

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ НА ИННОВАЦИОННЫЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ

Рахимова Ю.Ф.¹

¹ *ФБГОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», кафедра «Государственное и муниципальное управление», г. Санкт-Петербург, ул. Седова, д. 15, e-mail: lukor@list.ru*

В статье рассматриваются особенности экономического межрегионального взаимодействия, осуществляемого на основе учета особенностей ресурсной базы и потенциала регионов, вступающих в данное взаимодействие. В качестве исходной предпосылки определения условий и направлений межрегионального взаимодействия рассматриваются присущие регионам проблемы, ограничения и риски. Рассмотрены приоритетные направления политики организации межрегионального экономического взаимодействия, в том числе: использование кластерной формы организации промышленных комплексов как по традиционным для региона, так и по новым видам промышленной продукции; реализация крупных инфраструктурных проектов (порты, транспортные магистрали, энергетика и т.п.); организация рационального приведения в действие приграничных ресурсов; создание и обеспечение территориальной логистической системы.

Ключевые слова: межрегиональное взаимодействие, риски, экономическое пространство, кластеры, инфраструктура.

THE MAIN DIRECTIONS OF INTERREGIONAL ECONOMIC INTERACTION IN THE CONDITIONS OF TRANSFORMATION OF ECONOMY OF RUSSIA ON INNOVATIVE STRATEGY OF DEVELOPMENT

Rakhimova Y.F.¹

¹ *St.-Petersburg state economic university, "Public and Municipal Administration" chair, St. Petersburg, Sedov St., 15, e-mail: lukor@list.ru*

In article features of the economic interregional interaction which is carried out on the basis of the accounting of features of resource base and capacity of the regions entering this interaction are considered. As the initial prerequisite of definition of conditions and the directions of interregional interaction problems, restrictions and risks inherent in regions are considered. The priority directions of policy of the organization of interregional economic interaction are considered, including: use of a cluster form of the organization of industrial complexes both on traditional for the region, and by new types of an industrial output; implementation of large infrastructure projects (ports, thoroughfares, power, etc.); organization of rational actuating of border resources; creation and providing territorial logistic system

Keywords: interregional interaction, risks, economic space, clusters, infrastructure.

В современных условиях возрастает значимость экономического взаимодействия между регионами России. Основная цель подобного взаимодействия регионов, по мнению Бурова М.П., заключается в ускорении социально-экономического развития регионов, в том числе отстающих, за счет более полного включения в оборот местных ресурсов и использования преимуществ межрегионального разделения труда [1].

В настоящее время в условиях изменения экономической стратегии государства появилась острая потребность в переходе от ресурсодобывающей ориентации экономики к возрождению российской промышленности на основе нового технологического уклада. Естественно, что осуществление подобной реиндустриализации, в числе прочего ориентированной на производство импортозамещающей конкурентоспособной продукции,

потребуется восстановления старых и установления новых взаимовыгодных экономических контактов между регионами (поскольку для решения данной задачи необходимо привлечение ресурсов, в том числе трудовых, поставка комплектующих изделий и т.п.). Соответственно, конечным результатом межрегионального взаимодействия, помимо естественного процесса расширения экономического пространства, будет рост уровня занятости и благосостояния населения.

Взаимодействие между регионами следует строить с учетом возможности использовать его результаты для устранения рисков и ограничений, присущих регионам в том случае, когда их экономика функционирует преимущественно в автономном режиме. Преимущества межрегионального разделения труда и соответствующей кооперации ресурсов обеспечивают гарантии снижения негативных последствий подобных рисков.

В частности, большинству регионов России присущи такие общие (помимо частных, присущих отдельным регионам) риски и ограничения, сдерживающие их устойчивое и гармоничное развитие, как:

- существенная дифференциация регионов и муниципальных образований по промышленному, трудовому, инновационному, природно-ресурсному потенциалу, что обуславливает сохранение различий в уровне социально-экономического развития территорий;

- негативное влияние последствий демографического спада, усугубляющих ситуацию с обновлением трудовых мигрантов, притом что компенсация за счет миграционного притока населения существенно ситуацию не улучшает, поскольку мигранты далеко не во всех случаях обладают высокой квалификацией;

- хотя рост предприятий малого и среднего бизнеса в большинстве регионов России имеет место, этот рост незначителен, в том числе в сфере малого предпринимательства промышленной и инновационной сфер, льготы и преференции для данного сектора экономики еще не в полной мере позволяют стимулировать рост доли этой сферы в валовом региональном продукте;

- отметим наличие институциональных ограничений и рисков, препятствующих восстановлению и развитию на основе межрегионального партнерства промышленности, сельского хозяйства, инфраструктурных отраслей сервиса, к числу которых можно отнести недостаточно эффективное применение и ограниченность форм государственно-частного партнерства, преимущественно фискальную, а не стимулирующую позицию по отношению к предпринимательству таких контрольно-надзорных ведомств, как налоговая инспекция, таможенная служба РФ и пр.;

- недостаточное использование инвестиций российских банков (в условиях усилившегося, в связи с санкциями 2014 г., оттока зарубежного инвестиционного капитала), составляющих в целом около 2% всех банковских активов [2];

- наличие в городах регионов, особенно относящихся к зоне Крайнего Севера, территорий с монопрофильной экономикой, причем такие города составляют около трети от общей численности российских городов;

- недостаточное применение эффективных стратегий организации партнерства (в том числе между органами власти и бизнесом) в интересах территорий;

- проблемы с транспортным сообщением между регионами осложняются как большими территориальными пространствами, так и в значительной степени разрушенной инфраструктурой по отдельным видам транспорта (в частности, межрегиональная и межмуниципальная малая авиация, водный транспорт) и др.

В 90-е годы XX века надрегionalными структурами, призванными осуществлять задачи межрегионального сотрудничества в России, выступили межрегиональные ассоциации экономического взаимодействия субъектов РФ («Северо-Запад», «Центральная Россия», «Черноземье», «Большая Волга», «Сибирское соглашение» и др.). Деятельность межрегиональных ассоциаций в тот период заключалась в формировании интегрированных производственных комплексов (преимущественно холдингового типа), проведении различных экономических форумов с целью привлечения инвестиций, создании единых систем инфраструктуры (транспортно-логистической, энергетической, газоснабжения и др.), стимулировании межрегиональной торговли, реализации экологических программ и т.п.

Для обеспечения этих задач выполнялись работы по согласованию норм правовой сферы, налаживанию механизмов государственного регулирования экономики, особенно в части реализации крупных инвестиционных проектов и формирования общей инфраструктуры.

Вместе с тем в русле тенденции к усилению вертикали власти, начиная с 2000 года, с введением Указа Президента РФ «О полномочном представителе Президента РФ в федеральном округе» и созданием федеральных округов были созданы более «жесткие» структурные формы регулирования межрегиональных взаимосвязей.

В настоящее время в дополнение к указанным выше форматам межрегионального взаимодействия, в рамках роста тенденции к формированию городских агломераций, соседними регионами стали создаваться координационные органы, ответственные за выработку в данной сфере стратегий совместной деятельности. К таким проектам можно, в частности, отнести формирование Санкт-Петербургской агломерации (базирующейся на

социально-экономическом взаимодействии Санкт-Петербурга и Ленинградской области) и Московской агломерации (в основе которой лежит взаимодействие Москвы и Московской области).

Отметим, что в современных представлениях о городских агломерациях преобладает мнение о том, что их эффект заключается не только в росте городов за счет экспансии в соседние территории, но и способствует росту конкурентоспособности данных урбанизированных комплексов в межрегиональном и даже в международном разделении труда, реализации имеющихся в этих агломерациях возможностей раскрытия экономического и трудового потенциала [3; 4].

Следует также отметить, что вопросы межрегионального экономического взаимодействия сегодня решаются и на международном уровне (что, в частности, подтверждается опытом стран Евросоюза, развитием Евроазиатского экономического союза, других международных альянсов).

Сегодня значительные надежды на совершенствование стратегической социально-экономической политики связываются с введением в действие Федерального закона от 28 июня 2014 г. N 172-ФЗ «О стратегическом планировании в РФ» [5]. В Законе используется термин «макрорегион», использование которого по логике должно было бы способствовать решению задач межрегионального взаимодействия (социально-экономического, научно-технологического и т.п.). Хотя легитимация понятия «макрорегион» в целом позитивна, стратегии развития данного образования, включающего два и более региона, определяются согласно данному закону лишь на федеральном уровне, соответственно не рассматриваются функции межрегионального взаимодействия.

Отметим, что миссией государственной политики в сфере развития межрегионального взаимодействия выступает преодоление диспропорций и асимметрий в едином экономическом пространстве, объединяющих взаимодействующие регионы.

В качестве приоритетных направлений политики организации межрегионального экономического взаимодействия можно назвать следующие.

1. Содействие в организации интегрированных комплексов (объединяющих производство, науку и бизнес), в том числе межрегиональных, включая: особые экономические зоны (в точках интенсивного экономического роста) технополисов, промышленных парков, технопарков и пр. В частности, следует отметить использование кластерной формы организации промышленных комплексов как по традиционным для региона, так и по новым видам промышленной продукции. Преимущества кластера по сравнению с более жесткой организацией объединений предприятий холдингового типа заключаются в партнерстве организаций, сохраняющих свою правовую самостоятельность,

и дислоцирующихся на территории одного или нескольких административно-территориальных образований [6]. Вместе с тем укажем, что значительная часть особых экономических зон (созданных в основном в ряде городов Сибири, с изначально низким инновационным потенциалом), как показала проверка, проведенная Счетной палатой РФ и Минэкономразвития, имеет такую отдачу от вложенных бюджетных средств, при которой она может окупиться не ранее чем через полторы тысячи лет [7]. Вместе с тем успешное функционирование особых экономических зон и индустриальных парков, включающихся в процесс межрегионального экономического взаимодействия, например в Республике Татарстан, подтверждает необходимость досконально учитывать возможности и потенциал региона, прежде чем создавать интегрированные комплексы. Успешность подобных форм предусматривает создание инновационной инфраструктуры (распространяемой на соседние, взаимодействующие регионы), включающей: венчурные фонды, лизинговые компании, центры субконтракции, патентную поддержку, организацию ярмарок новых разработок, создание регионального реестра приоритетных инновационных проектов с соответствующими механизмами поддержки, содействие инновационным исследовательским университетам, технологическим платформам в развитии малого инновационного бизнеса и т.д. При планировании пространственно-экономического развития регионов с использованием механизма создания интегрированных комплексов необходимо обратить внимание, в первую очередь, на наличие в значительной части регионов монопрофильных городов, в которых исчерпан потенциал развития в рамках традиционной технологической платформы, но в то же время есть сохранившийся кадровый потенциал, способный при условии целенаправленной диверсификации и перепрофилировании имеющихся предприятий и организаций на инновационной основе обеспечить успешный старт новых экономических объектов.

2. Реализация крупных инфраструктурных проектов (порты, транспортные магистрали, энергетика и т.п.), как правило, предполагает участие нескольких регионов, поскольку объекты инфраструктуры могут обеспечивать значительное экономическое пространство. Если в создании инфраструктуры очевидным приоритетом являются крупные проекты, то в создании производственных и инновационных предприятий, вступающих в цепочку связей с поставщиками и потребителями продукции в широком экономическом пространстве, более предпочтительными могут являться малые и средние организации.

3. Организация рационального приведения в действие приграничных ресурсов. Неравномерность экономического пространства в регионах (субъектах РФ) нередко проявляется в том, что в регионах обычно имеется относительно благополучный в экономическом плане центр (либо несколько продвинутых территорий) и экономически

отсталая периферия. Поэтому задача стимулирования социально-экономического развития периферийных районов может осуществляться не только за счет помощи регионального центра, но и за счет возможностей приведения в действие возможностей межрегиональных отношений в приграничной зоне. В данном случае речь идет о возможности развития таких производственных и сервисных комплексов, которые могут за счет привлечения ресурсов приграничных территорий, относящихся к различным регионам, обеспечить достижение синергетического эффекта. Подобным образом с использованием сетевого принципа может развиваться туризм на смежных территориях, придорожный сервис и т.д.

4. Создание и обеспечение территориальной логистической системы (ТЛС), решающей широкий круг вопросов: обеспечение регионов товарами и услугами первой необходимости на основе государственного и муниципального заказа, сбор и переработка ТБО и др. При этом логистические потоки связывают все элементы логистической системы (ЛС): предприятия и организации всех форм собственности и видов деятельности, население. Интегрирующим элементом управления логистической системой должен быть территориальный орган исполнительной власти, обеспечивающий, прежде всего, исполнение функций данной системы на подведомственной территории. Только в этом случае можно достичь мультипликативных эффектов от надлежащего функционирования ЛС, а также минимизировать финансовые потери (как два основных индикативных показателя эффективности функционирования логистических систем) [8].

Содержание закупок должно включать направленность на поддержку местных форм самообеспечения. В частности, если рассматривать территориальную логистику в регионах Крайнего Севера, то речь идет о сохранении традиционных промыслов, обеспечении традиционных навыков по выращиванию, сбору и переработке продуктов питания, приготовлению пищи и консервации продуктов в домохозяйствах. В этой связи в ряде северных регионов, где в силу климатических условий невозможно содержать сады и огороды, целесообразно обеспечить население всем необходимым для создания собственных теплиц, оранжерей, озеленения дворов и придомовых территорий и других форм организации домохозяйств и структурирования свободного времени.

Перечисленные задачи должны решаться с использованием механизмов государственно-частного партнерства, развития кооперационных партнерских связей регионов и др.

Вне зависимости от выбранной стратегии (которые могут быть реализованы и одновременно) эффективного межрегионального партнерства, преследующей цели расширения экономического пространства, вывода отдельных территорий из состояния

экономического спада, целесообразно начинать ее реализацию с углубленного анализа местных особенностей регионов, учета их потенциала и имеющихся рисков.

Благодаря такому анализу необходимо оценить потенциал межтерриториальных связей с оценкой возможного синергетического действия при приведении в действие ресурсов каждой территории. На этой основе может быть построен специфический комплекс критериев и показателей для оценки факторов развития каждого из регионов, выбранных для взаимодействия территорий и экономических объектов и эффективности межрегионального партнерства.

Таким образом, рассмотренные выше механизмы обеспечения межтерриториального взаимодействия и развития кооперационных экономических связей обеспечивают создание единого экономического пространства, стимулирующего местную экономику и развитие социальной сферы.

Список литературы

1. Буров М.П. Система регулирования экономического взаимодействия регионов. – М. : Дашков и К, 2007.
2. Романюк Р. Острова роста в море стагфляции [интервью с А.Г. Аганбегяном] // Северо-Запад. – 2014. - № 47 (688). - 17 ноября. - С. 22-23.
3. Харченко К.В. Проблемы управления развитием городских агломераций: взгляд из г. Белгорода // Муниципальный мир. – 2009. – № 1-2. – С. 49-57.
4. Прилепин А. Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России // strategy2020.rian.ru/load/366074149.
5. О стратегическом планировании в РФ : Федеральный закон от 28 июня 2014 г. N 172-ФЗ ; принят Государственной думой 20 июня 2014 года и одобрен Советом Федерации 25 июня 2014 г.
6. Болл С.В. и др. Фармацевтический кластер в России: особенности формирования и перспективы развития. — М. : Инновационный фонд «РОСИСПЫТАНИЯ», 2011. — 224 с.
7. Чернышов С. Гора родила мышь // Эксперт-Сибирь. — 2012. — N 41. — С. 16-17.
8. Никифоров Е.А., Лукин М.В. К проблеме разработки межтерриториальной логистической системы сбора и переработки твердых бытовых отходов // Вестник национ. акад. туризма. – 2012. - № 4 (24), окт.-дек. - С. 74-77.

Рецензенты:

Шихвердиев А.П., д.э.н., профессор, академик РАЕН, заведующий кафедрой экономической теории и корпоративного управления, ФГОУ ВПО «Сыктывкарский государственный университет», г. Сыктывкар;

Макаров А.Д., д.э.н., профессор, профессор кафедры Прикладной экономики и маркетинга Санкт-Петербургского национального исследовательского университета информационных технологий, механики и оптики, г. Санкт-Петербург.