

ФИНАНСОВЫЙ



УНИВЕРСИТЕТ

ДАКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Сборник научных статей

Москва · 2013

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ФИНАНСОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
(ФИНАНСОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ)

КАФЕДРА РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ
И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПРОБЛЕМ
ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Сборник научных статей

МОСКВА · 2013

УДК 332 (08)
ББК 65.049

А43

Рецензенты

Д.А. Чадаева, д.э.н., проф., гл. ред.
журнала «Региональная экономика: теория и практика»

(ИД «Финансы и Кредит»)

О.Б. Хорева, к.э.н., доцент,

зам. зав. кафедрой управления

развитием территорий и регионалистики

ФГАОУ ВПО «Национальный исследовательский

университет «Высшая школа экономики»

А43 Актуальные проблемы региональной экономики: сборник научных статей / под ред. д. пед. н. Е.Л. Плисецкого. М.: Финансовый университет, 2013. 156 с.
ISBN 978-5-7942-1016-3

В сборник включены статьи, подготовленные известными учеными и преподавателями ведущих экономических вузов страны, научно-исследовательских организаций РАН, а также аспирантами по материалам докладов, сделанных на заседании круглого стола «Актуальные проблемы региональной экономики и преподавания дисциплины в вузе», состоявшемся в Финансовом университете в ноябре 2012 г. В них нашли отражение результаты исследований по различным аспектам региональной экономики.

Сборник предназначен для студентов, преподавателей и специалистов, занимающихся изучением проблем социально-экономического развития России и ее регионов.

Публикуется в авторской редакции.

УДК 332 (08)
ББК 65.049

Введение

В ноябре 2012 г. кафедрой «Региональная экономика и экономика география» совместно с Институтом региональных исследований и проблем пространственного развития Финансового университета был проведен межвузовский «круглый стол» на тему «Актуальные проблемы региональной экономики и преподавания дисциплины в вузе».

Это уже *четвертый* межвузовский «круглый стол», организуемый на базе Финансового университета кафедрой региональной экономики. До этого состоялись «круглые столы»: в 2009 г. на тему «Региональная наука в системе профессионального образования: актуальные проблемы теории и практики»; в 2010 г. (совместно с кафедрой МВКО) на тему «Проблемы и перспективы инновационного развития регионов России: экономические и финансовые аспекты»; в 2011 г. (совместно с кафедрой МЭО) на тему «Модернизация региональной экономики в посткризисный период: зарубежный и отечественный опыт». По итогам их работы выпущено *три* сборника научных трудов. Данный сборник – *четвертый* в этой серии.

Тематика «круглого стола» включила различные аспекты современного развития экономики России и ее регионов и в основном была посвящена вопросам разработки стратегий развития и модернизации экономики, повышения конкурентоспособности регионов страны, пространственной дифференциации хозяйства, приграничному сотрудничеству, а также проблемам преподавания региональных дисциплин в вузе.

В данный сборник вошли статьи, подготовленные участниками «круглого стола». Среди них ведущие ученые и специалисты Совета по изучению производительных сил (СОПС) Минэкономразвития и РАН, Института социально-экономических проблем народонаселения РАН, Национального исследовательского университета «Высшей школы экономики», Финансового университета, Российского экономического университета (РЭУ) им. Г.В. Плеханова, Российского государственного университета дружбы народов (РУДН), Российского государственного социального университета, Орловского и Оренбургского государственных университетов, Киевского национального экономического университета им. Валдима Гетьмана.

о недоиспользовании этого инструмента экономического развития приграничных регионов. Отправной точкой для интенсификации приграничного торгово-экономического сотрудничества может служить взаимное рассмотрение возможностей кооперации при разработке стратегических планов регионального развития.

Таким образом, говорить о существенном влиянии приграничного положения в целом на экономическую дифференциацию России неоправданно. Экономическое взаимодействие приграничных регионов с сопредельными государствами строится по разным алгоритмам в новых и старых границах, на разных географических векторах (европейском, постсоветском и азиатском).

Поддержание баланса развития секторов экономики изначально включалось в перечень общих проблем жителей приграничья. Поурбежные регионы должны развиваться по принципу взаимной конкурентоспособности: маловероятно, что какое-либо государство согласится отвести своей приграничной административной единице роль «сырьевого придатка более развитых регионов сопредельных стран»¹. Наиболее серьезных масштабов проблема диспропорции в развитии приграничных регионов достигла в Сибири, на Дальнем Востоке и Юге России.

Помимо активизации инвестиционной деятельности государства для развития инфраструктуры приграничных территорий действенным импульсом для усиления роли российских приграничных регионов в международном сотрудничестве может стать подготовка и реализация федеральной целевой программы развития приграничных территорий, которая выступит в качестве дополнительного ресурса регионального развития и позволит обеспечить финансирование на конкурсной основе наиболее важных проектов международного сотрудничества.

Ильина И.Н.
Д.э.н., проф.,
Директор Центра региональных
исследований НИУ ВШЭ,
Плисецкий Е.Е.

мл. науч. сотр. Центра региональных
исследований НИУ ВШЭ

УПРАВЛЕНИЕ ПРОСТРАНСТВЕННЫМ РАЗВИТИЕМ СЫРЬЕВЫХ РЕГИОНОВ В УСЛОВИЯХ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ЭКОНОМИКИ (НА ПРИМЕРЕ ХМАО – ЮГРЫ)

Одним из ключевых вызовов современного этапа развития РФ является усугубляющаяся неравномерность социально-экономического освоения ее обширной территории. Сегодня перед Россией стоит задача формирования модели многополюсного пространственного развития на базе имеющегося природного, интеллектуального, производственного, научно-технического потенциала; создания региональных точек роста, конкурентоспособности и модернизации¹.

Ханты-Мансийский автономный округ – Югра (ХМАО – Югра) – уникальный регион России. Конкурентные преимущества Югры обеспечены богатыми природными ресурсами, мощным экономическим потенциалом, высоким достигнутым уровнем в области формирования человеческого капитала. Одной из ключевых стратегических задач развития округа в долгосрочной перспективе является обеспечение ускоренного инновационного преобразования территории-пространственной структуры в контексте повышения уровня жизни населения и создания благоприятной среды для проживания и работы. В этом контексте должен быть организован качественный переход от управления отраслями к управлению территориями. Проведение сбалансированной целенаправленной политики пространственного развития округа должно обеспечить устойчивый экономический рост региона на базе формирования опорных зон развития, усиления внутри- и межрегиональной связности территории, стимулирования агломерационных эффектов в системе расселения.

¹ О повышении роли регионов в модернизации экономики России. Госсовет. 11.11.2011.

Достижение цели совершенствования пространственной организации Югры предполагает решение следующих задач.

1. Поддержка формирования и развития активных агломерационных процессов, направленных на улучшение социальных условий жизни населения, повышение качества предоставляемых услуг, в том числе жилищно-коммунальных.

2. Содействие установлению прочных межселенческих связей для обеспечения большей связанности территории, усиленно трудовой и миграционной мобильности.

3. Развитие транспортной инфраструктуры в целях повышения транспортной проходимости муниципальных образований округа, преодоление транспортной разобщенности периферийных районов муниципальных образований Югры с ключевыми центрами сосредоточения экономической жизни.

4. Проведение активной государственной политики кластеризации экономики округа вместе с разработкой концепции развития территориально-отраслевых кластеров.

5. Обеспечение процессов диверсификации хозяйственного комплекса в сторону развития сферы услуг (научно-образовательных, туристско-рекреационных, спортивных, деловых, торговых), наукоемких отраслей промышленности, передовых в технологическом отношении агро- и лесопромышленных комплексов.

6. Поддержка развития туризма в округе как отрасли, обладающей мультипликативным эффектом, способной создавать высокую добавочную стоимость, обеспечить конкурентоспособность на мировом рынке, способствовать росту уровня благосостояния населения.

7. Стимулирование процессов диверсификации и модернизации монопрофильных поселений, дальнейшая реализация государственных программ поддержки малого и среднего бизнеса, применение форм и механизмов государственно-частного партнерства.

8. Развитие широкого межмуниципального сотрудничества в целях содействия формированию эффективной муниципальной экономики, малого и среднего бизнеса, динамично функционирующих домашних хозяйств муниципальных образований, создание условий для их дальнейшего социально-экономического развития.

9. Реализация мероприятий по переходу на инновационный путь развития экономики региона в направлении ее диверсификации и развития конкурентоспособных отраслей, не связанных с добычей

нефти и природного газа, на основе целенаправленного административно-правового регулирования и создания наиболее благоприятного климата для усиления и поддержки деловой активности бизнеса в перспективных сферах экономической деятельности.

10. Совершенствование механизмов стратегического и программно-целевого управления.

Пространственное развитие ХМАО – Югры носит ярко выраженный дисперсный полицентрический характер с доминированием крупных центров нефтяной промышленности – Сургута – Нефтеюганска, Нижневартовска, Когалыма, а также Ханты-Мансийска, как административного центра округа. Обращая внимание на особенности освоения округа в исторической перспективе, можно отметить две главные тенденции в расселении населения:

- тяготение к главной речной артерии региона – р. Оби и ее крупным притокам, что определяет линейную структуру опорного каркаса расселения территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры;

- очаговое размещение поселений, приуроченных к разработываемым месторождениям.

Другой особенностью развития округа являются ярко выраженные пространственные диспропорции развития на районном уровне: основные центры размещения производительных сил муниципальных районов приурочены к главным городским поселениям этих районов. Наибольшей долей в общем объеме отгруженных товаров и услуг характеризуются Нижневартовский, Сургутский и догоняющий их по темпам экономического развития Нефтеюганский районы. Таким образом, Югра характеризуется слабыми внутрирайонными связями и сильно выраженной центростремительной моделью развития муниципальных районов.

Оптимизация пространственной организации округа требует преодоления недостаточной инфраструктурной обеспеченности региона и выделения опорных зон развития. На территории ХМАО четко выделяются два крупных агломерационных образования – компактные территориальные группы поселений (КТПП): Сургут – Нефтеюганск и Нижневартовск – Мегйон, в которых сконцентрировано около 47% населения всего округа.

Дополнительно к двум сформированным зонам необходимо скоординировать усилия на развитии центральной Ханты-Мансийской

КТГП, КТГП Северо-Запада округа – Октябрьской, Белоярской, Березовской и наиболее удаленного поселения Приполярного, а также КТГП юго-запада ХМАО – Советской и Междуреченской. Приоритетными задачами развития всех КТГП являются:

- 1) развитие территориально-отраслевых кластеров как центров экономического роста, притяжения рабочей силы и создания новых мест приложения труда, повышения инвестиционной активности;
- 2) усиление межпоселенческих транспортных связей между главными центрами «локальных агломераций» и отдаленными поселениями в их составе;
- 3) расширение межгрупповых взаимодействий;
- 4) активная модернизация ЖКХ в целях создания комфортных условий для проживания населения, создание гармоничной архитектурно-пространственной среды обитания.

Особенности конфигурации транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, связанность и проницаемость территории округа во многом объясняются импульсивным характером его хозяйственного освоения. Созданная в советское время внешняя дорожная сеть была сориентирована на жизнеобеспечение изолированных друг от друга добывающих площадок.

Важное место в обеспечении транспортной связанности, как отдаленных территорий внутри ХМАО, так и связей округа с остальной Россией в части пассажирских перевозок¹ и грузоперевозок², занимает автомобильный транспорт. Наибольшими показателями транспортной подвижности населения по пассажирским перевозкам автомобильным транспортом характеризуются муниципальные образования: Когалым, Нефтеюганск, Нижневартовск, Сургут, Ханты-Мансийск.

Согласно схеме территориального планирования Югры окружающая сеть автомобильных дорог характеризуется наибольшим развитием и плотностью в Треугольнике, образуемом городами Нефтеюганск – Когалым – Нижневартовск. Районы, лежащие к западу от Нефтеюганска, связаны автомагистралью Пыть-Ях – Ханты-Мансийск – Нягань (параллельно р. Оби) и меридиональной дорогой Советский – Октябрьское – Белоярский. Березовский район в этом плане обладает наименьшим охватом и включенностью в транспортную систему ок-

руга. Крайне невысоким уровнем связанности обладает и большая часть периферийных территорий автономного округа.

Потенциал пространственного развития Югры связан и с его особым транзитным положением, позволяющим создать транспортные коридоры, соединяющие регионы России в направлениях «север-юг» и «запад-восток»¹. На сегодняшний день важнейшими из них можно назвать:

- северный широтный коридор «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Томск», являющийся частью транспортного коридора «Северо-Запад – Сибирь» (Санкт-Петербург – Когалас – Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск);
- транспортный коридор «Урал Промышленный – Урал Полярный», меридиональный коридор «Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надьям – Салехард»;
- автомобильную дорогу «Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надьям».

Железнодорожная магистраль, проходящая в меридиональном направлении по линии Тюмень – Сургут – Уренгой с ответвлением на Нижневартовск, обеспечивает транспортно-экономическую связь с югом Тюменской области и ЯНАО.

На территории округа действует 12 гражданских аэропортов. Воздушным транспортом обеспечивается связь труднодоступных и слабо связанных с остальными видами транспорта районов.

Основной объем инвестиций в основной капитал ХМАО – 77,6% – приходится на добычу топливно-энергетических полезных ископаемых (в 2010 г. – 351,0 млрд руб.). Инвестиции в транспортную, коммуникационную и социальную сферы составляют около 9% общего объема инвестиций. Наибольший объем инвестиций отмечается в Сургутском (25%), Нефтеюганском (18,9%) и Нижневартовском (5,8%) муниципальных районах и городских округах – Сургуте (9,0%) и Нижневартовске (10,1%), на территориях которых осуществляются капитальные вложения нефтяными компаниями в развитие производственных мощностей. В то же время на долю Сургута приходится 94% (1,8 млрд долл.) всех иностранных инвестиций.

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

Внешние связи округа с российскими и зарубежными регионами активно способствуют укреплению единого экономического пространства страны и реальной интеграции региона в национальное и мировое хозяйство, обеспечивают углубление диверсификации и модернизации региональной экономики. Важной формой межрегиональных связей автономного округа является миграция населения. Ханты-Мансийский автономный округ – Югра является одним из регионов – лидеров по уровню миграционного прироста населения.

Инфраструктурная обеспеченность сельскохоззяйственного производства разных районов округа, определяющая степень его товарности, резко различается между собой. Высоким уровнем инфраструктурной оснащенности характеризуются ареалы развития пригородного сельского хозяйства, сложившиеся вблизи крупных нефтяных городов и поселков. Наиболее освоены территории вдоль рек Оби, Иртыша, Конды и полосы сельскохоззяйственного освоения вдоль железнодорожных и автомобильных трас отпочкаются средним уровнем развития инфраструктурной обеспеченности. Оставшаяся часть Ханты-Мансийского автономного округа – Югры характеризуется слабой инфраструктурной обеспеченностью и в основном приурочена к зоне развития оленеводства и традиционных промыслов.

В соответствии с приоритетами социально-экономического развития ХМАО основные направления пространственного развития включают формирование зон территориального развития и кластеров. Размещение территориально-отраслевых кластеров соответствует функциональному зонированию округа, утвержденному в составе Схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры постановлением Правительства автономного округа от 24 декабря 2007 г. № 349-п. Целевообразным представляется первоочередное развитие и концентрация основных административно-правовых, финансово-экономических ресурсов на развитии следующих территориально-отраслевых кластеров: нефтехимического; лесопромышленного; редкоземельного и металлургического; машиностроительного; научно-инновационного; туристско-рекреационного; агропромышленного.

Анализ существующей структуры представленных в Ханты-Мансийском округе – Югре видов экономической деятельности и их доли в ВРП позволяет определить приоритетность развития выделенных кластеров. Так, к приоритетным можно отнести нефтехимиче-

ский, лесопромышленный и редкоземельный и металлургический, научно-инновационный. Развитие кластеров машиностроительного, туристско-рекреационного и агропромышленного относится к средне- и долгосрочной перспективе.

Оптимальное размещение кластеров имеет четкие географические предпосылки. Нижневартовский, Сургутский, Нефтеганский районы: зоны размещения нефтехимического кластера на базе технологического совершенствования нефтедобычи, нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности; строительство транспортной инфраструктуры, в том числе нефтепродуктопроводов, для увеличения объемов перевозок производимой продукции.

В Советском, Кондинском, Сургутском, Нижневартовском районах развитие лесопромышленного кластера должно происходить на базе существующих производственных мощностей. Здесь необходимо обеспечить создание крупных лесопромышленных комплексов, обеспечивающих глубокоую переработку древесины в сочетании с уменьшением ее экспорта.

Развитие редкоземельного и металлургического кластера связано с перспективами реализации Проекта «Урал промышленный – Урал полярный»¹ в Березовском районе. Формирование кластера предполагает взаимосвязанное развитие энергетической и транспортной инфраструктуры, комплексное освоение ресурсного потенциала региона.

Развитие машиностроительного кластера имеет межрайонное значение, поскольку предприятия, входящие в данный кластер, призваны обеспечивать производство необходимого оборудования для всех отраслей хозяйства региона. Размещение имеющихся и перспективных машиностроительных центров приурочено к основным и формирующимся промышленным центрам.

Научно-инновационный кластер создается для обеспечения разработки передовых технологий добычи и переработки нефти и газа на базе существующих в округе НИИ и вузов в первую очередь, в Сургуте, Ханты-Мансийске, Когалыме; а также перспективных отраслей диверсификации.

¹ Развитие масштабного инвестиционного проекта «Урал промышленный – Урал полярный» заложено Стратегией социально-экономического развития Уральского федерального округа на период до 2020 года от 6 октября 2011 г. № 1757-р, утвержденной Правительством Российской Федерации.

Создание туристско-рекреационного кластера (на базе развития таких видов туризма, как спортивный, этнографический и экологический) приурочено к главным туристским районам ХМАО – Сургуту, Нижневартовску, Ханты-Мансийску. Березово, району Приполярного Урала. В то же время особенности размещения природных и культурно-исторических рекреационных ресурсов в округе позволяют обеспечить развитие туризма на периферии муниципальных районов, тем самым создавая предпосылки для их экономического развития.

Агропромышленный кластер имеет довольно широкий территориальный охват и в целом позволяет обеспечить размещение агропредприятий как в основной зоне расселения, так и на периферии округа. Данный кластер может формироваться на базе развития традиционных отраслей сельского хозяйства и традиционного хозяйствования (собаководство, оленеводство, пушное звероводство, рыболовство и рыбоводство, сбор дикоросов).

Проблемы оптимизации пространственной структуры округа напрямую связаны с необходимостью перехода региона на несрыбьевой путь развития, что позволит сохранить высокий экономический потенциал ХМАО и его конкурентные преимущества.

Макар С.В.
к.г.н., доц., вед. науч. сотр. Центра по исследованию проблем федерализма и местного самоуправления Института региональных исследований и проблем пространственного развития Финансового университета

ПРОСТРАНСТВЕННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕСУРСНО-ЛЕСНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНОВ РОССИИ

Актуальность применения пространственного подхода к исследованию ресурсно-лесного потенциала определяется многообразием и полиаспектным значением данного объекта, а также необходимостью решения важной народнохозяйственной задачи – повышения эффективности национального лесопользования.

Ресурсно-лесной потенциал выступает значимой частью пространственного потенциала России. Это фактор социально-экономического и культурного развития страны и ее регионов, условие экологической безопасности на различных пространственных уровнях, одна из основ жизни и деятельности населения лесных поселков, а также большинства малых коренных народов России. Традиционно ресурсно-лесной потенциал воспринимается в качестве стратегического преимущества нашей страны.

Однако эффективность современного лесного сектора, его вклад в национальную экономику, позиции России на мировом лесном рынке не отвечают ее лесоресурсному потенциалу. Превосходя все страны по размеру лесосырьевой базы, наша страна не входит в перечень ведущих стран по объемам производства и потребления древесины, а также продуктов ее глубокой переработки, значительно отставая в производстве, внутреннем потреблении и экспорте данной продукции от основных игроков лесного рынка – США, Китая, Канады, Финляндии. В структуре экспорта нашей страны основное место пока занимает продукция первичной переработки древесины – целлюлозная масса, пиломатериалы, а также круглый лес. Среди основных причин такого положения: недостаток современных деревообрабатывающих производств, высокие страновые риски, низкий уровень научного сопровождения в лесном комплексе. Проблема