ISSN 2311-875X (Online)
ISSN 2073-2872 (Print)

Научное обозрение

ЭКОНОМИКА СТАРОПРОМЫШЛЕННЫХ РЕГИОНОВ КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ*

Владимир Степанович СЕЛИН

доктор экономических наук, профессор, заслуженный экономист Российской Федерации, главный научный сотрудник,
Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра Российской академии наук,
Апатиты, Мурманская область, Российская Федерация
silin@iep.kolasc.net.ru

История статьи:
Принята 10.09.2015
Одобрена 28.09.2015

УДК 330.338
JEL: R11, R58

Ключевые слова:
старопромышленный регион, эффективность производства, экономика, экология, система управления

Аннотация

Тема. В рецензии на монографию доктора экономических наук, профессора К.В. Павлова показано, что автором проведено глубокое исследование экономических, социальных и экологических особенностей 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.

Цели. Ставится цель – с учетом важности группы старопромышленных регионов для развития российской экономики и экономики многих других стран (например, Украины, ряда стран ЕС и т.д.) проанализировать, как в монографии обосновывается целесообразность выделения экономики и экологии старопромышленных регионов в виде отдельного научного направления в регионалистике. Отмечено, что в указанной книге ставится вопрос о необходимости классификации старопромышленных регионов и выявлении особенностей процесса модернизации их экономики.

Методология. Применен контент-анализ текста, представлены статистические данные, сделан исторический экскурс.

Результаты. В монографии исследованы экономические, социальные и экологические особенности функционирования и развития старопромышленных регионов в современных условиях хозяйствования, определены формы и методы повышения эффективности регионального производства, а также выявлены пути и направления совершенствования системы управления хозяйственными процессами в старопромышленных регионах.

Выводы. Сделан вывод, 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 российской экономики в целом. Данная монография предназначена для преподавателей вузов, аспирантов, студентов, для всех тех, кто интересуется современными проблемами регионального развития социально-экономических и экологических систем и путями их решения.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

Старопромышленные районы являются экономическим базисом Российской Федерации. Здесь проживает около 100 млн чел., сосредоточено более 2/3 основных фондов, производится 75% 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 РФ, 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

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

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 Санкт-Петербург и Москву, Мурманскую, Белгородскую, Липецкую, Томскую, Тюменскую, Нижегородскую, Самарскую, Кемеровскую и Иркутскую области, республики Татарстан и Башкортостан, Удмуртскую Республику и 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 (Санкт-Петербург и Москва все больше выступают как центры финансового капитала). 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 РФ, имеющие глубокий и устойчивый спад производства, неблагополучное и ухудшающееся положение в социальной сфере, плохое или неустойчивое положение с финансово-бюджетной обеспеченностью. В их число входят главным образом области, имеющие сырьевую ориентацию, в том числе следующие старопромышленные регионы: Архангельская, Ленинградская, Владимирская, Ивановская, Кировская, Челябинская, Новосибирская, Волгоградская, Калужская, Воронежская, Рязанская и 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 у некоторых уже вступили) в кризисную фазу, выход из которой потребует 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 РФ 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 удаленных от рынков сбыта. Из-за высоких транспортных тарифов их продукция стала весьма дорогой и 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 является самой большой страной мира – ее территория составляет 1/8 часть земной суши. Этим в значительной степени объясняется тот факт, что в состав нашей страны в настоящее время входит 85 субъектов РФ (напомним, что в Конституции Российской Федерации в момент ее принятия в декабре 1993 г. было зафиксировано 89 субъектов РФ – за прошедший период некоторые субъекты РФ объединились друг с другом, поэтому общее количество субъектов РФ несколько сократилось). Ни у какой другой страны в мире нет такого количества входящих в нее крупных регионов (для сравнения отметим, что 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 РФ можно отнести к группе старопромышленных регионов. Так, в нашей стране к этой группе, как правило, относят уральские регионы, в которых, начиная с XVII в., 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 крайне актуально в обозримой перспективе в связи с открытием огромных природных ресурсов, содержащихся в недрах этого стратегически важного региона.

В настоящее время Архангельский порт ежегодно пропускает около 4,5 млн т грузов при круглогодичной навигации, порт включает 3 грузовых района, контейнерный терминал, портовый флот, морской вокзал (большое значение использование транспортной составляющей имеется и в развитии экономики Мурманской области).

Делая исторический экскурс, отметим, что уже в 1583 г. Иван Грозный повелел построить на берегу Северной Двины «город для корабельной пристани». Исполнение указа царя заняло ровно год. Архангельск развивался быстро. Через 10 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 400 лет истории порта было 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, крупнейшим транспортным предприятием города. Архангельский морской порт 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 **заграничных** линиях. Из Архангельска берут начало регулярные пассажирские линии до Мурманска, Диксона, Онеги, Мезени, Кандалакши и пунктов Новой Земли.

До начала XVIII в. Архангельский морской порт был единственным выходом русских товаров за границу. С возникновением в 1707 г. Петербургского порта роль Архангельского порта сильно снизилась. Вместе с тем в 1887 г. здесь были начаты работы по углублению дна, что дало свободный проход паровым морским судам. Огромное значение имело сооружение в конце XIX в. железной дороги, связавшей порт с центром России и открывшей морской путь сибирскому хлебу за границу.

В настоящее время ОАО «Архангельский морской торговый порт» – это многопрофильный торговый порт для перегрузки генеральных грузов, целлюлозы, картона, контейнеров, лесоматериалов, металла, удобрений, тяжеловесного оборудования, насыпных и навалочных грузов. Мощности порта позволяют перерабатывать до 4,5 млн т грузов в год.

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 распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. Указанный проект будет реализован на основе государственно-частного партнерства с привлечением государственной поддержки. Проект предполагает строительство железнодорожной магистрали по направлению Соликамск – Гайны – Сыктывкар – Архангельск (общей протяженностью 1 155 км).

Проект «Белкомур» приобретает значимость для грузоотправителей только в случае синхронной реализации проекта строительства нового глубоководного района Архангельского порта, тем самым будет обеспечена оптимальная транспортно-логистическая схема (с кратчайшим железнодорожным плечом, недорогим и высокоэффективным современным портом, обеспечивающим удобный доступ в Северную Атлантику), направленная на развитие связей Российской Федерации с торговыми

[1] Архангельский порт – персональное еврооокно «Норильского никеля». URL: http://nn.mediaplatforma.ru/Doc.aspx?lang=1&DocsID=547.

партнерами на товарных рынках стран Европейского союза, 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 торгового 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 в год, в том числе 17,5 млн т в год контейнеризированных грузов;
2) обеспечить прием судов дедвейтом 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 дополнительных новых рабочих мест порядка 9 000, из них 1 500 – в новом порту; 7 500 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 25 250 млн руб. Финансирование строительства объектов портового комплекса предполагается осуществить за счет собственных средств в размере 30% и привлеченных средств в размере 70% от общего объема финансирования с последующей компенсацией его затрат по строительству объектов федеральной собственности. В целом выручка от реализации по комплексу определена в размере 7 632,6 млн руб. Согласно технико-экономическим расчетам срок окупаемости инвестиций составит 8,3 года с начала финансирования проекта.

Строительство глубоководного района порта в северо-восточной части губы Сухого моря позволит обеспечить:

1) независимый выход крупнотоннажных судов в любой иностранный порт мира;
2) активизацию 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, с обслуживанием добычных комплексов, развитием каботажного плавания;
4) создание на Севере России производственных мощностей по переработке углеводородного сырья;
5) повышение инвестиционной привлекательности Архангельской области;
6) создание в Архангельской области дополнительных 9 000 новых рабочих мест, из них 1 500 – в новом порту; 7 500 рабочих мест – в припортовых инфраструктурных объектах (строительство новых предприятий: переработка грузов, сборочные цеха крупных компаний и пр.);
7) ежегодные налоговые отчисления (только от деятельности самого нового порта) в федеральный бюджет составят примерно 400 млн руб., в областной бюджет – 800 млн руб. [1].

Далее в монографии на примере ряда субъектов РФ – 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 в развитии экономики России и ряда других государств на постсоветском пространстве (например, Украины), К.В. Павловым обосновывается идея о целесообразности выделения экономики и экологии старопромышленных регионов в качестве отдельного научного направления в регионалистике.

Важнейшей теоретической задачей этой новой области регионалистики, имеющей в то же время огромное практическое значение, является осуществление полноценной классификации старопромышленных регионов[3]. От того, к какому

[2] Глубоководный район «Северный» Архангельского морского порта // Белкомур. URL: http: www.belkomur.com/apxport.

[3] Реструктуризация старопромышленных регионов: опыт России и мира // Отраслевая экономика. Апрель 2012 г. URL: http://brancheconomy.info/ryestrukturizaciya-staropromishlyennih-ryegionov-opit-roii-i-mira.

типу относится тот или иной старопромышленный регион, зависит определение особенностей, выбор методов и форм осуществления его модернизации, что крайне актуально для современного этапа 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.

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 [2]. Большим резервом модернизации экономики и в Белгородской области, и в Удмуртской Республике, наряду с отраслями промышленности, является также развитие интенсивного сельского хозяйства. В Мурманской и Архангельской областях в связи с эффективным функционированием морских портов, как и раньше, большое значение имеет торгово-транспортная составляющая процесса модернизации территориальной экономики [3].

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 подобных регионах на основе учета социально-экономических особенностей их функционирования и развития [4].

Однако можно констатировать, что актуальность осуществления процесса модернизации и структурной перестройки экономики в старопромышленных регионах в целом все же существенно выше, чем в сравнительно малоосвоенных регионах. Это вызвано 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.

Список литературы

1. *Зерщикова Н.И.* Развитие Архангельского морского порта – предпосылка освоения Севера и Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2013. № 4. С. 56–61.
2. *Павлов К.В.* Старопромышленные регионы: социально-экономические и экологические особенности функционирования и развития. Ижевск: Институт компьютерных исследований, 2014. 276 с.
3. *Павлов К.В.* Экономика старопромышленных регионов: особенности функционирования и развития. Германия: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2014. 470 с.
4. *В.И. Ляшенко, В.Н. Инякин, К.В. Павлов и др.* Структурные трансформации старопромышленных регионов Украины: коллективная монография. Донецк: НАН Украины, Институт экономики промышленности, 2013. 412 с.

ISSN 2311-875X (Online)
ISSN 2073-2872 (Print)

Scholar Dispute

ECONOMY OF OLD INDUSTRIAL REGIONS AS A PROMISING AREA FOR SCIENTIFIC RESEARCH

Vladimir S. SELIN

Luzin Institute for Economic Studies, Kola Science Center of Russian Academy of Sciences, Apatity, Murmansk Oblast, Russian Federation
silin@iep.kolasc.net.ru

Article history:
Received 10 September 2015
Accepted 28 September 2015

JEL classification: R11, R58

Keywords: old industrial region, production efficiency, economy, environment, management system

Abstract
Importance This article reviews a monograph by K.V. Pavlov, Professor and Doctor of Economics, and illustrates that the author performed a thorough research into economic, social and environmental specifics of operations and development in old industrial regions under contemporary business conditions.
Objectives Considering the importance of old industrial regions for the development of the Russian economy and many other economies, I analyze how the monograph substantiates the reasonableness of qualifying the economy and environment of the old industrial regions as a separate scientific aspects of regional studies.
Methods The review is based on the content analysis of the text and presents statistical data and historical retrospect.
Results The monograph examines the economic, social and environmental specifics of operations and development in old industrial regions under contemporary business conditions, determines forms and methods for enhancing the regional production, and identifies paths for improving business process management in old industrial regions.
Conclusions and Relevance If economics and environment of old industrial regions are classified as a separate aspect of regional studies, it will intensify a comprehensive examination of the relevant regions, thereby increasing the efficiency of the Russian economy as a whole. The monograph is designated for teachers, post-graduate students, students and those who are interested in contemporary problems of the regional development of economic and environmental systems, and possible solutions.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2015

Acknowledgments

The review of the monograph by K.V. PAVLOV *Staropromyshlennye regiony: sotsial'no-ekonomicheskie i ekologicheskie osobennosti funktsionirovaniya i razvitiya* [Old industrial regions: socio-economic and environmental specifics of operations and development]. Izhevsk, Institute of Computer Science Publ., 2014, 276 p.

References

1. Zershchikova N.I. Razvitie Arkhangel'skogo morskogo porta – predposylka osvoeniya Severa i Arktiki [Development of the Arkhangelsk sea port: a precondition for the North and the Arctic's development]. *Sever i rynok: formirovanie ekonomicheskogo poryadka = The North and Market: Forming the Economic Order*, 2013, no. 4, pp. 56–61.
2. Pavlov K.V. *Staropromyshlennye regiony: sotsial'no-ekonomicheskie i ekologicheskie osobennosti funktsionirovaniya i razvitiya: monografiya* [Old industrial regions: socio-economic and environmental specifics of operations and development: a monograph]. Izhevsk, Institute of Computer Science Publ., 2014, 276 p.
3. Pavlov K.V. *Ekonomika staropromyshlennykh regionov: osobennosti funktsionirovaniya i razvitiya: monografiya* [The economy of old industrial regions: specifics of operations and development: a monograph]. Germany, LAP LAMBERT Academic Publishing, 2014, 470 p.
4. Lyashenko V.I., Inyakin V.N., Pavlov K.V. et al. *Strukturnye transformatsii staropromyshlennykh regionov Ukrainy: kollektivnaya monografiya* [Structural transformation of old industrial regions in Ukraine: a collective monograph]. Donetsk, National Academy of Sciences of Ukraine, Institute of Industrial Economics Publ., 2013, 412 p.