

Александр ТАТАРКИН

ИСТОРИЧЕСКАЯ МИССИЯ СРЕДНЕГО РЕГИОНА В МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ*

В статье рассмотрена роль «срединного региона» в экономике современных государств. Характеризуется социально-экономический потенциал Уральского региона. Конкретизируется роль его социально-экономического потенциала в модернизации российской экономики.

Ключевые слова: модернизация, региональная политика, средний регион, Урал, Уральский регион, федеральный округ

Практика доказывает, что недоучет или игнорирование пространственного фактора порождает ошибки в принятии управленческих решений *на всех уровнях хозяйствования*. Тем более, как показали исследования, пространственные факторы развития национальных и глобальных социально-экономических систем играли и продолжают выполнять системообразующую роль в социально-экономическом развитии всех стран и целых континентов.

Сравнительные особенности срединного региона

Одной из пространственных характеристик экономики является расположение региона в середине или на периферии страны. Данное расположение способно по-разному влиять на результаты функционирования регионального хозяйства. Периферийное расположение, как правило, имеет ряд отрицательных последствий: удорожание производства за счет высокой доли транспортных расходов, удорожание продукции региона на внутренних рынках, рабочей силы за счет более высоких расходов на ее воспроизводство.

Регионы, расположенные в центре территории страны, находятся в ином положении. Срединные регионы всегда притягивали к себе производство, науку, образование, население, финансы и управленческие функции, инициируя формирование новых способов хозяйствования и развития. Обусловлено это тем, что среднее расстояние перемещения от срединного региона до любой точки «материнской» территории меньше,

* Статья подготовлена на средства Программы УрО РАН «Разработка стратегии комплексного социально-экономического освоения малоизученных и слабововлеченных в хозяйственный оборот территорий российского Севера» (научный руководитель — акад. Татаркин А.И.).

чем у других ее регионов. Срединный регион *наиболее доступен* для других регионов. В итоге, в силу своего расположения срединный регион рано или поздно начинает реализовывать многие функции, обеспечивающие его особые преимущества.

Прежде всего, это *научно-производственные и образовательные функции*, обеспечивающие естественную экономию на транспортных расходах при перемещениях сырья, продукции и кадров по территории или к ее границам. Это также выгоды для проживания и перемещения *населения*. Срединный регион концентрирует функции *обслуживания*, в первую очередь транспортно-логистические. Наконец, это функции *управления*, которое при размещении в середине управляемых территорий или в середине ареала размещения управляемых хозяйственных объектов становится более действенной, во-первых, из-за ускорения прохождения решений; во-вторых, в результате экономии хозяйствующих субъектов на трансакционных издержках.

Еще одна характерная черта срединного региона — его большое и, как правило, *решающее участие в делах страны*. Его ключевая «срединная» роль в экономике, политике, науке, образовании, культуре и других сферах жизни «материнской» территории, а также в реализации национальных программ и проектов. А потому, в конечном итоге, преимущества срединного региона по фактору управления могут привести к постепенному аккумулярованию им высших функций управления — функций «столичности», хотя для этого нужна и политическая воля.

Оценки возможностей срединного региона в социально-экономическом развитии

В зарубежной и отечественной региональной теории тема *пространства* и его роли в развитии регионов, отличающихся расположением относительно основных координат и границ этого пространства, исследуется достаточно активно¹.

Так, в трудах У. Изарда (Айзарда), посвященных методам регионального анализа, рассматриваются теории размещения производства, населения и потоков товаров, финансов во взаимодействии и взаимоувязке между всеми элементами жизнедеятельности региональной социально-экономической системы. Изард не исследует специально особенности срединных регионов, но в его работе неоднократно встречаются примеры анализа региональных проблем для типично срединных регионов США (штатов Среднего Запада). Он отмечает высокий уровень открытости экономики подобных регионов, значительную долю услуг в их продукции и другие преимущества². Более целенаправленно изучается роль централь-

¹ См., напр.: *Friedman J. Regional development policy*. Boston: Mass Inst. Techn., 1966; Анимца Е.Г., Иваницкий В.П., Пешина Э.В. В поиске новой парадигмы регионального развития. Екатеринбург: изд. УрГЭУ, 2005; Регион в новой парадигме пространственной организации России. Под ред. акад. РАН Татаркина А.И. М.: Экономика, 2007; Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Пространственная экономика: Эволюция подходов и методология // Пространственная экономика. 2010. № 2. С. 3–27 и др.

² Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах. М.: Прогресс, 1996. С. 269–280.

ного региона в теориях ряда немецких экономистов — «регионалистов», классиков пространственного анализа.

Й. Тюнен обосновал закономерность размещения производства (сельскохозяйственного) концентрическими слоями вокруг центрального города-потребителя³.

В. Лаунхард и А. Вебер предложили математические способы определения оптимальной точки размещения предприятия в середине экономического пространства с позиций минимизации затрат. Оказалось, что эта точка лежит близко к середине неких геометрических фигур (треугольников или шестиугольников), так называемых «штандортов».

Теоретические выкладки Й. Тюнена, В. Лаунхарда и А. Вебера раскрывают также значение срединного (центрального) места в формировании всей пространственной конфигурации социально-экономической системы. К середине региона, в соответствии с этими теориями, подтягивается производство, обслуживание, потоки товаров и финансов. От него, соответственно, осуществляется движение товаров и услуг, квалифицированных кадров, научных и новаторских идей и решений, а главное — импульсы модернизационных идей и интеграционно-кооперационных предложений к окраинным регионам⁴.

Особо следует выделить теорию «центральных мест» В. Кристаллера, в которой обосновываются не только закономерности размещения производства услуг, но и закономерности размещения населенных мест в зависимости от размера территории, которую данный населенный пункт способен обслужить размещаемым здесь набором услуг. Каждый уровень (тип) поселения обладает своим набором услуг, в зависимости от места в иерархии обслуживания и в иерархии поселений. Наибольшим набором услуг и наибольшей территорией обслуживания обладает находящийся на вершине иерархии крупный город, расположенный в центре системы. В итоге вся территория может быть разбита на части (зоны) со своими центрами разного иерархического уровня, так называемая «решетка Кристаллера». Данная теория исключительно полезна при построении системы расселения с оптимальным размещением системы услуг⁵.

В отечественных региональных исследованиях вопросы срединных территорий так или иначе затрагиваются во многих исследованиях: в теориях размещения производительных сил, в теориях расселения населения, в теориях обслуживания систем поселений в районной планировке и др. Особо выделим блоки, непосредственно касающиеся проблем «срединности».

Это, во-первых, блок размещения производительных сил с концепцией выравнивания уровней развития регионов страны — центральными (развитыми) и окраинными (депрессивными). Во-вторых, блок типологии

³ Тюнен Й. Изолированное государство в его отношении к сельскому хозяйству и национальной экономике. Перевод с нем. М. 1926.

⁴ Более обстоятельно эти вопросы рассмотрены в коллективной монографии сибирических, дальневосточных и уральских экономистов «От идеи Ломоносова к реальному освоению территорий Урала, Сибири и Дальнего Востока. Под ред. акад. Татаркина А.И., акад. Кулешова В.В., акад. Минакира П.А. Екатеринбург: изд. ИЭ УрО РАН, 2009.

⁵ Обстоятельный анализ и оценка возможностей использовать теоретические выкладки Й. Тюнена, А. Вебера, В. Лаунхарда, В. Кристаллера в российской практике обстоятельно рассмотрены акад. А.Г. Гранбергом в работе «Основы региональной экономики». М.: Высшая школа экономики, 2001. С. 41–59.

регионов (П. Бакланов) и городов (Б. Хорев), в которых выделяются регионы и города с центральными административно-хозяйственными функциями. Активно исследуется и система городских агломераций и системообразующей роли их центров в расселении (Г. Лаппо, Е. Анимица и др.). Однако *отсутствуют теории развития крупного срединного региона*, существуют лишь фрагменты общей теории развития и роли срединных регионов территорий⁶. Не исследована и проблема сохранения срединным регионом стратегического лидерства, лидерства на длительную перспективу, особенно в части формирования и «массового» освоения прогрессивных институтов развития, «созидательной замены» устаревших способов хозяйствования в интересах сохранения устойчивости и конкурентоспособности.

Естественным выглядит в региональных исследованиях акцент на интегрирующую роль срединных регионов. При этом недостаточно, на наш взгляд, уделяется внимания необходимости реализации потенциальных интеграционных возможностей срединности региона через развитие коммуникаций, создание транспортных коридоров, обеспечение интеграции системами связи и информации, научных исследований и повышения качества образования для модернизационной экономики с участием государства и его финансовой поддержкой⁷. Ограниченно исследуется и необходимость *системного подхода к интеграции* — рассмотрения интеграции как в сферах производства, финансов, так и в сферах культуры, науки, образования, в других сферах жизнедеятельности и хозяйствования, без которых интеграция будет неполной, если вообще возможна.

Итак, обобщающей теории развития крупного срединного региона *в законченном виде пока не существует*. Наиболее близко подошли к этой проблематике исследования отношений типа «центр — периферия».

На Западе классиком концепции «центр — периферия» принято считать Дж. Фридмана, предложившего общую теорию отношений в подобных системах. Основные ее положения сводятся к следующим сентенциям: «Неравномерность развития и размещения производства и населения неизбежно приводит к поляризации территории. Поляризация, в свою очередь, приводит к порождению мощного центрального ядра территории, а также и ее периферии, гораздо менее сильной экономически»⁸.

Эти диспропорции вызывают постоянное напряжение в системе, а потому и потоки кадров, финансов, ресурсов и других экономических факторов. Направление потоков зависит от способности Центра удерживать преимущества перед периферией. Но для этого Центр должен постоянно находиться в развитии. По Фридману, «трансформация ядра (центра)

⁶ Достаточно полно изучены факторы, определяющие генезис срединного региона, города, как особые сущности, вызванные естественной пространственной дифференциацией производительных ресурсов и пространственными преимуществами срединных территорий, приводящими экономических субъектов к попыткам реализовать выгоды пространственного положения (см.: Анимица Е.Г., Иваницкий В.П., Пешина Э.В. Указ. соч. С. 27–36; 59–65; Шанхайская организация сотрудничества: Экономическая интеграция и национальные интересы. Под ред. акад. РАН Татаркина А.И. (Россия), акад. Черешнева В.А. (Россия), д.э.н., проф. Расулева А.Ф. (Узбекистан). Екатеринбург: изд. ИЭ УрО РАН, 2010. и др.).

⁷ От идеи Ломоносова к реальному освоению территорий Урала, Сибири и Дальнего Востока. С. 199–237.

⁸ Friedman J. Regional development policy. С. 11.

должна происходить за счет генерирования и распространения новаций от Центра (хартланда) к периферии (хинтерланду). Диффузия новшеств от центра к периферии содействует развитию периферийных регионов, но одновременно усиливает зависимость вторых от первых, в частности идет постоянный отток рабочей силы из периферийных регионов к центру»⁹.

В отечественной регионалистике, и особенно в экономической географии, концепция «центр — периферия» также вызвала живой интерес. Серьезным исследованием по праву считается работа О.В. Грицай, Г.В. Иоффе, А.И. Трейвиша. В ней показано, что выделение центральных зон или ядра территории («срединных регионов») и периферийных зон является объективным процессом, характерным для всех развитых стран и крупных регионов мира¹⁰.

Авторы определяют, по крайней мере, несколько ядер в срединных регионах Европы, включая Европейскую часть России: Эльзас-Лотарингию (в Западной Европе), Рурский регион (в Германии), Ломбардию (в Северной Италии), Силезию (в Южной Польше), Донбасс — Приднепровье (Восточная Украина). Эти ядра соединяются в Большие экономические и урбанизированные оси развития Европы («Лотарингскую» ось — от Ливерпуля, Манчестера в Великобритании через Эльзас — Лотарингию во Франции до Милана и Турина в Италии), которые идут через Европу в меридиональном направлении. Ось «тяжелой промышленности» начинается в Англии (Ливерпуль, Манчестер, Бирмингем), проходит через Рур (Германия), Судеты (Чехия), Силезию (Польша), Приднепровье — Донбасс (Украина), Среднее Поволжье (Россия) и заканчивается на Урале. Эта вторая ось пересекает Европу посередине в широтном направлении. Обе оси отличают повышенная концентрация промышленности и свехурбанизация, а также сходная история развития: от первых этапов доиндустриального развития с преобладанием добывающих производств и примитивных технологий горного производства до перехода к производствам пятого и шестого технологических укладов — электронике, нанотехнологиям, биотехнологиям, тонкой химии, лазерной технике, авиастроению и др.

Указанные срединные оси Европы похожи не только историей экономического развития, но и рядом проблем, обусловленных повышенной урбанизированностью территории, экологическими перегрузками пространства, устарелостью многих технологий и сооружений (признаками старопромышленных индустриальных зон). В последнее время большинство из них развивается *по типичному пути преодоления проблем «старения»*: инъекции в экономическую и пространственную структуру инновационных отраслей и производств, формирование городов науки и высоких технологий — «технополисов», «наucoгpaдoв», а также городов образовательного профиля — университетских центров и федеральных университетов. Эти меры привлекают высокие технологии, венчурный бизнес и квалифицированные кадры,

⁹ Там же. С. 22–23.

¹⁰ В своей работе авторы наиболее полно исследовали проблему дифференциации территорий стран и континентов на «центральные» и «периферийные» как объективный процесс воплощения современных тенденций научно-технологического развития экономики в их пространственном преломлении. Выделив критерии и признаки дифференциации и ее последствия, они весьма схематично исследовали интеграционные возможности срединных регионов. См.: Грицай О.В., Иоффе Г.В., Трейвиш А.И. Центр и периферия в региональном развитии. М.: Наука, 1991.

что, в конечном итоге, позволяет срединным индустриальным территориям восстановить передовые позиции в экономике и инициировать модернизационные изменения в других регионах.

Направления модернизации Уральского региона

Уральский регион во многом повторяет путь названных срединных регионов. Он обладает таким количеством характерных для срединного региона типичных черт и проблем, что подробный анализ тенденций его развития *может служить эмпирической базой* для выявления важнейших закономерностей эволюции срединного региона страны и даже континента.

Так, в процессе модернизации возрастает интегрирующая роль Урала в объединении научно-образовательного и промышленного потенциалов регионов Запада и Востока страны. Это обусловлено, наряду с выгодным экономико-географическим положением, неординарным социально-экономическим потенциалом региона (хотя оба эти фактора взаимообусловлены). Срединное место региона в экономике, политике и культуре России обусловлено его уникальными ресурсными характеристиками. Урал располагает 10,5% территории России, 9% ее населения, 33% всех разведанных запасов минерального топлива РФ, шестой частью запасов железных руд, около 5% запасов руд цветных металлов, почти 10% запасов леса. Доля УрФО в производстве промышленной продукции России достигла к 2010 г. почти четверти объема. Решающий вклад вносит экономика Урала и в государственный бюджет России: на начало 2001 г. доля УрФО в общих поступлениях налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации составила 17,8%, а в 2004 г. — более 18,5%, к началу 2007 г. — около 20%, а в 2010 г. превысила 23%¹¹.

Мощный экономический потенциал придает дополнительный вес фактору выгодного географического положения региона. Он обладает, по данным журнала «Эксперт», одним из самых высоких инвестиционных рейтингов в России, а доля инвестиций в основной капитал по УрФО приближается к четверти от общероссийских инвестиций (в 2001 г. — 20,7%). Весомость Уральскому региону придает и *структура экономики*, которую отличает нацеленность на производство средств производства, доля которых всегда составляла от 60 до 80% продукции уральской промышленности. Урал обеспечивает большинство технологических процессов страны: от крупномасштабных добывающих технологий до высоких микро- и нанотехнологий, от технологий третьего и четвертого технологических укладов до технологий пятого и шестого укладов, хотя последних пока явно недостаточно. Поэтому обновление уральского производства, его модернизация имеют системное значение для структурной и технологической перестройки отечественной экономики, поскольку с Урала могут пойти импульсы ее обновления.

Отметим, что срединное положение Урала *меняется* по мере углубления процесса глобализации. Экспансия формирующихся мировых экономических сообществ наталкивается на ограниченность пространств

¹¹ Балацкий Е., Ефимова Н. Финансовая несостоятельность региона и совершенствование межбюджетных отношений. С. 105–106.

и ресурсов, что приводит к столкновению интересов, порой весьма жесткому (например, в Передней Азии и на Ближнем Востоке). Урал является *естественной границей* интересов Европейского (точнее, Европейско-Атлантического) экономического и политического сообщества, с одной стороны. И Азиатско-Тихоокеанского экономического и политического сообщества — с другой. Поэтому он находится в эпицентре борьбы за экономическое влияние (в Екатеринбурге соседствуют консульства США, Великобритании, Германии, Чехии, Монголии, Индии и Китая)¹².

Исторически сложилось, что пространственная экспансия России шла главным образом в широтном направлении: из западных и центральных территорий на Урал и далее в Зауральские степи, Сибирь, Забайкалье, на Дальний Восток и Приморье. Поэтому наиболее развиты на Урале субширотные транспортные магистрали. Все наиболее значительные из железнодорожных транзитных путей Восток — Запад проходят через Урал. Транссиб разветвляется здесь на два направления: через Челябинск и Екатеринбург; Южсиб — через Уфу — Магнитогорск — Карталы; Средсиб — через Миасс — Полетаево — Троицк — Кустанай. Стратегией развития транспорта Уральского федерального округа на 15–20 лет, разработанной при непосредственном участии ИЭ Уро РАН, предполагается прохождение через Урал новых субширотных магистралей Восток — Запад: Севсиба — по трассе Сургут — Приобье — Троицко-Печорск — Сосногорск — новый порт на Баренцевом море (возможно, в незамерзающей части бухты Индига), а также Приполярной трассы (ПолярСибя): Игарка — Новый Уренгой — Салехард — Лабытнанги — Чум и далее к Индиге или устью Печоры.

Эти варианты особенно эффективны при их объединении с проектом создания нового морского круглогодичного выхода России в мировой океан, через незамерзающий порт Баренцева моря и, тем самым, объединения Европейского проекта транспортного «Баренцкоридора», водно-сухопутного пути из Северной Европы и Скандинавии, через Баренцево море и его новые порты, далее по территории России в Сибирь, Центральную Азию и на Дальний Восток. В этом проекте трансуральским участкам пути будет уделено особое внимание, т.к. они позволят грузам Сибири, Казахстана, Центральной Азии и Востока получить еще один, притом кратчайший, выход к морским торговым путям.

Урал получит дополнительный стимул к модернизации экономического развития, становясь важнейшим транзитным регионом страны для крупнейших экспортно-импортных потоков и торгового обмена Дальневосточного экономического района и Европейского экономического сообщества с подключением стран Центральной Азии и Северной Европы. Геоэкономическое и геополитическое положение Урала стремительно прирастает не только широтными связями Восток — Запад, но и субмеридиональными потоками Север — Юг. Постепенно Уральский регион станет «*перекрестом*» потоков грузов, пассажиров, инвестиций, финансов. Этот фактор уже инициирует модернизацию его транспортно-логистической инфраструктуры на принципиально новой технологической

¹² На Урале широко представлены интересы фирм (Дженерал Моторс, Форд, Интел, Майкрософт, Боинг, Аэробус, Амстел, Сименс, Рено, Вольво, Самсунг, Сони, Мицубиси, Хонда, LG), способных внести в процессы модернизации российской экономики свою лепту. Отметим также, что срединное положение региона превращает его транспортные пути в «передаточное звено» между всеми районами страны.

основе (производство мощных электровозов для скоростных магистралей, к примеру, уже освоено на Урале)¹³.

Однако регион *накопил* и сдерживающие его развитие *проблемы*¹⁴.

Одна из них — удаленность от экспортно-импортных портов.

После распада СССР особенно остро встала проблема поиска ближайшего к региону портового выхода Урала к морским коммуникациям. Этот поиск оказался весьма трудным из-за сложного ледового режима северных морей, а также из-за изношенности отечественного ледокольного флота. Пока наиболее благоприятным выглядит проект создания порта в незамерзающей части бухты Индига в Баренцевом море. Но и он потребует крупных инвестиций, в т.ч. в ледокольное обеспечение зимнего судоходства.

Следующая проблема — рост *экологической нагрузки* на все компоненты окружающей среды.

Концентрация промышленности на Урале в несколько раз превышает общероссийскую. За последние 10 лет выбросы загрязняющих веществ в атмосферу УрФО ежегодно составляли от 4,6 до 5,7 млн т, достигая 25–33% всех выбросов России. За год в УрФО образуется около 29 млн т токсичных отходов, из которых утилизируется лишь около 10,3 млн т. Именно здесь располагается, по версии мировых природоохранных организаций, самый загрязненный промышленными отходами город планеты — Карабаш (Челябинская область).

Третья проблема — уровень *нагрузки на транспортные пути*.

Протяженность транспортных путей на единицу территории Урала в 2–3 раза выше, чем по России, а нагрузка на них примерно на треть выше общероссийской. Грузонапряженность на Свердловской и Южно-Уральской железных дорогах в среднем на 30–40% выше среднесетевых показателей. При этом значительная часть перегрузок связана с передаточными функциями дорог, поскольку транзит в грузопотоке уральских железных дорог составляет не менее 25% перевозок.

Еще значительнее *показатели транзита на трубопроводных магистралах*, следующих через Урал (до 50% и выше). Практически вся инфраструктура

¹³ Подготовлен и активно обсуждается проект создания в районе Екатеринбурга многоцелевого (мультимодального) транспортно-логистического центра, который мог бы объединить множество функциональных структур: транспортно-экспедиционных, торговых, гостиничных, складских, таможенных, финансовых и многих других, связанных с обслуживанием мощных потоков грузов и пассажиров, следующих по всем видам транспорта. Уже сейчас здесь в транспортных «коридорах» пересекаются железнодорожные, автомобильные магистрали трансконтинентального значения, идущие параллельно с ними трубопроводы, передающие потоки нефти, газа и их продуктов. Этими же коридорами следуют потоки электроэнергии по ЛЭП высокого напряжения до 500 и 1000 кВ. Инженерное оборудование таких коридоров, и особенно их пересечений, требует специальных технических решений, отвечающих современным условиям безопасности. А с открытием для полетов иностранных воздушных судов российского сектора Арктики должны прибавиться на Урале и воздушные коридоры трансарктических авиарейсов — как самого короткого пути из Северной Европы и Северной Америки на Ближний Восток, в Среднюю Азию, Индию и Индокитай. Пересечение на Урале всех этих воздушных и сухопутных коридоров потребует особых технических и управленческих решений по обеспечению безопасности и экологичности.

¹⁴ Наиболее обстоятельно эти вопросы рассмотрены в работах: Диагностика экологической безопасности хозяйственной деятельности в регионах Уральского федерального округа. Препринт. Екатеринбург: изд. ИЭ УрО РАН, 2004; Реструктуризация регионального промышленного комплекса: от индустриальной к социально ориентированной модели. В 2-х томах. Под ред. чл.-корр. РАН Татаркина А.И. Екатеринбург: изд. ИЭ УрО РАН, 2005.

Урала в той или иной степени работает не столько на потребности региона, сколько на нужды экономики соседних и иногда дальних регионов. Например, строительная база Уральского региона примерно на 30% загружена заказами соседних территорий, вплоть до Ямальского полуострова. Электроэнергетика региона, как правило, обеспечивала электроэнергией соседние вновь осваиваемые регионы Сибири и Казахстана на начальных этапах освоения (в течение первых 10–15 лет). Справедливости ради нужно признать, что по мере выхода энергетики этих регионов на проектные мощности Урал может получать из них дешевую энергию для собственных нужд (что и делается в части Казахстана и Западной Сибири).

Четвертым последствием сверхинтенсивного развития срединного региона является *чрезмерная урбанизированность*.

На Урале подтверждается теория А.И. Трейвиша, Г.В. Иоффе и О.В. Грицай о возникновении в срединных регионах индустриальных стран своеобразных *«индустриально-урбанизированных поясов»* протяженностью до тысячи километров. Урал — типичный пример срединного индустриально-урбанизированного пояса, «перетянувшего» ее по «талии». Действительно, доля городского населения в Уральском федеральном округе, по переписи населения 2002 и 2010 гг., превышает 80,5% при среднероссийском показателе — 73%. Около 12,4 млн человек в УрФО проживают в городах и поселках городского типа. Из них почти половина (более 6 млн человек) проживает в регионах сверхурбанизированных крупных городских агломераций (Екатеринбургской, Челябинской, Нижнетагильской, Магнитогорской), каждая из которых сосредотачивает от 0,5 до 2,5 млн человек. Если же выделить из территории Урала сверхиндустриальную и сверхурбанизированную «Горнозаводскую полосу», протянувшуюся вдоль восточного склона Уральского хребта от Ивделя на севере до Орска на юге, окажется, что в этой полосе нагрузки на территорию значительно выше среднеуральских: концентрация промышленности здесь в 4 раза выше среднероссийской, инфраструктуры — не менее чем в 3 раза, плотность населения достигает 50–100 человек на 1 кв. км, а в городских агломерациях и того выше (до 500–1000 человек на 1 кв. км). Подобные нагрузки обостряют многие проблемы (недостаток земель под городскую застройку, под пригородное сельское хозяйство и загородное жилье, возрастает потребность в утилизации промышленных и бытовых отходов, обостряется проблема водоснабжения и сохранения экологического равновесия).

В сложившейся ситуации одно из направлений модернизации Урала как срединного региона видится нам в установлении и поддержании *справедливой асимметрии* между ролью региона в развитии страны и его бюджетно-финансовыми возможностями эту роль выполнять. Понятно, что менталитет населения «опорного края» державы заставлял его выполнять эту миссию при любых обстоятельствах. Терпеливость уральцев позволяла в советский период развивать социальные отрасли региона по «остаточному» принципу. В результате, к началу рыночных реформ регион имел перекошенную в пользу «тяжелых» отраслей экономики хозяйственную структуру и отставание от России практически по всем показателям социальной инфраструктуры¹⁵.

¹⁵ От идеи Ломоносова к реальному освоению территорий Урала, Сибири и Дальнего Востока. С. 700–719.

Доля отраслей тяжелой промышленности, к примеру, достигала на Урале к началу реформ 1990-х гг. 25–30% от всей валовой продукции промышленности, в несколько раз превышая среднероссийский уровень. Производство же потребительских товаров не превышало трети от необходимого. К сожалению, два десятилетия реформ лишь ухудшили ситуацию.

Так, в легкой и пищевой промышленности производство сократилось в разных подотраслях на 70–90%. Аналогичен порядок изменений в строительстве жилья и объектов социальной инфраструктуры. В итоге, к 2011 г. доля потребительского сектора в промышленности Урала (УрФО) составила всего около 3% при общероссийском показателе 17%, к тому же производство потребительских товаров отличается низким уровнем технологий. Именно поэтому потребительская продукция уральской промышленности не выдерживает конкуренции ни с импортной, ни с отечественной.

В итоге, рост потребительских расходов населения отстает от общероссийских показателей. К началу 2010 г. они в УрФО составили чуть более 51,6% от денежных доходов населения. Это *самая низкая доля* среди федеральных округов и уступающая среднероссийскому показателю (70,4%). По объему же платных услуг на душу населения в 2005–2009 гг. УрФО отставал от среднероссийского уровня в 1,1 раза, по обеспеченности жильем — почти на 4 п.п.

Приоритеты модернизации Уральского региона

Каким нам видится рациональный путь использования регионом своего срединного положения, научно-технического и ресурсного потенциала?

Полагаем, что мощным импульсом реализации названных приоритетов в социально-экономическом развитии Урала на ближайшие десятилетия должно стать *его срединное расположение* в центре трех наиболее перспективных и богатых энергоресурсами регионов страны и мира. В частности, на северо-западе расположен Тимано-Печорский нефтегазоносный регион, включающий шельф Баренцева моря и обладающий значительными запасами бокситовых, титановых, марганцевых и других рудных месторождений. На северо-востоке представлена северная часть Западно-Сибирского нефтегазового месторождения, включающая шельф Карского моря, богатая никелевыми и медными месторождениями, свинцовыми и хромовыми рудами Полярного Урала. Наконец, к югу от Урала располагается Прикаспийское нефтегазовое месторождение (с шельфом Каспия и рудами Западного Казахстана)¹⁶. Названные приграничные Уралу регионы в ближайшие 20–50 лет ожидает бурный рост производства. Но *он невозможен* без опоры на уральскую промышленность, науку, образование, перерабатывающие мощности. Поэтому упускать шанс развития сотрудничества уральских промышленников с представителями бизнеса этих регионов нельзя.

¹⁶ Подробнее см.: Татаркин А. И., Юрпалов С. Ю., Ятнов В. А. Поляризованный Урал — сочетание программно-целевых и рыночных механизмов управления // Федерализм. 2001. № 2. С. 89–105.

Отметим, что сегодня реален шанс в одном месте (на Урале) и в одно время (в первой половине столетия) *получить мультипликативный эффект* от использования благоприятной конъюнктуры на рынках энергоносителей и сырья в отраслях специализации соседних провинций и от инновационных возможностей Урала.

Нельзя игнорировать и того, что в регионе *сформировались крупные научные школы* в металлургии, геологии и геофизике, биологии и генетике, в региональной экономике, во всех сферах ядерной физики и химии, в электрофизике, нано- и биотехнологиях. Всего в УрФО насчитывается около 250 организаций, ведущих исследования и разработки, более чем 50 тыс. сотрудников, в т.ч. 3,5 тыс. кандидатов и докторов наук. Очень сильный отряд академической науки. В Уральском отделении РАН (УрО РАН) 58 НИИ и 33 структурных подразделения. Только в Екатеринбурге функционирует 18 академических институтов. Из более чем 3000 человек, ведущих исследования, более 60 — академики и члены-корреспонденты РАН, более 500 докторов и 1500 кандидатов наук. Этот научный потенциал постоянно генерирует новые разработки в перспективных направлениях сверхпроводимости, лазерных и нанобиотехнологий, сварки взрывом, порошковой металлургии, композитных материалов с заданными свойствами, синтеза полимеров и лекарственных средств, неразрушающего контроля швов и соединений и др. Многие исследования ведутся вузовскими и отраслевыми научными коллективами: исследования датчиков, сверхтвердых материалов, изотопов, полупроводников и других тем.

Наконец, на Урале сформировались *первые организационные формы* доведения исследований до производства. Одним из первых, регион стал создавать технопарки, затем технополисы (наукограды)¹⁷.

Каковы в свете сказанного выше перспективы срединного Уральского региона?

Мы разделяем точку зрения авторов, полагающих, что первоочередными задачами региональной политики России должны стать, во-первых, всемерная поддержка «регионов-локомотивов» роста экономики, на основе их структурной переориентации с сырьевой направленности к инновационной высокотехнологичной экономике «знаний». Во-вторых, поддержка регионов, способных сыграть интегрирующую роль в развитии единого рыночного пространства России. Но для Урала последняя задача масштабнее. Мы видим ее в *интеграции евро-азиатского экономического и политического пространства*¹⁸. И Урал одним из первых «поднял флаг» евразийской интеграции.

Этот процесс уже воспринят производством как реальность, о чем свидетельствуют названия и функции созданных на территории регио-

¹⁷ Первый в стране технополис был зарегистрирован в г. Заречный на базе Белоярской атомной электростанции в 1992 г. На Урале и в сопредельных регионах, при участии ИЭ УрО РАН, разрабатывается программа создания единой сети инновационных центров разного уровня, позволяющая превратить срединный регион страны в «мегатехнополис», — в регион высоких технологий и производства «нового знания» (см.: *Татаркин А.И., Важенина И.С., Важенин С.Г.* «Урал промышленный, Урал полярный»: Экономические институты и инструменты достижения стратегических целей. Екатеринбург: ИЭ УрО РАН, 2007).

¹⁸ Шанхайская организация сотрудничества: экономическая интеграция и национальные интересы. С. 539–557.

на объединений. Так, холдинг в черной металлургии — «Евразхолдинг» объединяет крупнейшие металлургические предприятия Европейской части страны, Урала и Сибири. Причем в Европейской части сосредоточены торговые и инвестиционные структуры холдинга, а на Урале и в Сибири — основные производственные мощности: НТМК, Качканарский ГОК «Ванадий», Запсиб и Новокузнецкий металлургический комбинат. СУАЛ-холдинг делает то же с предприятиями алюминиевого комплекса Урала, Сибири и Республики Коми. Холдинг Уральская горнометаллургическая компания объединяет около 30 предприятий цветной металлургии от Владикавказа и Кирова (в Европейской части страны) до Томска, Шадринска, а в перспективе и до Удокана (Читинская область) в Азиатской части. Аналогичные процессы имеют место в транспортной сфере: проектируемый в Екатеринбурге транспортно-логистический центр получил наименование «Евразийский». Аналогичные тенденции наблюдаются в науке, образовании, культуре, спорте. В Екатеринбурге создан крупнейший федеральный университет имени Б.Н. Ельцина, три исследовательских университета на базе Южно-Уральского (г. Челябинск) и двух Пермских университетов — технического и классического, которые будут готовить инновационно ориентированных специалистов по современным специальностям, востребованным народным хозяйством.

Новый импульс интеграции и модернизации экономики может дать реализация мероприятий программы «Урал промышленный, Урал полярный», суть которой видится в реализации двух общефедеральных приоритетов.

Первый. Включение в хозяйственный оборот богатых полезными ископаемыми северных, Полярных и Приполярных территорий Урала, и, тем самым, укрепив его роль «генератора» модернизационных процессов в Российской Федерации, с переориентацией на приоритетное развитие производства готовой промышленной продукции с возрастающей долей добавленной стоимости и конкурентоспособной на мировом рынке.

Второй. Законодательное определение социально-экономического и общественно-политического статуса Северных и Полярных территорий России в интересах ускоренного и комплексного их освоения и заселения посредством:

- сохранения традиционных видов промысла коренных жителей Полярных и Северных территорий;
- поддержания экологически безопасного равновесия между промышленным освоением Северных и Полярных территорий;
- инфраструктурного освоения Северных и Полярных территорий для обеспечения комфортного проживания населения;
- использования наиболее прогрессивных форм и институтов развития данных территорий (кластеры, технопарки, технополисы, государственно-частное партнерство и др.), вплоть до производственных кооперативов, занятых ремеслом и промыслом.

В заключение подчеркнем, что срединность может выполнить свою генерирующую функцию только при учете ее потенциала в программных мероприятиях по модернизации экономики. Именно такого подхода к пространственному развитию страны требует создаваемая в России современная рыночная система хозяйствования.