

## РЕЦЕНЗИИ

УДК 330.338

### ЭКОНОМИКА СТАРОПРОМЫШЛЕННЫХ РЕГИОНОВ КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В РЕГИОНАЛИСТИКЕ

*Павлов, К.В. Старопромышленные регионы: социально-экономические и экологические особенности функционирования и развития / К.В. Павлов. – Ижевск: Институт компьютерных исследований, 2014. – 276 с.*

*Павлов, К.В. Экономика старопромышленных регионов: особенности функционирования и развития / К.В. Павлов. – Германия: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2014. – 470 с.*

*Структурные трансформации старопромышленных регионов Украины / В.И. Ляшенко [и др.]. – Донецк: НАН Украины, Институт экономики промышленности, 2013. – 412 с.*

В рецензируемых монографиях исследуются экономические, социальные и экологические особенности функционирования и развития старопромышленных регионов в современных условиях хозяйствования, определяются формы и методы повышения эффективности регионального производства, а также выявляются пути и направления совершенствования системы управления хозяйственными процессами в старопромышленных регионах.

Учитывая важность этой группы регионов для развития российской экономики и экономики многих других стран (Украины, ряда стран ЕС и т.д.) в целом, в монографиях обосновывается целесообразность выделения экономики и экологии старопромышленных регионов как отдельного научного направления в регионалистике. Кроме этого, в указанных книгах ставится вопрос о необходимости классификации старопромышленных регионов и выявлении особенностей процесса модернизации их экономики.

Старопромышленные районы являются экономическим базисом Российской Федерации. Здесь проживает около 100 млн. человек, сосредоточено более 2/3 основных фондов, производится 3/4 промышленной продукции, выпускается более 90% стали и проката, добывается 2/3 угля и производится большая часть другой промышленной продукции. Поэтому перспективы экономического и социального развития России в первую очередь связаны с возможностями старопромышленных районов. Для оценки этих возможностей целесообразно выделить *районы, обеспечивающие потребности страны в базисных видах продукции* (топливо и энергия, металл, конструкционные материалы и т. п.), а также *районы, способные обеспечить ускоренный рост наукоемких и высокотехнологичных производств*.

К базисным районам относятся в первую очередь субъекты Федерации, специализированные на металлургии и отраслях топливно-энергетического комплекса. Высокотехнологичные производства концентрируются в основном в машиностроении и химии. Из числа базисных и высокотехнологичных регионов можно выделить *опорные и депрессивные*.

В группу *опорных* входят высокоразвитые старопромышленные регионы, достаточно хорошо приспособившиеся к рыночным условиям и имеющие неплохие показатели по динамике производства и финансовой обеспеченности. Исходя из оценки социально-экономического положения к опорным регионам можно отнести: города С.-Петербург и Москву, которые все больше выступают как центры финансового капитала; Мурманскую, Белгородскую, Липецкую, Томскую, Тюменскую, Нижегородскую, Самарскую, Кемеровскую и Иркутскую области; Республики Татарстан, Башкортостан, Удмуртскую; Красноярский край. Опорные регионы обеспечивают основные поступления финансовых ресурсов в Федеральный бюджет (их доля превышает 50%) и большую часть экспорта. В их число входят главным образом области, имеющие сырьевую ориентацию. Очевидно, что перед ними стоит сложная задача постепенной реструктуризации экономики за счет наращивания мощностей перерабатывающей промышленности. Это позволит избежать кризисных процессов в экономике и социальной сфере по мере отработки месторождений полезных ископаемых и отказа от устаревших производств и видов продукции, пользующейся все меньшим спросом.

К *депрессивным* регионам относятся субъекты Федерации, имеющие глубокий и устойчивый спад производства, неблагоприятное и ухудшающееся положение в социальной сфере, плохое или неустойчивое положение с финансово-бюджетной обеспеченностью. В их число, как и в опорных регионах, также входят главным образом области, имеющие сырьевую ориентацию. К депрессивным можно отнести такие старопромышленные регионы, как: Архангельская, Ленинградская, Владимирская, Ивановская, Кировская, Челябинская, Новосибирская, Волгоградская, Калужская, Воронежская, Рязанская, Ярославская области. При относительно неплохих показателях в социальной и финансовой сферах депрессия промышленности имеет место в Свердловской, Омской и Московской областях. В депрессивных отраслях и регионах процессы реструктуризации должны осуществляться ускоренными темпами, поскольку их экономика и социальная сфера вступают (а в некоторых уже вступили) в кризисную фазу, выход из которой

потребуется экстренных мер и больших финансовых вливаний. Прежде всего, это касается регионов, которые без реструктуризации просто не смогут эффективно функционировать в рыночных условиях. К ним относятся субъекты Федерации с высокой долей оборонных отраслей промышленности и гражданского машиностроения, продукция которых не пользуется спросом на рынке, текстильной промышленности, оставшейся без традиционного сырья в основном из-за потери хлопковой базы и многих производств по выпуску химических волокон, а также новые приграничные регионы, где структурные изменения неизбежны в силу коренной ломки их связей с сопредельными территориями, северные регионы, в которых при переходе к рынку многие производства оказались неконкурентоспособными. Особую группу образуют районы, специализирующиеся на производстве объемной и малотранспортабельной продукции (угля, леса, различных видов рудного сырья, металла) и удаленные от рынков сбыта. Из-за высоких транспортных тарифов их продукция стала дорогостоящей, вследствие чего спрос на нее резко упал. Причем в отличие от опорных регионов, имеющих достаточно надежную собственную финансовую базу и неплохую инвестиционную привлекательность, депрессивные территории в большей степени нуждаются в государственной поддержке.

Российская Федерация по занимаемой площади – самая большая страна мира с территорией, составляющей одну восьмую часть земной суши. Этим в значительной степени объясняется то, что в ее состав в настоящее время входит 85 субъектов Российской Федерации (напомним, что в Конституции России в момент ее принятия в декабре 1993 года было зафиксировано 89 субъектов Федерации, но за прошедший период некоторые субъекты Российской Федерации объединились и их общее число несколько уменьшилось). Ни у какой другой страны в мире нет такого количества входящих в нее крупных регионов (для сравнения, США, также являющиеся одной из наиболее крупных по территории стран мира, состоят из 50 штатов и одного Федерального округа Колумбия). Российские регионы к тому же отличаются большим разнообразием природно-климатических, экологических и хозяйственных условий их функционирования и развития.

Определенную часть субъектов Российской Федерации можно отнести к группе старопромышленных регионов. Так, к этой группе, как правило, прежде всего относят уральские регионы, в которых начиная с XVII века династия Демидовых сумела организовать крупномасштабное промышленное производство в машиностроительной и металлургической областях. Европейский Север России также можно отнести к группе старопромышленных регионов. Однако генезис формирования хозяйственной системы в регионах зоны Севера европейской части России несколько иной, чем в регионах Урала и Предуралья, что в значительной мере объясняется близостью северных регионов страны к Северному Ледовитому океану и северным морям: Белому, Баренцеву и Карскому.

Так, например, становление и развитие системы экономических отношений на территории современной Архангельской области в значительной мере обусловлено функционированием Архангельского морского торгового порта, который по существу является «воротами» для освоения богатств Арктики, что актуально в обозримой перспективе в связи с открытием огромных природных ресурсов, содержащихся в недрах этого стратегически важного региона. Еще в 1583 году Иван Грозный повелел построить на берегу Северной Двины «город для корабельной пристани». Исполнение указа царя заняло около года. Архангельск развивался быстро. Через десять лет после постройки в Архангельске «дворов и амбаров каменных» в город прибыл Петр I. Именно из Архангельского порта Петр Алексеевич впервые в жизни вышел в открытое море на 12-пушечной яхте «Святой Петр», построенной специально к визиту молодого государя. И уже через год после первого визита Петр Великий собственноручно подрубил опоры первого русского корабля, построенного в Архангельске. Со «Святым Павлом» Россия отправилась в свое долгое торговое плавание. За четыреста лет истории порта совершено более 200 полярных экспедиций. Из Архангельска на северо-восток уходили легендарные первопроходцы. Именно русские мореплаватели впервые снарядили высокоширотную северную экспедицию. Ее проект был разработан самим М.В. Ломоносовым [1].

Архангельск – морской порт, расположенный в устье реки Северная Двина, в 50 км от Двинской губы Белого моря. Он является важным пунктом каботажных связей с районами Русского Севера, это крупнейшее транспортное предприятие города, которое принимает и отправляет пиломатериалы, целлюлозу, уголь, оборудование, металлы, промышленные и продовольственные товары. Архангельский морской порт – основная база Северного пароходства, выполняющего морские перевозки по Белому, Баренцеву, Карскому морям, Северному морскому пути и на граничных линиях. Из Архангельска берут начало регулярные пассажирские линии до Мурманска, Диксона, Онеги, Мезени, Кандалакши и пунктов Новой Земли.

До начала XVIII века Архангельский морской порт был единственным выходом русских товаров за границу, но с возникновением в 1707 году Петербургского порта его роль снизилась. Однако в 1887 году здесь были начаты дноуглубительные работы, что дало свободный проход паровым морским судам. Огромное значение имело сооружение в конце XIX века железной дороги, связавшей порт с центром России и открывшей морской путь сибирскому хлебу за границу. В настоящее время Архангельский порт ежегодно пропускает около 4,5 млн. тонн грузов при круглогодичной навигации и включает три грузо-

вых района, контейнерный терминал, портовый флот, морской вокзал (транспортная составляющая имеет большое значение и для развития экономики Мурманской области).

Развитие глубоководного района Архангельского морского порта тесно связано с реализацией проекта «Белкомур». Проект «Белкомур» включен в «Стратегию развития железнодорожного транспорта России до 2030 года», утвержденную Правительством Российской Федерации 17 июня 2008 года, и будет реализован на основе государственно-частного партнерства с привлечением государственной поддержки. Проект предполагает строительство железнодорожной магистрали по направлению Соликамск – Гайны – Сыктывкар – Архангельск (протяженность 1155 км).

Проект «Белкомур» приобретает значимость для грузоотправителей только в случае синхронной реализации проекта строительства нового глубоководного района Архангельского порта, обеспечивая тем самым оптимальную транспортно-логистическую схему, направленную на развитие связей Российской Федерации с торговыми партнерами на товарных рынках стран ЕС, Северной и Южной Америки, Центральной и Юго-Восточной Азии.

В соответствии с разрабатываемой «Стратегией социально-экономического развития Архангельской области на период до 2030 года» проект строительства нового глубоководного района Архангельского морского порта является ключевым и приоритетным проектом Архангельской области. Наименование объекта инвестирования – глубоководный район «Северный» Архангельского морского порта. Реализация инвестиционного проекта позволит:

- 1) построить современный глубоководный грузовой район морского торгового порта «Архангельск» для обработки порядка 28 млн. т/год, в том числе 17,5 млн. т/год контейнеризированных грузов;
- 2) обеспечить прием судов дедеветом до 75 тыс. т;
- 3) создать условия для развития в припортовой зоне объектов промышленно-производственного, инновационно-технического, жилищного, культурно-развлекательного и сервисного назначения;
- 4) создать в Архангельской области дополнительные новые рабочие места порядка 9000, из них 1500 в новом порту и около 7500 рабочих мест в припортовых инфраструктурных объектах;
- 5) увеличить доходы бюджетов всех уровней за счет дополнительных налоговых поступлений на этапах строительства и эксплуатации нового портового комплекса [2].

Общий объем капитальных вложений в строительство портового комплекса определен в размере 25250 млн. руб. Финансирование строительства объектов портового комплекса предполагается осуществить за счет собственных и привлеченных средств в размере 30 и 70% соответственно от общего объема финансирования с последующей компенсацией его затрат по строительству объектов федеральной собственности. В целом выручка от реализации по комплексу определена в размере 7632,6 млн. руб. Согласно технико-экономическим расчетам, срок окупаемости инвестиции составит 8,3 года с начала финансирования проекта.

Строительство глубоководного района порта в северо-восточной части губы Сухого моря позволит обеспечить следующей социально-экономический эффект:

- 1) независимый выход крупнотоннажных судов в любой иностранный порт мира;
- 2) активизация деятельности северо-восточного региона европейской части России, что окажет значительное влияние на экономическое развитие Архангельской, Вологодской и Пермской областей, Республики Коми, Ненецкого национального округа;
- 3) решение вопросов, связанных с освоением Арктического шельфа, обслуживанием добычных комплексов, развитием каботажного плавания;
- 4) создание на севере России производственных мощностей по переработке углеводородного сырья;
- 5) значительное повышение инвестиционной привлекательности Архангельской области;
- 6) строительство новых предприятий по переработке грузов, сборочных цехов крупных компаний и т.д., создавая тем самым дополнительные рабочие места в припортовых инфраструктурных объектах;
- 7) ежегодные налоговые отчисления (только от деятельности самого нового порта) в федеральный бюджет составят порядка 400 млн. руб., в областной бюджет – порядка 800 млн. руб. [3].

Далее в монографиях на примере ряда субъектов Российской Федерации – Мурманской и Белгородской областей, Удмуртской Республики, а также Донецкой области Украины – анализируется социально-экономическое и экологическое развитие старопромышленных регионов. Учитывая важное значение, которое имеет группа старопромышленных регионов для развития экономики России и ряда других государств на постсоветском пространстве (например, Украины), обосновывается идея о целесообразности выделения экономики и экологии старопромышленных регионов в качестве отдельного направления в регионалистике. Важнейшая теоретическая задача этой новой области регионалистики, имеющей в то же время огромное практическое значение, – осуществление *полноценной классификации* старопромышленных регионов [4]. От того, к какому типу относится тот или иной старопромышленный регион, зависит определение особенностей, выбор методов и форм осуществления его модернизации, что крайне актуально для современного развития российской экономики.

Таким образом, экономическая система старопромышленных регионов является важной составной частью экономики Российской Федерации, так же как и экономики ряда других государств на постсоветском пространстве (например, Донецкая, Днепропетровская и Харьковская области Украины). Происхождение и генезис хозяйственной системы в различных старопромышленных регионах, как правило, существенно отличаются друг от друга, что в значительной мере объясняется особенностями природно-климатических условий развития территориальной экономики, спецификой ресурсного потенциала каждого региона, его географическим расположением и рядом других факторов. Так, регионы Урала в последнее время характеризуются истощением ресурсной базы по некоторым видам полезных ископаемых. В этой связи актуальность и необходимость осуществления модернизации и структурной перестройки экономики уральских старопромышленных регионов (т.е. создания условий и формирования хозяйственно-управленческих механизмов перехода в этих регионах от экономики сырьевого типа к высокотехнологичной экономике) существенно выше, чем в малоосвоенных регионах (например, на севере Сибири).

В Белгородской области – другом старопромышленном регионе России, наоборот, по-прежнему в больших объемах продолжается добыча и переработка некоторых полезных ископаемых [5]. Большим резервом модернизации экономики и в Белгородской области, и в Удмуртской Республике наряду с отраслями промышленности выступает развитие интенсивного сельского хозяйства. В Мурманской и Архангельской областях в связи с эффективным функционированием морских портов, как и раньше, большое значение имеет торговая-транспортная составляющая процесса модернизации территориальной экономики [6].

Таким образом, как в теоретическом, так и в практическом аспекте большое значение имеет не только необходимость классификации старопромышленных регионов России, но и определение направлений, форм и методов осуществления модернизации и структурной перестройки в такого рода регионах на основе учета социально-экономических особенностей их функционирования и развития [7]. Однако можно констатировать, что актуальность осуществления процесса модернизации и структурной перестройки экономики в старопромышленных регионах в целом существенно выше, чем в сравнительно малоосвоенных регионах, в связи с тем, что уровень истощенности природно-ресурсной базы в последних значительно ниже. В заключение следует добавить, что выделение экономики и экологии старопромышленных регионов в качестве отдельного направления регионалистики позволит интенсифицировать процесс комплексного изучения этой группы регионов и тем самым повысить эффективность экономики в целом.

Рецензируемые монографии будут полезны тем, кто интересуется современными проблемами регионального развития социально-экономических и экологических систем.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Архангельский порт – персональное евроокно «Норильского никеля» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nn.mediaplatforma.ru/Doc.aspx?lang=1&DocsID=547>.
2. Глубоководный район «Северный» Архангельского морского порта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belkomur.com/apxport>.
3. Зерщикова, Н.И. Развитие Архангельского морского порта – предпосылка освоения Севера и Арктики / Н.И. Зерщикова // Север и рынок: Формирование экономического порядка. Научно-информационный журнал. – 2013. – № 4. Кольский научный центр РАН. – С. 56–61.
4. Реструктуризация старопромышленных регионов: опыт России и мира / апрель 2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://brancheconomy.info/ryestrukturizaciya-staropromishlyennih-ryegionov-opit-roii-i-mira>.
5. Павлов, К.В. Старопромышленные регионы: социально-экономические и экологические особенности функционирования и развития / К.В. Павлов. – Ижевск: Ин-т компьютерных исследований, 2014. – 276 с.
6. Павлов, К.В. Экономика старопромышленных регионов: особенности функционирования и развития / К.В. Павлов. – Германия: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2014. – 470 с.
7. Структурные трансформации старопромышленных регионов Украины / В.И. Ляшенко [и др.]. – Донецк: НАН Украины, Ин-т экономики промышленности, 2013. – 412 с.

*Селин В.С., доктор экономических наук, профессор,  
заслуженный экономист Российской Федерации,  
главный научный сотрудник Института экономических проблем  
Кольского научного центра Российской академии наук,  
(г. Апатиты Мурманской области, Российская Федерация)*