

Кузнецов С. В., Межевич Н. М.

Трансформация структуры экономического пространства СЗФО как предпосылка новой модели взаимодействия государства и бизнеса

Кузнецов Сергей Валентинович

Институт проблем региональной экономики РАН (Санкт-Петербург)
Директор
Доктор экономических наук, профессор
s.kuznetsov09@yandex.ru

Межевич Николай Маратович

Санкт-Петербургский государственный университет
Профессор кафедры европейских исследований
Доктор экономических наук, профессор
mez13@mail.ru

РЕФЕРАТ

В условиях России комплекс внутренних факторов, в том числе географические масштабы и пространственные различия, определяет специфику трансформационных процессов в экономике и характер взаимодействия государства и бизнеса. В контексте теории трансформации эволюция пространственной организации экономики не может осуществляться без массивного перераспределения государственных ресурсов. Структура экономического пространства макрорегиона Северо-Запад в постсоветский период формировалась под влиянием реализации функции обеспечения внешнеэкономических связей России с Европейским союзом. Это определяло влияние транспортной и энергетической инфраструктуры на трансформационные и международные процессы макрорегиона. Объективно существующий фактор регионализации российской экономики предполагает возникновение специфических моделей взаимодействия государства, общества, бизнеса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

трансформационные процессы в экономике, взаимодействие государства и бизнеса, макрорегион Северо-Запад, пространственные диспропорции, поляризация регионального развития, транспортная и энергетическая инфраструктура, транспортные коридоры, транзитная функция макрорегиона

Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M.

The Transformation of the Structure of Economic Space of North-West Federal District as a Prerequisite of the New Model of Interaction between Government and Business

Kuznetsov Sergey Valentinovich

Director of institute of Problems of Regional Economy of the Russian Academy of Sciences (Saint-Petersburg, Russian Federation)
Doctor of Science (Economics), Professor
s.kuznetsov09@yandex.ru

Mezhevich Nikolai Maratovich

Saint-Petersburg State University (Russian Federation)
Professor of the Chair of European Studies
Doctor of Science (Economics), Professor
mez13@mail.ru

ABSTRACT

In the conditions of Russia the complex of internal factors, including geographic extent and spatial differences determines the specificity of the economy transformation processes and the nature of interaction between government and business. In the context of the theory of evolution, transformation of the spatial organization of the economy could not be managed without a massive redistribution of state resources. During post-Soviet period the structure of the economic space of the North-West macroregion was influenced by the implementation of the foreign economic relations of Russia with the European Union. It determines the impact of transport and energy infrastructure on the processes of transformation and international relations in the macroregion. Objectively existing factor of regionalization of the Russian economy assumes emerging of specific interaction models between state, society and business.

KEYWORDS

transformation processes in the economy, the interaction of state and business, North-West macroregion, spatial disparities, polarization of regional development, transport and energy infrastructure, transportation corridors, transit function of the macro-region

Опыт формирования и развития моделей взаимодействия государства и бизнеса в новых странах ЕС свидетельствует о том, что эти модели существуют не в вакууме теорий экономической и, добавим, политической науки, но в рамках конкретного пространства. Развитие экономики в условиях постоянно меняющегося набора внешних и внутренних вызовов приводит к тому, что власть на всех ее уровнях обязана выполнять функции политического регулятора.

Для новых стран ЕС оказалась интродуцированной плюралистическая модель взаимодействия бизнеса и государства. Она базируется на англо-американской традиции, основанной на самостоятельности бизнеса в принятии решений и «патенте» на индивидуальность экономического поведения и ориентации на получение максимальной прибыли, при декларировании задач социального контракта [1].

В российских условиях комплекс внутренних факторов и в том числе географические масштабы и пространственные различия влияют на специфику трансформационных процессов и характер взаимодействия государства и бизнеса.

Плюралистическая модель взаимодействия государства и бизнеса основывается на широкой трактовке частной инициативы и форм собственности, выраженной функциональной дифференциации и автономии акторов. Данная модель предполагает существование множества относительно как сильных национальных, так и слабых региональных экономических акторов, конкурирующих между собой. Система представительства интересов в этом случае трудно верифицируется. Наблюдается децентрализация и приоритет экономических факторов развития в трактовке частных бизнес-интересов. Сама по себе плюралистическая модель не хороша и не плоха. Вопрос должен стоять иначе, в какой степени эта модель отвечает практике трансформации российской экономики?

Трансформационная (переходная) экономика представляет собой особое состояние экономической системы, когда она функционирует в период перехода общества от одной сложившейся исторической системы к другой. Трансформационный период — это период времени, в течение которого общество осуществляет коренные экономические, политические и социальные преобразования, а экономика страны переходит в новое, качественно иное состояние в связи с кардинальными реформами экономической системы.

Трансформационная экономика России характеризуется следующими основными чертами, отличающими ее от других сложившихся систем.

Во-первых, она представляет собой пример формирования современной рыночной системы с отсутствием эффективных механизмов государственного регулирования инновационной, социальной и пространственной политики.

Во-вторых, если для командной и рыночной экономик свойственна определенная целостность, устойчивость развития, то современная российская экономика характеризуется неустойчивостью состояния, нарушением целостности древа управленческих целей. Такое положение, являющееся не стандартным для устойчивой, традиционной экономической системы, можно рассматривать как нормальное для трансформирующейся экономики. Сохранение и воспроизводство в течение относительно длительного времени неустойчивости, неравновесия системы имеют свою причину: изменение целей и механизмов экономического развития. Вспомним, что в обычной, устойчивой системе такой целью является ее самосохранение, то для переходной экономики — трансформация в другую систему. И эта цель в основном достигнута.

В-третьих, трансформационная экономика характеризуется количественным и качественным изменением состава элементов. В ней «по наследству» остались структурные элементы предыдущей системы, откорректированные лишь формально: государственные предприятия, колхозы, производственные кооперативы, государственные бюджетные предприятия и их клоны — госкорпорации. Однако эти элементы функционируют в качественно иной, преобразующейся экономической системе, и поэтому изменяют как свое содержание, так и свои функции, связанные с зарождением рыночной экономики. Вместе с тем в трансформационной экономике появляются новые, не свойственные старой системе, элементы: предпринимательские структуры различных форм собственности, негосударственные предприятия, биржи, коммерческие банки, негосударственные пенсионные, страховые и другие фонды, фермерские хозяйства, ищущие свое место, как в институциональном, так и пространственном плане.

В-четвертых, в переходной экономике наблюдается качественное изменение системных связей и отношений. Распались и исчезли старые планово-директивные связи между субъектами экономики, расчистив пространство для формирования новых рыночных связей. Однако последние еще носят «переходный, неустойчивый» характер и проявляются в такой деформированной форме, как «бартерные» расчеты между предприятиями, взаимные неплатежи между субъектами хозяйствования, характеризуются частыми сбоями и кризисными проявлениями. Необходимость трансформационной экономики обусловлена ее следующими главными задачами:

1. Преодоление кризисных явлений, углубившихся после вступления общества в переходную экономику.
2. Формирование рыночных отношений и рыночной инфраструктуры.
3. Реформирование отношений собственности как основы экономической системы.
4. Создание условий экономической свободы для всех субъектов хозяйствования.
5. Создание развитой системы социальной защиты и социальных гарантий, ограждающих население от тяжелых последствий реформирования экономики.

Трансформационная экономика имеет ряд отличительных признаков: неустойчивость; неполнота, отсутствие или зачаточное состояние отдельных институтов рынка; масштабность и глубина идущих преобразований; альтернативный характер и другие.

С нашей точки зрения, в контексте теории трансформации, эволюция пространственной организации государства не может осуществляться без массированного перераспределения государственных ресурсов. Собственно говоря, российская практика, в целом относительно успешная, опирается именно на этот подход. Однако преодолеть очаговость модернизации в российских территориальных масштабах не удастся. Новые формы территориальной организации инновационной деятельности занимают площадь всего несколько квадратных километров или даже отдельные здания, где интегрируются взаимосвязанные производственные, институциональные, организационные и иные структуры, что в итоге обеспечивает не

только получение прибыли, но и непрерывный, основанный на инновациях, самоорганизационный процесс.

Признание концепции поляризованного развития не означает того, что для ускорения модернизации необходимы приоритетные инфраструктурные инвестиции государства в те территории, где концентрируются крупные города и население.

Нам представляется, что осмысление тенденций в трансформации социально-экономического пространства должно происходить:

- а) на основе системного подхода, т. е. социально-экономическое пространство должно рассматриваться как система в совокупности и взаимосвязи его подпространств или слоев;
- б) с использованием междисциплинарных исследований при анализе проблем социально-экономического развития регионов;
- в) на базе существующих наработок в теории регионального развития, в основе которых лежит неоднородность экономического пространства.

Существуют объективные закономерности пространственного развития, оказывающие существенное влияние на формирование структуры геоэкономического пространства Северо-Запада.

Согласно концепции Дж. Фридмана, факт неравномерного развития экономического роста и процессы поляризации пространства вызывают неизбежные диспропорции регионального развития, выделяя центры и периферию. Анализ показателей социально-экономического развития субъектов СЗФО подтверждает — на современном этапе наблюдается существенная пространственная поляризация развития макрорегиона при доминантной роли Санкт-Петербурга. На Санкт-Петербург приходится 43% ВРП и 36% населения макрорегиона Северо-Запад. Следует отметить, что с учетом развития Санкт-Петербургской агломерации, вбирающей в себя значительную часть экономического пространства Ленинградской области, роль Санкт-Петербурга как доминантного центра недооценена данными статистики.

СЗФО характеризуется высоким уровнем дифференциации в области развития инфраструктуры и освоенности территории. В частности, плотность населения в субъектах РФ, входящих в СЗФО, изменяется в диапазоне от более 3 тыс. человек на 1 км² до менее 1 человека на 1 км². Такая же ситуация наблюдается в сфере автомобильных и железных дорог. При этом значения показателей по округу в целом близки к общероссийскому уровню.

Плотность населения в СЗФО составляет 8,1 человек на 1 км² территории (8,4 человека по стране в целом). При этом густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в СЗФО составляет 45 км на 1 тыс. км² территории (38 км на 1 тыс. км² территории по стране в целом), а густота железнодорожных путей общего пользования — 28 км путей на 10 тыс. км² территории (50 км путей на 10 тыс. км² территории). По плотности автомобильных и железных дорог СЗФО занимает 4-е место, после Центрального, Южного и Приволжского федеральных округов.

Если рассмотреть показатели плотности населения, а также плотность автомобильных и железных дорог по субъектам РФ, входящим в СЗФО, то, как уже было отмечено, видны существенные различия в региональном разрезе. Явным лидером по данным показателям является г. Санкт-Петербург. Кроме того, высокая плотность населения и дорог в Калининградской, Ленинградской, Новгородской и Псковской областях. Самые низкие показатели в Ненецком автономном округе.

Нарастающие экономические диспропорции можно было бы оценивать более нейтрально, в том случае, когда бы мы наблюдали государственную региональную политику, препятствующую нарастанию данных диспропорций. Однако в настоящее время государственная региональная политика, по сути, отсутствует как в Северо-За-

падном федеральном округе, так и в России в целом. В этих условиях объективно действующие законы рыночной экономики ведут к неуклонному углублению пространственных диспропорций. Эта ситуация возникла относительно недавно. Кризисное развитие в 90-е годы прошлого века не создавало столь масштабных пространственных диспропорций. В пределах СЗФО падение основных экономических показателей проходило относительно равномерно. Лишь в последние 13–14 лет российская экономика развивается достаточно эффективно с точки зрения макроэкономических показателей. Соответственно обозначились относительно небольшие полюса роста и мощные ареалы деградации [3].

Как мы говорили выше, структура геоэкономического пространства макрорегиона Северо-Запад формируется под влиянием реализации функции по обеспечению внешнеэкономических связей России с Европейским союзом. Основные регионы, включенные в данный процесс, это регионы, обладающие соответствующим геоэкономическим положением — приграничное положение, транзитное положение на линии основных товарных потоков. Именно это определяет влияние транспортной и энергетической инфраструктуры на трансформационные и модернизационные процессы в экономическом пространстве Северо-Запада.

Таким образом, экономическое пространство региона испытывает на себе влияние внутренних и внешних факторов, с очевидным нарастанием влияния вторых, что преобразует его, изменяя его структуру. Генераторами этих изменений в значительной степени стала транспортная и энергетическая инфраструктура. Так, приграничное положение регионов, близость к более развитому блоку стран, создает условия для включения регионов в систему мирохозяйственных связей и снижает периферийность пространства. Свойство периферийности может также изменяться под воздействием различных факторов, однако воздействие фактора геоэкономического положения является бесспорным. При благоприятном геоэкономическом положении, а также при реализации потенциала саморазвития территория становится экономически привлекательной, что стимулирует ее включение в сеть «коммуникационных коридоров» и избавляет либо значительно снижает степень проявления свойства периферийности. И наоборот, удаленность от транспортных коридоров, отсутствие потенциала саморазвития, отрезанность от сети коммуникационных коридоров, значительно усиливает свойство периферийности, что негативно отражается на экономическом развитии территории и социальной ситуации.

Пространственное размещение промышленности на Северо-Западе подчинено влиянию двух основных факторов. Первое, это общесистемные тенденции поляризации регионального развития, которые проявляются в макрорегионе Северо-Запад в преимущественной концентрации экономической активности, в том числе промышленных производств, в пределах территории влияния Санкт-Петербургской агломерации. Более 55% от общего объема продукции обрабатывающих производств Северо-Запада приходится на Санкт-Петербург, а учитывая рост Санкт-Петербургской агломерации, это цифра оценивается нами в 60%. В структуре промышленности СЗФО в целом преобладают обрабатывающие производства. Доля обрабатывающих производств в структуре ВРП составляет 21,5%. Это самый высокий показатель среди федеральных округов. Наиболее развитыми отраслями промышленности СЗФО являются: машиностроение, металлургия, химия и деревообработка.

Второй фактор — это существенная роль сырьевого сектора в ВВП и развитии промышленности. Пространственное размещение месторождений, а также добывающих и перерабатывающих производств (многие из которых были основаны во времена СССР), во многом определяют пространственный каркас регионального развития.

Таким образом, мы можем выделить регион, существенно доминирующий в промышленном развитии — это Санкт-Петербург и Ленинградская область (исключая восточные районы) и регионы сырьевой специализации — в которой промышленное производство преимущественно базируется на добывающей промышленности — Мурманская область, Республика Коми, Архангельская область и НАО.

Еще одним фактором, который создает риск внешнего воздействия на формирование структуры промышленного производства, является деятельность крупных корпораций. Общая тенденция укрупнения промышленных объединений приводит к тому, что ключевые секторы промышленности Северо-Запада оказываются в зависимости от стратегий развития промышленных корпораций, интересы которых зачастую входят вразрез с интересами регионального развития.

Среди крупнейших компаний СЗФО (по объему реализации продукции) преимущественно преобладают укрупненные промышленные объединения.

Потенциал трансформации экономики Северо-Запада реализуется в значительной степени через его транспортную сеть. Основные крупные инфраструктурные проекты, реализуемые в макрорегионе Северо-Запад, призваны обеспечить эффективность транзитных международных маршрутов — строительство Порта Усть-Луга, Порт Бронка, Балтийская трубопроводная система и т. д. Также транзитная функция стала экономическим фактором, предопределившим роль Санкт-Петербурга как одного из крупнейших транспортно-логистических и экспортно-импортных портов для российского бизнеса.

Инфраструктурой для внешнеторговых транспортных потоков выступают международные транспортные коридоры. Из четырех международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, три проходят по территории Северо-Западного федерального округа («Север — Юг», «Запад — Восток» («Транссиб»), «Северный морской путь», а также панъевропейские транспортные коридоры № 1 и 9). В состав международных транспортных коридоров включены основные федеральные автодороги «Скандинавия», «Россия», «Кола», «Холмогоры», «Вятка», Калининград — Черняховск — Нестеров и некоторые другие.

Для Северо-Западного федерального округа география транспортных коридоров весьма показательна, она определенным образом служит отражением распределения экономических центров в пространстве и их взаимосвязи друг с другом. Наиболее мощное направление международных грузовых потоков идет по направлению Восток-Запад (в случае экспорта, и в обратном направлении в случае импортных потоков).

Транспортные коридоры являются своеобразными коммуникационными каналами, связующими элементами для экономических пространств различных регионов, они несут импульсы экономического развития в населенные пункты и территории, входящие в зону влияния таких маршрутов, создавая предпосылки для развития экономического потенциала вовлеченных городов и территорий.

Важное значение для связности экономического пространства имеют также внутрирегиональные транспортные коридоры. Транспортные коридоры представляют собой исторически сложившиеся устойчивые направления перемещения грузовых и пассажирских потоков и исторически соединяют крупные региональные центры, а также знаковые территории, обладающие особой экономической привлекательностью (месторождения, порты, крупные туристические объекты и т. д.). Оставшиеся территории, расположенные в удалении от транспортных коридоров и не имеющие достаточного экономического потенциала для саморазвития, неизбежно превращаются в периферийные территории, характеризующиеся значительно более низким «экономическим тонусом», испытывающими проблему оттока населения в более развитые экономические центры.

К сожалению, для российских регионов остается актуальной проблема включенности в коммуникационные каналы, обеспеченность соответствующей транспортной

инфраструктурой. Как показал проведенный анализ, СЗФО характеризуется высоким уровнем дифференциации в области развития инфраструктуры и освоенности территории. Более одной третьей сельских населенных пунктов СЗФО не обеспечены постоянной связью дорог с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования. Ненецкий автономный округ оказывается изолированным от общей сети автомобильных и железных дорог. Дорожное сообщение крупных промышленных центров Республики Коми (Печора, Воркута) обеспечивает вывоз грузов в центральные районы, но не связь этих городов со столицей республики [2].

При этом наибольшую роль для изменения свойств экономического пространства играют автодороги. Ярким примером является строительство кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. Завершение строительства вызвало не только перераспределение грузовых и пассажирских маршрутов, но также оказало влияние на изменение стоимости земли и жилой недвижимости в отдельных районах, изменило степень привлекательности территорий с точки зрения ведения бизнеса, а также сам набор наиболее актуальных видов экономической деятельности. Если речь идет об удаленных периферийных территориях, то с развитием транспортного сообщения производители товаров получают возможность расширить географию сбыта товаров. Стимулы к развитию получает сектор малого бизнеса, связанный с обслуживанием транспортного (возможно транзитного) потока (АЗС, автосервис, общепит и т. д.). Также с повышением транспортной доступности возрастает поток туристов, растет степень attractiveness туристских объектов, развивается соответствующий сектор малого бизнеса.

Серьезные диспропорции наблюдаются в развитии транспортных сетей. Внутри макрорегиона Северо-Запад по таким показателям, как плотность железнодорожных путей и автомобильных дорог, разница между наиболее освоенным и менее освоенным регионом составляет 13,4 раза и 30,5 раза соответственно. Низкая транспортная освоенность усиливает периферийность территорий, что не может не сказываться на качестве экономического пространства данных территорий.

Еще одно замечание, связанное с оценкой транспортной разобщенности, касается транспортной мобильности населения. Подвижность населения России растет исключительно за счет роста автомобилизации населения. Среднедушевая подвижность населения России остается крайне низкой — в 4 с лишним раза ниже, чем США, Канаде, Австралии и примерно в 3 раза ниже, чем в странах ЕС. Население России распадается по фактору мобильности на полярные кластеры: западный и архаический. В рамках западного кластера повышенная мобильность связана с большей густотой дорог, и более высоким, чем в среднем, уровнем автомобилизации. Отметим также, что подвижность населения связана не только с транспортной инфраструктурой, ее разобщенностью или связанностью, но и социальными предпочтениями населения, его социальной мобильностью, измеряемой в т. ч. и через территориальную мобильность. Речь идет о том, что для обеспечения пространственной социальной мобильности необходимо ее адекватное транспортное обеспечение, однако именно это условие не обеспечивается в пределах российского Северо-Запада.

Как уже говорилось выше, в масштабе макрорегиона Северо-Запад особый интерес представляют не именно международные транспортные маршруты, а конкретно автомобильные магистрали, входящие в состав таких маршрутов. Именно автодороги играют системообразующую, связующую роль, оказывая влияние на рост экономической и инвестиционной активности, повышают эффективность деятельности хозяйствующих субъектов, связывают разрозненные территории, создавая условия для интеграции.

Включенность в систему международных автомагистралей является одной из характеристик, отражающих включенность региона в систему мирохозяйственных

связей, что в свою очередь создает предпосылки для снижения степени периферийности региона.

Таким образом, современная функция макрорегиона по обеспечению реализации внешнеэкономических связей обуславливает включение транспортной системы макрорегиона в систему международных транспортных коридоров. Регионы, включенные в систему международных транспортных коридоров, более активно включены в систему межрегиональных взаимодействий, транспортная освоенность таких регионов в разы выше. Экономическое пространство таких регионов более насыщено, а степень периферийности существенно ниже. И напротив, расположение в удаленности от транспортных коридоров — международных, федеральных, региональных транспортных маршрутов значительно повышает степень выраженности такого свойства экономического пространства, как периферийность.

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием трех фундаментальных факторов в области транспортной инфраструктуры:

- 1) усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это повлечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания;
- 2) возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, встающей на путь инновационного развития;
- 3) исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта. Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Существующие на сегодня количественные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики. Важно отметить то, что новое геополитическое положение округа в целом, а в особенности Ленинградской, Псковской областей и Карелии, признается всеми, но за прошедшие двадцать лет практических выводов в плане модернизации транспортной инфраструктуры сделано не много.

Санкт-Петербург как экономический центр и единственный мегаполис Северо-Запада играет существенную роль в формировании и перераспределении транспортных потоков. Санкт-Петербург исторически играет роль транспортного хаба, перераспределяя импортные и экспортные потоки, и является наиболее значимым участником внешнеторговой деятельности по Северо-Западу.

Итак, следует оговорить особый статус Санкт-Петербурга. Это административный и экономический центр макрорегиона. Являясь «миллионником» и крупнейшим на Северо-Западе потребительским рынком, Санкт-Петербург включен в систему международных транспортных регионов, имея также на своей территории международный морской порт Санкт-Петербург. Наличие данного порта, а также международного аэропорта, включенность в систему водного транспорта в бассейне Балтийского моря, несмотря на отсутствие непосредственной сухопутной границы со странами ЕС, позволяет включить Санкт-Петербург в число приграничных регионов.

Таким образом, важной характеристикой, отражающей включенность региона в систему мирохозяйственных связей, является способность перерабатывать экс-

портные и импортные потоки, обеспечивая их транспортировку. Это выражается в наличии специализированных инфраструктурных объектов, которые могут быть представлены железнодорожной инфраструктурой, портовой инфраструктурой, трубопроводным транспортом, аэропортами и т. д. По влиянию на развитие территории порт представляется наиболее интересным объектом, способным стать системообразующим для развития конкретной территории, так как его деятельность связана с многими сопутствующими производствами и услугами. С точки зрения специализации порта, представляют интерес контейнерные перевозки как неотъемлемая часть современных мультимодальных перевозок.

Санкт-Петербург можно было бы назвать монополистом Северо-Запада по контейнерным перевозкам. Большой Порт Санкт-Петербурга обрабатывает более 90% всех контейнерных грузов по Северо-Западу, что, следует сказать, вполне закономерно, учитывая его геоэкономическое положение, развитую инфраструктуру, а также тот факт, что для многих импортных грузов он является точкой назначения как экономический центр Северо-Запада.

Особо следует отметить роль Волго-Балтийского водного пути, крайне недооцененную после 1991 г. Волго-Балт доступен для судов грузоподъемностью около 5000 т, грузы перевозятся без перевалки. Преобладают перевозки в самоходных грузовых судах. Значительно увеличился удельный вес смешанных железнодорожно-водных перевозок.

В XXI в., ставшим «веком наивысшей человеческой мобильности», особое место будет уделяться новым видам транспорта и, особенно, авиатранспорта. Как показывает опыт развития мировых городов, особенно в пределах США, аэропорты являются не просто точечными объектами инфраструктуры региона, это скорее ядро инновационного городского сообщества. Именно поэтому там формируются авиахабы. Но для Северо-Запада России в целом и для Санкт-Петербурга и Ленинградской области в частности, находящихся в непосредственной близости от Европейского и — через Арктический радиус — Американского регионов, развитие авиасообщения является важнейшим направлением, позволяющим реализовать как потребность к мобильности на внутренних направлениях, так и огромным рекреационно-туристическим потенциалом наших регионов. При этом в макрорегионе Северо-Запад происходит снижение экономической доступности центра СЗФО для Мурманской, Архангельской, Вологодской областей, Сыктывкара и даже Петрозаводска. Следствием является общее снижение территориальной мобильности, что ведет к ослаблению социальных и экономических связей между субъектами. Этому способствует низкая плотность транспортных сетей (коэффициент Энгеля = 0,03). Удельный вес автомобильных дорог не соответствует требованиям в 75% их протяженности (в Архангельской, Вологодской областях, Ненецком автономном округе — 90%). В Республике Коми города Печора, Инта, Воркута не имеют автотранспортной связи со столицей республики. Железнодорожная сеть макрорегиона не имеет достаточных выходов к морским портам.

Несколько лучше обстоят дела с авиаперевозками, сказывается участие частного бизнеса, вкладывающего в развитие инфраструктуры свои деньги. При этом только один российский аэропорт стал крупным хабом — Москва, на которую приходится 51 млн пассажиров в год. Следующий по рангу Санкт-Петербург — 8 млн пассажиров, в других крупных центрах СЗФО около 500 тыс. человек. В ряде субъектов федерации аэропортов нет. В Пскове имеется аэродром совместного базирования (распоряжение Правительства РФ от 10 августа 2007 г. № 1034-р), находящийся в ведении Министерства обороны РФ. В Новгороде аэропорт существовал с 1962 по 2011 гг. (регулярные полеты прекращены в 1997 г.). В Петрозаводске аэропорт Бесовец является аэродромом совместного базирования. Аэродром используется военной авиацией и авиацией Пограничных войск ФСБ России. В Вологде аэропорт принимает

только самолеты Ан-24, Ан-26, Як-40 и все более легкие, а также вертолеты всех типов. Основная ВПП аэродрома рассчитана на максимальный взлетный вес воздушных судов 50 т.

Рейсы из центров остальных субъектов федерации СЗФО осуществляются в Москву и существенно меньше в Санкт-Петербург. Таким образом, экономическое пространство СЗФО, примерно равное всей зарубежной Европе, имеет аэропортов меньше, чем в Польше.

Итак, в СЗФО транспортная инфраструктура осталась в основном на уровне 80-х годов. Явное исключение Ленинградская область — абсолютный лидер по инвестициям в транспортную сферу: реконструированы все железнодорожные и автомобильные подходы к государственной границе в Ленинградской области, достроен железнодорожный путь на Приморск, реконструировано и достроено средневыйборгское шоссе и развязка «Бугры», обустроены авто и железнодорожные подходы к станции Бугры. Построена КАД и заканчивается строительство ЗСД, запланированы новые дороги Усть-Луга — Новгород — Москва. Подобный характер развития создает новые предпосылки для формирования хозяйственной системы «город — область». Усиливается влияние Санкт-Петербурга на структуру экономического пространства. Ленинградская область почти полностью находится под этим воздействием. Критерием транспортной доступности до места работы для работодателей Санкт-Петербурга стало около 120 мин, что аналогично расстоянию около 50 км от города. Влияние города сказывается и на размещении жилья.

Строительство жилья «подтягивает» и инфраструктуру. Так, основное дорожное строительство в Ленинградской области в ближайшее время сосредоточится в непосредственных пригородах. Новая дорога будет построена от Муринской развязки и создаст еще один выход на направление Токсово-Приозерск. Рассматриваются проекты нового транспортного кольца вокруг Санкт-Петербурга.

Если же брать второе жилье, то влияние Санкт-Петербурга распространяется на северо-западе до приграничных муниципалитетов Финляндии (Иматра, Лаппеенранта) и Эстонии (Нарва), а на юге — за г. Псков, где выходит к области влияния Москвы.

С другой стороны, новые хозяйственные условия привели к тому, что часть автомобильных дорог в Псковской области оказались ненужными, грузы и население, необходимое для их эксплуатации, утрачены. Одна из железнодорожных дорог Россия—Латвия оказалась разобранной с двух сторон. Произошедшие изменения в географии грузопотоков и расселении населения создали дополнительную нагрузку на одни дороги и сделали фактически ненужными другие. Часть автомобильных дорог оказывается ненужной и ввиду депопуляции. С нашей точки зрения, уровень связанности социальной и транспортной инфраструктуры, достигнутый в указанный период, так никогда и не был превышен в пределах рассматриваемой территории. К примеру, в Бокситогорском районе Ленинградской области расстояние от удаленных поселений до райцентра почти 140 км. Транспортная удаленность райцентра только в два раза больше удаленности от центра субъекта федерации. Такая транспортная разобщенность требует качественно иного уровня развития социальной инфраструктуры. Удаленность (разобщенность) райцентра резко ограничивает возможности предоставления социальных услуг населению, требует создания дополнительных объектов социального обслуживания. При этом в той же Ленинградской области г. Всеволожск расположен в пределах часовой доступности от любого населенного пункта Всеволожского района. Такой уровень транспортной связанности создает оптимальные возможности и для развития социальной инфраструктуры.

Итак, без системы транспортной инфраструктуры, которая делает центры экономической активности точками взаимного притяжения, экономика СЗФО существовать не сможет.

При этом можно выделить следующие причины инфраструктурно-транспортной разобщенности как одного из факторов ослабления единства социально-экономического пространства макрорегиона Северо-Запад.

1. Радикального переустройства транспортной инфраструктуры в регионе СЗФО не произошло.
2. Транспортная инфраструктура оказалась достаточно консервативной, основные железнодорожные пути, водные магистрали, воздушные трассы сохранились в СЗФО с советского периода.
3. Изменившаяся система расселения и новые направления пассажиро- и грузоперевозок не обеспечены адекватным объемом транспортных услуг.
4. Основными вызовами, влияющими на территориальную разобщенность в экономике страны и СЗФО, выступающей как «пространственная ловушка», являются: низкая мобильность населения, неэффективные управленческие институты и неблагоприятный предпринимательский климат, неэффективная модель управления транспортной системой на экономическом пространстве страны, низкий уровень человеческого капитала, сконцентрированного в отрасли транспортных услуг.

Современное развитие крупных инфраструктурных объектов макрорегиона Северо-Запад реализуется аналогично развитию транспортной системы в целом, т. е. активно реализуется направление, связанное с обеспечением внешнеторговых потоков.

Драйверами экономического развития в 2015 г. стали отрасли СЗФО, в которых большинство компаний ориентировались на внутренний рынок и повышали собственную эффективность. Иными словами, фактор внутреннего рынка действительно в последние годы (2014–2015 гг.) начал играть значимую роль в формировании отраслевой и пространственной структуры. При этом анализ рейтинга по-прежнему подтверждает особую роль Санкт-Петербургской агломерации, Калининградской области, портов Ленинградской области, ГОКов Карелии, промышленного узла г. Череповец. То есть наш вывод о сжатии экономического пространства Северо-Запада подтверждается, а предположение о незавершенной модернизации в пределах СЗФО, вероятно, истинно.

Таким образом, можно констатировать, что трансформация экономического пространства макрорегиона Северо-Запад предопределила его основную функцию в общенациональном масштабе как особый тип региона — «регион развития», «регион — внешнеэкономический оператор», соединяющий российские регионы с зарубежными странами. С учетом естественного неравенства в экономическом положении субъектов макрорегиона часть регионов оказалась более вовлечена в модернизационные процессы.

Все вышеизложенное свидетельствует о том, что развитие макрорегиона Северо-Запад может рассматриваться с теоретико-методологической точки зрения как поляризованное в условиях завершенной трансформации экономического пространства и при остром дефиците модернизационных процессов.

Объективно существующий и на практике непреодолимый фактор регионализации российской экономики предполагает возникновение специфических моделей взаимодействия государства, общества, бизнеса. Мы исходим из того, что в условиях сложных и разнообразных региональных экономических систем российская практика не может ограничиваться только плюралистической моделью. Для зрелого рынка Санкт-Петербурга и Ленинградской области ее применение логично. Однако для северных частей СЗФО потенциал крупных региональных корпораций должен уравниваться активным государственным регулированием, при этом сами цели и задачи пространственного развития должны быть если не тождественны, то комплементарны.

Литература

1. Жук Н. П., Лачининский С. С., Межевич Н. М. Инфраструктурные ограничения развития экономического пространства: практики макрорегиона Северо-Запад // Экономика и управление. 2015. № 11 (121). С. 77–86
2. Кузнецов С. В., Межевич Н. М. Европейская и постсоветская экономическая интеграция: тенденции развития к 2013 г. // Управленческое консультирование. 2013. № 5 (53). С. 58–66.
3. Кузнецов С. В., Межевич Н. М., Лачининский С. С. Пространственные возможности и ограничения модернизации российской экономики: пример Северо-Западного макрорегиона // Экономика региона. 2015. № 3. С. 25–38.

References

1. Zhuk N. P., Lachininsky S. S., Mezhevich N. M. *Infrastructure restrictions of development of economic space: practices of the macroregion Northwest* [Infrastrukturnye ogranicheniya razvitiya ekonomicheskogo prostranstva: praktiki makroregiona Severo-Zapad] // Economy and management [Ekonomika i upravlenie]. 2015. N 11 (121). P. 77–86. (rus)
2. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M. *European and Post-Soviet economic integration: development tendencies by 2013* [Evropeiskaya i postsovetskaya ekonomicheskaya integratsiya: tendentsii razvitiya k 2013 g.] // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2013. N 5 (53). P. 58–66. (rus)
3. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M., Lachininskii S. S. *The Spatial Recourses and Limitations of the Russian Economy Modernization: the Example of the North-West Macro Region* [Prostranstvennye vozmozhnosti i ogranicheniya modernizatsii rossiiskoi ekonomiki: primer Severo-Zapadnogo makroregiona] // Economy of region [Ekonomika regiona]. 2015. N 3. P. 25–38. (rus)