

ОПРЕДЕЛЕНИЕ И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ УСЛОВИЙ И ФАКТОРОВ, СПОСОБСТВУЮЩИХ ПОВЫШЕНИЮ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ СВЯЗАННОСТИ¹

IDENTIFICATION AND SYSTEMATIZATION OF CONDITIONS AND FACTORS CONTRIBUTING TO INCREASING INTERREGIONAL CONNECTIVITY

**R. Fattakhov
H. Sheozhev
V. Kashin**

Summary. The article presents a comprehensive study of the influence of various factors and conditions on the positive development of interregional connectivity of the national territory of Russia. The authors considered the main concepts of connectivity of the territory, given a detailed classification of connectivity levels. The authors' proposal to introduce the concept of "national connectivity" was substantiated. As a result of the use of a conceptual approach to substantiate the application format of connectivity of interregional space, it was revealed that the presented guidelines can be considered as a classification model of territorial connectivity in Russia.

Keywords: connectivity, spatial development, national space, agglomeration, transport support, trunk infrastructure.

Фаттахов Рафаэль Валиахметович

Доктор экономических наук, профессор
Научный руководитель Института региональной
экономики и межбюджетных отношений Финансового
Университета при Правительстве РФ
Rfattakhov@fa.ru

Шеожев Хасанби Владимирович

Доктор экономических наук, профессор
Заместитель директора Института
региональной экономики и межбюджетных отношений
Финансового Университета при Правительстве РФ
KVSheozhev@fa.ru

Кашин Владимир Кузьмич

Кандидат психологических наук, доцент
Старший научный сотрудник
Института региональной экономики
и межбюджетных отношений Финансового
Университета при Правительстве РФ
kvksputnik@yandex.ru

Аннотация. В статье представлено комплексное исследование влияния различных факторов и условий на положительное развитие межрегиональной связанности национальной территории России. Авторами были рассмотрены основные концепты связанности территории, приведена детальная классификация уровней связанности. Было обосновано предложение авторов ввести понятие «национальная связанность». В результате применения концептуального подхода обоснования прикладного формата связанности межрегионального пространства, было выявлено, что представленные ориентиры можно рассматривать в качестве классификационной модели территориальной связанности в России.

Ключевые слова: связанность, пространственное развитие, национальное пространство, агломерация, транспортное обеспечение, магистральная инфраструктура.

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета

Введение

Понятие «связанность экономического пространства» трактуется авторами, во-первых, как постоянно действующий процесс комплексного развития национальной территории во всём многообразии инфраструктурных преобразований. А во-вторых, учитывая разнообразие факторов становления российского экономического пространства, особый приоритет в деле построения современной системы «связанности» принадлежит государству. Применительно к России данный вывод звучит особенно актуально.

Множественность теоретико-методологических характеристик, определяющих понятийный аппарат таких категорий как «пространственное развитие», «территория», «связанность» и др. в своей основе имеет, в первую очередь, научную и познавательную направленность. Это в принципиальном плане даёт основания для последующего использования изученного ранее материала в качестве некоторой основы прикладного подхода в решении проблем межрегиональной связанности российского пространства. В нашей стране в последние несколько лет началось становление нового территориального уклада и восприятия национально-пространства, в максимальной степени учитывающего в своей основе исторические, природно-климатические, культурные, этнические, сложившиеся ментальные и иные особенности, порою значительно отличающиеся от т.н. «общеевропейских» ценностей.

Обсуждения и результаты

Во многом важнейшие концептуальные подходы для обоснования прикладного формата связанности современного межрегионального пространства России соответствуют прикладной классификационной модели территориальной связанности в России. Основные концепты связанности территории представляются авторами в следующем виде:

- ◆ связанность территории (пространства) как фундаментальная категория целеполагания в настоящем исследовании состоит из взаимно дополняемых систем, классифицируется и формируется исходя из прикладного понимания по четырём уровням: внутрирегиональной, межрегиональной, национальной и глобальной связанности. Представляется целесообразным ввести уточняющее понятие и одновременно категорию «национальная связанность», в полной мере соответствующие намеченным государственным проектам, обеспечивающим взаимосвязь отдельных регионов и глобальной информационной и транспортной систем. Такой подход свя-

зан с особенностями российского пространства и вряд ли может быть актуален для большинства европейских государств: в этом прослеживается не только элементы некоторого отставания, но и масштаб экономического пространства и возможностей для предпринимательской деятельности в пределах национальной территории [1].

По мнению авторов, более детальная классификация уровней связанности может быть приемлема на стадии теоретического обсуждения, в прикладном аспекте именно представленные четыре уровня, каждый из которых также ранжируется, дают вполне эффективную основу для дальнейшей работы. Так, в свою очередь внутрирегиональная территориальная связанность (первый уровень) включает следующие виды:

- ◆ агломерационную связанность вокруг крупных городов, характеризующуюся высокой степенью экономической активности, маневренностью населения и зачастую особой «агломерационной» ментальностью жителей;
- ◆ периферийную связанность, характеризующую движение от окраин региона к центру и обратно. Здесь многие муниципальные образования и отдельные поселения в значительной степени удалены от агломерационного центра и требуют особого внимания на этапе решения вопросов транспортной доступности. Это наиболее ощутимо в пределах крупных по территории субъектов России, где расстояния от агломерационного центра до окраин достигают нескольких сотен километров (Республика Коми, Пермский край, Архангельская, Кировская, Мурманская области и многие другие) [2];
- ◆ малонаселённые территории, имеющие, как правило, суровые условия для проживания и жизнедеятельности, большинство из которых относится к приоритетным геостратегическим территориям страны, включая сухопутную территорию Арктической зоны России. Для решения проблем связанности здесь необходимо особое участие государства и всесторонняя поддержка любых начинаний в данных вопросах для бизнес-сообщества.

Межрегиональная связанность (второй уровень) в концептуальном плане может быть представлена макроэкономической связанностью, собственно межрегиональной и межагломерационной (исследования по указанному уровню связанности проведены А.Г. Поляковой, Ю.С. Положенцевой и др.) [3].

Макроэкономическая связанность заключается в постоянном взаимодействии и контактах между

центром(столицей) субъекта и одновременно самой крупной агломерацией в регионе, с одной стороны, и федеральным центром (г. Москвой), а также соответствующим центром федерального округа — с другой. Эти контакты сложились в течение продолжительного периода, имеют объективную основу и соответствующие нормативам транспортное обеспечение, от их эффективности во многом зависит дальнейшее углубление связанности внутри определённой территории [4].

Собственно межрегиональная связанность — взаимосвязь между соседними регионами, закреплённая на историческом, культурном, этническом, экономическом, в том числе транспортно-логистическом уровнях и соответствующих функциональных направлениях. Здесь в наибольшей степени проявляются внутренние проблемы пространства, поскольку межрегиональная связанность соседних субъектов тесно взаимодействует с национально-территориальной пространственной средой, дополняет и развивает последнюю. Однако в России лишь недавно вопросы межрегиональной связанности нашли наиболее полное отражение в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утверждённом Правительством страны (ред. от 20.02.2021 г.) [5]. Вместе с тем этот План подтверждает новый вектор в развитии связанности пространства в России как всего народнохозяйственного комплекса: от муниципалитета и региона до макрорегиона и экономического пространства в целом.

Мегагломерационная связанность — это действующие на протяжении длительного времени и сложившиеся на основе исторических, экономических, культурных, научных, этнических и некоторых других факторов тесная транспортно-коммуникационная взаимосвязь между крупнейшими, крупными агломерациями России или внутри них: Москва — Санкт-Петербург; Нижний Новгород — Казань — Уфа; Казань- Самара — Уфа; Ростов — Краснодар; Краснодар — Сочи; Екатеринбург — Челябинск; Екатеринбург — Нижний Тагил; Челябинск — Магнитогорск; Новосибирск — Томск; Новосибирск — Омск; Владивосток-Хабаровск; Самара — Тольятти; Кемерово-Новокузнецк и т.д. Информационно-технологические и дорожно-транспортные каналы данной взаимосвязи требуют постоянного контроля и доработки.

Третий уровень, который можно было бы назвать термином «Национальная связанность», характеризует подготовку, необходимую корректировку и исполнение государственных плановых заданий по обеспечению устойчивой широкополосной отечественной сети Интернет на всей территории национального пространства (не позднее 2030 г.) и реализации Комплексного

плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (до 2030 г.). Кроме этого, для России важным элементом, определяющим эффективность национальной связанности, является отечественная трубопроводная система, которая также участвует на всех уровнях связанности. Подобные проекты обеспечивают не только внутрирегиональную, но и межрегиональную связанность территории, в противном случае последняя, без реализации национальных проектов, «повисает в воздухе», оставаясь неустойчивым звеном коммуникационной системы.

Глобальная связанность (четвёртый уровень) рассматривается авторами исследования в качестве межнационального и/или межгосударственного проекта взаимодействия. По существу, этот термин определяет завершающий этап всего комплекса теоретических и прикладных характеристик пространственного взаимодействия на межстрановом уровне. Особое внимание здесь должно быть уделено развитию транспортных коридоров в меридианном и широтном направлениях, если это касается территории России, а также реализации международных договорённостей в сфере трубопроводного транспорта и других энергетических проектах. Кроме этого, немаловажное значение имеет конструктивное сотрудничество в сфере кибербезопасности в глобальном пространстве и распределение зон ответственности между различными национальными структурами. «Глобальная защита от глобальных рисков», условно таким определением можно охарактеризовать данный проект, по существу, связывающий многие государства в мировую систему противодействия новым угрозам и рискам [6].

Однако до сих пор многие авторы неправомерно рассматривают лишь сугубо теоретический, экономико-организационный подтекст данной категории, при этом забывая о серьёзных политических аспектах этого направления связанности. В современном мире глобализация, а с ней и вопросы связанности, приобретают особый оттенок. Необходимо своевременно отличать сущность идущей на пользу обществу глобальной связанности — информационной, экономической, транспортной, логистической, а далее — культурной, научной, образовательной и т.д. от параллельно идущих неправомерных политических требований и других подобных аспектов данной проблемы [7]. В этом случае преемственность и продолжение сотрудничества в глобальном смысле определяется национальными интересами, сформулированными в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации.

Таковыми видятся концептуальные подходы для обоснования прикладного формата связанности межрегионального пространства, но одновременно представ-

Таблица 1. Дифференциация валового регионального продукта между федеральными округами в 2019 году

	суммарный ВРП по федеральным округам	в% от общего объема
Центральный	32,9	34,8
Приволжский	14,1	15,0
Уральский	13,2	13,9
Северо-Западный	10,5	11,0
Сибирский	9,2	9,8
Южный	6,6	6,8
Дальневосточный	6,0	6,2
Северо-Кавказский	2,3	2,5
Итого по России:	94,8	100

Источник: Росстат, 2021 г.

ленные ориентиры можно рассматривать и в качестве классификационной модели территориальной связанности в России. При этом необходимо учесть, что современная актуализация в данном направлении определяется, главным образом, не теоретическими отступлениями, а возможностью реального применения рекомендаций в практической деятельности исполнительных органов различного уровня [8].

В связи с исследуемой тематикой, предлагается рассмотреть таблицу 1, характеризующую объективно сложившийся уровень дифференциации между объединениями укрупнённых групп регионов — федеральных округов, по сути административно-территориальных единиц нового типа, образованных в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 года, № 849 [9]. Эта актуальная статистическая информация свидетельствует о значительном социально-экономическом разрыве в уровне развития отдельных территориальных образований, и повышение межрегиональной связанности в определённой степени должно способствовать экономическому росту в отдельных субъектах страны [10, 11]. Сравнительные характеристики представлены в относительно стабильном, «допандемийном», периоде формирования макроэкономических показателей (таблица 1).

На основании вышеизложенного авторы считают: во-первых, такое крайне неравномерное распределение экономического потенциала в пределах территории страны даёт основание предположить, что практически при любой конфигурации территориального устройства России достижение социально-экономического равенства между субъектами и даже недавно сформированными макрорегионами — цель в обозримом будущем неосуществимая. Во-вторых, из этого вытекает главная задача, определяемая как национальная цель развития — «сохранение населения, здоровье

и благополучие людей», что, собственно, и является основной парадигмой на этапе реформирования экономики России.

К понятию факторов, следуя известному определению, может быть отнесена «причина, движущая сила какого-либо процесса, явления, определяющая его характер или отдельные его черты» [12]. Таким образом, условия являются базовой основой, без которых более множественные факторы не могут быть эффективными или вообще применимыми.

В соответствии с рассмотрением темы исследования представим основные условия, без которых невозможно дальнейшее поступательное развитие экономики, в том числе достижение более дееспособной межрегиональной связанности. Данные условия являются комплексным понятием и включают важнейшие военные, политические, макроэкономические и технологические составляющие, действующие на всём протяжении национальной территории. К ним исполнители авторы относят:

- ♦ достижение обороноспособности России, соответствующее современным требованиям национальных интересов и достаточное для защиты рубежей страны от внешних угроз в долгосрочной перспективе [13];
- ♦ внутренняя политическая и макроэкономическая стабильность, способствующая развитию различных направлений хозяйственной деятельности в пределах всего экономического пространства;
- ♦ наличие подготовленных руководителей в различных уровнях и звеньях для решения первоочередных задач государственной социально-экономической политики;
- ♦ финансовая обеспеченность принятых в приоритетном порядке, а также последующих проектов

территориального развития и межрегиональной связанности;

- ◆ соответствие заявленных инициатив уровню технологической подготовки для создания необходимой производственной, коммуникационной, дорожно-транспортной инфраструктуры и грамотного сопровождения проектов на всех стадиях создания соответствующих мощностей [14].

Без обеспечения рассмотренных условий практическая реализация экономической деятельности во всех секторах общественного хозяйства не может быть исполнена. В свою очередь более многочисленные факторы, базирующиеся на обязательном наличии указанных выше условий, способствующие реализации направлений межрегиональной связанности, в настоящий период характеризуются следующими основными позициями применительно к внедряемому в национальном пространстве инвестиционному кредитованию и строительству межрегиональных транспортных магистралей, имеющих комплексное инфраструктурное значение:

-идеологическое восприятие проектов по повышению межрегиональной связанности как единого инфраструктурного комплекса, обеспечивающего органическую взаимосвязь между региональной и национальной экономической и транспортно-социальной обеспеченностью.

В современных условиях это становится главным отличием от ранее применяемых критериев эффективности межрегиональных связей. В свою очередь такой подход свидетельствует о новом приоритете развития всего экономического пространства, а не только отдельных территориальных комплексов;

- ◆ изучение и анализ пространственных процессов и пропорций на территории России с целью выявления наиболее эффективных направлений углубления межрегиональной связанности для отдельных территорий;
- ◆ аналитическая работа для характеристики межрегионального экономического взаимодействия (ввоз-вывоз продукции и услуг, новые рабочие места и др.) для обоснования целесообразности разработки и финансирования проекта;
- ◆ эффективное взаимодействие всех уровней исполнительной вертикали на этапе обсуждения, принятия решения и последующей реализации проекта: курирующий вице-премьер Правительства России — глава региона — глава муниципального образования;
- ◆ согласование общих сроков (временного горизонта) для реализации предполагаемого проек-

та, включая завершение работ на отдельных пусковых участках;

- ◆ окончательное уточнение регионов, расположенных по ходу реализации межрегионального проекта и являющихся потенциальными участниками строительства, для обоснования решения по источникам финансирования и принятия других управленческих решений на местном уровне;
- ◆ соотнесение доказанных затрат и рисков участвующих в инфраструктурных проектах строительных компаний, независимо от их форм собственности, с прогнозируемыми калькуляционными расходами по каждому укрупнённому объекту в отдельности;
- ◆ определение источников финансирования, в том числе из федерального бюджета, сроков и других условий предоставления регионам инфраструктурных бюджетных кредитов, механизмов участия негосударственных партнёров и т.д.;
- ◆ согласование и защита окончательного пакета финансовых и иных документов и получение разрешения для предоставления региону инфраструктурного бюджетного кредита, дополняющего иные источники финансирования;
- ◆ кадровое обеспечение инвестиционного проекта межрегиональной связанности, имея ввиду соответствующую подготовку для местного уровня исполнительных органов и региональных подрядных организаций;
- ◆ предварительное определение синергетического эффекта от реализации межрегионального проекта, обеспечивающего повышение территориальной связанности;
- ◆ работа с представителями предпринимательского сообщества на региональном и муниципальном уровнях с целью определения механизмов поддержки для ускорения социальной обустроенности вводимых участков и отдельных объектов строительства;
- ◆ обоснование возможной корректировки сроков завершения строительства, проведение дополнительных расчётов и прогнозов;
- ◆ инспектирование процесса завершения инфраструктурного строительства и подготовка к сдаче объекта (отдельных участков или в полном плановом объеме).

Заключение

Как полагают авторы, в отличие от базовых условий, факторы, способствующие инфраструктурному обеспечению межрегиональной связанности — это гораздо более гибкий формат, зависящий от конкретной общественно-политической обстановки, экономических

и сложившихся технологических возможностей в стране, подготовленности региональных органов, наконец, лидерских позиций руководителя государства в данном вопросе.

Таким образом, в настоящее время в стране наметился однозначный разворот в сторону комплексного освоения межрегионального пространства с целью вовлечения в орбиту связанности максимально возможное число соседствующих регионов и количества

проживающих в них жителей. В связи с этим имеет смысл рассмотреть целесообразность ранжирования подобных межрегиональных проектов связанности по природно-климатическим зонам, геостратегическому расположению субъектов и некоторым другим признакам. При этом освоение национального пространства должно проходить постепенно, с учётом возможностей дорожного и строительного комплексов, подготовленности для принятия решения о встречной поддержке мега-проекта в отдельных субъектах и др.

ЛИТЕРАТУРА

1. Анимца, Е.Г. Экономическое пространство России: проблемы и перспективы // Экономика региона. — 2016. — № 3. — С. 34–46.
2. Фаттахов Р.В., Макар С.В., Конищев Е.С. Современные агломерационные процессы в пространственном развитии России // Проблемы современной экономики. — 2021. — № 4 (80). — С. 136–1
3. Полякова А.Г., Симарова И.С. Концептуальная модель управления развитием региона с учетом уровня пространственной связности // Экономика региона. — 2014. — № 2. — С. 32–42.
4. Строев П.В., Орлов С.Л., Чачуа Т.Г. Стратегические векторы пространственного развития России // Вестник экономики, права и социологии. — 2020. — № 3. — С. 33–39.
5. Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утверждённом Правительством страны от 30.09.2018 № 2101-р // СПС Консультант плюс.
6. Никулина Н.Л., Аверина Л.М. Механизм обеспечения экономической безопасности с позиции пространственного развития регионов РФ // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. — 2020. — № 3. — С. 22–30.
7. Пылин А. Проблемы повышения связанности постсоветской евразийской интеграции // Общество и экономика. — 2019. — № 11. — С. 57–69.
8. Вардомский Л.Б. Евразийская интеграция и большое евразийское партнерство // России и новые государства Евразии. — 2019. — № 3 (4). — С. 9–26.
9. Главная Указ Президента РФ от 13 мая 2000 г. N849 «О полномочном представителе Президента Российской Федерации в федеральном округе» // СПС Консультант плюс.
10. Брюханова В.Б., Бартаева Д.С. Методы анализа пространственного развития региона // Экономика: вчера, сегодня, завтра. — 2016. — Т. 6, № 12А. — С. 347–357.
11. Баталов А.М. Эволюция методологических основ исследования регионального экономического пространства // TERRA ECONOMICUS. — 2012. — Том 10, № 4–3. — С. 209–213.
12. Строев П.В., Пивоварова О.В., Макар С.В. Стратегическое управление развитием территории опережающего социально-экономического развития / П.В. Строев, О.В. Пивоварова, С.В. Макар // Самоуправление. — 2020. — № 4(121). — С. 56–63.
13. Weckroth M., Moisis S. Territorial cohesion of what and why? The challenge of spatial justice for EU's Cohesion Policy // Social Inclusion. — 2020. — V. 8, № 4. — P. 183–193.
14. Ianos I., Saghin I, Pascariu G. Regions and the territorial cohesion // Acta Universitatis Danubius (Economica). — 2013. — Vol. 9, № 4. — P. 415–429.

© Фаттахов Рафаэль Валиахметович (Rfattakhov@fa.ru),

Шеожев Хасанби Владимирович (KVShezhev@fa.ru), Кашин Владимир Кузьмич (kvksputnik@yandex.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»