

УДК 332.14 (571.6)

МОДЕРНИЗАЦИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ

*Александр Николаевич Алексеев, д.э.н., доц., проф. кафедры
менеджмента и маркетинга*

Тел. (495) 783-68-48, e-mail: alexeev_alexan@mail.ru

Московский университет им. С.Ю. Витте

<http://www.muiiv.ru>

Статья посвящена направлениям модернизации социально-экономической системы северных регионов России. Автором рассмотрены теоретические основы, а также предложены конкретные практические рекомендации по развитию северного завоза, модернизации транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: Крайний Север, конкуренция, северный завоз, инфраструктура.

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г. на северные регионы России возлагается миссия финансово-экономической поддержки перехода страны на инновационный путь развития и своего движения в этом направлении. Успешное выполнение этой миссии зависит от социально-экономического развития северных территорий, от создания условий, позволяющих человеку достойно жить и работать на Севере. Однако радикальная реструктуризация экономики страны и другие процессы обусловили резкую миграционную убыль населения, привели к значительному расслоению общества по уровню жизни, что отразилось на развитии социально-экономической системы северных регионов. Сюда же накладываются негативные тенденции, связанные с дивергенцией северных территорий, их чрезвычайно слабой транспортной доступностью, низким уровнем государственно-частного партнёрства [1].



А. Н. Алексеев

Перечень районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера, впервые был сформулирован ещё в 1960 г. указом Президиума Верховного Совета СССР, и уже тогда власти осознавали всю важность и необходимость целенаправленной и системной поддержки социально-экономической системы северных регионов. На современном этапе в северных регионах постоянно проживает около 10,5 млн человек, или 7,4% населения России, но именно они вносят наиболее значительный вклад в экономическое развитие и доходы бюджетной системы страны. Север не только природная кладовая, но и мощный производственный потенциал – здесь производится более 40% ВВП. В регионах, отнесённых к районам Крайнего Севера, сосредоточено две трети ресурсного потенциала страны, в том числе более половины леса, рыбы, пушнины, гидроресурсов, добывается свыше 90% природного газа, 75% нефти, 80% золота, 90% меди и никеля, почти все алмазы, кобальт, платиноиды, апатитовый концентрат [9].

Ключевая черта северных регионов – безлюдность огромных пространств: насчитывается всего 2,8% площадей, на которых ведётся хозяйственная деятельность. Плотность населения в Тюменской области, Красноярском и Хабаровском краях составляет 1–2 человека на 1 кв. км, в Магаданской области – 0,3–0,4 человека на 1 кв. км. Все население Якутии (почти 1/5 часть площади России) не превышает 1 млн человек. Однако житель российского Севера в 100–200 раз богаче природно-территориальными ресурсами и жизненным пространством, чем среднестатистический житель планеты.

В последние годы в связи с высокой стоимостью жизнеобеспечения северян достаточно остро стоял вопрос о целесообразности дальнейшего освоения северных регионов и поддержания жизнедеятельности населения дотационных территорий. По нашему мнению, для населения северных регионов России в обязательном порядке должны создаваться как можно более привлекательные условия проживания, причём не только по социально-экономическим, но и по политическим соображениям. Среди причин этого не только исключительная значимость северных территорий для реализации геополитических интересов страны, но и потребность противодействовать угрозе демографической и экономической экспансии со стороны сопредельных государств. Меры, обеспечивающие экономическую, социальную и психологическую привлекательность проживания в северных регионах постоянного населения, должны охватывать все сферы его жизнедеятельности.

Геополитическая и геоэкономическая роль Севера в развитии российской экономики исключительно важна. Сконцентрированные здесь природные ресурсы – подтверждение того, что для России именно развитие северных регионов – объективный и неизбежный способ сохранения её позиций как мировой державы.

В настоящее время именно сырьевые отрасли Севера являются одним из немногих факторов, обеспечивающих национальной экономике устойчивый фундамент для роста производственных показателей. Это обусловлено тем, что за последние годы на Севере снижение объёмов промышленного производства произошло в меньших объёмах, чем в среднем по Российской Федерации. Если в среднем по России индекс физического объёма промышленной продукции в сравнении с 1990 г. составляет менее 50%, то по Северу в целом – 57%, а в Ямало-Ненецком автономном округе – 75%, в том числе в его газодобывающем секторе – примерно 90%.

Очевидно, что проблемы социально-экономического развития северных регионов России обусловлены двумя основными причинами: во-первых, это факторы объективного характера, как то суровые климатические условия, малая численность населения, неразвитость инфраструктуры и т.д.; во-вторых, это отсутствие единой и научно обоснованной федеральной политики в отношении Севера. Последнее значительно усугубляет повсеместное нарастание кризисных явлений в северных регионах в резко изменившихся институциональных условиях [6].

Более того, в последние годы, по мнению большинства исследователей, происходило фактическое самоустранение федерального государства от роли главного субъекта регулирования экономического и социального развития Севера. Вопросы макроэкономической стратегии, прежде всего функционирования сырьевых отраслей, были переданы вертикально-интегрированным компаниям. Одновременно федеральное государство не сформировало институтов, обеспечивающих достаточный баланс интересов между северными регионами и хозяйствующими на их территориях вертикально-интегрированными холдингами, между самими северными территориями, а также между ними и другими регионами России.

Поэтому для всех без исключения северных регионов, в той или иной степени остроты, характерен одинаковый набор признаков системного кризиса – технологическая деградация базовых отраслей, сокращение доходной части местных бюджетов при возрастании нагрузки на расходную часть, сокращение инвестиций, необратимое обострение проблем в социальной сфере, присутствие элементов распада системы досрочного завоза. Федеральные целевые программы, за редким исключением, либо не финансируются вообще, либо финансируются на 5-8%.

В научной и политической среде существует два противоположных мнения по поводу целесообразности развития экономики северных регионов. Приверженцы первого из них считают Север дотационным регионом, «чёрной дырой», в которой исчезают бюджетные средства. Сторонники прекращения дальнейшего развития северных регионов вносят предложения о закрытии нерентабельных и малорентабельных предпри-

ятий северных регионов, а также сокращении числа районов, относящихся к Крайнему Северу. По их мнению, это приведёт к значительной экономии федерального бюджета.

Автору данной статьи такой подход представляется ошибочным. Полагаем, что подобные «инновации» могут привести к значительному ухудшению уровня жизни в северных регионах, разрушению их экономики, системы агропромышленного производства, инфраструктуры. Заметим, что баланс основных финансовых потоков между федерацией и северными регионами складывается в соотношении один к четырём. То есть в среднем только один из четырёх рублей, поступающих от северных регионов в федеральный бюджет, вновь направляется на нужды этих территорий.

С учётом территориальной и пространственной специфики форм развития социально-экономических систем северных регионов, а также последних исследований по вопросам модернизации региональной экономики Севера (см., например, труды К. М. Басанговой, П. А. Минакира, В. И. Сморгочевой и др.) можно предложить группировку принципов модернизации социально-экономической системы северных регионов [3]. Полагаем, что принципы условно могут быть разделены на три блока: общие принципы; принципы формирования федеральных приоритетов развития; принципы формирования региональных приоритетов развития.

Подобный подход позволяет учитывать, с одной стороны, естественные изменения, корректировки тех или иных инструментов государственного управления в соответствии с изменяющимися условиями внутренней и внешней среды, с другой стороны, определяет необходимость совершенствования отдельных элементов или механизма в целом, что должно осуществляться исключительно на основании результатов научного обоснований.

Следует констатировать, что в состоянии глубокого кризиса на современном этапе находится система северного завоза. Централизованные поставки топливно-

энергетических ресурсов и продовольствия практически прекратились вместе с упразднением отраслевых ведомств, отвечавших за реализацию государственной программы. Однако устойчивое развитие регионов северных регионов России без эффективного обеспечения северного завоза представляется нам невозможным.

Полагаем, что на современном этапе северный завоз является не просто хозяйственным мероприятием, а совокупностью экономических, научно-технических, нормативных и логистических мер, осуществляемых во взаимодействии органов законодательной и исполнительной власти, муниципалитетов и бизнеса в целях обеспечения жизнедеятельности населения регионов Крайнего Севера.

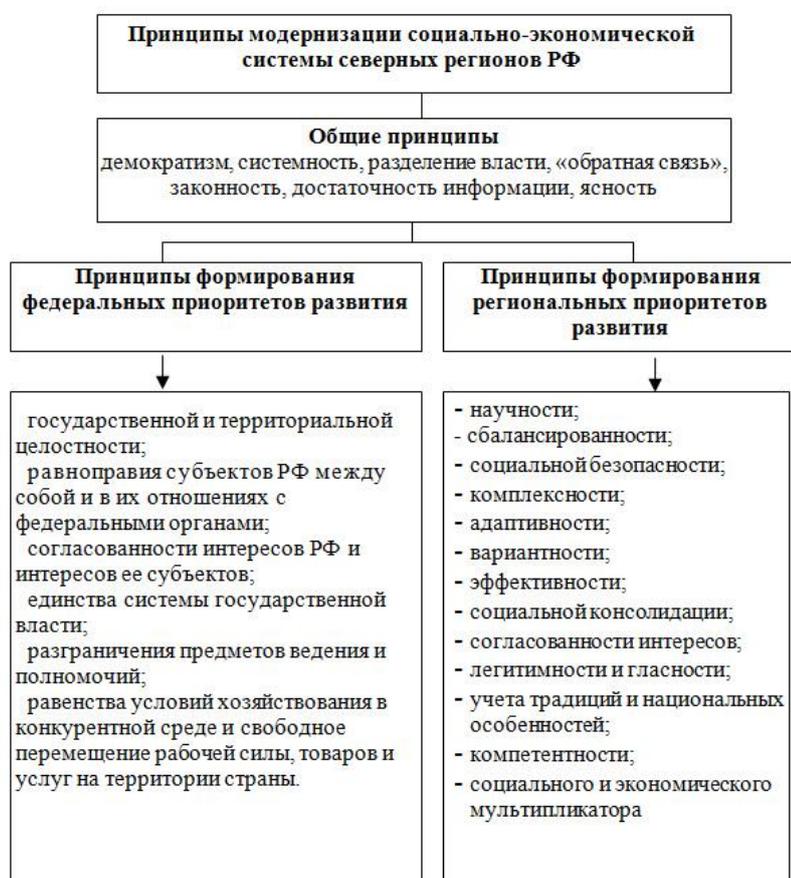


Рис. 1. Принципы модернизации социально-экономической системы северных регионов

Исследования доказывают, что с ликвидацией централизованных поставок продукции в регионы Крайнего Севера и усиления рыночных отношений проблема северного завоза превратилась в одну из острейших экономико-социальных проблем страны. Проявилась устойчивая тенденция к снижению объёмов и сокращению ассортимента поставляемых товаров, что привело к существенному снижению качества продовольственного обеспечения, закрытию многих производств и другим негативным экономическим, социальным, демографическим последствиям. По сути, имело место перераспределение ответственности, а вместе с ним и источников финансирования с федерального на региональный и даже муниципальный уровни. Регионы Крайнего Севера, в подавляющем большинстве испытывающие лишь увеличивающиеся потребности в финансировании социальных программ, поддержании инфраструктуры, объёмов производства, объективно не смогли решать вопросы северного завоза за собственный счёт.

Анализ процесса управления северным завозом показывает, что для рынка услуг по перевозкам грузов в регионы Крайнего Севера характерно наличие значительных барьеров входа. Это, в частности: значительный размер первоначального капитала для вхождения на рынки; высокая себестоимость перевозок, связанная с ограниченными сроками навигации и малыми грузопотоками в обратном направлении; высокие риски; несовершенство государственного регулирования тарифов на северный завоз; несвоевременное финансирование северного завоза из бюджетов различных уровней [4].

Стоит отметить, что в регионах Крайнего Севера почти не осталось крупных предприятий торговли, которые были бы способны выполнять функции регионального оптового посредника, что предполагает наличие достаточных складских помещений в пунктах перевалки товаров с круглогодичного транспорта на сезонный, позволяющих концентрировать большую часть товарной массы именно к моменту открытия непродолжительной навигации. Получается, что средства, предназначенные для финансирования северного завоза, идут на оплату разовых поставок продовольствия авиационным транспортом по баснословно завышенным тарифам. В связи с этим считаем целесообразным, прежде всего, усиление степени государственного вмешательства в процесс северного завоза. Государственное воздействие должно выражаться, например, в концентрации основной части потока продовольственных товаров и финансовых средств в одной, специально уполномоченной государственной компании.

Экономический механизм северного завоза должен быть основан на снижении уровня экономических барьеров для вхождения бизнес-структур в рыночное пространство северных регионов за счёт:

- снижения себестоимости перевозок на основе формирования мультимодальных транспортно-логистических узлов (расширение календарных сроков завоза, увеличение объёмов грузопотоков в обратном направлении и др.);
- снижения рисков, связанных с повышением безопасности перевозки продовольственных товаров; расширения источников финансирования северного завоза;
- регулирования уровня цен на продовольствие, поставляемое в северные регионы.

Также полагаем, что в целях корректировки механизма северного завоза необходимо осуществлять экономическое стимулирование на рынках северных территорий с ограниченными сроками навигации деятельности вертикально интегрированных компаний посредством льготного налогообложения; предусмотреть финансирование из средств федерального бюджета содержания и использования ледокольного флота, находящегося в федеральной собственности, а также разработать федеральную целевую программу обновления ледокольного флота; разработать комплекс мер, предусматривающих приоритетность осуществления танкерным флотом мероприятия северного завоза продовольствия; исключить из налогооблагаемой базы при исчислении налога на имущество запасов товаров, находящихся на хранении для транспортировки в регионы Крайнего Севера; разработать систему льготного кредитования предприятий,

осуществляющих доставку продовольственных товаров в регионы Крайнего Севера; разработать и принять отдельный Федеральный Закон «О компенсации расходов, связанных с доставкой товаров в регионы Крайнего Севера».

Безусловно, деградация системы северного завоза отчасти спровоцирована и неудовлетворительным состоянием транспортной инфраструктуры, играющей важнейшую роль в социально-экономической системе северных регионов России. Уровень развития транспортной инфраструктуры влияет на эффективность территориальной организации общества, поскольку транспорт образует своеобразный каркас территориальной структуры хозяйства и консолидирует социально-географическое пространство, служит фактором устойчивости социально-экономического развития региона. В условиях рыночной экономики коренным образом изменяются многие традиционные взгляды, подходы, методики, критерии эффективности развития регионов. В частности, усиливается тенденция изменения отношения к дорожно-транспортной отрасли не только как к отрасли, перевозящей грузы и людей, но и как к межотраслевой системе, преобразующей условия жизнедеятельности и хозяйствования. Полагаем, что в случае с северными регионами слабое развитие транспортной сети предопределяет более высокий уровень цен на товары и дестабилизацию производственных процессов. Поскольку принципы отраслевой и технологической интеграции строятся на базе производственных, территориальных и ценовых факторов, рост стоимости транспортных услуг здесь становится ключевым препятствием на пути территориальной стабилизации цен и поиска эффективных рынков сбыта. Следовательно, конкретный характер потребностей на транспортные услуги выступает в качестве критерия ценообразования на товары и развития производства.

Ключевая особенность транспортной инфраструктуры многих северных регионов (например, Магаданской области, Чукотского автономного округа, Камчатского края, Сахалинской области) – отсутствие сети железных дорог. Строительство железнодорожной ветки в центральные районы страны запланировано на 2016 год. Проект предусматривает возведение 1866 километров полотна, по приблизительным расчётам стоимость работ составит около четырёхсот миллиардов рублей. Однако с учётом перебоев с финансированием из федерального бюджета, а также чрезвычайно низкой плотностью населения на территориях, по которым должна пройти проектируемая железнодорожная ветка, данная перспектива представляется нам весьма сомнительной.

Необходимым условием совершенствования транспортной инфраструктуры северных регионов России считаем развитие Северного морского пути. Севморпуть способен заметно повлиять на эффективность деятельности сельхозпроизводителей и перерабатывающих предприятий Кольского полуострова, Республики Саха (Якутия), Магаданской области, ЧАО, Архангельской области и других северных территорий. Для некоторых местностей российской Арктики морской транспорт является единственным средством перевозок большинства продовольственных и иных народнохозяйственных грузов. Реформы нескольких последних десятилетий лет негативно сказались на Северном морском пути. В условиях перехода к рыночным отношениям произошла трансформация звеньев Севморпути и хозяйствующих субъектов в различные формы собственности. Слабым звеном в данной ситуации оказались арктические порты, которые находятся в ведении субъектов РФ и хозяйствующих субъектов [6].

Комплексное развитие Севморпути подразумевает систему согласованных и взаимосвязанных экономических, технологических, организационных и правовых мероприятий, позволяющих с максимальной выгодой для государства и населения экстремальных территорий обеспечить перевозку продовольственных и иных грузов по различным направлениям [2].

Таким образом, в целях развития и совершенствования транспортной инфраструктуры северных регионов России, по нашему мнению, необходимо придерживаться ряда ключевых положений. В частности, органы исполнительной и законодательной

власти северных субъектов РФ должны нормативно гарантировать сохранение существующей сети местных и внутрихозяйственных автодорог северных регионов страны; усилиями соответствующих государственных органов необходимо в ближайшие 5–7 лет обеспечить все сельские населённые пункты постоянно действующей автотранспортной связью за исключением тех территорий, где дорожное полотно вообще отсутствует, например Северо-Эвенский район Магаданской области, часть Олюторского района Камчатского края (в данных районах усилия власти должны быть сосредоточены на повышении интенсивности полётов местной авиации); создать устойчивый и экономически обоснованный нормативный механизм поддержки и развития транспортной инфраструктуры в регионах Севера [5].

Остро необходимой представляется также разработка положения о единой транспортной системе северных регионов России, включающей в себя Транссибирскую железнодорожную магистраль, Северный морской путь, ключевые федеральные автотрассы, обеспечивающие доставку горюче-смазочных материалов и продовольствия в самые отдалённые населённые пункты северных регионов.

Литература

1. Алексеева О.А. Формирование системы синтетических показателей оценки социально-экономического развития регионов // Экономика. Управление. Право. 2012. № 1-1. С. 3–7.
2. Аносов А.В. Социально-экономическая дифференциация субъектов Дальневосточного федерального округа. – М.: ИТК «Дашков и К», 2010.
3. Басангова К.М. Стратегия государственного управления экономическим развитием Северных территорий России: автореф. дис. ... д-ра экон. наук. – СПб., 2012.
4. Зафесов Ю.К. Северный завод: эффективные механизмы организации. – М.: МАКС Пресс, 2006.
5. Кузнецова А.И. Инфраструктура как необходимое условие устойчивого развития инновационной экономики города // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2012. № 1. С. 45–50.
6. Кузнецова А.И., Колотовкина И.Ю. Обоснование перспективных направлений инновационного развития инфраструктуры Сахалинской области // Транспортное дело России. 2011. № 6. С. 31–34.
7. Малышев Н.Г., Семенов А.В. Основные факторы повышения роли персонала в постиндустриальном обществе // Транспортное дело России. 2011. № 7. С. 30–32.
8. Руденко Ю.С., Елисеева Т.В. Концептуальные особенности управления современными сетевыми экономическими структурами на основе форсайтных исследований в условиях нарастающей глобализации и современной информационной среды // Микроэкономика. 2012. № 2. С. 197–200.
9. Сморгчова В.И. Социальное и экономическое развитие северных территорий России в современных условиях: автореф. дис. ... д-ра экон. наук. – М., 2010.

Modernization of Social and Economic System of Northern Regions of Russia

This article is devoted to the directions of modernization of the social-economic system of northern regions of Russia. Deep theoretical bases are considered by the author, and the concrete applicable recommendations for the development of northern delivery, modernization of transport infrastructure are proposed.

Key words: far north, competition, northern delivery, infrastructure

Alexander Nikolaevich Alekseev, Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of Management and Marketing Department
Moscow University after S.Yu. Witte