*Кандидат политических наук, доцент,
amnovogilov@mail.ru*

*Российский университет транспорта,
Москва, Российская Федерация*

Политическая регионалистика и региональные аспекты транспортного развития России

Аннотация: *Восходящее развитие экономики России обуславливает рост производства, изменение специализации экономической деятельности как России в целом, так и её регионов. Масштабы и проблемы формирования экономики и транспортной системы Российской Федерации следует рассматривать в системе территориального и хозяйственного деления страны. Необходимо интегральное развитие всех элементов общенациональной транспортной инфраструктуры в отраслевом и пространственном измерении.*

Ключевые слова: *экономика; транспорт; регион; ресурс; экономическое районирование; территориально-производственный комплекс; реформы.*

A. M. Novozhilov

*Cand Sci. (Polit.), Assoc. Prof.,
amnovogilov@mail.ru*

*Russian University of transport,
Moscow, Russian Federation*

Political regionalism and regional aspects of transport development in Russia

Abstracts: *The upward development of the Russian economy determines the growth of production, a change in the specialization of economic activity both in Russia as a whole and in its regions. The scale and problems of the formation of the economy and transport system of the Russian Federation should be considered in the system of territorial and economic division of the country. Integral development of all elements of the national transport infrastructure in the sectoral and spatial dimensions is necessary.*

Keywords: *economy; transport; region; resource; economic zoning; territorial production complex; reforms.*

Восходящее развитие экономики России обуславливает рост производства, изменение специализации экономической деятельности как России в целом, так и её регионов. Укрепляются внешнеэкономические связи, увеличиваются объёмы поставок на внешний рынок традиционных продуктов национального экспорта, прежде всего таких, как нефть и

нефтепродукты, чёрные и цветные металлы, лесоматериалы, нефтехимические продукты, минеральные удобрения, продукция сельского хозяйства, что, в свою очередь, обеспечивает развитие производств путём увеличения спроса и расширения рынков, а также развитие транспортных и логистических сетей. Вместе с тем расширение экономической и, в частности, внешнеэкономической деятельности ведёт к развитию смежных отраслей экономики, в частности, сферы транспортного строительства. Все эти процессы имеют большое значение в условиях восходящего развития российской экономики в целом и развития экономики отдельных регионов в условиях происходящих в мире процессов глобализации.

Масштабы и проблемы формирования экономики и транспортной системы Российской Федерации следует рассматривать в системе территориального и хозяйственного деления страны, нельзя разделять проблемы общероссийской и территориальной организации экономической жизни, нельзя не принимать в расчет роль транспорта в оптимизации экономики, нельзя не учитывать факторы территориального размещения производительных сил и хозяйственную специализацию российских регионов.

Экономическое районирование является важной составной частью общегосударственного территориального экономического планирования и прогнозирования. Каждый регион имеет свою специфику, каждый регион тяготеет к различным путям изменений, трансформации. При принятии экономических решений следует учитывать как экономические, так и национальные, политические, культурные аспекты.

Без экономического районирования, особенно в такой стране как Российская Федерация, невозможно учитывать и прогнозировать процессы экономического развития, невозможно эффективно управлять народным хозяйством с точки зрения регионалистики района, это сложный феномен, который зависит от целого ряда различных факторов. Среди таких факторов можно выделить производственный потенциал региона, специализацию региона, наличие, качество и мобильность трудовых ресурсов, административное деление, систему управления, особенности менталитета, национальные особенности коренных жителей, условия жизни мигрантов, природные условия, требования национальной безопасности и работоспособности, другие факторы.

Первые попытки дифференцировать экономику с точки зрения регионалистики были предприняты еще в начале XVIII века И.К. Кирилловым, В.Н. Татищевым, М.В. Ломоносовым. В 1766 г. А.Ф. Бюшингом было предложено деление России «по естественному состоянию» на широтные полосы — северную, среднюю и южную, которые он характеризует, исходя из существующих знаний того времени о природе и хозяйстве, в обобщенном виде ¹. В XIX веке статистик историк и географ К.И. Арсеньев ² разработал территориальные карты экономического районирования Российской империи, которые отражали уровень развития сельского хозяйства в регионах России. Труды, посвященные экономическому районированию издавали географ и экономист П.П. Семёнов-Тяншанский ³, Д.И. Менделеев, Н.П. Огарёв ⁴, П. И. Пестель, Н. М. Муравьев, Н. Г. Чернышевский и другие ученые, рассматривалось понятие хозяйственной специализации регионов, отмечалась о важность роли развития промышленного производства и выделялась роль транспорта в успешности экономической деятельности и размещения производительных сил ⁵.

В Советский период возникло новое экономическое и административное деление страны, уже в первые годы Советской власти план ГО-ЭЛРО был направлен на экономическое районирование территорий, электрификацию производств, магистрализацию транспорта, создание электростанций и электросетей, как общегосударственных так и районных, укрепление межрайонных связей, эффективный обмен продукцией, специализацию регионов, территориальное размещение обще-

¹ Цит. по <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/75640/05-Cheglazova.pdf?sequence=1/>.

² Изюмова О.Н., Бергер Ю.А. Исторический аспект экономического районирования России: Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). 2015. Т. 6. № 3. С. 36.

³ Саушкин Ю. Г. П. П. Семенов-Тян-Шанский как экономико-географ / Ю. Г. Саушкин. Отечественные экономико-географы XVIII–XX вв. — Москва: Государственное учебно-педагог. изд-во мин-ва просвещения РСФСР, 1957. С 228–235.

⁴ Голубчик М.М. Идеи Н. П. Огарева об экономическом районировании и современные проблемы территориального разделения труда в Российской Федерации «Политологические науки» Инженерные технологии и системы, 1997.

⁵ К вопросу о территориальной дифференциации социально-экономических явлений / М.Е. Чеглазова. Культура народов Причерноморья. 2002. № 33. С. 35–38.

ственного труда, разделение общественного труда, рост производительности общественного труда в стране. Принципом развития экономики являлось максимальное приближение предприятий обрабатывающей промышленности к источникам сырья и топлива, подчеркивалась роль транспорта в процессах производства и добычи разного рода ресурсов и конечного продукта. Советский экономист и экономико-географ Н.Н. Колосовский разработал собственную теорию энергопроизводственных циклов⁶.

В целом, в процессе формирования рациональной производственной специализации регионов были выделены восемь экономических районов, районирование осуществлялось с точки зрения экономических подходов. Были определены продукты специализации регионов, продуктом специализации считался продукт, который производился в регионе с наименьшими затратами. Районирование осуществлялось с использованием перспективных планов и было направлено на улучшение системы управления и обеспечение эффективного роста производительных сил.

В 1940 году Госплан СССР разделил страну на 9 экономических районов. С учетом перехода к военной экономике развитие новых производств, самообеспечение регионов, здесь же говорилось о политике самообеспечения как о одном из способов высвобождения транспорта от излишней перевозочной работы.

После Великой Отечественной войны четвертым пятилетним планом развития народного хозяйства СССР на 1946–1953 год было создано 13 экономических районов, каждый район должен был самостоятельно обеспечить себя топливом, электроэнергией, металлом, продукцией машиностроения, стройматериалами, товарами легкой и пищевой промышленности, сельского хозяйства.

С 1957 года был принят территориальный принцип руководства экономикой. Территориальные единицы совпадали с границами союзных и автономных республик, краев областей, экономических административ-

⁶ Шерин Е.А. Современное понимание теории энергопроизводственных циклов в условиях рынка В сборнике: Региональные аспекты изменения природной среды и общества. Материалы XIX научной конференции молодых географов Сибири и Дальнего Востока, посвящается 60-летию Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН и Году Экологии в России. 2017. С. 126–128.

ных районов. Были образованы совнархозы, в 1961 году было выделено 18 административных районов, преобразования были направлены на комплексное развитие регионов. Сегодня такое сочетание называют территориально-производственным комплексом ТПК, то есть пространственная форма организации экономики, при которой достигается наиболее эффективное использование всей совокупности природного и хозяйственного потенциала регионов. Такой подход позволяет выявлять проблемы территориальной организации экономики, которые могут приводить к экономическим потерям. Теория ТПК предполагает комплексность в развитии регионов, сокращение транспортных расходов по доставке необходимого сырья и материалов из отдаленных районов.

В конце прошлого века произошли кардинальные перемены, образовалось 15 независимых государств вместо СССР, распад которого с исторической точки зрения был мгновенным. Произошли коренные изменения в политическом и экономическом укладе, революционное преобразование форм собственности, дезинтеграция постсоветского экономического пространства, ослабление экономических связей, замена межрегиональных связей внешнеэкономическими связями, нарушение гуманитарных связей, сократились межрегиональные пассажирские перевозки, экономика стала зависима от внешних рынков, выросли транспортные издержки. Возникла необходимость в новых методах управления экономикой.

Российская Федерация отличается пространственной неоднородностью серьезными межрегиональным диспропорциями, разными природно-климатическими условиями жизнедеятельности людей, разными климатическими зонами, большое влияние на экономику регионов оказывает их географическое положение, оно может быть либо глубинным либо периферийным, то есть, чем глубже регион, чем он дальше от государственных границ, тем больше транспортные расходы, больше уровень цен и меньше рынок сбыта.

Современный этап экономического районирования ориентирован на такие задачи, как укрепление целостности и национальной безопасности государства, обеспечение жизнедеятельности хозяйственной и социальной структур, улучшение качества жизни населения, развитие территориально-производственных комплексов, формирование товарных рынков, повышение управляемости территорий, укрепление федерализма. Образовано семь федеральных округов, что учитывает масштабы,

экономическую специализацию, национальный характер, сложившееся экономическое районирование страны, особенности организации базовых отраслей экономики, развитие транспортной и социальной инфраструктуры.

Так как регионы неоднородны, необходимо формирование взаимодействия регионов друг с другом для того, чтобы эффективно решать задачи социально-экономического развития как отдельных регионов, так и страны в целом, то есть необходимо формирование транспортной инфраструктуры внутри каждого региона, а также транспортной инфраструктуры на региональном, межрегиональном, общероссийском уровне, то есть необходимо общенациональное развитие транспортной инфраструктуры.

Транспорт является сложной системой и только принятие политических решений может обеспечить его эффективное развитие, необходимо наличие резервов в развитии транспорта, обеспечение опережающей траектории развития транспорта, когда развитие транспорта обеспечивало бы условия для развития всех остальных отраслей экономики, гуманитарной сферы. Эти задачи реализуются в процессе формирования долгосрочных концепций регионального развития видов транспорта⁷.

Данные программы невозможно составить без учёта перспективных планов по развитию тех или иных регионов страны в целом, размещению производств, необходимо находить рациональные варианты транспортных сетей, наиболее выгодные с экономической точки зрения новые модели распределения транспортных потоков.

С целью решения экономических задач и достижения экономической выгоды данная проблема может решаться в масштабах всей страны только политическими средствами, необходимо увеличение пропускной способности, весовых норм поездов, развитие станций, транспортных узлов, портов, вокзалов, оборудование железнодорожных линий, увеличение числа аэропортов, модернизация систем управления воздушным движением, повышение пропускной способности терминалов, введение в эксплуатацию новых воздушных судов, строительство сетей автомагистралей с твёрдым покрытием, оснащение причалов высокопроизводительными перегру-

⁷ Горбунов А. А. Региональное измерение политики развития транспортной инфраструктуры: зарубежный и отечественный опыт [Текст] / А. А. Горбунов. Социально-гуманитарные знания. 2018. № 1. С. 136–145.

зочными машинами, механизмами, строительство портов, создание специализированных терминалов для обработки контейнеров, развитие в целом портового хозяйства, развитие региональных транспортных систем, достижения комбинированного использования различных видов транспорта, перевозок в смешанном сообщении, формирование международных транспортных коридоров, контейнерных мостов и так далее. Необходимо интегральное развитие функционирования всех элементов общенациональной транспортной инфраструктуры, что отвечает внутри и внешнеполитическим приоритетам страны, то есть необходима продуманная сбалансированная государственная политика в транспортной сфере, так отраслевым измерении, так и в пространственном измерении⁸.

Структурные реформы происходящие сегодня во всех существующих отраслях транспорта, преобразование системы экономических отношений в транспортной отрасли, направленные на повышение эффективности деятельности транспортных предприятий в целом, развитие взаимодействий различных видов транспорта и отраслей экономики формируют ситуацию, что транспорт становится всё более гибкой и динамичной отраслью, которая всё более чувствительна к потребностям рынка, колебаниям рыночной конъюнктуры, что в рыночной экономике приводит к качественному улучшению всякого рода показателей деятельности транспортной отрасли, как эксплуатационных, так и экономических, повышению эффективности транспорта, его конкурентоспособности, что, в свою очередь, оказывает заметное, и часто решающее влияние на формирование экономики отдельных регионов, территориальную организацию, специализацию, увеличение объемов межрегиональных связей, что, в свою очередь, приводит к повышению эффективности хозяйственной деятельности отдельных регионов и России в целом.

Список литературы

1. Цит. по <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/75640/05-Cheglazova.pdf?sequence=1>.
2. Изюмова О.Н., Бергер Ю.А. Исторический аспект экономического районирования России: Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). 2015. Т. 6. № 3. С. 36.

⁸ Федякин А.В. Приоритеты и императивы транспортного развития в современной российской политике ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2020. № 1 (78). С. 34–46.

3. Саушкин Ю. Г. П. П. Семенов-Тянь-Шанский как экономико-географ / Ю. Г. Саушкин. Отечественные экономико-географы XVIII–XX вв. – Москва: Государственное учебно-педагог. изд-во мин-ва просвещения РСФСР, 1957. С. 228–235.
4. Голубчик М.М. Идеи Н. П. Огарева об экономическом районировании и современные проблемы территориального разделения труда в Российской Федерации. «Политологические науки» Инженерные технологии и системы, 1997.
5. К вопросу о территориальной дифференциации социально-экономических явлений / М.Е. Чеглазова. Культура народов Причерноморья. 2002. № 33. С. 35–38.
6. Новожилов А.М. Транспортная политика Евразийского экономического союза и единое транспортное пространство. Путеводитель предпринимателя. 2020. Т. 13, № 3. С.130–136.
7. Шерин Е.А. Современное понимание теории энергопроизводственных циклов в условиях рынка В сборнике: Региональные аспекты изменения природной среды и общества. Материалы XIX научной конференции молодых географов Сибири и Дальнего Востока, посвящается 60-летию Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН и Году Экологии в России. 2017. С. 126–128.
8. Горбунов А. А. Региональное измерение политики развития транспортной инфраструктуры: зарубежный и отечественный опыт [Текст] / А. А. Горбунов. Социально-гуманитарные знания. 2018. № 1. С. 136–145.
9. Федякин А.В. Приоритеты и императивы транспортного развития в современной российской политике ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2020. № 1 (78). С. 34–46.

References

1. Cit. po <http://dspace.nbuu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/75640/05-Cheglazova.pdf?sequence=1>.
2. Izumova O.N., Berger YU.A. Istoricheskij aspekt ekonomicheskogo rajonirovaniya rossii: Izvestiya Irkutskoj gosudarstvennoj ekonomicheskoy akademii (Bajkal'skij gosudarstvennyj universitet ekonomiki i prava). 2015. T. 6. № 3. S. 36.
3. Saushkin YU. G. P. P. Semenov-Tyan-SHanskij kak ekonomiko-geograf / YU. G. Saushkin. Otechestvennye ekonomiko-geografy XVIII-HKH vv. – Moskva: Gosudarstvennoe uchebno-pedagog. izd-vo min-va prosveshcheniya RSFSR, 1957. S. 228–235.
4. Golubchik M.M. Idei N. P. Ogareva ob ekonomicheskom rajonirovanii i sovremennye problemy territorial'nogo razdeleniya truda v Rossijskoj Federacii «Politologicheskie nauki» Inzhenernye tekhnologii i sistemy, 1997.
5. K voprosu o territorial'noj differenciacii social'no-ekonomicheskikh yavlenij / M.E. Cheglazova. Kul'tura narodov Prichernomor'ya. 2002. № 33. S. 35–38.
6. Novozhilov A.M. Transport policy of the Eurasian Economic Union and a single transport space. Entrepreneur's guide. 2020. T. 13, No. 3.C.130–136.
7. SHERIN E.A. Sovremennoe ponimanie teorii energoproduzvodstvennyh ciklov v usloviyah rynka V sbornike: Regional'nye aspekty izmeneniya prirodnoj sredy i

- obshchestva. Materialy XIX nauchnoj konferencii molodyh geografov Sibiri i Dal'nego Vostoka, posvyashchaetsya 60-letiyu Instituta geografii im. V.B. Sochavy SO RAN i Godu Ekologii v Rossii. 2017. S. 126–128.
8. Gorbunov A. A. Regional'noe izmerenie politiki razvitiya transportnoj infrastruktury: zarubezhnyj i otechestvennyj opyt [Tekst] / A. A. Gorbunov. Social'no-gumanitarnye znaniya. 2018. № 1. S. 136–145.
9. Fedyaikin A. V. Prioritety i imperativy transportnogo razvitiya v sovremennoj rossijskoj politike POISK: Politika. Obshchestvovedenie. Iskustvo. Sociologiya. Kul'tura. 2020. № 1 (78). S. 34–46.