм связей.

За всеми этими формами стоит влияние принципа экономии издержек. Рассмотрим несколько примеров такого рода задач размещения производительных сил в форме региональных экономических проектов. Известная глобальная проблема основного потребления топлива в Европейской части России (спрос), а расположение подавляющей части месторождений – в восточной части страны. Решение этих задач требует больших вложений в строительство дорог и трубопроводных систем для организации поставок продукции между этими зонами. Создание их в свою очередь оказывает сильное влияние на развитие территорий, прилегающих к указанной транспортной сети.

Типичным примером для протяженной территории России является нахождение сбалансированных поставок продукции от производителей, находящихся в разных условиях хозяйственной деятельности, транспортной доступности, использующих различное по природным качествам сырье и т.д. Например, по рынку угля Печорский бассейн характеризуется хорошим качеством, но это северный район с повышенными издержками производства. Не случайно, что в отдельные годы дотации на угольную отрасль составляли в расходах государственного бюджета до 20–30%. Подмосковский бассейн характерен плохим качеством угля и высокой себестоимостью, но он востребован, так как хорошая транспортная доступность, близость к металлургическим базам и основным потребителям обеспечивают приемлемые цены и надежность поставок. В Кузнецком бассейне сосредоточены относительно дешевые угли, но пока довезут их до европейских и дальневосточных потребителей, уголь значительно дорожает.

Аналогичные проблемы существуют по газу. Основные месторождения его находятся в северных широтах и потому дороги. Более дешевое сырье добывается на месторождениях Поволжья и Оренбуржья, но они ограничены по возможностям ресурсной базы. Как отмечалось, в советский период осуществлялась кооперация поставок газа из Ирана: западной Европе продавался наш газ в счет поставок нам иранского. Получался значительный выигрыш транспортных издержек. После геополитических изменений, произошедших после крушения СССР, указанные транспортные направления перекрыты «горячими точками» и несогласованностью экономических интересов и политики между Россией и новыми странами, появившимися на пространстве СССР.

Экономическая стратегия, связанная с использованием в России гидроресурсов меняется во времени. Строить такие каскады электростанций, как на р. Волге или Ангаро-Енисейском бассейне сейчас возможности нет как по экологическим, так и финансовым возможностям. Острота энергетического баланса в прошлом снималась размещением энергоемких производств (Красноярский и Братский алюминиевые заводы) именно вблизи названных электростанций, дающих «дешевую» электроэнергию. Указанные заводы дали импульс развития авиационной промышленности в Красноярске, Иркутске, оказали влияние на развитие авиазаводов и космических центров Урала, Новосибирска и даже Дальнего Востока (Комсомольск-на-Амуре).

Среди других примеров влияния первоначального размещения на развитие можно привести следующие. После окончания строительства Братской ГЭС высвободились крупные мощности единого подрядчика по многим видам строительных работ, включая жилье. Часть высвобождающихся мощностей была переориентирована на строительст-

во Богучанской ГЭС на р. Ангаре. Учитывая также близкое расположение Транссиба в г. Братске стал строиться завод энергоотопительного оборудования, а в г. Ангарске – предприятия химической промышленности. На последнее решение повлияло также наличие здесь построенного сразу в послевоенное время нефтеперерабатывающего завода с дальней перспективой развития производительных сил Сибири. Новосибирск – обязан своим рождением мосту Транссибирской магистрали через р. Обь. А так как в прилегающих территориях (еще со времен Томской губернии) сильны были купеческие традиции, то быстро сориентировавшиеся деловые люди способствовали превращению этого удобного транспортного пункта и в крупнейший торговый центр Сибири.

Своеобразие формирования точек роста можно отметить и для акваторриального сахалинского нефтяного проекта. Сейчас в шельфовой зоне, прилегающей к северу Сахалина, открыто более 20 нефтяных и газовых месторождений. Они могут стать основой устойчивой топливно-энергетической базой Дальнего Востока, так как современная обеспеченность его в этих видах ресурсов составляет 50%, Хабаровского края – 80, а добыча на существующих на суше месторождениях падает. Данный проект оказывает влияние на другие производства: создание завода морских платформ, завода глубокой переработки нефти с нефтепроводами «остров – материк», не считая строительства морского терминала для транспортировки нефти танкерами на экспорт и внутренний дальневосточный рынок.

Мировая практика тоже полна примеров «полюсного» принятия решения о развитии территорий и комплексного решения этих проблем. Район Рура в Германии: здесь был весь уголь, и здесь сконцентрировалась вся индустриальная мощь Германии. Истожились месторождения угля – металлургия ушла в центр, стали привозить руду из Канады, Австралии и других стран. Поэтому не случайно предприятия стали располагаться вдоль реки Рейн, ближе к портам разгрузки кораблей. К слову, после крушения СССР Россия потеряла права бесплатного входа на Дунай и в Европу (по конвенции таким правом обладают лишь страны, по территории которых протекает Дунай). В данном случае внешний политический фактор повлиял на рост транспортных издержек для российского флота.

«Миграция» промышленности может быть вызвана требованиями охраны окружающей среды. В частности, власти Парижа и Будапешта вывели значительную часть промышленности из города. Аналогичные решения принимались и по городу Москве. В литературе в качестве удачного примера комплексного экономического возрождения приводится история депрессивного района, расположенного в долине реки Тенесси (США, 30-е годы XX века). Отправной точкой развития являлось строительство гидроэлектростанций, которые как источники энергии вместе с параллельной стимулирующей государственной политикой привлекли сюда капиталы других производств, обеспечив стабильное развитие. Фактически здесь были рассмотрены и реализованы идеи экономического становления территорий, разработанные планом ГОЭЛРО развития Советской России в 20–30-е годы XX века.

В заключении отметим, как показывает мировая и российская практика, что наличие природных ресурсов не всегда должно однозначно приводить к их разработке и созданию соответствующих перерабатывающих производств, т.е. быть источником будущего развития. При оценке конкретных вариантов размещения необходимо учитывать не только всю технологическую цепочку до конечного потребителя, но и внеэкономические моменты, которые часто могут стать решающими при окончательном принятии решения. Например, решение о строительстве БАМа было принято по стратегическим соображениям транспортной безопасности от Китая, строительство только лишь для хозяйственного освоения территориальной зоны, прилегающей к дороге, это было бы слишком дорого. Создание новой магистрали вызвало к жизни массу

реальных производственных проектов на прилегающих к трассе районах. Или давняя мечта проектантов соединения БАМа с Северной сибирской дорогой на средний Урал и северо-восточную часть европейской России с восстановлением прямого железнодорожного сообщения Северная Корея – Россия является звеном превращения российских дорог в международный транспортный коридор: страны Тихоокеанского бассейна – Европа.

§ 2.1.4. Развитие транспортных систем⁴

Малое принимайте, а большому сроку дайте

Развитие транспортных систем подчиняется двум крупным задачам пространственной политики на территориях.

1. Обеспечение связанности пространства. Развитие в качестве равноправной обычной отрасли, обеспечивающей потребности других производств в услугах по доставке сырья, продукции, а пассажиров к местам назначения.

2. Обеспечение транспортной независимости страны, как элемента составной части экономической безопасности. Она выражается в наличии собственных, не контролируемых другими странами выходов через пограничные районы в мировую хозяйственную систему и возможность предоставления международных транспортных транзитных услуг.

Выравнивание уровней экономического развития отдельных регионов в пору существования единого Советского государства никогда не понималось как обязательное создание во всех регионах страны всего набора отраслей. Более того, специализация регионов на наиболее эффективных, для их природных, экономико–географических и исторически сложившихся условиях, производств всегда признавалась определяющим принципом развития единого народнохозяйственного комплекса. Но идея универсального многоотраслевого состава регионального комплекса и выбора наилучшей специализации не относится только к транспортной отрасли, транспорт нужен во всех районах (как и электроэнергия, тепло и т.д.) В этом и состоит главная связующая роль транспорта. В условиях такой специализации транспорт и выполняет свои функции по обеспечению поставками продукции специализированных предприятий, районов и внешних рынков.

Распад Советского Союза вызвал принципиальные изменения во всех областях жизни страны, в оценке геополитического и экономико-географического положения России в целом и отдельных ее частей. Сформировались новые условия осуществления межрегиональных экономических связей. Из трех железнодорожных магистралей, по которым осуществлялись связи Сибири в западном направлении в пределах России, осталась только одна магистраль – Транссиб. Две дороги (Средсиб и Южсиб) оказались вне России, на территории суверенного государства Казахстан. Кроме того, и на Транссибе имеется небольшой отрезок главного хода на участке Омск – южный Урал в районе города Петропавловска, который пересекает территорию Казахстана. Это не худший вариант, но все же использование магистралей потребовало заключения межгосударственных соглашений и строительства обходного пути. Возникают дополнительные финансовые, организационные, правовые и технические осложнения (рис. 2). Второй ход Транссиба на участке между станциями Омск – Свердловск (через Тюмень) оснащен технически слабее. В целом Транссиб в пределах Восточной и, особенно Западной

⁴ Данный параграф подготовлен на основе материалов д.э.н. М.К.Бандмана и д.э.н. Малова В.Ю.

Сибири, уже через 2–3 года может лишиться того небольшого резерва пропускной способности, который образовался в результате общего спада производства за годы «реформ» 1990-х годов.

Важнейшими экспортными продуктами России являются природный газ и нефть. Однако все основные магистральные трубопроводы в Европу проложены через Украину, которая, используя свое монопольное положение, не только резко подняла плату за эксплуатацию трубопроводов и пыталась контролировать экспорт России, но и позволяла себе несогласованный отбор продуктов из экспортных трубопроводов России. Россия заинтересована сохранить свои позиции на мировом рынке даже при условии падения уровня добычи нефти в стране. И это особенно важно теперь, когда в качестве серьезных конкурентов России на мировом рынке стали выступать не только страны Ближнего Востока, Северной Африки, Северного моря, Центральной и Южной Америки, но и бывшие союзные республики – Казахстан, Туркмения (газопровод в Китай) и Азербайджан.

После распада СССР в пределах России осталось только 40% портов и 50% портовых мощностей бывшего Союза. Вне её оказались важнейшие контейнерные, нефтяные, зерновые, паромные и другие специализированные терминалы, через которые осуществлялись экономические связи Сибири по вывозу продукции и получению необходимого сырья (Ильичевск, Одесса, Таллин, Вентспилс, Николаев и др.). Оставшиеся у России морские порты в западной части страны не имеют достаточного резерва пропускной способности, и возможности их расширения ограничены (Новороссийск, Туапсе, Санкт-Петербург, Выборг и др.). Значительно усложнилась доступность портов Калининградской области. Железная дорога к ним пересекает территорию Литвы. Условия транзита столь сложны, что Россия была вынуждена принять решение о строительстве железной и автомобильной дорог к побережью Балтийского моря через Белоруссию и Польшу в обход Литвы. В будущем грузы Востока смогут, кроме обходных путей на Мурманск и Архангельск, получить также прямой выход на рынки Европы, но только через порты Финляндии после организации прямой связи Севсиба с дорогами Северо-Запада.

Как следствие, распад СССР подтолкнул Россию искать новые транспортные выходы на внешний рынок.

1. Черное море.
2. Выход для стратегических бомбардировщиков через Северный ледовитый океан.
3. Северо-Сибирская железнодорожная магистраль, как дополнительный выход на Скандинавию и т.д.

Таким образом, произошло усложнение условий выхода России на мировой рынок. Новые, независимые от других стран выходы в мир сосредоточены сейчас преимущественно на Севере и Востоке России (см. рис. 2.1.4.1–2.1.4.2). В создавшихся условиях необходимо искать новых «естественных» союзников – государств, также заинтересованных в создании новых транспортных коридорах. Таковыми могут стать, например, Финляндия и Япония по созданию железнодорожной магистрали Токио – Париж (через Сахалин, по БАМу, Транссибу или Севсибу и Финляндию), Харбин (Китай) – Северная Европа (Трансиб – БАМ – Севсиб – Европа) или Норвегия с Нидерландами – по совместному использованию Северо – Восточного прохода (верх схемы 2.1.4.2) для ускорения морских перевозок на линии Йокогама – Роттердам. XXI век характеризуется формированием явно выделяющихся трех регионов устойчивого экономического роста, Северной Америки, Западной Европы и стран Юго-Восточной Азии (ЮВА). Учитывая это в России, не смотря на ее непростое экономическое положение, прорабатываются соответствующие проекты организации будущих кооперационных связей с указанными центрами.

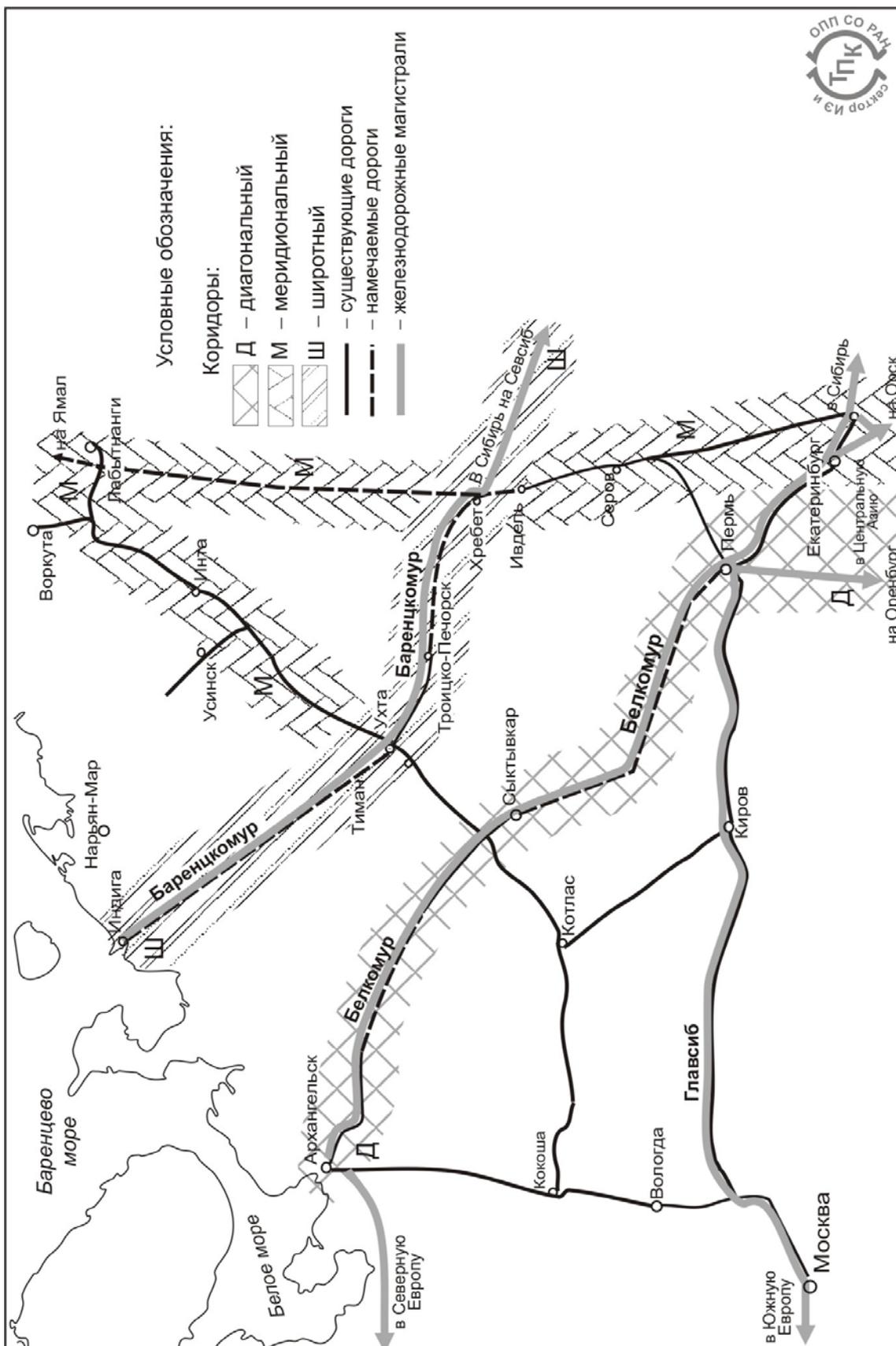


Схема 2.1.4.1.

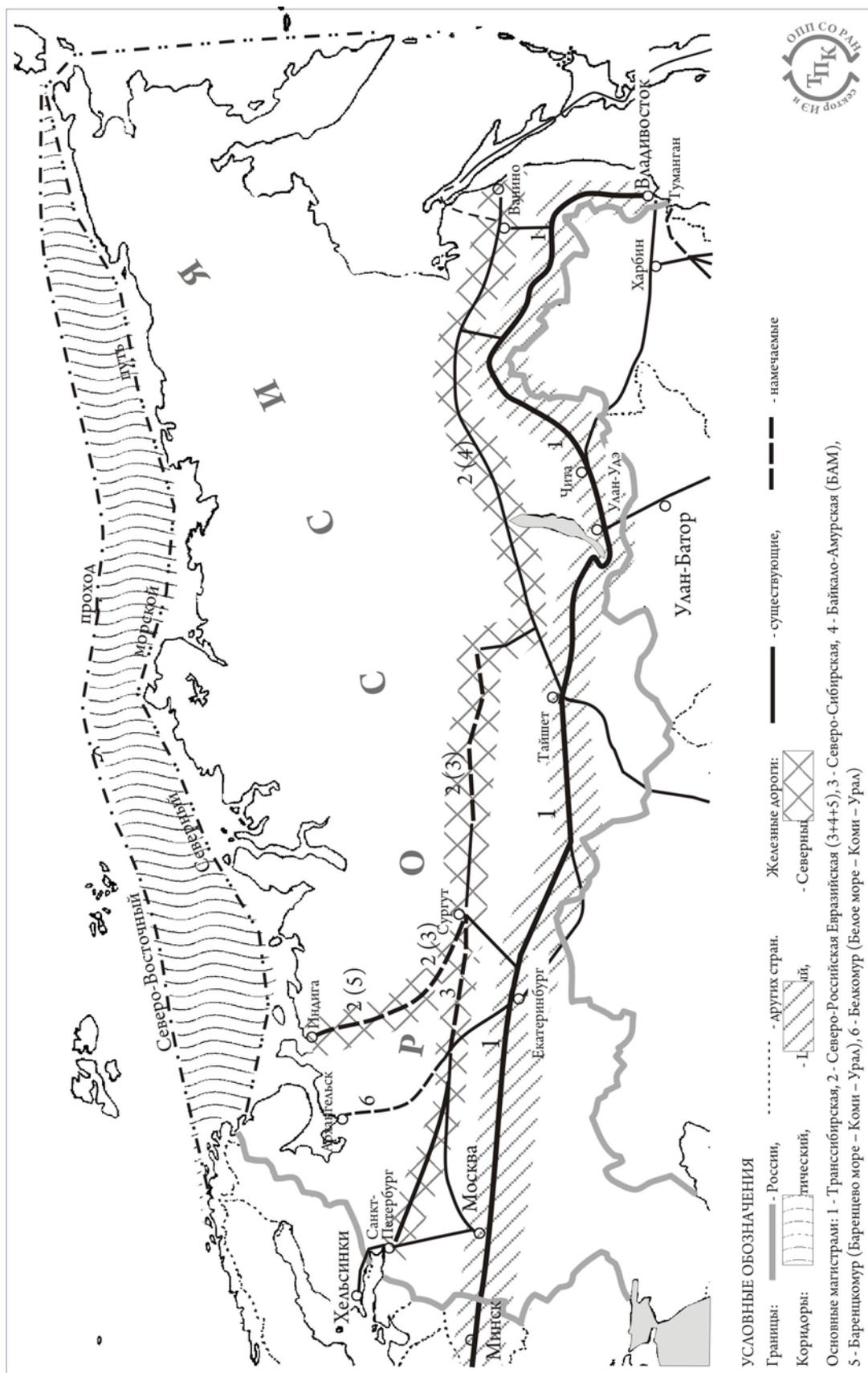


Схема 2.1.4.2.

Потенциал транспортного комплекса Азиатской России как «моста» между полюсами мирового развития. Формирование явно выделяющихся трех регионов будущего мирового экономического роста совпало по времени с открытием пространства России для формирования международных транспортных коридоров по линии «Запад – Восток». Это касается как сухопутного транспорта – железных дорог и автомагистралей, так и морского, и воздушного. Уникальность современной ситуации для России проявляется в том, что территория нашей страны оказалась на «перекрестке» транспортных коридоров и интересов всех трех названных регионов роста.

Именно через Россию (или в ее территориальных водах, или над ней) проходят одни из привлекательных по времени доставки товаров и пассажиров маршруты разных видов транспорта. Превращение их в постоянное и экономически эффективные пути транспортировки для международных перевозчиков (вплоть, возможно, до предоставления концессий на отдельные участки территории) – наиболее реальный путь коренной реконструкции транспортной системы и Сибири, и России в целом. Особое внимание следует уделять проблеме взаимодействия России с новым экономическим «чудом» Востока – Китаем.

Транссиб является наиболее технически подготовленной магистралью, для осуществления самых быстрых контактов Европа – Юго-Восточная Азия. Очевидна эффективность использования данного маршрута для международных перевозчиков при осуществлении определенных организационных мероприятий, главным образом связанных с пересечением границ. Вдоль Транссиба предполагается создание и международной автомагистрали с ответвлением на Север и Чукотку с дальнейшим переходом в США и Канаду, если это будет экономически целесообразным.

Северный морской путь является также частью самой короткой по расстоянию морской магистрали, связывающей Японию (или Южную Корею) с Западной Европой. Значительная часть данного маршрута проходит по внутренним водам России. Укрепление оборонной инфраструктуры здесь улучшит условия экономической целесообразности эксплуатации СМП, воссоздаст аналогично транзиту.

Открытие воздушного пространства над Сибирью сделало трансполярные маршруты самыми короткими и по расстоянию, и по времени для перелетов из Северной Америки в страны Юго-восточной и Южной Азии.

Железнодорожный транспорт. Россия – преимущественно континентальная держава, поэтому не случайно, что именно железнодорожный транспорт (особенно по грузовым перевозкам) играет определяющую роль. Около 57% всего грузооборота российских товаров (2000 г.) выполняют наши железные дороги. Есть все основания ожидать, что и в дальнейшем роль железнодорожного транспорта снижаться не будет. Более того, учитывая географическое положение России, по ее территории могут пройти несколько транспортных коридоров по линии Европа – Азия. Действующим на сегодняшний день пока является только один – Владивосток – Новосибирск – Москва – Смоленск – Брест – Варшава – Берлин и далее по всем странам Западной Европы. Привлечение транзитных грузов и, прежде всего, контейнерных перевозок на Транссиб позволило бы не только «торговать услугами» с ощутимой для себя выгодой, но и снизить тарифы для отечественных грузов, что будет способствовать росту отечественного производства и интеграции российских регионов. Важнейшими задачами на сегодняшний день являются реконструкция, скорое преобразование Транссиба в международную транспортную магистраль и окончание сооружения Северо-Сибирской магистрали (Севсиб, Рис. 2.1.4.2).

Сокращается торговля сырьем и сельскохозяйственной продукцией (т.е. малоценным товаром в расчете на 1 т перевозимого груза), а возрастает торговля дорогостоящим товаром – электроникой, предметами роскоши, модной одеждой. Поэтому резко растут контейнерные перевозки, как наиболее соответствующие целям сохранности груза, вписывающиеся в логистические системы и обеспечивающие доставку «от двери –

до двери». Растет потребность в скоростных доставках и пассажиров (деловые поездки, туризм), и грузов в виду желания сократить необходимость в оборотном капитале. Технический уровень самого полотна железной дороги России и состояние колесных пар достижим для «крейсерской» скорости в 140 км/час почти на всем своем протяжении от Владивостока до Бреста. Это соответствует Европейским нормам для признания статуса «международного коридора».

Есть основания полагать, что при соответствующем уровне сервиса возможности данного коридора, а значит и Транссиба будут востребованы. По прогнозам Экономической комиссии ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона и Азиатско-Тихоокеанского экономического сообщества транзитный грузопоток между Европой и странами Юго-Восточной Азии увеличится к 2010–2030 гг. как минимум на треть.

Для создания соответствующих условий по привлечению международных транспортных компаний требуется существенно увеличить пропускную способность портовых сооружений. Здесь речь идет не столько собственно о мощностях, сколько об организационной стороне дела: для современных российских условий наиболее «узким местом» является упорядочение процедур таможенного контроля и оформления документов. Другими словами, требуется налаживание транспортного конвейера: контейнеровоз – порт – таможня (вход) – железная дорога – таможня (выход) и дальнейшие аналогичные процедуры в Белоруссии, Польше и Германии. Далее груз уже находится на территории ЕС, где действуют действительно единые и упрощенные правила пересечения границ. Еще один вариант быстреего вхождения в страны европейского союза – это путь через Финляндию, которая является членом ЕС и, кроме того, ее железные дороги имеют колею аналогичную российской.

Предоставление своей территории и обслуживание железнодорожного транзита между Европой и Юго-Восточной Азией – это не только получение валюты: по самым скромным оценкам, пропуск одного контейнера может принести России до 400 долларов чистой прибыли, а их число, даже может быть доведено до 500 тыс. в год. Это и создание нескольких десятков тысяч новых рабочих мест в разных отраслях, обслуживающих перевозочный процесс.

До сих пор у России (тем более у СССР) не было конкурентов в сфере обеспечения коммуникаций «Запад – Восток» сухопутными видами транспорта, но обстановка быстро меняется. Форсируется проработка проекта Трансазиатской железнодорожной магистрали по Великому шелковому пути для организации связи Европы со странами Центральной и Юго-Восточной Азии через Китай, Казахстан, Иран, Турцию и Болгарию, и др. трассы. Поэтому в недалеком будущем у Транссиба могут появиться очень реальные и серьезные конкуренты.

Опасность жесткой конкуренции возникла не только для Транссиба, но и для связанных с ним портов южной части Дальнего Востока (Восточный, Находка, Владивосток). России предложено было принять участие в реализации программы создания международной свободной экономической зоны в бассейне реки Туманной (Тумыньцзян или Туманган) на сопредельных участках территории России, Китая и Северной Кореи. Программа была разработана иностранными организациями. Предполагалось, что в реализации ее на различных условиях будут участвовать фирмы стран АТР. Основным объектом зоны должен был стать очень крупный морской порт, который через Транссиб и ТАМ (Трансазиатская магистраль) будет связан со странами Европы. С нашей точки зрения реализация этого проекта грозила бы потерей значительной части международного транзита через Россию, а вместе с ним и дохода в валюте, т.к. основные грузы уходили бы через Китай, а не Транссиб. Однако противостоять вероятному всё увеличивающемуся давлению со стороны ряда стран АТР, можно только создав соответствующие, более привлекательные с экономической точки зрения, условия транспортировки через российские дальневосточные порты и по российским железным дорогам.

Настало время активных действий Российского государства, направленных на укрепление места Транссиба в мировой транспортной системе и заинтересована в этом больше всех сама Россия. Если Европа найдет себе другие выходы к берегам Тихого океана, а Азия – в Европу, но это будет в ущерб России.

Завершение формирования Севсиба. Превращение Транссиба в скоростную международную трансконтинентальную магистраль потребует ее освобождения от массовых внутрироссийских грузов. Для обслуживания перевозок между регионами Азиатской и центральной России (включая и Урал) потребуются завершение сооружения Севсиба.

Севсиб (магистраль 2(3) схемы 2.1.4.2) рассматривается как составное среднее звено нового Северо-Российского широтного транспортного коридора: от портов Ванино и Советская Гавань на побережье Тихого океана и до Архангельска на Белом море и перспективного будущего порта Индига на побережье Баренцева моря. Восточное звено данного коридора – БАМ, западное – Баренцкомур. (схема 2.1.4.1). Особое гео-экономическое значение данной магистрали в том, что она полностью проходит по территории России.

Трасса восточного участка Севсиба должна пройти по правому берегу Ангары через районы Нижнего Приангарья, «приближая» перспективные нефтегазоносные провинции Красноярского края. Трасса центрального участка свяжет порт Лесосибирск с северными лесными районами Томской области, и нефтяными районами Ханты-Мансийского автономного округа. Западный участок – от Сургута до Ивделя через Уральский хребет: Этот переход должен вписаться в существующую и проектируемую новую транспортную сеть районов Урала, Республики Коми и Архангельской области. Последнее будет во многом зависеть от потребностей уральской металлургии и энергетики в ресурсах республики Коми и ЯНАО (Тиманские бокситы, Печорские угли, Ямало-Ненецкие хромиты и др.).

Для превращения БАМа в транзитную магистраль (тем более в часть транспортного коридора) требуется решить проблему строительства моста (тоннеля) на Сахалин и, что еще более привлекательно, соединиться с железными дорогами Японии еще одним тоннелем: Сахалин – Хоккайдо. В этом случае Северо-Российская магистраль сама может стать еще одним звеном межконтинентального транспортного моста "Запад – Восток" (Токио – Париж). Японские товары получают самый быстрый (не считая авиационного) вид транспорта для поставок своих товаров в Европу, причем используя только одну «промежуточную» страну – Россию, не входящую в ЕС. Понятно, что в этом случае Япония получает сухопутный выход в Россию и Европу и становится заинтересованным участником в реконструкции широтных российских магистралей, а регионы России (включая и Сахалин) получают транспортную магистраль существенно облегчающую (и, главное, удешевляющую) осуществление как внутренних, так и внешних интеграционных связей.

Трубопроводный транспорт. Этот вид транспорта в России обеспечивает около 30% грузооборота. Транспортировкой нефти и нефтепродуктов в стране заняты «Транснефть» и «Транснефтепродукт».

Протяженность сети магистральных нефтепроводов России только для централизованного обеспечения крупных потребителей и поставок на экспорт превышает 48 тыс. км.

Со снижением общего уровня добычи нефти и соответственно загрузки нефтепроводов (в среднем до 50% проектного уровня) наименее эффективной стали работа их региональных систем в силу интенсивного старения магистральных нефтепроводов.

Нефтепроводное хозяйство России имеет особенности больших расстояний и ориентации на экспорт. Поэтому средняя дальность транспортировки 1 т нефти и нефтепродуктов составляет в России больше 2100 км, во Франции – 300, Великобритании – 150, и в Норвегии – 110 км.

Несмотря на снижение добычи, Россия продолжает оставаться крупным экспортером нефти. Наибольшие её объемы поступают в Италию, Ирландию, Германию, Великобританию, Швейцарию и Венгрию. Кроме того, поставки идут в Грецию, Австрию,

Польшу, Испанию, Канаду, Данию, США, Турцию, Финляндию, Чехию, Словакию, Нидерланды, Бельгию, а также на Кубу, Мальту и Кипр. В целом в Европу поставляется до 95% экспортируемой нефти. (Сергеев П., 1998 г).

В 1996 г. из экспорта нефти в дальнее зарубежье на морской транспорт пришлось 58% (в том числе 30% прошло через Новороссийск). По нефтепроводу «Дружба» было поставлено 41 млн т, в том числе: Германии – 16, Польше – 9, Чехии – 5, Словакии – 5, Венгрии и Югославии – 5 млн т. Транзит через Россию казахстанской нефти составил в 1996 г. 6 млн т. Всего за 1996 г. объем экспорта нефти в дальнее зарубежье с учетом стран Прибалтики и временного вывоза (на переработку) составил 102 млн т и увеличился на 6% к 1995 г. Поставки нефти странам СНГ в 1996 г. продолжали сокращаться – без учета транзита туда было поставлено 20 млн т против 26 млн т в 1995 г. Отмеченные структурные тенденции сохраняются и в последующие годы.

Таким образом, региональная транспортировка нефти и газа и связанные с ней проблемы транзита достаточно масштабны. Развитие магистральных и распределительных трубопроводных сетей, которое обретает все больший размах, помимо роста потребности в углеводородном топливе, означает формирование крупного сопутствующего рынка сбыта для машиностроительных, подрядных, сервисных и других производств, прямо или косвенно связанных с трубопроводным транспортом.

В связи с развалом СССР, когда все западные экспортно-сдаточные пункты магистральных нефте- и газопроводов, мощные морские нефтеэкспортные терминалы (Венспилс, Клайпеда, Батуми, Одесса, Херсон) оказались за пределами, то сейчас разработаны новые экспортные направления – из региона Каспийского моря и балтийская трубопроводная система. Нефтяные проекты Каспия тесно связаны с идеей создания транспортного коридора, включающего нефтепроводы, железные и автомобильные дороги, предполагающие соединение с уже упоминавшейся исторической трассой Великого шелкового пути. Через Кавказ лежит кратчайший путь, соединяющий Запад и Восток.

Выделяются несколько вариантов маршрутов трубопроводов и их комбинаций, часть из которых конкурирует с российской системой нефтепроводов.

1. От Казахстана (Тенгиз) и Азербайджан (Баку) – через территорию России на побережье Черного моря;

2. От Баку через Кавказ к Черному морю, возможно ответвление в Турцию и через ее территорию – к Средиземному морю;

3. От Шевченко (Тенгиз, Казахстан) подводными нефтепроводами или по восточному берегу Каспия в Туркмению, далее Иран (или танкерами на морской терминал, в Персидский залив), оттуда в Турцию, к Черному морю и т.д.;

4. Морской нефтепровод от Тенгиза до Баку и другие направления, включая Китай.

Дополнительными вариантами для транспортировки нефти из Казахстана и Туркмении является трубопроводный или железнодорожный путь в Китай и Иран (в марте 1997 г. Казахстан и Иран не смогли урегулировать вопрос о качестве казахстанской нефти, экспортируемой на обменной основе через Иран, и поставки были приостановлены).

Изучается возможность создания трубопроводного терминала на Баренцевом море (в районе пос. Варандей или Индигской губы). С учетом этих новых мощностей пропускная способность экспортных терминалов России может достигнуть 120 млн т/год.

Концерн «Газпром» поддерживает в рабочем состоянии примерно 145 тыс. км магистральных нефтепроводов (это почти 4 длины экватора, или больше, чем имеют Германия, Франция, Великобритания и Италия, вместе взятые). На предприятиях «Газпрома» непосредственно работает около 375 тыс. человек, а с учетом других отраслей, которые связаны с ним контрактами и подрядами, – свыше 6 млн. Существуют намерения интенсифицировать снабжение газом городов с высокой степенью загрязненности окружающей среды и ускорить газификацию сельской местности. Важной частью этих

планов становится развитие газовой распределительной сети, по длине которой Россия более чем в 8 раз отстает от США и даже от Великобритании (в 1.5 раза).

Энергетический рынок Западной Европы развивается в направлении роста использования газа, прежде всего в электроэнергетическом секторе. В этой связи потребность в природном газе в Европе постоянно возрастает. Ее обеспечение связано со строительством новых и реконструкцией действующих газотранспортных систем, поставляющих газ из России, Алжира и Норвегии. Общая протяженность строящихся газопроводов в Европе составляет около 3 тыс. км (в СССР ежегодно вводилось до 10 тыс. км газопроводов).

Современная технология позволяет сооружать морские и сухопутные газопроводы в сжатые сроки – за 2–3 года с момента выдачи заказа на строительство. Масштабное трубопроводное строительство – крупный рынок для промышленной продукции, который на 2012–2030 гг. только в Европе оценивается в 150–200 млрд долл.

После 2013–2015 гг. предполагается добывать значительные объемы газа на шельфе Баренцева моря, откуда он поступит в центральные районы России и Европу через Скандинавию. Намечается масштабное освоение новых перспективных регионов. В их число уже в начале XXI века ожидается вхождение Иркутской области, где начнется освоение Ковыктинского газоконденсатного месторождения (извлекаемые запасы газа оцениваются в 900 млрд куб. м). Добытый газ поступит в промышленные районы юга Иркутской области, и в перспективе ожидается экспорт в Монголию, Китай и Корею.

Обеспечение надежности энергообеспечения Европы является предметом постоянной заботы, как правительств стран региона, так и международных организаций. Объединительные идеи Европейского союза тесно связаны с либерализацией рынка газа и электроэнергии, а также с усилением контроля за внешними источниками энергоснабжения. Надо полагать, что с бывшими республиками СССР и соцлагеря (Польша) рано или поздно наладятся взаимовыгодные отношения. Пока же напряженность по коммерческим вопросам вынудила реализовывать проекты газопроводов по дну Балтийского (Северный поток) и Черного (Южный поток) морей в обход несговорчивых соседей. Тем более, что ими подписана европейская энергетическая хартия, которая обязывает:

- содействовать свободному доступу на внутренние рынки;
- принимать необходимые меры для облегчения транзита энергетических материалов и продуктов в соответствии с принципом свободы транзита и без различия в том, что касается происхождения, места назначения или владельца таких материалов или продуктов, и без дискриминационных тарифов, основанных на таких различиях, а также без чрезмерных задержек, ограничений или сборов.

Если же транзит невозможно осуществлять на коммерческих условиях, с помощью имеющейся сети для транспортировки энергии, договаривающиеся стороны не должны препятствовать созданию новых мощностей для транзита. Региональная транспортировка нефти и газа и связанные с ней проблемы транзита становятся все более масштабными. Развитие магистральных и распределительных трубопроводных сетей, которые обретают все больший размах помимо роста потребности в углеводородном топливе, означает формирование крупного и сопутствующего рынка сбыта для машиностроительных, подрядных, сервисных и других производств, прямо или косвенно связанных с трубопроводным транспортом.

Водный транспорт. Среди других видов транспорта в связи с изменением геополитического положения России следует обратить внимание на водный (3% грузооборота). Европейская речная система является традиционно развитой, и здесь возможно потребуются лишь удачные организационные меры согласования системой будущих международных транспортных коридоров. Восточная сторона России является менее освоенной. Здесь наиболее известной из новых речных и морских систем Сибири являлась бы транспортная «связка» река Енисей – Северный морской путь. Из всех сибир-

ских рек только Енисей позволяет морским судам, водоизмещением до 30 тыс. тонн подниматься по реке на 500 км вглубь материка, а судам до 5 тыс. т – вплоть до пересечения с железнодорожными магистралями южных районов Сибири (г.Лесосибирск). Ни Обь, ни Лена, несмотря на их полноводность не в состоянии конкурировать с Енисеем по этому показателю. Более широкое использование ее пока сдерживается короткой навигацией и большими издержками обслуживания.

При получении развития производства в районах, прилегающих к бассейну "Енисей – Северный морской путь (СМП)", могли бы усилить свое положение следующие грузообразующие ареалы, прилегающие к пунктам.

Норильск, Игарка, Туруханск, Нижне-Ангарск, Диксон, Томск, Кемерово, а также Эвенкия и Средне-Енисейский ареал.

Положительные перспективы развития районов прилегающих к енисейскому бассейну оказали бы благоприятное воздействие и непосредственно на общую транспортную инфраструктуру. Из наиболее важных направлений здесь можно выделить следующие:

– восстановление активной деятельности Северного морского пути, освоение массовых перевозок углеводородов с использованием новых типов грузовых судов надводного и подводного плавания, внедрения элементов системы международного стандарта во все звенья цепи транспортного процесса;

– преобразования Северного морского пути в звено – международной межокеанической магистрали "Северо-Восточный проход".

Воздушный транспорт. Современный этап развития мировой экономики характеризуется возрастанием доли торговли дорогостоящими товарами высоких технологий (компьютеры, телевизоры, мобильные телефоны и пр.), чей жизненный цикл постоянно сокращается. Обновления настолько часты (из-за мобильности информации о новшествах по всему миру благодаря средствам мировой связи), что каждая неделя является ценной. Рост электронной торговли и документооборота предъявляют и новые требования к скорости физической доставки грузов. Грузооборот воздушного транспорта едва дотягивает до 1% грузооборота, но скорость доставки грузов в ближайшем будущем станет едва ли не главным конкурентным преимуществом производства и сбыта

Все это предопределяет (и объясняет) устойчивый рост потребности в авиaperевозках. Поскольку наиболее богатые районы земного шара концентрируются на «углах» треугольника Северная Америка – Западная Европа – Юго-восточная Азия, то нетрудно заметить, что многие наикратчайшие маршруты пролегают над территорией России и, в частности над Сибирью. Это позволяет реализовать проекты «Трансполярных воздушных мостов». Этому способствует и открытие воздушного пространства России для международных перелетов. Привлекательность не только европейских, но и трансполярных сибирских трасс связаны с сокращением летного времени между теми же пунктами по сравнению с другими межконтинентальными маршрутами на 2–5 часов за счет сокращения протяженности линий (1,4 тыс. км на трассе Лос-Анджелес – Бангкок, 3,7 тыс. км Чикаго – Гонконг, 4,2 тыс. км – Нью-Йорк – Сеул и др. (см. левую и правую части схемы 2.1.3.3). Сокращение летного времени – это экономия топлива, ресурса двигателей, оплаты персонала и других слагаемых транспортных затрат. Это экономия миллионов долларов для фирм и, в тоже время, дополнительные миллионы долларов для казны России, полученные в виде уплаты авиационных сборов с перевозчиков.

Практическая реализация трансполярных перелетов уже стала реальностью. В частности уже с 2000 года через Сибирь (через Красноярск и Диксон) 2 раза в неделю осуществляются беспосадочные рейсы Бангкок – США. Данный «енисейский меридиан» технически готов к осуществлению проводки воздушных судов над территорией России. В принципе готовы и запасные аэродромы. Однако на сегодняшний день до сих пор маршрут не стал ещё массовым.

Транссибирские широтные трассы полностью обеспечены аэродромами, которые могут быть использованы в качестве аэродромов аварийной посадки воздушных судов. В настоящее время предполагается использовать в качестве аэродромов аварийной посадки для воздушных судов, использующих северные трассы, аэродромы в Хатанге (около 2003 км от Северного Полюса) и Норильске (около 2299 км от Северного Полюса). Для выполнения требований максимальной удаленности запасных аэродромов от трансполярных трасс предполагается согласовать с МЧС России и Министерством обороны России возможность использования аэродромов на Шпицбергене и на Северной Земле. К югу от Норильска есть возможность использовать аэродромы Игарки (после реконструкции, к которой сейчас приступил «Норильский никель»), Туруханска, Енисейска, Томска, Кемерово, Барнаула, Горно-Алтайска, Ванавары, Братска. Но и Красноярск, и Иркутск, и, тем более, Новосибирск по критерию инфраструктурной обустроенности находятся в существенно лучших условиях. Эти города находятся на пересечении важнейших транспортных магистралей всех видов транспорта и в их ареалах наиболее значителен грузо и пассажирообразующий потенциал.

В настоящее время существует заинтересованность международных перевозчиков, как в потребителях доставляемых грузов, так и в аэродромах посадки и дозаправки для транзитных рейсов.

Таким образом:

1. Транспортный комплекс во многом определяет дальнейшее развитие районов России, решая и важнейшие проблемы экономической безопасности страны:

- сохранение единого экономического пространства,
- укрепление транспортной независимости,
- включение транспортного комплекса России в мировую транспортную систему.

2. В использовании российских транспортных коммуникаций заинтересованы те самые страны из этих регионов, которые являются лидерами по темпам экономического развития. Их требуется привлечь к созданию транспортного комплекса Азиатской России. Для России своевременность участия в международных проектах означает возможность существенно активизировать внешнеэкономическую деятельность, повысить ее эффективность и оздоровить положение не только в экспортных и связанных с ними отраслях, но и в экономике в целом.

3. Железные дороги являются «хребтом» транспортного комплекса. Это предопределено физико-географическими условиями евроазиатского континента. Именно они и в обозримом будущем будут осуществлять основную массу работы по перевозке крупнотоннажных грузов на большие расстояния. Эффективность их работы будет в значительной степени определяться тем, будет ли создана взаимодействующая по видам опорная транспортная сеть в азиатской части России, и какую зону обслуживания они смогут охватить. Чем больше эта зона, тем больше грузообразующий потенциал, тем меньше удельные затраты на перевозку. Размер зоны обслуживания для железных дорог будет во многом определяться работой и других видов транспорта, автомобильного, речного и авиации. Именно от аналитического обоснования потребности в грузопотоках по географическим пунктам, успешности взаимодействия всех видов обслуживания и четкости работы в узлах перегрузок и пересечения границ будет зависеть объем предложений со стороны грузоотправителей и грузополучателей, определяющие потребности в грузообрабатывающих терминалах на стыке грузопотоков всех видов транспорта.

Литература к § 2.1.3

1. Проблемные регионы ресурсного типа: программы, проекты транспортные коридоры – Новосибирск, ИЭОПП СО РАН, 2000.
2. Сергеев П. Трубопроводный транспорт России и Западной Европы (ж.: МЭиМО, № 11.1998).

Тема 2.2.**ВНЕШНИЕ
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ
РОССИИ**

Подаришь уехал в Париж

Международные и межрегиональные связи, торговля, финансовые взаимоотношения имеют значительное сходство характеристик, проблем, инструментов анализа и регулирования. В межрегиональной торговле, в отличие от международной, отсутствуют административно-государственные границы, единая таможенная территория, одна валюта экономических расчетов. Исторически принципы и проблемы торговых отношений районов анализировались на примере Англии, Шотландии, Португалии и Испании и др., стран. Они, как правило, достаточно небольшие и имели значительную потребность во внешних (открытых) связях. Видимо, масштабное преобладание внешних связей над внутренними, естественными для малых стран, большая яркость и сложность процессов международных отношений привлекли в первую очередь исследователей в эту сферу, не подозревая, что они параллельно вносят вклад в общую пространственную теорию⁵.

Именно поэтому нам необходимо рассмотреть общие проблемы внешних экономических связей как важное условие современного межрегионального развития и развития его теории. Кроме того, состояние во внешней торговле во многом определяет и современное экономическое положение многих районов России.

§ 2.2.1.**Общая характеристика
международной торговли**

Сам бы ел, да деньги надо

Международная торговля товарами и услугами стала в настоящее время частью повседневной жизни. Мы едим вьетнамские и африканские ананасы, американцы ездят на японских автомобилях, японцы потребляют нашу нефть, уголь и едят наши морепродукты, а наши, как и советские люди, любят отдыхать в Болгарии, современные россияне не редкие гости на Кипре (пользуются услугами греческой индустрии отдыха).

Для формирования основы международного обмена должны выполняться следующие условия.

1. Взаимная выгодность. Международная торговля отражает выгодность сделок, т.к. заключается при добровольном согласии двух сторон, и в противном случае соглашения не заключались бы. Она выгодна обычно по следующим причинам:

1) товары в разных странах могут производиться с меньшими сравнительными издержками, и обмен дешевыми товарами дает выигрыш всем торгующим сторонам;

2) страны приобретают товары более высокого качества, продукцию новых технологий, сами технологии, отсутствующие в стране и др.

Однако на международную торговлю воздействует и политические аспекты деятельности государств, за которыми можно увидеть экономическую экспансию США, Китая, ЕС. Правительства стран воздействуют на торговлю таким образом, чтобы обеспечить своим гражданам и национальному капиталу выгоды за счет иностранцев. Кон-

⁵ Сказанное подтверждают последующие публикации XX века Э.Хекшера, Б.Олина (1933г, межрегиональная и международная торговля) и др., в которых обращалось внимание на общность отмеченных видов торговли.

кретными мерами такой политики является введение тарифов, пошлин на товары, импортируемые из других стран, регулирование соотношения валют разных стран.

2. Совместимость валют. Хозяйственные субъекты (фирмы), ведущие торговлю, обычно пользуются разными валютами. Мы покупаем на внутреннем рынке бананы за рубли, во Флориде – за доллары, а в Монголии – за тугрики, т.е. международная торговля связана с международными расчетами.

В связи с этим возникают вопросы, как определяются обменные курсы валют. Купцы при обмене при обмене товаров в других странах почти безошибочно его угадывают, определяя свой товарный курс, который в среднем по иностранным сделкам во многом определяет общий (биржевой) валютный курс национальных денег. Отметим также, что для стран рост экспорта стимулирует падение валютного курса иностранных валют и рост курса национальных валют; рост импорта, наоборот – повышение курса иностранных валют и понижение национальных. Почему, читатель?

3. Условием международной торговли является ее взаимность: чтобы что-то купить (импортировать), нужно что-то продать (экспортировать), и указанные объемы встречных потоков товаров должны быть примерно равноценны. Для локального производителя экспорт является расширением рынка сбыта, а для страны в целом важен вопрос: а что можно купить на вырученную валюту с народнохозяйственной выгодой.

4. Товарное и технологическое взаимодополнение: осуществляется обмен товарами, не производящимися в указанных странах или производящимися не в достаточных количествах. Регионы с умеренным и холодным климатом не подходят для выращивания экзотических фруктов (бананов, ананасов, ...), а также фруктов, для производства вина, соков с низкими издержками. А экваториальные и субтропические зоны не годятся для производства зерна (урожай значительно меньше).

5. Экономия (снижение) издержек от дополнительного роста выпуска (экономия от масштаба) при насыщении с сужением внутреннего рынка, но расширение его за счет мирового. Создание инфраструктурных объектов (дороги, транспорт, связь, ...) больше носит характер разовых издержек, и распределение их на больший объем обслуживающих производств, включая внешнюю торговлю, сокращает общие индивидуальные издержки.

Проблема технологического взаимодополнения является обычно следствием различий условий стран по географическому положению и их обеспеченности природными ресурсами, по их масштабу, горно-геологическим условиям и качеству сырья, разнице в капитале (фондо) вооруженности, производительности, дешевизны рабочей силы, новизны технологий, и определяющие, в конечном счете, сравнительные преимущества издержек. Здесь следует указать и влияние на эти процессы протяженности стран по территории и их географическое положение. Например, возить пшеницу у нас на Камчатку из Канады дешевле, чем из Краснодарского края.

Некоторые общие внешнеторговые понятия.

Экспорт – продажи товаров и услуг данной страны ее резидентами иностранцам.

Импорт – товары и услуги, приобретенные резидентами у иностранцев данной страны (представителями страны).

Оборот внешней торговли – валовый объем продаж (сумма экспорта и импорта).

Сальдо внешней торговли – экспорт минус импорт.

В перечисленных определениях упор делается на людях, ведущих торговлю, а не на место, где осуществляется сделка. Когда мы посылаем команду ЦСКА в Канаду, то выручка и заработанные доходы клуба и игроков рассматривается как экспорт услуг России, также как, если бы мы им продали космический корабль (запуск французских спутников с территории Африки нашими ракетами). Валюта зарабатывается для нас там, на чужой территории.

Показатель объема международной торговли имеет особенность: сумма экспорта равна сумме импорта, т.к. экспорт из данной страны является импортом других стран, но по физическому объёму, а не по ценам, т.к. существуют внешнеторговые цены и затраты на доставку, искажающие отмеченное равенство.

Структура мировой торговли. В характеристике мировой торговли интересны изменения ее внутренней структуры. Выделяют обычно следующие ее стороны.

1. Структура общего экспорта.

Возрастает доля услуг: в составе услуг перевозки чуть превышают туризм, но банковские и другие виды услуг уже превышают перевозки. Постепенно снижается доля сырья и растет доля промышленных готовых товаров, характеризуя процесс развития торговли продуктами более глубокой переработки. Характерной особенностью является рост веса продукции машиностроения. Для развитых стран характерна высокая доля услуг в экспорте. В частности, как правило, они являются получателями интеллектуальной собственности: прав на патенты, технологии, издание книг. Однако наибольший вес в балансе услуг занимают доходы от инвестиций. Имея большие количества активов за границей, больше, чем активы иностранцев в данной стране, первая становится кредитором и получателем процентных платежей. (США были должником мира с 1985 г. до конца 1990-х годов, Россия до 2000 г. была международным банкротом (более 120 млрд долл. должна была другим странам, и долг возрастал)). Лишь в последние годы выплаты по государственным долгам стабилизировались, и появилась тенденция к их уменьшению. Однако наблюдался рост корпоративной задолженности по иностранным кредитам, которые предоставлялись на более благоприятных, чем внутри страны, условиях (108 млрд долл. в 2004 году, более 500 в 2008-м).

Отмеченные общемировые тенденции просматриваются и для районов России: центральные районы имеют высокую долю финансовых услуг, выполняемых для остальных районов, в восточных районах основной вес в межрегиональных и экспортных потоках занимают энергоносители и продукция черной и цветной металлургии.

2. Степень интенсивности (открытости) международной торговли отдельных стран.

Международная торговля непрерывно развивается, особенно после второй мировой войны и стала занимать все более значительный вес в экономиках большинства наций. Страны стали более открытыми и испытывающими все большее влияние на внешний мир. Во все возрастающих масштабах люди разных стран используют продукты, произведенные за границей и продают товары, сделанные ими для иностранцев. Количественно эта особенность отражается с помощью показателя степени открытости: отношение экспорта к ВВП. По России данный показатель в последнее десятилетие не превышал 5–6, по США 7–10, по Японии 16, по Германии 35, по Бельгии 75%.

Можно заметить, что чем меньше страна, тем она более открыта по отношению к международной торговле, т.к. у нее более ограничен внутренний рынок и меньше возможности по производству всего разнообразия продуктов. Данное свойство характерно поэтому и для районов России, экономика которых более открыта, чем по показателям страны в целом. Кроме того, в пограничных потоках продукции районов значительный вес составляет межрегиональный оборот. Например, по Дальнему Востоку на страны северо-восточной Азии приходится такая же доля оборота внешней, что и на Европейскую часть России и данное соотношение будет возрастать в пользу внешнего рынка. Основными торговыми партнерами России в прошлом десятилетии среди стран дальнего зарубежья являлись Германия и США, раньше ими была Финляндия (табл. 2.2.1.1). В настоящее время ими являются Нидерланды (11,9%), Италия (7,4%) и Германия (7,3%). В итоге на страны Европейского союза приходится более половины стоимости российского экспорта (56,6%).

Таблица 2.2.1.1

Основные торговые партнёры России (% в экспорте и импорте)

Годы Показатели	1992		1993		1994		2007	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Страны								
Германия	14,0	19,0	12,0	19,0	11,0	17,0	11,3	11,4
США	2,0	8,0	4,0	9,0	8,0	8,0		
Нидерланды							18,5	1,6
Италия							11,5	3,6
Китай	6,6	5,0	7,0	9,0	7,0	4,0	7,7	8,8
Япония	4,0	4,7	4,5	5,1	4,1	4,4		

3. Территориальная и отраслевая структура мировой торговли.

Основным торговым партнером России в настоящее время среди стран дальнего зарубежья являются Германия и США, раньше им была Финляндия. В разные годы по странам доли торговли по странам соответственно по экспорту и импорту составляли следующие величины (Германия 14–11 и 19–17%, США 2–8 и 8–9, Китай 6–7 и 5–4, Япония 4 и 5%). В настоящее время эти тенденции сохраняются лишь для Германии. Ее доля во внешнеторговом обороте России составляет почти 10%. На втором месте в первой половине 2000 г. появляется Италия. По различным источникам следующими в списке стран с учетом стран СНГ стоят Белоруссия, Украина, Китай, Нидерланды, США.

От мировых объемов торговли Россия составляет сейчас примерно 1.5% – как говорят, есть резервы роста. Косвенно эту долю характеризует и вес России (1%) в мировых запасах золота, являющихся одним из начальных условий надежности торгового партнера (по 2% у Китая и Японии, 50 – Западная Европа, 25% – США). Подавляющая часть экспорта в структуре мировой торговли падает на промышленно развитые страны. Доля Западной Европы (ЕС), Северной Америки, Австралии, Новой Зеландии и Японии составляет 65% мирового экспорта. Около 25% приходится на торговлю развивающихся стран: Китай, Индия, Бразилия, Южная Корея, Тайвань и др. В ближайшие 20 лет названные новые индустриальные страны станут основными державами мировой экономики.

Низкая доля остальных развивающихся стран во многом определяется тем, что этот экспорт в основном состоит из сырья и материалов, имеющих в ценах меньший стоимостной вес, чем экспорт готовой продукции из индустриально развитых стран. Чем больше степень переработки и ближе к конечным стадиям производства, цены продуктов выше, т.к. включают стадии сырья. Например, в структуре экспорта США 2/3 составляют промышленные товары (в основном машиностроения), 1/3 сырьевые товары, включая продовольствие и продукцию сельского хозяйства. Структура торговли Японии – типичный пример индустриальной страны, не имеющей собственных природных ресурсов 3/4 импорта – это сырье (99% нефть), а экспорт – в основном машиностроение (1/4 приходится на автомобили).

Оценивая характеристику мировой торговли в целом, как внешнего фактора, оказывающего влияние на развитие, можно кратко отметить также ещё и её внутренние структурные особенности.

1. Объем мировой торговли за последние 20–30 лет рос быстрее, чем мировой объем валового национального продукта (ВВП) и во многом определял рост национальных экономик. Считается, что от трети до половины спада производства в соседних странах СНГ в постсоветском периоде приписывается фактору снижения внешнеторгового оборота. Не без основания можно считать, что аналогичное изменение межрегионального оборота повлияло и на положение в экономике субъектов Российской Федерации.

2. Мировая торговля сосредоточена в промышленно развитых странах. Внутри этой группы стран происходит более половины мировых торговых сделок. Кроме этого экспорт из слаборазвитых стран идет в основном в промышленно развитые страны.

3. Около 40% мировой торговли составляет сырьевая продукция (в основном нефть и продукция сельского хозяйства), а остальное – промышленные товары. В этом соотношении влияние и стоимостной оценки, когда цена продуктов конечного назначения выше сырьевых. Слаборазвитые страны экспортируют в основном сырьевые товары.

4. Внешний рынок характеризуется жесткой конкуренцией между отдельными странами. Эта борьба за рынки сбыта определяет и другие современные тенденции к взаимодействию, договоренности о квотах взаимного участия, движению к образованию стратегических экономических союзов

С использованием рыночных принципов организации экономики в странах, и в России в частности, жесткая прямая монополия государства на внешнюю торговлю формально отменена, но она осуществляется косвенно, через торговую политику в виде влияния на продажи с помощью налогов (таможенных пошлин), субсидий, прямых ограничений на экспорт и импорт (квот), консолидирующих мер региональных и федеральных властей организованного выхода на внешний рынок.

С помощью пошлин защищаются отечественные производители, выравнивая последствия худших условий производства по сравнению с другими странами. В частности, из-за природно-климатических условий, продукция нашего сельского хозяйства, расположенного в зоне рискованного земледелия, даже при равном техническом обеспечении никогда не будет дешевле продукции южных и европейских стран.

§ 2.2.2.

Формы международного экономического сотрудничества и интеграции. Особенности внешнеэкономического положения России

У нашей пряжи, ни одежды, ни рубахи

Россия, раскинутая на огромном пространстве, представляет собой собственный уникальный рынок. Международная торговля по потенциальным возможностям не является для нас доминирующей. А если так и оказалось по определенным продуктам, то это результат соответствующей экономической политики.

Достаточная емкость и размеры внутреннего рынка, протяженность границ соседства с другими странами, географическое положение, обеспечивающее прямые выходы на различные мировые рынки и возможность обеспечения таких выходов для других стран и т.д. – стратегические преимущества России. Чтоб им воспользоваться, необходимо развивать инфраструктуру и собственное производство и поэтому в долгосрочной перспективе (из-за масштабов) нельзя полагаться только на иностранные инвестиции. Внешняя торговля имеет большее влияние для пограничных районов. Но отказываться от международного разделения и определять курс только на изолированное развитие, безусловно, нельзя. Эффективное участие во внешнеторговой деятельности дает повышение занятости и обеспечивает дополнительные доходы районам.

Несмотря на крушение СССР, в России осталось еще достаточно большая территория с приемлемыми природными условиями, развитым потенциалом хозяйств районов, благоприятствующими развитию там экспортных производств. Возможности этого обусловлены, как историческими причинами, так и географическим положением. Подав-

ляющую часть экспортной продукции даёт Европейская часть (табл. 2.2.2.1.). Уровень развития экспортного производства в целом по стране (по показателю на душу населения) возрастает по мере приближения к внешним рынкам (с Востока на Запад). На восточной территории страны эта тенденция возрастает к Дальнему Востоку. Отраслевые территориальные различия во многом обусловлены исторической специализацией районов. Например, Центральный район всегда давал на экспорт главным образом машиностроение; Север – лес; Донецкий район – уголь, кокс, железную руду. К сожалению, за последние 10 лет внешняя торговля приобрела статус «периферийности». Основными продуктами экспорта являются: нефть, газ и нефтепродукты (более 50%), импорта: легковые автомобили, медикаменты, мясные продукты. Доля экспорта машиностроения в 5 раз меньше соответствующей доли в импорте, кроме того, доля продовольствия в импорте устойчиво превышает 20%.

Следует сказать, что на экспортные возможности влияют и внутриотраслевые особенности российской экономики. Так, например, высокие цены энергопотребления в России относительно цен других производств помимо конъюнктурных условий делают выгодным пока экспорт сырья, т.к. в нем меньше энергетическая составляющая. Этому способствует и меньшая зависимость сырьевого комплекса от других производств, которые после периода радикальных реформ были не в «лучшей» форме. Кроме того, внешний рынок больше заинтересован в российском сырье. Несравнимое положение в обрабатывающих отраслях, например, в машиностроительных производствах, имеющими сотни поставщиков по разным районам страны и СНГ. В условиях нестабильной экономики такие производства пострадали больше всего. Тем не менее, в долгосрочной перспективе в условиях стабилизации экономики должна быть ориентация на высоко технологичную продукцию, по которой у России пока сохранился определенный приоритет, например, в авиа-космической технике и вооружении. Все промежуточные производственные стадии будут в России, конечно, дороже в силу суровых природно-климатических условий. Но за счет меньших доходов и технического приоритета, будет обеспечиваться коммерческая приемлемость. Кроме того, новая технологичная продукция имеет и большую цену. Данная стратегия должна стать долгосрочным целевым ориентиром развития экспортных производств.

Особенностью российской экономики прошедших 90-х годов являлось то, что широкая либерализация экономической жизни сопровождалась падением производства. Поэтому в условиях уменьшения внутреннего спроса поставки на внешний рынок выступали одним из важных условий выживания экономики многих районов. Косвенно это можно проследить по получению районами валюты.

Таблица 2.2.2.1.

Доля районов России в общем экспорте и импорте (%)

Район \ Год	Экспорт			Импорт		
	1997	1998	2000	1997	1998	2000
Европейская часть	58,2	58,1	61,8	76,4	79,5	83,7
Урал	12,2	13,0	11,8	6,9	6,1	7,1
Западная Сибирь, в т.ч.:	19,1	16,4	19,4	8,2	5,9	4,8
Кемеровская обл.	2,9	1,9	1,8	1,1	0,8	0,5
Новосибирская область	0,4	0,3	0,5	1,0	1,0	0,8
Алтайский край	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,3
Восточная Сибирь, в т.ч.:	8,0	8,5	7,0	4,0	4,2	4,4
Красноярский кр.	4,3	4,4	3,5	1,6	1,7	1,9
Дальний Восток	2,5	4,0	3,5	4,4	4,2	2,0

Таблица 2.2.2.2.

Экспортная активность (валютные поступления на душу, тыс.долл.

	Район	Год	
		1993	1997
1.	Тюменская обл. (вкл. Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий АО)	1,13	2,24
2.	г. Москва	1,04	4,47
3.	Якутия	0,53	0,75
4.	Камчатка	0,47	0,83
5.	Хабаровский край	0,45	2,53
6.	Карелия	0,43	0,26

Крупнейшими экспортерами России являются г.Москва – 28–30% и Тюменская обл. – 12–13% абсолютного экспорта. Вес Москвы определяется ее посредническими функциями для всего экспорта страны (примерно 50% составляют поступления от нефти). Приходящиеся на другие районы внешне незначительные торговые объемы не так уж безобидны, так как они все-таки улучшают экономическое положение районов: повышают доходы населения, уменьшают безработицу, улучшают бюджетное обслуживание, хотя и обеспечивают меньше доплат, чем в социальную сферу г. Москвы.

Из особенностей собственно регионов со стороны внешнеторговой деятельности можно отметить следующие.

1. Так в период радикальных реформ одним из противоречий (не касающееся г. Москвы) являлось следующее: чем район с более развитой в промышленном отношении экономикой (высокие технологии обработки), тем он более депрессивный по внешней торговле, т.к. в структуре российского экспорта возросла доля добывающих отраслей.

Москва, как внешнеторговый посредник, стала привлекательной и для иностранных инвестиций, усилив разрыв ее от других районов. Здесь 94% биржевого оборота, 75% – оборота ценных бумаг и денежного оборота, 80% банковского капитала. Структура современных инвестиций в другие районы пока такова, что лишь консервирует их зависимое положение от минерально-сырьевой базы и адекватной специализации.

2. Не случайно районы (без учёта Москвы), специализирующиеся на экспорте сырья и первичных циклов переработки: продукция черной и цветной металлургии, а также районы, близкие географически к границам, имели лучшее экономическое положение.

За годы радикальных реформ выросла зависимость России от импорта продовольствия. В эти годы доля импорта в нем составляла до 50%, снизившись в последние годы до 30%. По принятым в мировой практике нормам, если доля импорта в продовольственном балансе страны составляет больше 30% (в США эта норма принята 17%), продовольственная безопасность страны считается подорванной, что, к сожалению, мы и наблюдаем в России: по крайней мере, положение на критической черте.

Причины сложившегося положения – в неправильной правительственной политике тех лет, в игнорировании поддержки российских производителей, в общей неподготовленности проведения реформ, разных стартовых условиях регионов. Разразившаяся в Европейских странах в конце 1990-х годов эпидемия ящура, птичьего гриппа и последовавший временный запрет Россией ввоза говядины (в т.ч. из Латинской Америки) и продуктов животноводства подтверждает сказанное: импорт существует, как и возможность реализации властью превентивных мер. Указанную продукцию вполне могли обеспечить наши сельские хозяйства, которым некуда сбывать свою продукцию. Вот где одна из причин падения нашего сельского хозяйства в недавно прошедшем десятилетии. К сожалению, в условиях существования долгов, тем не менее, продолжают закупки мясных продуктов за границей.

Положение усугубилось еще тем, что распались многие кооперационные связи, существовавшие в советский период. Россия лишилась многих важнейших коммуникаций: порты на Балтике и Черном море, участков трубопроводного транспорта, находящиеся на Украине, осталась без ряда современных жизненно важных, с точки зрения экономических и оборонных интересов производств (цветной металлургии, ряда производств авиационной промышленности).

Между тем мир продолжает жить по законам баланса сил. Национальные государственные интересы ведущих стран мира, конкурентные позиции национальных экономик и их интеграционных союзов остаются важнейшими в международных отношениях. Одностороннее уклонение России от выгодного положения одной из бывших сверхдержав понизили ее статус до уровня региональной державы (американский политолог Д. Саймс). Этому положению способствовало преждевременное и неподготовленное внутренними преобразованиями хозяйственного механизма внешнеторговое «открытие российской экономики» в 1991–1992 гг. То, что эти процессы управляемы, подтверждает пример мероприятий 1995 г., когда были наконец-то повышены таможенные ставки на импортируемые товары. Это происходило на фоне укрепления национальной валюты и замедления роста внутренних цен, сохранения доходности на уровне 15–20% импортных операций, а экспортных – на уровне положительной ставки процента (больше инфляции), сложившегося на производственном внутреннем рынке. Но следует констатировать отсутствие в 1990-х годах активной наступательной позиции по всем сферам и приоритетам эффективной экономической политики. Это просматривалось в отношении к нашим старым «соседям». Россия длительное время сохраняла донорские функции по отношению к СНГ: Казахстану, Средней Азии, Грузии и др. В 1992 г. нефть в Казахстан продавалась за 10% внешней цены. Долг СНГ в 1994 г. составлял, примерно, 6 млрд долл. По этой причине в силу неуплат экспорт в СНГ стал сокращаться (на 40% в 1994 г.), но вызвал и последствия в сокращении импорта из СНГ. Лишь позднее началась практика межгосударственного кредитования с признанием государственных долгов прежних «технических» кредитов названным странам. Последние были для России одним из источников инфляции. Россия наконец-то стала требовать от СНГ денежного или имущественного залога в дополнение к введенным процентным ставкам на выделяемые им Россией финансовых ресурсов. Внешний мир, видимо, заинтересован в таком положении, т.к., например, помощь США Украине примерно соизмерима с помощью России, т.е. поощряя страны, не ищущие пути интеграции с Россией. Аналогичное положение двойного стандарта по Прибалтике, Узбекистану, Казахстану. (В Казахстане уже в первые годы независимости было приватизировано 95% промышленности в основном западным капиталом, России в этом смысле там делать уже нечего).

Как показывает реальность, в экономических отношениях все очень хрупко и взаимосвязано. После крушения СССР пострадали все союзные республики, включая и Россию. Потерянные рынки сразу заполнили наши зарубежные «миролюбивые друзья» (рынки вооружений, в частности). При организации внешнеторговых связей нельзя упускать выгоду, нужно искать взаимодействие, не «уступать» без расчета экономической оценки таких уступок, без оценки последствий по экономической безопасности.

Рассматривая проблемы внешней торговли, следует обратить внимание на аналогию с торговыми отношениями между районами: как внешнеэкономические связи являются результатом международного разделения труда, так и межрегиональные связи отражают результат разделения труда между районами. С точки зрения отдельных стран (районов) внешнеторговая (межрегиональная) деятельность направлена на повышение общей эффективности производства за счет, например, получения более дешевого сырья и других продуктов. Кроме того, расширение рынка сбыта обеспечивает стабильность развития, сохраняет занятость и доходы для населения страны и районов. Однако формы организации ме-

ждународной торговли более сложные, в сравнении с межрегиональной, т.к. требуют преодоления национальных государственных границ, валют и различий законодательств.

В зависимости от функциональных признаков выделяют различные формы внешнеэкономических связей и направлений деятельности.

- 1) торговля;
- 2) сотрудничество в области финансово-кредитной деятельности: кредиты, акции, валютные резервы, государственные ценные бумаги;
- 3) международная специализация и кооперирование производства и др.

На указанные формы, к сожалению, оказывает влияние политические условия: экономические санкции для неугодных, льготы только для стран, входящих в экономический союз и выполняющих определенные политические требования. Наиболее известные формы экономического объединения приведены на схеме 2.2.2.2.

Как показывает опыт ряда стран, активное продвижение на мировой рынок является действенным рычагом преодоления многих неблагоприятных тенденций, но необходимо учитывать и ряд проблем.

1. Запад интересуется лишь ограниченное число энергоносителей и сырья. В силу объективно высокой материалоемкости перспективы нашей страны здесь не радужны.
2. Россия сталкивается с жесткой конкуренцией других развивающихся стран.
3. Экспорт необходим для оплаты громадных долгов и оплаты необходимого импорта. Об этом косвенно говорит практически постоянное превышение экспорта над импортом.

Последнее указывает также на «непрозрачное» перераспределение за рубежом финансовых средств. Спад экономики в 1992–1993 гг. на 30% был обусловлен сокращением товарооборота с СНГ. Поэтому бережное и разумное отношение к оставшимся связям – настоятельная необходимость. Пока наиболее динамично развивается лишь белорусское направление интеграции. С 1992 года действует режим свободной торговли для большинства товаров (кроме алкоголя и табачных изделий). Вырабатываются коллективные меры защиты национальных экономик от неблагоприятного воздействия иностранной конкуренции в рамках формирования таможенного союза.

Более эффективной должна быть «южная» пространственная направленность внешнеэкономических связей России: развитие отношений с Югом (Индия, Иран, Турция, Китай) привело бы к упрочнению тылов России и заставило бы Запад больше считаться с нами, впрочем, Китаю тоже. Последнее помогло бы интегрироваться в мировое сообщество на более выгодных и равноправных с Западом условиях. Южное направление охватывает также субъекты Северокавказского района, Нижнего Поволжья (Астраханскую и Волгоградскую области). Его развитие связано с транзитными функциями этого региона, которые заметно возросли бы с налаживанием сотрудничества в рамках Черноморской зоны экономического сотрудничества и Организации стран Каспийского моря.

Формы интеграции

Содержание действующих правил и законов	Снятие торговых ограничений	Общие внешнеторговые тарифы	Свободное передвижение факторов производства	Общая валюта	Общая экономическая политика
Тип организации	1	2	3	4	5
1 Зона свободной торговли	+				
2 Таможенный союз	+	+			
3 Общий рынок	+	+	+		
4 Монетарный союз	+	+	+	+	
5 Экономический союз	+	+	+	+	+

Схема 2.2.2.2.

Среди других ближайших приоритетов развития транспортно-посреднических функций рассматривается, тем не менее, Балтийское направление (Вардомский Л.Б., 1998). Центральное направление связано с созданием и деятельностью транспортного коридора Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород и углублением интеграционных процессов России и Белоруссии. Формирование всех трех направлений обусловлено европейским вектором внешнеэкономических связей России.

Развитие дальневосточного направления связано с расширением экспортного потенциала Амурской области, Приморского и Хабаровского краев; активизацией деятельности транссибирского моста между странами АТР и Европы; расширением сотрудничества с Китаем, Японией, Северной и Южной Кореей; с освоением нефтяных месторождений сахалинского шельфа, развитием традиционных отраслей Дальнего Востока (цветной металлургии, добычи и переработки морской продукции) и т.д. Общим замечанием к указанной политике и её конкретизации в районах является низкая доля производств с высокими стадиями переработки. Наличие экологически грязных производств и большой доли иностранной рабочей силы.

Литература к § 2.2.2

1. Вардомский Л.Б. Перспективы развития приграничных территорий России (ж.: Проблемы прогнозирования», №1, 1998)

§ 2.2.3.

Региональные аспекты внешнеэкономической политики. Свободные экономические зоны

Пришли да взяли, так поминай как звали!

В отличие от характеристики внешнеэкономической деятельности страны пространственные аспекты аналитических работ дополняются спецификой: обычным несовпадением местоположения районов производства внешнеторговой продукции и региональных пунктов следования за границу (аналогично по импорту), различием направлений потоков экспорта (импорта) по различным пограничным районам. Поэтому особенностью являются и пути по транзитным районам, обеспечивающих следование внешнеторговых грузов. По институциональным особенностям естественным является размещение производителя-экспортёра в одном районе, потребителя – в другой стране, определяющий пограничный район при расположении институциональных структур в третьем районе (размещение капитала собственников, поступление валюты).

В силу разных причин географической близости к мировым рынкам, традиционной специализации, конъюнктуры мирового рынка и др. внешнеэкономическая деятельность неравномерно распределена по районам. Основной объем внешнеторгового оборота около 90% выполняет половина регионов. Только на 10 российских регионов приходилось в последнее десятилетие более половины всего экспорта и импорта России, и данная тенденция мало меняется в последующие годы (табл. 2.2.3.1, А.Н. Барковский, 2000).

Другие группы составляют регионы, экономика которых обращена преимущественно на обслуживание внутрirosсийского рынка. Они имеют ограниченные внешнеэкономические связи. Это области и республики Центрального, Волго-Вятского, Приволжского районов, Северо-Кавказские республики, большинство автономных округов. Остальные субъекты РФ представляют собой регионы с ограниченной открытостью. Для многих из них эта ограниченность обусловлена высокой долей предприятий ВПК в общем объеме промышленного производства, продукция которых пока имеет недостаточную возмож-

Таблица 2.2.3.1

Удельный вес отдельных субъектов Российской Федерации во внешней торговле, %

Название субъекта РФ	Годы	1997 г.		2000 г.	
		Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Москва		29,3	38,1	24,2	32,0
Санкт-Петербург		2,1	8,3	2,5	5,2
Тюменская область		13,5	4,4	15,4	2,4
Красноярский край		4,3	1,6	3,5	1,9
Иркутская область		2,8	1,3	2,9	1,6
Свердловская область		3,5	2,1	2,7	1,7
Кемеровская область		2,9	1,1	1,8	,5
Челябинская область		2,5	1,7	1,8	1,7
Республика Татарстан		2,4	1,3	2,9	1,1
Республика Башкортостан		2,0	0,6	2,6	0,7
Сумма		65,3	60,5	60,3	48,8

ность экспорта. К ним относятся: Владимирская, Воронежская, Волгоградская, Новосибирская, Омская, Саратовская, Смоленская, Томская области, Якутия и другие.

Многие регионы страны отрезаны от внешних рынков плечами транспортировки в 4–5 тыс. км, тарифами РЖД, общей неразвитостью нашей деловой инфраструктуры. Так, в 49 регионах функционировало не более пяти кредитных организаций (в 9 их нет вовсе), в 56 – не более пяти страховых компаний (в 17 не было вовсе). В итоге транспортные издержки до границы в России доходят до 25–30% стоимости товаров против 8% в Великобритании и 9–10% в ФРГ, а трансакционные – до 8 против 3–4% в США. В итоге конкурентные «сигналы» с внешнего рынка до значительной части регионов доходят слабо, либо не доходят вовсе, а многие региональные экономики приобретают черты натуральных хозяйств, когда все, по итогам выживания в 1990-х годах, стремятся выпускать все. В 2004 г. производили таким образом на местах шины 10 регионов, трубы – 20, сахар – 21, прокат – 22, мазут и растительное масло – 28, цемент – 30, автобензин – 35, дизтопливо – 40, пиломатериалы – 59, что вряд ли свидетельствует об их готовности к разделению труда, особенно международному (И. Иванов, 2007).

После 1991 года в стране произошли большие геополитические события, изменившие географическое положение районов нашей страны: в 1991 г. – 10 пограничных районов, в 1999 г. – 45 (из 89), в которых проживает 33% населения. Действия федеральных органов не учитывали эти новые особенности районов, т.к. внешняя торговля исторически на 90% контролировалась центральными властями. Общая недооценка влияния названных условий обострила здесь экономические проблемы по сравнению с центральными районами.

Общими задачами комплексных мер государственной политики для данных районов являются следующие.

1. Подтянуть эти районы до социально-экономического уровня центральных, наращивая потенциал экономического развития.

2. Создать условия для эффективной реализации их внешнеторговой политики, как гарантии укрепления нашей экономической и национальной безопасности.

Надежные прямые связи субъектов РФ с сопредельными государствами отвечают геополитическим интересам России, создавая вокруг пояс добрососедства и стабильности. Для решения таких целей требуется ряд конкретных мер.

1. Придание приграничным районам особого правового статуса, как субъектов приграничного международного сотрудничества, включая установление упрощенного

порядка пересечения границ для местных жителей и сопредельных территорий. Казахстан, например, очень просто привлекает для экономического сотрудничества: нужно зарегистрироваться в специальном приватизационном органе и все! С этого момента вы можете вести экономическую деятельность.

2. Обеспечение благоприятного режима экономического пространства вокруг приграничных районов на основе развертывания новых и стимулирования восстановленных старых экономических связей, учитывая, что раньше соседние области составляли единый комплекс. Стимулирующим фактором остаётся ещё сохранившееся общее языковое общение.

3. Налаживание надлежащего миграционного контроля.

4. Наделение региональных властей более серьезными полномочиями в осуществлении приграничного сотрудничества.

Определенный опыт приграничного стихийного сотрудничества без федерального центра по отдельным регионам уже накоплен:

- Калининградская область → Сувалковское воеводство;
- Мурманская обл. → соседние губернии Норвегии и Финляндии;
- Белгородская обл. → Харьковская обл. Украины, Воронежская → Луганская область;
- Оренбургская, Омская области, Алтайский край → северные области Казахстана;
- Амурская область → Северо-восточные провинции Китая;
- Забайкалье (Читинская обл., г. Забайкальск) → Китай, Монголия.

На практике, таким образом, между уровнями власти складывается определенное разделение труда. Оно может формироваться по следующим направлениям (Аппатиты, 1997):

1. Местные органы по согласованию с центральными властями могут организовывать более либеральный таможенный режим в приграничных районах или на всей территории региона, но и устанавливают при необходимости меры, затрудняющие иностранным поставщикам доступ на рынок региона, вводят более строгие технические нормы и требования, регламентируют режим эксплуатации, устанавливают дополнительные сборы с импортных товаров. В последнем случае по аналогии с региональными налогами сборы изменятся в пределах лимита, верхний уровень которых устанавливается федеральным законодательством.

2. Центр нередко передает местным органам право выдавать лицензии в рамках определенных импортной и экспортной квоты. Эту практику необходимо расширять.

3. Региональные власти могут создавать для поддержки и стимулирования «своих» экспортеров информационно-консультационные службы, оказывать посреднические и правовые услуги, в том числе аппаратом собственных представительств за рубежом, освобождают экспортеров и иностранных импортеров от некоторых местных налогов и сборов и создают им более льготные условия. Для того, чтобы организованно выходить на внешний рынок, могут создаваться полугосударственные или частные организации, представляющие широкие слои предпринимателей, экспортеров и импортеров.

Как уже говорилось, внешнеэкономические факторы могут оказать весьма существенное влияние на стабилизацию и развитие экономики. Это подтверждено и послевоенным опытом таких стран, как Япония и Германия, которым именно ориентация на интенсивное и опережающее развитие экспорта позволило поднять экономику и стать ведущими мировыми державами. Это же произошло со странами Юго-Восточной Азии (Гонконг, Таиланд, Южная Корея и др.), которые достигли высоких темпов развития экономики и по объему экспорта вышли на уровень самых развитых стран мира.

Механизм регулирования внешнеэкономической деятельности (ВЭД) зависит от действующей системы общего управления: при административной – обычно принята государственная монополия; при смешанной рыночной – некоторая либерализация ВЭД. В основе принципов регулирования лежат обычно фискальные меры (пополнения бюджета), защита внутреннего производителя и сбалансирование дефицита внутреннего рынка потребления, особенно по продукции, не производимой в нашей стране (бананы, кокосы, ...). Регулирование ВЭД охватывает следующие четыре сферы (п. 1–4):

1. Внешнеторговая политика.

В регулировании экспорта: экспортные пошлины (особенно в период, когда внутренние цены ниже мировых), лицензирование, квотирование части товаров, государственный контроль оформления экспортных операций, продажа государству определенной доли валютной выручки (50% в 1992 г., в 1999 г. – 75%, в отдельные годы продажа отменялась), службы экспертиз и системы стандартов, льготы (спецэкспортеры отменены в 1995 г.).

В регулировании импорта: импортные пошлины, повышение ставок на импорт готовых изделий, по сравнению с сырьем, (для роста занятости наших рабочих хотя бы на сборке, переработке, ...), квотирование (спирт, ...), лицензирование продукции (военного назначения, психотропных препаратов, ...), обязательная сертификация для контроля безопасности их использования.

Региональное регулирование является одним из слабо разработанных пока мер управления ВЭД. Как отмечалось, приграничные районы на практике нередко самостоятельно регулируют ввоз и вывоз ряда товаров, условия эксплуатации ресурсов рыбы и морепродуктов и их реализацию за рубежом (пример рыбаков Южных Курил, работающих на Японию). Реализация совместных с зарубежными инвесторами проектов часто затягивается и срывается из-за нечеткого законодательства, неслаженных действий региональных и федеральных властей по вопросам владения, пользования и распоряжения недрами, природными ресурсами, ..., особенно отнесенных к совместному ведению Федерации и ее субъектов, а также разной степени претензий региональных субъектов на самостоятельное решение вопросов ВЭД (Мурманск требует прав больше, чем Хакассия и т.д.).

2. Таможенная деятельность.



Схема 2.2.3.1. Типичная структура таможенной службы

Это система организационных мер прохождения товаров и лиц через границу. Носителем этой деятельности является таможенная служба России (с 1991 г. существует как самостоятельное ведомство). Через нее государство осуществляет ВЭД и ее регулирование. Существуют тарифные средства регулирования – таможенные пошлины и нетарифные: экономические, политические и административные регуляторы (например, квотирование).

Территория любого района является составной частью единого таможенного пространства России, где только в компетенции федеральных властей находятся общие правила осуществления внешнеторговых сделок, таможенные тарифы, ограничения и выдача разрешений на торговлю определенными товарами. Однако на территории регионально-административных образований могут создаваться свободные экономические зоны, свободные таможенные склады, ..., находящиеся вне этого пространства.

Коллизионным вопросом при организации таможен на конкретных территориях остается проблема отчисления в региональные бюджеты части таможенных пошлин, идущих пока в федеральный бюджет.

3. Единое по территории валютное регулирование и валютный контроль осуществляет Центральный Банк. Основные меры валютного регулирования:

- определение порядка, разрешающего совершение операций с валютными ценностями, порядок оставления валюты на счетах иностранных банков, введение для них института «уполномоченных» банков;

- запрет на применение валюты в расчетах между резидентами на территории РФ, меры по дедолларизации российского рынка. Обычно при спадах и кризисах происходит временное усиление централизованных мер: после «черного вторника» октября 1994 г., когда валютный курс «обвалился» на 20%, после финансового дефолта в октябре 1998 года и в 2008–2009 гг.

4. Конкретная организация внешнеэкономической деятельности на территории района.

Важную роль в этой области региональные власти могут сыграть в следующих вопросах:

- в организации условий внешнеэкономического сотрудничества: упрощение процедур оформления, помощь в доступе к информации;

- в финансовой области – региональная система кредитования и страхования экспорта не только для предприятий расположенных в регионе, но экспортерам других территорий, пользующихся инфраструктурой данного района и тем самым улучшающих условия занятости;

- в области транспорта – строительство, модернизация, обслуживание дорог и портов, обеспечивающих соответствующие межрегиональные товаропотоки;

- в области связи – организация систем оперативной и надежной дальней связи, отвечающих потребностям и современному уровню внешнеторгового сотрудничества;

- в области организации сбыта – содействие доступа к внешним рынкам, формированию в соответствующей стране для экспортеров региона (торговые дома, представительства региона) и компенсирующей общей сбытовой сети – для импортеров;

- в области информации и консультаций – формирование системы экономической информации о рынках партнеров и бесплатное предоставление определенных услуг;

- в области организационных инициатив – формирование совместных программ развития определенных видов производств на территории, содействие созданию совместных предприятий и финансово-промышленных групп предпринимательской деятельности.

Меры воздействия на ВЭД являются достаточно тонкими, на которые чутко реагирует экономическая сфера. Например, введение ограничений на экспорт или импорт товаров для отдельного региона не имеют никакого смысла, так как спрос на них может

быть удовлетворен перевозками товаров из других регионов. По той же причине крайне важно единство таможенного режима всех регионов. Для реализации конкретных проектов льготы по уплате пошлин должны предоставляться не территории в целом, а отдельным участникам ВЭД, работающим в рамках данных проектов, но под гарантии региональных властей. Особым требованием к региональным и федеральным органам является обеспечение развитой инфраструктуры региональных приграничных районов, что бы обеспечить беспрепятственный прием, быстрое оформление, отправку и транзит внешнеторговых грузов.

Очень важно разграничение полномочий между Федерацией и регионом в общих вопросах и в частных, например, использовании природных ресурсов, Привлечение иностранного капитала к их разработке – один из важных рычагов экономического развития, особенно небольших регионов. Для этого необходимо выработать критерии отнесения ресурсов к общенациональным или региональным. Указанные критерии следует четко зафиксировать в Законе «О концессионных договорах и соглашениях о разделе продукции, заключаемых с иностранными инвесторами».

Исключительно федеральные функции сохраняются при регулировании областей ВЭД, касающихся смежных вопросов общей и экономической безопасности. Например, при определении нижнего порога превышения экспорта над импортом (необходимого для нужных соотношений платежного баланса при оплате российских обязательств перед иностранными партнерами), по охране научно-технического и оборонного потенциала, по контролю за продажей вооружения, вредных веществ, драгоценных металлов, за степенью истощения природных ресурсов, ущерба окружающей среде.

Большая протяжённость нашей страны определяет определённые технические требования к указанным мероприятиям. Например, экспортная цена нефти и газа у производителя (место добычи) и продавца различаются по территориальным месторождениям (в Уренгое, Новосибирской и Иркутской областях или на Сахалине). Эти различия обусловлены не только по химическому и качественному составам добываемого сырья, но и транспортными издержками до порта экспорта, где собственно и складывается цена потребителя с учётом начисления пошлин (или соответствующих льгот по ним). То есть пространственное влияние определяет различные ценовые условия и для СЭЗ. Внешнеторговые защитные меры требуют определения экспортной цены продавца по худшим условиям. Например, в Новороссийске или Находке, до того, чтобы экспортная цена гарантировала рентабельность не только в СЭЗ, но и на определённых, например, северных месторождениях.

Весьма заманчивым при организации внешнеторговой деятельности в субъектах Федерации является использование мирового опыта упомянутых свободных зон (СЭЗ). Цель создания специальных или свободных экономических зон является активизация интеграционных процессов в экономике района и страны в целом. История СЭЗ известна со средних веков: в 1547 году итальянский город Ливорно был объявлен местом свободной торговли. Имелись примеры и в Российской практике: в 1819 году по указу Александра I Одесса была объявлена свободной гаванью (“порто франко”). Современная история СЭЗ в ряде стран началась после второй мировой войны. Еще в СССР в 1990 г. было создано 11 СЭЗ, как полигоны для рыночных преобразований в экономике, но ни одна из них пока не оказалась более или менее эффективной даже в регионах-воротах: Карелии, Краснодарском, Приморском и Хабаровском краях, Калининградской и Мурманской областях. Причины в непродуманности и несовершенстве законодательства по международным требованиям. Многие властные структуры не проявили заинтересованности, проявившиеся и в не предоставлении налоговых льгот. В результате все усилия сместились на региональный и местный уровни. Но работа по совершенствованию этой формы организации внешнеторговой деятельности продолжается.

По принципу образования зоны разделяются на следующие (Схема 2.2.3.2).



Схема 2.2.3.2 Свободные экономические зоны по хозяйственной специализации и организационным принципам.

Перечисленные на верхней части схемы и первых трех колонках виды зон отражают в основном отраслевую (функциональную) специализацию. Каждая из зон может иметь организационные особенности, характеризующиеся по территориальной локализации разными льготами. Часть из них выделена в отдельную колонку справа.

Раскроем содержание некоторых СЭЗ, приведенных на схеме.

1. Зоны определенных форм внешней торговли. Характерны не только выполнением услуг складирования, сортировки, упаковки привозимого товара, но и сборкой продукции из компонентов местного и иностранного происхождения. Это так называемые субзоны на одного «пользователя» по разрешению Комитета по внешнеторговым зонам. Практика показала низкую эффективность таких образований.

2. Технологические парки (технополисы). Образуют производства «рисковых» фирм, занятых разработкой новых технологий, коммерческим освоением технологических нововведений и идей. Обычно они концентрируются вокруг университетов и интегрированы с научными лабораториями и организациями. Технопарки в сравнении с зонами внешней торговли показали наибольшую эффективность.

3. Комплексные, общетерриториальные – зоны, где льготы и стимулы распределяются на все предприятия (СЭЗ Китая, Манаус в бразильской Амазонии, технопарки США, Сингапур, Гонконг, Санкт-Петербург, Выборг, Сахалин, Находка, Калининградская область). В эту группу могут быть отнесены предпринимательские зоны со слабым

налоговым режимом или с полной отменой налогов. Такие зоны создавались обычно для стимулирования депрессивных районов и др.

4. Частично функциональные – льготы и стимулы предоставляются только предприятиям, ведущим определенный вид деятельности (аэропорт Шереметьево, различные оффшорные зоны – примерами таких зон являются отдельные территории о. Кипр, Северной Африки и др.)

Весьма интересен опыт Китая, где в СЭЗ привлекались инвестиции для технологически простых, но современных производств. Иностранные вложения с фактором местной дешевой рабочей силы дали положительный эффект.

В северной Европе СЭЗ появились в XIX веке (Зименов Р., 1998), хотя концепция свободной торговли между странами была известна с древнейших времен. В США возникли в 30-е годы «великой депрессии» XX века с целью широкого вовлечения США в мировую торговлю и за счет этого снизить уровень безработицы. Предпосылками являются выгодное географическое расположение, близость к транспортным путям, крупным промышленным центрам, наличие развитой инфраструктуры (грузовых терминалов, наличие оборудования и разгрузочной техники, устойчивое коммуникационное обслуживание). Практика, правда, показывает, что зоны создаются и на территориях, не имеющих выхода к океану, половина зон США созданы в городах, т.к. там имеются преимущества по услугам созданной ранее инфраструктуры.

Основным регулирующим принципом на территории свободных экономических зон является создание «налогового оазиса», т.е. инструментом экономического регулирования в них являются обычно таможенные и налоговые льготы по внешнеторговым операциям, на кредиты, страховые расходы, на аренду имущества, на продажи, на инвестиции, по стимулированию занятости и субсидированию межотраслевых проектов и др. Большая протяженность нашей страны определяет специфические требования к указанным мероприятиям. Например, экспортная цена нефти и газа у производителя (у места добычи) может сильно различаться по территориальным месторождениям (в Уренгое, Новосибирской, Иркутской областях или на Сахалине). Это различие определяется не только химическим и качественным составом добываемого сырья, но и транспортными издержками до порта экспорта, где собственно и определяется окончательная экспортная цена потребителя с учетом начисления внешнеторговых пошлин (или соответствующих льгот по ним). То есть пространственное влияние определяет различные ценовые условия для СЭЗ. Внешнеторговые защитные меры требуют определения экспортной цены продавца по худшим условиям. Например, формирование единой экспортной цены, складывающейся по условиям в Новороссийске или Находке и являющейся базовой для начисления внешнеторговой пошлины, должна гарантировать рентабельность не только в СЭЗ, но и на северных месторождениях.

Часто стимулирующим фактором создания СЭЗ являются и географические условия. Например, появление российского эксклава – Калининградской области после крушения СССР. Россия остаётся крупнейшей в мире страной, граничащей одновременно с крупнейшими рынками Европы, Азии и Северной Америкой. Для европейских компаний, испытывающих проблемы перенасыщения национальных рынков, выход на Россию рассматривается как многообещающий. Наши пограничные районы являются первоочередными для указанной политики по СЭЗ, которая должна быть взвешенной.

В самой России есть большое количество квалифицированных кадров, включая и управленцев, но они не могут быть в настоящее время задействованы в силу стагнирующей экономики и нехватки средств. Это место в настоящее время могут занять иностранные инвестиции – шанс, предоставляемый глобальной интеграцией для возврата России в ряды промышленных держав. Разумная интеграция необходима также для повышения конкурентно способности наших предприятий, отгораживание от внешнего

рынка ведёт зачастую к отставанию. Рост экспорта способствует росту доходов, используемых для последующего стимулирования промышленного сектора. (Хорошо бы, чтобы Китай и Индия тоже открыли рынок для России.) Региональные власти остаются важными звеньями организации инвестирования, создавая благоприятный инвестиционный климат: он обеспечивается законодательством, налоговыми льготами, эффективным регулированием и спокойной стабильной политической обстановкой. Все ведущие страны проводят регулируемую внешнеторговую политику. Например, Китай во время азиатского кризиса вводил жёсткий контроль за валютными транзакциями (операциями) и покупками акций иностранцами и т.д.

Литература к § 2.2.3

1. Внешнеэкономическая деятельность региона: тенденции, проблемы, перспективы переходного периода. Апатиты: Кольский научный центр. Институт экономических проблем. – 1997 год.
2. Зименов Р. Свободные экономические зоны. Американский опыт. (Российский экономический журнал, №3, 1998г)
3. Иванов И. /Мировая экономика и международные отношения, №8, 2007 – с.6.

§ 2.2.4.

Привлечение иностранных инвестиций⁶

Дорогой рубль дешев, наживной дорог

В современных условиях, особенно если нарушен внутренний рынок, наблюдается скудность федерального и региональных бюджетов, значительны ожидания регионов в расширении производства от внешнеторговой деятельности. Однако последняя пока в сильной степени зависит от привлечения иностранных капитальных вложений (инвестиций) как определенного вида внешнеторговых услуг.

Действительно, практика такова, что регионы, широко включенные во внешнеэкономические связи, имеют и лучшее финансовое положение. Поэтому региональные администрации должны быть инициативны в расширении рынка сбыта и предоставления услуг, используя накопленный потенциал прошлого, научно-технические разработки, искать и расширять организационные формы межрегионального сотрудничества, подготавливая почву для перспективной производственной деятельности. (Следует отметить положительную инициативу Ассоциации Центральной России, когда в 1999 г. в ее состав были приняты Минская, Гомельская, Могилевская и Витебская области Белоруссии, хотя в существующем законодательстве по межрегиональным ассоциациям приобретение ими международного статуса не предусматривалось).

По динамике привлечённых инвестиций большинство районов, имеющих подавляющую долю (табл. 2.2.4.1), имеют и предпочтительный потенциал инвестиционной привлекательности и меньшую степень инвестиционного риска.

Приводя характеристику районов по возможностям развития внешней торговли, показателем высокого рейтинга является внимание к району иностранного инвестирования. Следует признать, что пока относительно привлекательными для иностранных инвесторов является лишь четверть регионов РФ. На них приходится 87% суммарных инвестиций в Россию. В то же время распределение иностранных инвестиций внутри этой группы "лидеров" отличается крайней неравномерностью. Почти половина всех суммарных инвестиций аккумулируется в Москве, далее с 10-кратным отрывом следуют Московская, Архангельская области, Санкт-Петербург, Красноярский край (табл. 2.2.4.1). Отмеченная асимметрия продолжается и в последующие годы.

⁶ Параграф подготовлен на основе материалов Барковского А.Н. и Комисарова А.В., 1999 г.

Таблица 2.2.4.1

Регионы с наибольшим объемом прямых иностранных инвестиций

Показатели Районы	1993–1998 гг.		1999–2000 гг.		2003 г.	
	Объем инве- стиций, млн долл.	Доля в сум- марных инве- стициях в Россию, %	Объем инве- стиций, млн долл.	Доля в сум- марных инве- стициях в Россию, %	Объем инве- стиций, млн долл.	Доля в сум- марных инве- стициях в Россию, %
Москва	6167,7	49,26	6691	32,61	2483,0	36,62
Московская обл.	708,0	5,65	734	3,58	707,0	10,43
Архангельская обл.	690,6	5,52	388	1,89	106,0	1,56
Санкт-Петербург	477,3	3,81	1858	9,06	70,0	1,03
Красноярский край	440,3	3,52	259	1,26	1,0	1,01
Республика Татарстан	225,3	1,80	166	0,81	77,0	1,14
Республика Коми	196,2	1,57	108	0,53		
Магаданская обл.	181,1	1,45	58	0,28		
Самарская обл.	179,5	1,43	385	1,88	72,0	1,06
Еврейская автономная область	173,5	1,39	0	0		
Хабаровский край	161,3	1,29	60	0,29		
Сахалинская обл.	156,9	1,25	1277	6,22	2008,0	29,61
Ханты-Мансийский автономный округ	155,8	1,24	150	0,73		
Нижегородская обл.	149,4	1,19	93	0,46	41,0	0,60
Новосибирская обл.	146,0	1,17	238	1,44		
Республика Марий Эл	145,9	1,17	0	0		
Тюменская обл.	144,6	1,15	2019	9,84	178,0	2,62
Томская область	129,7	1,04	44	0,21		
Белгородская обл.	119,2	0,95	81	0,4		
Приморский край	114,2	0,91	132	0,64		

Различная степень открытости регионов определяется не только объективными особенностями, но и нестрогим правовым регулированием внешнеэкономических связей субъектов РФ. В частности законодательство закрепляет в наиболее общем виде права регионов на самостоятельность в качестве участников международных и внешнеэкономических связей. В условиях финансово-экономического кризиса резко возрос сепаратизм в экономической области. Это находит отражение в стремлении субъектов РФ установить монополию на внешнюю торговлю, сформировать собственные золотовалютные резервы, что противоречит российским федеральным законам, прежде всего закону "О координации международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации" от 4 января 1999 г.

Одной из иллюстраций такого рода противоречия являются внутренние оффшорные зоны. В России в настоящее время порядка 40 так называемых административно-территориальных объединений (АТО), 20 из которых по всем признакам носят именно характер оффшоров. Среди них три субъекта РФ – Бурятия, Республика Алтай и Калмыкия. В одних зонах действуют льготы только по местным налогам, в других – и по федеральным.

Для большинства резидентов из других регионов России практика использования таких зон путем регистрации в них своих фирм даже без их реального размещения в этих зонах представляет собой не нарушение законодательства, а элементарное злоупотребление брешами в нем и подзаконных актах. К тому же до сих пор не принят основополагающий в этой области закон о свободных зонах на территории РФ.

Есть точка зрения, с которой можно согласиться, что оффшоры необходимо создавать под конкретные инвестиционные проекты. Представляется также, что предпочтение должно отдаваться депрессивным территориям, а льготы распространяться не на весь субъект Федерации, а лишь на конкретные его хозяйственные, объекты (предприятия, транспортные узлы, порты и т. п.).

В условиях, когда стремление субъектов Федерации максимально наращивать свой экспорт может быть оправдано резко возросшим, например, после 1998 г. курсом доллара к рублю, либо при обратной ситуации (в период радикальных реформ 1992–1993 гг.) увеличивать импорт, имеющему большую конкурентоспособность из-за более низких внешних цен завозимых из-за рубежа товаров, по сравнению с отечественными, встает проблема безопасности сохранения территории России в качестве единого экономического пространства. Понятно, что никакие директивные указания Центра не в состоянии заставить предпринимательские структуры регионов торговать между собой из "чувства патриотизма". Экономический интерес в условиях рыночной организации экономики является определяющим, если выход на внешний рынок является более выгодным, чем кооперация с соседями – российскими регионами.

Можно надеяться, что в перспективе произойдет перестройка в рядах экспортно ориентированных регионов. Помимо общих требований по выравниванию состояния транспортно-коммуникационной и энерго-промышленной инфраструктуры европейской и восточной частях России в первую очередь влияние окажут, по-нашему мнению, следующие решения:

- укрепление межрегиональных связей в рамках межотраслевой кооперации; начало этих процессов можно уже сегодня наблюдать на примере современных тесных связей ТЭК и алюминиевой промышленности;
- восстановление прежних кооперационных связей научных центров, наукоемких отраслей обрабатывающей промышленности с оборонными и гражданскими предприятиями на основе разработки и освоения передовых технологий;
- пересмотр таможенных тарифов в пользу защиты отечественных производителей;
- упорядочение транспортных тарифов, приводя к консолидации экономического пространства внутри России и инвестиционного законодательства в регионах РФ.

Специальные законодательные акты по инвестиционной деятельности в 1990-х годах имелись в 20 субъектах Федерации для российских инвесторов и в 8 – для иностранных. Отдельные положения, относящиеся к регулированию инвестиционной деятельности, отмечены в 2 субъектах Федерации для российских инвесторов и в 13 – для иностранных. В Амурской, Владимирской, Иркутской и Саратовской областях были приняты наиболее полные пакеты законодательных актов, регулирующих инвестиционную деятельность. В отличие от федерального законодательства здесь особое внимание уделяется налоговым льготам (включая налоговые каникулы для инвесторов), предоставлению льготных кредитов, гарантиям региональных властей и защите интересов инвесторов.

В Ярославской области из областного бюджета предоставляются средства на инвестиции в соответствии с государственной инвестиционной программой, налоговые льготы, государственные гарантии. Предусмотрено, в частности, льготное налогообложение имущества по 1/2 действующей ставки в течение 2 лет с начала реализации продукции, полученной от осуществленного инвестиционного проекта, льготное налогообложение прибыли, поступающей в областной бюджет включая полное освобождение от налога средств, безвозмездно полученных для реализации инвестиционных проектов, включенных в государственную программу области и полное освобождение от налога на прибыль, полученной в течение первого года с начала реализации продукции с вновь введенных по завершении инвестиционного проекта мощностей.

В Новгородской области с 1994 г. действовал областной закон «О налоговых льготах предприятиям и организациям, расположенным, на территории Новгородской области». Согласно закону предприятия с иностранными инвестициями (ПИИ), занимающиеся производственной деятельностью и зарегистрированные на территории области предприятия, освобождаются до полной окупаемости вложенных средств от уплаты тех налогов, по которым право предоставления льгот принадлежит субъектам Федерации. С 1997 г. в четырех районах области были созданы зоны экономического благоприятствования с особым налоговым режимом. В них все предпринимательские организации (кроме торговых) освобождаются от уплаты всех местных налогов: налога на прибыль и имущество, сбора на нужды образовательных учреждений, платы за недра, отчислений на воспроизводство минерально-сырьевой базы, земельного и транспортного налогов, а налог на прибыль, уплачиваемый ими в федеральный бюджет, возмещается налогоплательщикам из областного бюджета.

В Хабаровском крае предприятия с иностранными инвестициями (если доля иностранного партнера более 30%), а также филиалы иностранных предприятий освобождались от налога на прибыль сроком на 2 года. Освобождение от налога на прибыль сроком на 3 года предусмотрено для вновь создаваемых ПИИ с объемом инвестиций свыше 5 млн долл., направляемых на освоение месторождений полезных ископаемых и строительство объектов транспортной инфраструктуры.

Тверская область предоставляла 50-процентную льготу по налогу на прибыль (не более чем на 3 года), аналогичную льготу – для инвесторов, поставляющих на экспорт более 50% производимой продукции. Лизинговые компании имеют право на снижение ставки налога на 90% в течение первых 3 лет и на 50% – в течение последующих 2 лет.

Полное освобождение ПИИ от уплаты налога на прибыль установлено было в Татарии (в течение первых 2 лет), Ставропольском крае, Рязанской области (при доле иностранного капитала свыше 30% и выручке от производственной деятельности не менее 70% от общей суммы реализации), Приморском крае (на 5 лет), Владимирской области (на первые 2 года), Липецкой области (в течение 2 лет), Бурятии (на 3 года для ПИИ с капиталом свыше 5 млн долл., для остальных – на 2 года), Чувашии.

В Республике Марий Эл сроком на 5 лет предоставлялись налоговые льготы в случае привлечения инвестиций в размере не менее 100 тыс. долл. Предприятия освобождаются от налога на прибыль, имущество, НДС, от транспортного налога, зачисляемых в республиканский бюджет: в течение первых 2 лет на 100, третий год – 75, четвертый – 50, пятый – 25%. При размере инвестиций меньшем, чем 100 тыс. долл., ставки налоговых льгот соответственно уменьшаются.

В Московской области налоговые льготы предоставлялись предприятиям, если производственные инвестиции в сумме, эквивалентной не менее чем 1 млн долл., осуществлены после 1 января 1995 г., и с периодом инвестирования не более 3 лет. Первые 1,5 года ставка налога на прибыль составляет 10%, в последующий год 15%. Налог на имущество уменьшается на 50%, льгота по налогам, зачисляемым в дорожный фонд Московской области, в период существования этого налога, действовала в течение 3 лет. Налоговые льготы также могут быть предоставлены на основании налогового соглашения с администрацией Московской области.

В Санкт-Петербурге льготное налогообложение затрагивает налог на прибыль, налог на собственность, налог на поддержание жилого фонда. Используется отсрочка по налоговым и арендным платежам. Бюджет Астраханской области отдельной строкой выделяет средства на гарантии для иностранных инвесторов.

Проблему гарантий иностранному инвестору в различных регионах решают по-разному, используя в качестве залогового обеспечения ликвидное имущество, недвижимость, землю. Представителями более 45 российских регионов выдвигалась идея

выпуска гарантийных обязательств субъектов Федерации, подтвержденных Минфином и ЦБ России. Кредитование под гарантии, обеспеченные местными полезными ископаемыми, основными фондами и другими материальными ценностями, по мнению авторов предложений, не противоречит существующей в России нормативно-правовой базе.

В отдельных областях и республиках начали проводить полновесные земельные реформы с составлением кадастров, свободной куплей-продажей земли, использованием ее в различных залогово-гарантийных схемах. От этого остается небольшой шаг до эмиссии земельных облигаций и ипотечных закладных. Опыт продажи земли имеют Саратовская область, где прошли четыре земельных аукциона, Татарстан, принявший земельный кодекс, позволяющий покупать землю, Москва, разрешившая покупать землю на территории комплекса "Москва-Сити". Тверская область предоставляет 50-процентную льготу по налогу на прибыль (не более чем на 3 года), аналогичную льготу – для инвесторов, поставляющих на экспорт более 50% производимой продукции. Лизинговые компании имеют право на снижение ставки налога на 90% в течение первых 3 лет и на 50% – в течение последующих 2 лет.

Несмотря на достаточную многообразную практику стимулирования внешнеторговой деятельности весь спектр инструментов по привлечению инвестиций, имеющийся в распоряжении региональных властей, считается в основном уже использованным. Дальнейшее стимулирование притока капитала должно решаться на федеральном уровне.

Формы инвестиционного сотрудничества регионов РФ. Создавая законодательные, организационно-инфраструктурные, информационные и другие условия привлечения иностранного капитала, местные органы управления реализуют, прежде всего, имеющиеся у них властные полномочия. В то же время они могут выступать и в роли субъекта хозяйствования и являться одной из сторон инвестиционного соглашения.

В мировой практике используются следующие основные формы привлечения иностранного капитала: получение кредитов; получение оборудования на основе компенсационных соглашений; использование средств международных и отечественных консорциумов; использование ресурсов венчурных фондов; кредиты на основе компенсационных соглашений; привлечение капиталов в результате приватизации; привлечение капиталов на основе международных слияний и приобретений; привлечение капиталов на базе создаваемых свободных экономических зон; создание совместных предприятий, а также предприятий, полностью принадлежащих иностранному капиталу; портфельные инвестиции; заключение соглашений в области природопользования (соглашения о разделе продукции и сервисные соглашения, соглашения на базе лицензионной системы).

Первые позиции перечня не связаны с привлечением инвестиций в предпринимательской форме – в форме прямых капиталовложений, а являются разновидностями привлечения ссудного капитала. При этом предполагается, что средства должны быть возвращены с уплатой процента. Однако право собственности на производство или другие объекты, освоенные с помощью кредита, остается в руках российского владельца, привлекающего финансовые ресурсы.

1. Наиболее распространенной формой привлечения ссудного капитала стали кредиты зарубежных банков, которые чаще всего предоставляются регионам в виде специализированных кредитов группы банков или других финансовых учреждений. Например, летом 1997 г. правительство Москвы получило трехлетний специализированный кредит в размере 200 млн долл. от консорциума трех западных банков. Кредит в размере 50 млн долл. был предоставлен группой российских и зарубежных банков Ленинградской области, 40 млн долл. получила Нижегородская область. Ссужая деньги региональным администрациям, многие кредиторы специально оговаривали возможность требовать досрочного погашения кредита по прошествии определенного времени (как правило, через год с момента выдачи). После кризиса 17 августа 1998 г. часть за-

рубежных банков воспользовалась правом досрочного отзыва кредитов, резко увеличив потери, усложнив тем самым финансовое положение регионов.

2. Другим инструментом привлечения иностранных инвестиций является выпуск еврооблигаций. Эта практика получила распространение с 1996 г., когда Министерство финансов РФ разместило на западных рынках первый транш еврооблигаций в размере 1 млрд долл. В том же году с идеей выпуска аналогичных ценных бумаг выступили три российских региона (Москва, Санкт-Петербург и Нижегородская область). В 1997 г. уже 13 регионов хотели самостоятельного выхода на мировой финансовый рынок, а в 1998 г. (если бы не финансовый кризис) – около 30. "Взрыв" субфедеральных и муниципальных займов породил необходимость разработки законодательства, ограничивающего объем внутренних и внешних заимствований 30% доходной части казны для регионов и 15% – для муниципальных образований. По данным платежного баланса за 1997 г. было выпущено региональных облигаций на 900 млн долл., в том числе Нижегородской областью – на 100 млн долл., Санкт-Петербургом – на 300, Москвой – на 400 млн долл. В апреле–мае 1998 г. правительство Москвы выпустило трехлетние облигации на 500 млн немецких марок и 400 млрд итальянских лир. Существовали также планы размещения нового еврозайма на 500 млн долл., но их пришлось отложить из-за августовского финансового кризиса 1998 г.

Следует отметить, что поведение многих субъектов Федерации как внешних заемщиков существенно отличалось от федерального центра. В то время как Правительство и Центробанк РФ вводили 90-дневный мораторий на выплату внешних и внутренних долгов, администрации Москвы, Петербурга, Иркутской, Новосибирской областей и других регионов продолжали платить по своим внешним обязательствам. Характерно, что в разгар финансового кризиса синдикат западных банков во главе с "БНП-Дрезден банк" предоставил правительству Москвы новый кредит в 35 млн долл.

В то же время кризис, как уже отмечалось, существенно осложнил положение российских регионов-заемщиков. Девальвация рубля и дефолт России по внутреннему долгу привели к снижению в валютном эквиваленте доходов местных бюджетов, что затруднило обслуживание долга. К тому же многие эмитенты планировали рефинансировать свой долг, что после августовских событий стало практически невозможным. В мае 1999 г. рейтинг российских еврооблигаций снизился до категории "СС", и соответственно цена эмитированных российскими регионами и корпорациями евробондов стала колебаться на вторичном рынке в диапазоне от 10 до 60%. В условиях столь резкого обесценивания региональных долгов все чаще высказываются предложения об их выкупе самими же регионами. Официальные московские власти, являющиеся самыми крупными эмитентами, отрицают возможность скупки собственных облигаций, однако банки охотно выкупали бонды правительства Москва с тем, чтобы обменять свою более или менее безнадежную валютную задолженность перед иностранцами на московские бонды в пропорции 3:1. Объем таких операций составляет в неблагоприятный 1998 г. более десяти миллионов долларов.

Привлечение капиталов в другой форме, например, в предпринимательской сопровождается, как правило, передачей современных технологий, ноу-хау и передового опыта, создает условия для активного приобщения российских кадров и производственного научно-технического потенциала к международному производству. Вместе с тем, если при получении кредита платежи завершаются при погашении всей его суммы и процентов, то при инвестировании в предпринимательской форме прибыль выплачивается инвестору постоянно, до конца жизненного цикла предприятия. Зарубежные инвестиции в предпринимательской форме обеспечивают инвестору получение права собственности на определенные объекты в стране, привлекающей иностранные инвестиции. Кроме того, в сфере природопользования инвестор вправе рассчитывать на получение права самостоятельного распоряжения добытыми или заготовленными ресурсами.

3. Наиболее распространенной формой привлечения предпринимательского капитала является создание совместных предприятий или предприятий с иностранными инвестициями. Практика показывает, что региональные власти в лице своих правительств могут принимать непосредственное участие в создании такого рода предприятий. Так, в 1997 г. контрольный пакет убыточного автомобильного завода "Москвич" был передан из федеральной собственности в московскую. Год спустя на базе части заводских корпусов было создано совместное предприятие "Авторамос", в котором в равных долях участвуют французский автомобильный концерн "Рено" и московское правительство. Предприятие занимается сборкой французских автомобилей "Рено Мегане". Намечалось первоначально собирать 2000 машин в год, со временем концерн "Рено" планирует инвестировать в проект 420 млн долл. И довести мощность завода до 120 тыс. машин в год. Главой наблюдательного совета акционерного общества является вице-мэр Москвы. По аналогичной схеме создавались многие предприятия по строительству, реконструкции и эксплуатации городских гостиничных, торговых и офисных комплексов.

Большое значение имеет деятельность местных органов власти по созданию инфраструктуры, обеспечивающей дальнейшее развитие предпринимательства. В проекте "Москва-Сити" город осуществляет инвестиции в обустройство земельных участков (водоснабжение, канализация, электросети), с тем, чтобы потом передать их в аренду или продать будущему инвестору.

4. Общеизвестно, что самым масштабным каналом стимулирования привлечения прямых иностранных инвестиций в Россию могут стать так называемые соглашения о разделе продукции (СРП), отличительными чертами которых могут считаться следующие моменты:

– государство как собственник недр определяет с помощью конкурсной системы или по итогам переговоров компанию, которая выполняет функции подрядчика при разработке месторождения. Эта компания получает исключительное право на поиск, разведку и разработку открытого месторождения, которое оно осуществляет за счет собственных средств, принимая на себя все риски;

– государство и компания-инвестор владеют определенными в тексте СРП долями добытых природных ресурсов;

– расходы компании, к которым относятся капиталовложения и текущие затраты, возмещаются за счет части добытой продукции, определяемой условиями СРП.

Эта часть называется затратной или компенсационной продукцией. Из оставшейся части определяется доля, называемая прибыльной продукцией, которая также передается компании в качестве вознаграждения:

– прибыль, полученная компанией, подлежит налогообложению. Компания также уплачивает "роялти", что является платой за пользование недрами;

– капитальное оборудование, применяемое в производственных целях, переходит в собственность государства или с момента его приобретения, или постепенно по мере его амортизации.

Таким образом, в результате действия механизма "О соглашениях о разделе продукции" (СРП) государство получает "роялти", налог на прибыль пользователя недр и государственную долю в прибыльной нефти. Принятие данного закона РФ обеспечивает гарантии стабильности условий для инвесторов.

Произведенная продукция или добытое минеральное сырье, являющиеся по условиям соглашения долей государства, должны поступать в распоряжение уполномоченных им органов или организации. При этом распределение государственной части сырья осуществляется на основе специальных договоров, заключаемых между органами исполнительной власти Российской Федерации и субъектами РФ, на территории которых расположен предоставляемый в пользование инвестору участок недр. Указанные

договоры устанавливают пропорции распределения государственной доли продукции, величины учитываемых при разделе продукции между государством и инвестором налогов, подлежащих уплате в федеральный бюджет, бюджет соответствующего субъекта Российской Федерации и местные бюджеты. Использование части произведенной продукции, поступающей в собственность субъекта РФ, осуществляется в порядке, определяемом законодательством субъектов РФ.

Согласно оценке экспертов, ежегодные инвестиции в экономику России от реализации проектов на условиях СРП могут составить 5–6 млрд долл., а поступления в бюджеты всех уровней – 1,5–2,0 млрд долл. Первые соглашения такого рода появились еще до принятия закона о СРП и были оформлены указами Президента РФ: Харьягинский проект в Республике Коми, "Сахалин-1" и "Сахалин-2". Соглашения о разделе продукции на шельфе о. Сахалин по освоению нефтяных и газо-конденсатных месторождений в рамках проектов "Сахалин-1" и "Сахалин-2" предусматривают суммарные инвестиции в размере 25 млрд долл. Российская сторона (федеральный центр и Сахалинская область) рассчитывают получить более 70 млрд долл. прибыли. По проекту "Сахалин-3" российская сторона собирается получить 100 млрд долл. (в течение 50 лет). Сейчас работы идут только по "Сахалину-2". В рамках этого проекта международный консорциум планирует инвестировать около 13 млрд долл., а первая нефть была получена в июле 1999 г.

Сложная судьба российских соглашений о разделе продукции объясняется множеством факторов, в том числе столкновением интересов различных групп и политических течений. Российские регионы в лице своих властных структур, как правило, являются активными лоббистами СРП. Помимо возможности получения части дохода от раздела продукции их привлекает перспектива размещения инвестиционных заказов на предприятиях региона, загрузки простаивающих мощностей. Создание одного рабочего места в нефтегазовой промышленности означает появление нескольких рабочих мест в других отраслях. Так, в рамках проекта "Сахалин-2" Амурский судостроительный завод получил контракт стоимостью 35 млн долл. на изготовление крупногабаритной морской нефтепромысловой конструкции. Реализация двух Сахалинских проектов позволяет также полностью газифицировать дальневосточный регион, загрузить местные нефтеперерабатывающие заводы. Кроме того, в момент подписания соглашения инвестор выплачивает разовые бонусы (бюджет Сахалинской области получил бонус в размере 30 млн долл.), которые в условиях постоянной нехватки финансовых средств используются для затыкания бюджетных дыр.

Очевидная заинтересованность субъектов федерации любой ценой "пробить" то или иное соглашение приводит к тому, что представляются недоработанные проекты, не имеющие достаточного технического и экономического обоснования. Первоначальный перечень проектов, предлагаемых для разработки на основе СРП, включал 250 месторождений и был отвергнут Государственной Думой как "попытка распродажи отечественных недр". В результате, как минимум на 2 года, отложились реализация многих важных для федерального центра и регионов соглашений.

Проблемой также является неумение местных властей договориться с соседями о порядке совместной эксплуатации месторождений, расположенных на территории нескольких областей. По этой причине из списков были исключены три нефтяных месторождения, их не могли поделить Тюменская область и располагаемый ранее внутри ее Ханты-Мансийский автономный округ. В результате регион потерял очень выгодного инвестора. Подобная ситуация может повториться в отношении месторождений на границах Архангельской области и Ненецкого автономного округа, Красноярского края и Эвенкийского автономного округа. Подводя итоги выше изложенному, можно сделать следующие выводы.

Относительно привлекательными для иностранных инвесторов являются лишь отдельные регионы Российской Федерации. При определенных условиях они могли бы стать дополнительными полюсами развития субъектов РФ. Поэтому региональная структурно-инвестиционная политика не должна, на наш взгляд, игнорировать приоритетное развитие именно этих земель.

Большинство регионов пытается создать более привлекательные (по сравнению с федеральными) нормативные и институциональные условия деятельности иностранных инвесторов. Вместе с тем практически все инструменты стимулирования капитальных вложений, имеющиеся у региональных властей, уже задействованы. Меры по привлечению инвестиций в дальнейшем должны разрабатываться на уровне федерального центра. При этом на первое место выходит не столько проблема тех или иных льгот, сколько проблема гарантий стабильности условий деятельности.

В последнее время значительно активизировалась инвестиционная деятельность регионов как самостоятельных хозяйственных субъектов. Используются разнообразные формы участия в инвестиционном процессе – от привлечения ссудного иностранного капитала в виде кредитов и облигационных займов до участия в соглашениях о разделе продукции. При этом обостряется проблема согласования далеко не всегда совпадающих интересов федерального центра и субъектов РФ.

После кризиса 17 августа 1998 г. и октября 2008 г. начался процесс изменения инвестиционного рейтинга различных регионов. В наиболее сложном положении оказались субъекты РФ, привлекавшие значительные иностранные инвестиции в форме ценных бумаг (Москва, Санкт-Петербург), а в более выгодном те, кто делал упор на прямые инвестиции в реальный сектор экономики. В целом же иностранные инвестиции по своему объему не стали для России еще определяющими, а инвесторы во многом занимают «выжидательную» позицию. В период радикальных реформ приток в Россию прямых частных инвестиций из-за рубежа был невелик. Их суммарный объем составлял примерно 3–4 млрд долл. В год, а капиталобразующих (в основные фонды) ещё меньше и не превышал 1% общего объема инвестиций в стране. В 2006 г. они составляли уже 55 млрд долл., а в 2007 г. выросли в 2,2 раза.

Не следует также забывать, что иностранные инвестиции воздействуют на экономику страны, изменяя её с целями иностранного инвестора. Кроме того, данный капитал, прямо или косвенно управляется из-за рубежа. Косвенное влияние оказывается через инфраструктуру (банки, сбытовые сети, сервисные и рекламные центры, страховые компании), тоже преследуя цель обеспечить вывоз местного сырья на выгодных условиях. Известна, например, позиция Китая при создании предприятий на нашем Дальнем Востоке, где должны работать только китайские работники. Таможенные органы не справляются с китайской контрабандой на миллиарды рублей (В.Г. Гельбрас, 2011). Опасны как экономическая изоляция страны, так и полное подчинение мировым конкурентным механизмам. (Накануне 1-й мировой войны население Франции владело 10% российских ценных бумаг). Контроль над иностранными инвестициями должен обеспечивать национальные интересы. Так как районы не так сильны в сравнении с транснациональными корпорациями, такого же жёсткого контроля со стороны государства требуется соблюдение приоритета общефедеральных целей над региональными при активном выходе регионов на внешние, особенно, финансовые рынки. Но нужно уметь договариваться.

Литература к § 2.2.4.

1. Барковский А.Н., Комиссаров А.В. Внешнеэкономические связи субъектов РФ и укрепление единого экономического пространства России (ж.: Проблемы прогнозирования, № 3, 2000).
2. Гельбрас В.Г. Россия и Китай в условиях глобального кризиса/Мировая экономика и международные отношения. – № 11, 2011, с. 63–71.

Тема 2.3.**Инструментарий
межрегионального анализа***Была бы шея, а хомут найдется***§ 2.3.1.****Характеристика
межрегиональных проблем***Что скажешь? – А что спросишь*

Фактически главной межрегиональной проблемой (задачей) является формирование межрегиональных связей в форме товарообмена и финансовых потоков, обеспечивающих сбалансированность региональных экономик. Наличие их есть следствие территориального разделения труда и обеспечение поставок продукции для различных потребителей в регионах и на внешнем рынке. Такого рода задачи связаны с определением производственных программ предприятий на территории с учетом внешних производственных взаимосвязей как по получению сырья и материалов, так и по сбыту готовой продукции.

Межрегиональные проблемы являются неотделимой частью общего процесса организации производственной деятельности. Они охватывают его внешнюю сторону, и отражают пространственно рассредоточенные процессы собственно производства, потребления и поставок продукции. Если несколько развернуть названное общее содержание российских межрегиональных экономических проблем, то можно добавить еще следующие, требующие конкретного решения:

- дезинтеграция экономического пространства после реформ 1991–1992 гг., резкое ослабление межрегионального взаимодействия;
- усиливающаяся дифференциация уровней социально-экономического развития районов, резкое разделение регионов на регионы-доноры и регионы-реципиенты, необходимость выравнивающих бюджетных трансфертов;
- определённая деформация инвестиционных потоков – капитал может двигаться от регионов, где он зарабатывается, то есть использован с максимальной отдачей в регионах, где он используется менее эффективно;
- отсутствие связи между притоком капитала и инфраструктурной обустроенностью территории, сдвиг производства в промышленно неосвоенные регионы;
- проблемные регионы (кризисные, слаборазвитые, депрессивные со спадом экономической активности, регионах с благоприятной рыночной конъюнктурой и неисчерпаемым ресурсным потенциалом, но с депрессией вследствие постоянного изъятия финансовых ресурсов);
- формирование регионов с отраслевой моноструктурой, перестройки в части консервации отсталой отраслевой структуры в регионах, препятствия на пути совершенствования структуры в направлении от первичных к конечным видам деятельности;
- диспропорции между уровнем развития отраслей специализации и обслуживающего комплекса со смежными отраслями и ресурсами соседних регионов;
- реализация экономических проектов создания предприятий или производств, оказывающих влияние на развитие нескольких районов (проекты межрегионального назначения) и ряд других проблем;
- критерии и нормы перераспределения бюджетных средств «фактически» из районов зарабатывающих доходы в районы, где их не хватает.

Исследователи межрегиональных проблем (Гранберг А.Г., Изард У., Павлов К.В. (1998) и др.) отмечают, что в них отражаются социально-экономические черты и особенности, как отдельных региональных объектов, так и смежное влияние и взаимозависимости нескольких региональных комплексов. Кроме того, межрегиональные процессы сопровождаются миграцией и системами расселения людей, степенью обеспеченности ресурсами, размещением производства и формированием транспортных путей, сравнительным распределением доходов между различными социальными группами, состоянием платежного баланса межрегионального оборота, положением на рынках сбыта, созданием центров-пунктов источников нового развития, захватывающие смежные и обеспечивающие производства на разных территориях и т.д. Таким образом, последовательное решение межрегиональных проблем выражается в уровнях регионального производства, объемах межрегиональных поставок продукции, транзитных потоках и, в конечном счете, достигаемым уровнем жизни населения районов. Эти результаты фиксируются в экономических и социальных показателях, результатах анализа и сравнительной по районам характеристике диспропорций: узких мест, сдерживающих развитие производства, асимметрии по районам уровня жизни и уровня экономического развития.

Выработка мероприятий, политики по разрешению межрегиональных проблем предполагает их предварительный экономический анализ, и последующий прогноз вариантов межрегионального развития с оценкой последствий реализации указанных мер. Обычно такое исследование проводится в двух направлениях.

1. Сравнительный по регионам анализ социально-экономических показателей по доходам населения и жизненному уровню, по издержкам, рентабельности, объему производства и т.п. с определением по районам соотношений, степени дифференциации региональных весов (долей) в общем объеме производства. Напомним, что при использовании такого рода региональных показателей при оценке экономической значимости и социального положения они должны быть переоценены на предмет нивелирования влияния региональных цен: учет при анализе влияния рентных составляющих использовать не текущие показатели доходов и заработной платы и доходов, а их отношение к прожиточному минимуму, не абсолютную прибыль – а рентабельность, и т.д.

На серьезность этих положений указывают данные дифференциации цен. В 2000 году отношение только индексов изменения цен промышленности максимального (Эвенкия) к минимальному (Магаданская область) составило больше двух раз. Как отмечалось, причины разнородности региональных ценовых процессов скрыты не только в различиях прямых издержек производства, зависимостью их от динамики валютного курса, но и от межрегионального товародвижения: чем дальше перевозится продукция, тем больше возрастающие транспортные издержки увеличивают цены в районах – потребителях.

2. Анализ межрегиональных поставок продукции, характеризующих межрегиональную торговлю и интеграцию районов. Данные потоки отражают связанность региональных экономик, степень их интегрированности. Наиболее известными показателями являются следующие.

V_r

— — доля общего вывоза продукции во все районы, включая за рубеж, из района r

V

в общем вывозе продукции V по стране. Показатель характеризует масштаб участия в межрегиональных поставках.

$$V_r = \sum_s X_{rs};$$

s

X_{rs} – поставка продукции из r -го района в район s ; в объемы вывоза и ввоза включаются величины регионального экспорта и импорта;

V_r

— – отношение совокупного вывоза из района r к объему производства X_r в этом

X_r

же районе. Данный показатель характеризует специализацию района, степень его открытости и интегрированности с другими районами и внешним рынком.

W_r

— – отношение общего ввоза продукции в район r к общему производственному

D_r

и конечному потреблению (D_r) того же района r , показывает зависимость потребления в районе от внешних производителей и степень связанности с хозяйствами других районов;

$$W_r = \sum_s X_{sr};$$

s

T_r – транзит продукции через территорию района r . Он равен минимальному числу из ввоза (W_r) и вывоза (V_r) из района для продукции не потребляемой в данном районе r . Для более точного анализа валовые показатели степени специализации (V_r / X_r) и зависимости потребления района от внешних поставок (W_r / D_r) должны быть очищены от транзита;

S_r – сальдо вывоза и ввоза продукции ($V_r - W_r$);

O_r – оборот межрегиональной торговли ($O_r = V_r + W_r$), включает объемы вывоза и ввоза продукции района r . По аналогии определяется внешнеторговый оборот региона, как сумма регионального экспорта и импорта.

Рассматриваемые показатели поставок продукции зависят от мощностей и условий производственных комплексов районов, откуда вывозится продукция. Статистические данные подтверждают эти зависимости как сильные. Так при спаде общего производства вдвое за годы радикальных реформ 1990-х годов внутри российские межрегиональные связи сократились в 4 раза. Поэтому межрегиональный анализ предполагает дополнение его анализом производственных региональных комплексов. Для такого масштабного исследования созданы специальные инструментарии, основанные на региональных межотраслевых балансах. Этот инструментарий базируется на исследованиях размещения производства Тюнена Й., Лаунхардта В., Вебера А., Кристаллера В., А. Леша и др. Совмещение этих подходов при описании производственной части методом межотраслевых балансов дал рождение инструментарию межрегиональных межотраслевых моделей (§2.3.2). В этом направлении значительный вклад внесли Леонтьев В., Изард У., Л.Мозес, Николаев С.А. (по межрегиональным отраслевым комплексам), Кистанов В.В., А.Г. Гранберг, Макаров В.Л. и другие зарубежные и российские ученые.

На основе экономического анализа, оценки экономических проблем вырабатываются мероприятия региональной экономической политики. В качестве примеров можно привести следующие, имевшиеся в прошлом и разрабатываемые в настоящее время, решения по важнейшим региональным проблемам: 1) программы освоения новых районов; 2) программы развития (индустриализации) слабо развитых районов; 3) программы развития промышленных депрессивных районов; 4) программы и мероприятия, ограничивающие рост в районах высокой концентрации производства и населения; 5) программы развития деревень и малых городов и др.

§ 2.3.2. Инструментарий межрегионального анализа

Хороша плочка, да подтекает немножко

Современная система экономических знаний это не только научный трактат описательного характера, но и включающая строгие количественные методы. Для логического проведения комплексного анализа межрегиональных проблем создан межрегиональный инструментарий в форме моделей типа «затраты–выпуск». Данные модели позволяют в компактной форме представить сложные условия экономической деятельности в регионах, их взаимосвязи между регионами, структурными зависимостями между условиями производства и показателями финансовых отношений (ценами, налогами, доходами и расходами). Всю сложность и объёмность межрегиональных проблем: натуральных пропорций, межрегиональных потоков продукции и финансовых средств хотелось бы представить в формализованном виде. Однако создать такие инструменты пока не удалось. Паллиативным решением является разделение задач материально-вещественного и финансового состава.

Модель – материальная, математическая, словесная или мысленно представляемая конструкция, которая является аналогом объекта – оригинала в другой, обычно уменьшенной или иной форме, более удобной для изложения и изучения.

Наиболее простым аналогом межрегиональных объектов являются модели, при построении которых используются межотраслевые балансы (МОБ или “Затраты – выпуск”, см. Приложение 1, табл. П1.2). Их общий вид – это таблица равенств (балансов), в строчках левой части которой, соответствующим отраслям (продуктам) отражаются показатели производимой продукции (положительные цифры) и ее распределение по потребителям (отрицательные цифры). Данные условия описывают производственную сферу района. Разница произведенной и распределенной продукции образует потребление в конечной сфере населением и государством. Эта величина составляет обычно правую часть баланса. Сюда же включено и сальдо поставок продукции в другие и из других районов. Указанные содержательному толкованию цифры МОБ региона образуют таблицу, схематично имеющей вид (см. 2.3.2.1).

Для представления экономики трех районов схема 2.3.2.1 делится на три части. Межотраслевые связи, характерные для одного района, дублируются здесь в соответствии с числом районов.



Схема 2.3.2.1 Структура условий межотраслевого баланса производства и распределения продукции одного района

Район 1	1→2	1→3	=	Конечное
2→1	Район 2	2→3	=	Потребление
3→1	3→2	Район 3	=	в районах

Схема 2.3.2.2 Структура условий межотраслевого баланса производства и распределения продукции трех районов

Числа в заштрихованных региональных блоках схемы совпадают по содержанию с числами в схеме 2.3.2.1. но раздельно по каждому из районов. В не заштрихованных частях стоят числа-объемы поставок продукции по районам с указанием адресности. Например, в блоке (2→3) они показывают перевозки из второго района в третий, (3→1) – из третьего в первый и т.д. В схеме 2.3.2.1. они были в правой части, а в схеме 2.3.2.2. они вынесены из правой части в левую. В соответствии с принципами построения МОБ указанные числа отрицательны, т.к. характеризуют распределение продукции, произведенной в данном районе, по потребителям других районов. Объемы производства здесь объединены с одноименными величинами ввозимой продукции.

Балансы схемы 2.3.2.2 называются межрегиональным балансом. Они являются наглядным и компактным инструментом описания состояния межрегиональной экономики в цифровых потоках. Если каждый столбец указанных балансов сопроводить переменными, то можно применять стандартные методы решения систем линейных уравнений. Такой новый вид межрегиональных балансов расширяет его возможности для решения различных экономических задач. Например, при изменении конечного потребления (как желаемого в перспективе) в правой части схемы 2.3.2.2 и, рассматривая ее в качестве исходного параметра системы линейных уравнений, решение последней (при сохранении структурных соотношений в географии поставок продукции и нормативов удельных материальных затрат) покажет необходимые изменения региональных объемов производства и абсолютных поставок продукции между регионами. Значения переменных как раз и покажут степень изменения территориальных пропорций в сравнении с исходным состоянием.

Довольно часто целесообразно выделять межрегиональные поставки в схеме 2.3.2.2 в отдельные столбцы со своими переменными. Также поступают и с условиями потребления населения (Z), вынося их из правой части в левую. Структура условий межрегионального инструментария меняется (схема 2.3.2.3). Для таких постановок применяются другие оптимизационные методы решения [Гранберг А.Г., 2000 г.].

X1	X2	X3	x ₁₂	x ₂₃	Z		B _r
Район 1						=	
	Район 2					=	
		Район 3				=	

Схема 2.3.2.3 Структура основных условий межотраслевого баланса производства и распределения продукции трех районов с отдельным выделением поставок продукции

Используя рассмотренные нами подходы взаимного перехода от одних постановок к другим (Приложение 3), новую постановку запишем в формализованном виде.

Оптимизационная межрегиональная межотраслевая модель на один год:

Региональные блоки модели (r=1,R) включают следующие условия:

Балансы производства и распределения продукции:

$$(E - Ar)xr - ar zr - \sum_{\substack{s \\ s \neq r}} (cr_{rs}x_{rs} - cr_{sr}x_{sr}) - (crvr - crwr) \geq B_r \quad (2.3.2.1)$$

Балансы трудовых и природных ресурсов:

$$lr * xr \leq Lr \quad (2.3.2.2)$$

Ограничения на возможности использования производственных мощностей:

$$\mathbf{Nr} \leq \mathbf{xr} \leq \mathbf{Dr} \quad (2.3.2.3)$$

Целевая функция:

$$\mathbf{Z} \rightarrow \max! \quad (2.3.2.4)$$

Индексы:

i – виды продукции ($i=1, n$), n – количество продуктов и отраслей, в разрезе которых представлены хозяйства регионов;

j – виды отраслей ($j=1, n$);

g, m, s – номера районов, R – количество районов, ($g=1, R$).

Переменные:

$\mathbf{xr} = (\mathbf{x}_{jr})$ – векторы-столбцы производства валовой продукции по отраслям;

\mathbf{L}_r , – численность активного населения в регионе;

$\mathbf{x}_{rs} = (\mathbf{x}_{jrs})$ – вывоз продукции j -го из вида из района g в район s ; данные переменные могут отражать и экспортно-импортные потоки продукции по отраслям. Последние должны быть связаны общерегиональным торговым балансом (сальдо экспорта \mathbf{vr} и импорта \mathbf{wr}). В этом случае вводится условный район – «Зарубежье»;

\mathbf{Z} – общий объем непроемленного потребления (потребления домашних хозяйств, секторов, обслуживающих домашние хозяйства, и государственного сектора) в сумме по всем районам.

Параметры:

E – единичная матрица размерности n (см. Приложение 2): на диагонали расположены единицы, в остальных местах – нули;

$A_g = (a_{ij})$ – матрицы межотраслевых коэффициентов материальных затрат (для 0-го и T -го года);

$\mathbf{a}_g = (a_{ig})$ – векторы-столбцы отраслевой структуры непроемленного потребления;

$\mathbf{l}_g = (\mathbf{l}_{jg})$ – коэффициенты затрат трудовых (природных и др.) ресурсов на единицу выпуска отрасли j ;

$\mathbf{Nr} = (\mathbf{N}_{jr})$ – векторы-столбцы мощностей производства по отраслям;

$\mathbf{Dr} = (\mathbf{D}_{jr})$ – максимально возможные объемы производства в отрасли j , определяемые ограничениями по инфраструктуре, ресурсам, наличию кадров, экологии и другими условиями района g ;

$\mathbf{B}_g = (\mathbf{b}_{jg})$ – фиксированная часть конечного продукта;

$(\mathbf{cir}_{ms}) = (\mathbf{cir}_{ms}^{(g)})$ – коэффициенты затрат транспорта региона g на обслуживание перевозки продукции из района m в район s . В матрице $(\mathbf{cir}_{ms}^{(g)})$ эти коэффициенты расположены в строчках, соответствующим отраслям транспорта. Остальные коэффициенты являются элементами единичной матрицы. Если $m = g$ (вывозящий регион), то эти элементы со знаком минус, если $s = g$ (ввозящий регион), то со знаком плюс.

Данный инструмент (2.3.2.1)–(2.3.2.4) удобно использовать для анализа экономических ситуаций, пересекающихся с названными ранее межрегиональными проблемами. Наиболее простыми задачами являются следующие.

1. Нахождение сбалансированных по производителям и потребителям межрегиональные поставки продукции по укрупненным позициям. Это немаловажно для условий резкого ухудшения информационного обеспечения по потокам продукции между регионами.

2. Поиск вариантов развития хозяйств отдельных районов с учетом внешних связей. В обычных прогнозах развития региональных хозяйств, как правило, отсутствует внешний блок.

3. Оценка влияния вариаций импортных квот по отдельным продуктам и регионам, общего по стране торгового баланса, оценка по районам политики различных уровней либерализации импорта и выработка на основе расчетов предложений по государственным мерам регулирования внешней торговли, и др. задачи.

4. Народнохозяйственная оценка крупных отраслевых проектов, реализуемых на территории района. При этом классические методики отраслевой эффективности дополняются внешней со стороны сбалансированности развития с хозяйствами других районов.

5. Наиболее интересной задачей является следующая – оценка разрыва экономических связей между регионами. Расчеты показывают, что в условиях России разрывать эти связи никому не выгодно. (Результаты подтверждают, к сожалению, исторические примеры постсоветского периода, когда разрыв традиционных связей с бывшими республиками СССР привел к общим потерям и для России и для государств СНГ. Дополнительному спаду способствовала и неподготовленная либерализация внешней торговли в период радикальных экономических реформ 1992 года.)

Или близкая по содержанию следующая задача. Как изменится экономическое положение в остальной части экономики, если один регион убрать из системы территориального разделения труда. Последствия такого исключения как раз и дают количественную оценку влияния экономики исследуемого региона на экономику всей страны, его экономическую роль (вклад). Такие характеристики экономического взаимодействия значимости отдельных регионов по критерию общего потребления населения невозможно получить с помощью традиционных методов экономического анализа.

Таким образом, оценка различных региональных проблем с помощью рассмотренных моделей позволяет использовать их как инструмент прогнозирования экономических пропорций и подготовки материалов для концепций развития и обоснования экономических решений. По комплексности охвата проблем межрегиональная модель представляет собой системное выражение экономических и социальных условий, включая их сравнительные по районам преимущества. В отличие от прямых способов объединения отраслевых проектировок и оценки их по сравнительным издержкам, данный инструмент позволяет резко сократить трудоемкость проведения работ и расширить возможности комплексного расчета общего конечного эффекта. В последнем случае в расчеты включаются и варианты развития (см. п. 4), когда заведомо эффективные отраслевые проекты по условиям одного района, могут оказаться не эффективными при предпочтении вариантов межрегионального сотрудничества с реализацией совместных проектов развития отраслей других районов. В данном случае потери при отказе от первых вариантов перекрываются общим выигрышем от вторых. В данной области накоплен достаточный опыт практических расчетов.

Следует, тем не менее, сказать, что подготовка развернутых решений экономической политики, требует привлечения и других конкретных инструментов, содержательно более близких к собственно управленческой тематике и поведению субъектов хозяйственной деятельности. Модели типа «Затраты – выпуск» не отражают собственно процесса управления, а лишь фиксируют экономические территориальные пропорции в форме прогноза. Движением к этому является расширение названного инструментария до схем «Платежи–доходы», т.е. привлекающих финансовый аспект производственных связей (сводные межотраслевые региональные и межрегиональные финансовые балансы (Исаев Б.Л., Терушкин А.Г., Суслов В.И. [9, общий] и др.)).

Основное отличие инструментов «Затраты – выпуск» от финансовых заключается в том, что в последних на тех же элементах затрат расположены денежные потоки и реальные платежи. Поэтому строки финансового баланса показывают общий объем реальной выручки (положительные элементы) и поступление денег по поставкам продукции конкретным покупателям от других производителей (отрицательные элементы). От-

ражение платежей требует более детализированного представления доходной части баланса по всем позициям движения денежных средств банковской и бюджетной систем.

Кроме того, модель расширяется также условиями потоков денежных средств, поступивших с учетом денежных издержек и распределенных. Общий принцип построения финансовых условий, как и в продуктовых балансах МОБ, определяется естественным требованием, чтобы «то, что получено, только то и распределялось» с подсчетом избытка или нехватки средств – основное балансовое правило. Тогда сумма взаимно-обратных производственно финансовых потоков по строкам баланса будет нулевым или соответствовать общему сальдо доходов и расходов по строкам и столбцам баланса с учетом задолженности. Соответствующие инструменты строятся как для района, так и для страны в целом, детализируя её по группам районов.

На ниже следующей схеме 2.3.2.4 приведено содержательное соответствие между некоторыми перечисленными параметрами по разным инструментам.

Сохранение межотраслевого и межрегионального подходов и в области анализа финансового состояния региональных хозяйств по прибыли, затратам и убыткам (схема 2.3.2.4), а также аналогичные структурные построения по накопительным финансовым потокам, активам и обязательствам, задолженности по заработной плате и бюджетам по практике и ожиданиям расхождения времени заключения сделок и моментов денежного расчета (реального платежа) и т.д. – принципиально важно. Важность эта определяется тем, что производителям, как правило, не известно финансовое состояние своих соседей даже в смежных отраслях. Поэтому получение сводной взаимно сбалансированной открытой информации финансового содержания полезно с точки зрения принятия превентивных подготовительных мер как предприятиями, так и федеральным уровнем и региональными администрациями. Системная социально-экономическая оценка положения района не может быть полной, если не проводить межрегиональных сравнений и финансовых связей между хозяйствами районов.

Состояние современной инструментальной базы исследований отражает удивительную аналогию оптимизационных методов и реальной экономики деятельности по прибыли: прибыль положительная в расчетных двойственных оценках, тогда данное производство (вектор) эффективно (и включаются в текущий базис задачи).

Здесь мы говорим об аналогии, т.к. формально достаточно для финансовых решений обычного аппарата систем линейных уравнений: прямое решение для задач материально-вещественного состава 2.3.2.2, и транспонированных (двойственных) задач финансового состава – для 2.3.3.1. Оптимизационные методы в численной реализации продвинулись дальше, но исходная основа у них – системы линейных уравнений, интерпретируемых в терминах оптимизационных методов.



Схема 2.3.2.4

§ 2.3.3. Межрегиональный материально-финансовый баланс

Мы достаточно точно описали состав материально-вещественных и финансовых связей хозяйства одного региона. Однако, изложение будет неполным, если не дать более расширенную характеристику внешних по отношению к району условий. Речь идет о раскрытии условий ввоза и вывоза продукции, а также встречных финансовых потоков кредитных и финансовых организаций районов и федерального центра. Задачу можно облегчить, если рассмотреть потоки продукции и финансов одновременно по всем районам, если это позволяют технические и информационные возможности. Не обязательно внешнюю среду для данного района детализировать до большого числа районов, пытаясь охватить всю географию межрегиональных поставок. Районы-поставщики и районы-потребители можно представлять одним районом или малым числом укрупненных районов. Привлекательной стороной данного подхода, которой мы будем называть межрегиональным, является системное представление региональных объектов, т.е. вместе представляются условия и данного региона, и страны в целом. Чтобы упростить изложение, мы будем пользоваться преимущественно схематичным описанием экономической системы для двух районов: район 1 и район 2, потребляющий продукцию промышленности, производимой в районе 1 (см. объем поставки продукции 800 млн руб. в табл. 2.3.3.1).

В качестве исходной мы считаем табл. 1.1.3.14, рассматривая ее в как условия района 1. Условия района 2 имеют точно такую же структуру исходных условий, и соответствующая таблица отличалась бы лишь значениями цифр. Это и позволяет нам для характеристики объединенных условий двух районов ограничиться схематичным представлением.

Пусть в качестве транспортируемого продукта является лишь продукция одной отрасли 1. "Промышленность", а отрасль 2. "Услуги" лишь обслуживает поставки из первого района во второй. Перенесем численные значения объемов поставок продукции из района 1 и транспортные затраты на эти поставки в левую часть балансов продукции района 1 (см. табл. 2.3.3.1: незатемненная часть соответствует экономическим условиям района 1, слабо затемненная часть соответствует экономическим условиям района 2, сильно затемненная часть характеризует условия поставок продукции между районами, а также финансовые связи между районами, федеральными и другими внешними структурами). В правой части таблицы по строкам условий района 1 сохраняются лишь часть фиксированных конечных и других потребностей, которые не всегда могут быть представлены в простом виде в левой части баланса. К ним относятся условия по внешнеторговым операциям, обслуживанию встречных потоков продукции и трансфертов и т.д.

Межрегиональные поставки отражены в табл. 2.3.3.1 после условий района 1 (после столбца 8. "Банки района 1"). Особенностью этих условий является отражение объема поставок со знаком минус, что содержательно совпадает и с другими элементами первой строки района 1, характеризующими объемы потребления продукции промышленности. Число -349 определяет затраты отрасли 2. "Услуги" на транспортировку продукции промышленности в район 2. Непосредственно в районе 2 по аналогичному столбцу отражается сумма переменных элементов ($800 + 349 + 101 = 1250$), характеризующая перевозимую продукцию и затраты на ее транспортировку, т.е. объем продукции промышленности, но более дорогой (см. число $+ 1250$ в районе 2 по строке отрасли 1. "Промышленность" вместо числа 800 начального объема поставки в денежном выражении).

Таблица 2.3.3.1.

Межрегиональный материально-финансовый баланс, млн руб.¹⁾

Условия района 1					Поставки продукции из района 1 в район 2	Условия района 2				Федеральный бюджет	Позиции платежного баланса, внешние поступления и другое	
Отрасль \ Район	1	2	...	8. Банки района 1		1	2	...	8. Банки района 2			
Район 1	1. Промышленность					-800					=	810 - 800 = 10
	2. Услуги					-349					=	3349 - 349 = 3000
	3. Торговля										=	110
	4. Капвложения										=	
	5. Зарплата										=	
	6. Налог на зарплату										=	
	7. Налог на прибыль и другие									-300	=	
	8. Депозиты населения										=	
	9. Депозиты отраслей										=	
	10. Кредиты										=	
	11. Задолженность										=	
Район 2	1. Промышленность					+800+349+101					=	
	2. Услуги					- 101					=	
	3. Торговля										=	
											=	
											=	
	10. Кредиты										=	
										=		
Внешнее финансирование										Дефицит федерального бюджета	=	Общее сальдо поступлений

¹⁾ Числовые данные таблицы не связаны с данными предыдущих таблиц.

Теперь у субъекта «Внешнее финансирование» банков района 1, который для условий табл. 1.1.3.14 был безымянным, появляется конкретный адресат: кредитные организации района 2 (см. табл. 2.3.3.1 строка 10 «Кредитные организации» района 2), столбец 8 «Банки» района 1. Число (+ 1261) совпадает количественно и по знаку с источником этих средств (-1261), отраженных в условиях района 2 на пересечении строк 10 «Кредитные организации» и столбца 8 «Банки». Сумма их равна нулю (см. правый столбец табл. 2.3.3.1), то есть обеспечивается баланс данной межбанковской кредитной операции.

Отраженные в табл. 4.13, налоговые отчисления в федеральный бюджет (число - 300 в правой стороне таблицы столбец 10 «Внешнее финансирование» табл. 2.3.3.1) имеет конкретного адресата «Федеральный бюджет» (столбец с одноименным названием после столбцов условий района 2).

Таким образом, системное представление региональной экономики в рамках единой задачи позволяет одновременно учесть поставки продукции между регионами, кре-

дитно-денежные потоки между банками районов и взаимные потоки финансовых средств между региональными и федеральными бюджетами. Из блока «Внешнее финансирование» без явного представления сохраняются лишь внешнеторговые операции, отражаемые в самом правом столбце табл. 2.3.3.1. В целом данная схема материально-финансового баланса позволяет в достаточно компактной форме представить громоздкие и необъятные по информационному объему наиболее важные экономические пропорции и взаимосвязи хозяйств регионов, учесть региональный аспект при относительно полном представлении экономики страны. Данные достоинства инструментария позволяют использовать его как эффективное средство экономического познания, анализа и прогнозирования развития и размещения производительных сил. В таких расчетах при задании внешних условий (части конечного потребления, элементов внешнеторгового оборота и других условий) классическими методами решения систем линейных уравнений можно находить различные варианты решений, соответствующих межрегиональному разделению труда. В качестве переменных при определенных преобразованиях являются как объемы потребления населения по регионам страны, объемы производства, межрегиональные поставки продукции, так и кредитные вложения банков и их региональных филиалов, доходы и расходы региональных бюджетов. Инструментарий является удобным средством оперативного контроля состояния регионального хозяйства в материальном и финансовом разрезе в целом по стране или по отдельным регионам.

§ 2.3.4.

Межрегиональные особенности организации управления

По дыму на бане пару не угадаешь

Региональная характеристика экономики регионов и прогноз их развития обычно предшествует этапу подготовки решений по реальному воздействию на хозяйство, т.е. управлению. Так как в экономике одновременно происходят процессы межотраслевого и технологического взаимодействия производств, их территориального размещения, обеспечения поставками по сырью и готовой продукции между субъектами районов, то и существующее управление экономикой по реальному содержанию логично называть территориально-отраслевым. Отрасли формируют и обеспечивают свою потребность по сырью, технологическое и производственное взаимодействие, сбыт готовой продукции и т.д., а район ограничивает или стимулирует участие в общем процессе согласования деятельности предприятий. При этом предоставляется или не предоставляется земля, аренда региональной собственности, осуществляется контроль за загрязнением окружающей среды, предоставляются льготы по налогам или другой мягкий режим деятельности, включая помощь в создании общей межотраслевой инфраструктуры и т.д.

На различных этапах советского периода роль территориального и отраслевого принципов управления менялась. В 1957–1965 гг. были организованы Советы народного хозяйства (Совнархозы) по 11 крупным территориям СССР. Задачей администраций этих территорий являлось ликвидация узковедомственного подхода отраслевых министерств к решению народнохозяйственных задач. Усилены были территориальные отделы Госплана СССР. Планы экономического развития республик имели адресный характер. Однако, расширив возможности комплексного решения экономических задач развития в пределах подведомственных экономических районов, регио-

нальные администрации стали сужать решение вопросов общей научно-технической политики, общесоюзной специализации отраслей и т.д. Возможности внешне очень благоприятные для территориального планирования формы управления не были полностью использованы.

В настоящее время главные задачи органов местного самоуправления связаны с населением, региональной собственностью и местными ресурсами, с участием в формировании программ перспективного развития и охраны окружающей среды. Но при этом часто обходят проблемы общероссийского территориального разделения труда. Уточним еще раз, что основные формы территориальной организации (территориально-производственные комплексы, промышленные и транспортные узлы) является характеристикой только производственных связей. В этих образованиях нет регионального управляющего органа, а в отличие от них в Совнархозах – были, есть они и в современных субъектах РФ.

Следует отметить, что рассмотренные инструменты межрегионального анализа являются лишь характеристикой существующих экономических территориальных пропорций. Можно считать, что при этом затрагивается лишь маленькая часть управления, связанная только с предварительным построением прогнозов развития. То есть, при анализе не затрагиваются собственно проблемы управления и формирования конкретных мероприятий по экономическим решениям. Важным элементом последних являются, например, организационные меры по образованию межрегиональных ассоциаций, союзов, В их рамках субъекты Федерации формируют как общую для групп регионов экономическую политику, так и решают вопросы «двустороннего» взаимодействия между отдельными районами.

Эти ассоциации, создаваемые на основе многосторонних соглашений, формируются в стране с начала 1990-х годов. Еще осенью 1990 г. в г. Кемерово руководители Западной Сибири и Восточно-Сибирского региона договорились о создании Межрегиональной ассоциации «сибирское соглашение», призванной заниматься социально-экономическими проблемами Сибири. Ассоциация существует в новой региональной структуре, несмотря на то, что Тюменская область вошла в Уральский федеральный округ. В дальнейшем были образованы Ассоциация экономического взаимодействия территорий Северо-Запада («Северо-Запад»), Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов Федерации Центральной России («Центральная Россия»), Ассоциация экономического взаимодействия областей Центрально-Черноземного региона РФ («Черноземье»), Ассоциация экономического взаимодействия республик и областей Поволжского региона РФ («Большая Волга»), Ассоциация социально-экономического сотрудничества республик, краев и областей Северного Кавказа («Северный Кавказ»), Ассоциация экономического взаимодействия областей и республик Уральского региона («Уральская») и Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов РФ Дальнего Востока и Забайкалья («Дальний Восток» и «Забайкалье»).

Как известно, противоречивость реформирования процесса децентрализации системы государственного территориального управления привела к тому, что федеральный центр с 1992 г. по 2000 г. во многом потерял необходимые властные и координационные функции. Реформы повлекли за собой разрушение устоявшейся системы территориальных хозяйственных связей. Некоторые из этих функций и пытались брать на себя рассматриваемые ассоциации. Направлениями деятельности в период их создания являлись стабилизация экономического положения на основе взаимодействия экономики соседних регионов, согласование федеральной и объединенной региональной политики, разработка проектов законодательных актов по вопросам экономического развития территорий. Опыт деятельности ассоциаций помогал заинтересовать субъекты РФ в ко-

ординации экономической деятельности и разумной частичной консолидации на межрегиональном уровне финансовых, материально-технических и других ресурсов для улучшения обеспечения региональных рынков необходимыми товарами, сохранению рабочих мест за счет формирования заказов других районов, «расшить» межрегиональные неплатежи. Разрабатываемые ими общие межрегиональные программы способствуют решению проблем рационализации размещения производительных сил, эффективной специализации регионов, формирования межрегиональных финансово-инвестиционных институтов, согласования внешнеэкономической деятельности на федеральном и региональном уровнях, развития межрегиональной производственной и социальной инфраструктур и т.д.

Практика свидетельствует: организационно-экономическая деятельность названных ассоциаций в значительной мере сдерживала развал общероссийского рынка, инициировала инвестиции и способствует развитию межрегиональной экономической интеграции, потребность в которой и сегодня исключительно велика. Содействовать этому позитивному процессу, прежде всего активизации межрегиональных и, возможно, межбюджетных инвестиций, мог бы общенациональный инвестиционный банк (типа Банка развития), призванный не только обслуживать оборот активов длительного пользования, финансировать общие для нескольких регионов проекты, но и увязывать региональный оборот по текущим операциям с неизбежными пока большими бартерными сделками между предприятиями-«клиентами» банка.

Длительное время новая Россия, включающая 83 субъекта, характеризовалась резким ослаблением не только бюджетно-хозяйственных, но также правовых и политических связей. Развитие экономического взаимодействия регионов со своими соседями в рамках указанных межрегиональных союзов, вместе с укреплением единых по регионам конституционных принципов в условиях новых исполнительных структур федеральных округов – это реальный шаг для восстановления экономических связей и общего оздоровления обстановки и потому ослабления разрушительных сепаратистских тенденций.

Не исключено, что постепенно многие вопросы экономических союзов будут решаться теперь в рамках структур федеральных округов, создавая условия для управляющих органов ассоциаций, для более предметной и конкретной деятельности по реальным социальным и хозяйственным объектам и сферам. Тем не менее, должна остаться сфера взаимодействия по вопросам, не требующим федерального согласования, а также по мерам коллективной защиты от может быть неправомерных действий центральных органов управления.

Конечно, привлекательная сторона деятельности названные экономических союзов осложняется их региональной неоднородностью. Они схожи больше по географическому признаку, а по экономическому неравноценны по мощи, современному состоянию и возможностям. Определенные проблемы возникают и по специфике входящих в них субъектов Федерации. Так районы ассоциации «Дальний Восток» не могут полномасштабно реализовать свои преимущества прибрежного статуса и соседства с динамично развивающимися экономическими гигантами Китая, Японией и Кореей.

Еще более контрастное положение, не встречающееся больше ни в одном районе России, по Калининградской области, объединенной в ассоциацию «Северо-Запад». Учитывая специфическое положение российского анклава (эксклава) и вхождение окружающих его стран Польшу и Литву в ЕС, если ничего не предпринимать, то возможно ожидать уже в ближайшие годы дополнительный значительный ущерб для хозяйства еще не достаточно окрепшей в экономическом отношении этой приграничной области на фоне драматического упадка ее экономики до 30% от дореформенного уровня и

более высокой, чем в других регионах, безработицы. Жители Калининградской области потеряли безвизовый режим поездок в Польшу и Литву, а деловыми поездками живут многие калининградцы (границу в 2000 году пересекли около 8 млн чел и 3 млн автомобилей (Тимерманн Х., 2001)). Ухудшится экспорт, т.к. нужно время для адаптации ко всем стандартам и нормам ЕС по технологиям, качеству, экологической приемлемости, правовой защите потребителей.

Нужны меры, а главное и помощь, по улучшению конкурентоспособности сохранившихся производств (особенно в рыбной отрасли, дающей основной доход), включение инфраструктуры области в коммуникационное пространство Балтийского региона, калининградцы должны иметь безвизовый долговременный режим поездок в страны ЕС и т.д. Речь не идет об изменении территориального статуса, а о более беспрепятственном сообщении ее с внешним окружением.

Эти усилия окупятся, если Калининградскую область рассматривать как особый экономический резерв в форме испытательного полигона, предшествующего расширению сотрудничества стран ЕС и всей России, ЕС и ассоциации «Северо-Запад». Это важно и для субъектов последней, хотя и имеющей традиционные связи с северными странами, членами ЕС.

Возможно с накоплением опыта интегрирования Калининградской области Балтийского региона такой же режим с целью углубления взаимодействия со странами АТР необходимо реализовать для некоторых дальневосточных приграничных районов.

В целом межрегиональный подход к анализу и мерам экономического регулирования больше, чем отраслевые и узкорегиональные действия, соответствуют единому экономическому пространству.

Литература к теме 2.3

1. Селиверстов В.Е. Развитие межрегиональной интеграции в России (в кн.: Региональная политика, направленная на сокращение социально-экономической и правовой асимметрии (под ред. В.Е.Селиверстова и проф. Д. Юилла). – Москва–Новосибирск: Экор, Сибирское соглашение. Программа Европейского Союза Тасис, 2000. – 549 с.)
2. Бакулев К., Кравченко Т. Потенциал межрегиональных ассоциаций экономического взаимодействия (РЭЖ, № 7, 1999)
3. Тимерманн Х. Калининградская область в контексте регионального сотрудничества (ж. Мировая экономика и международные отношения, №2, 2001).
4. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. – М.: Тасис, Государственный университет. Высшая школа экономики, 2000.