

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

УДК 332.122

JEL: R11, R13

DOI: 10.17213/2312-6469-2020-2-267-274

УСТОЙЧИВЫЕ НЕРАВНОВЕСНЫЕ СОСТОЯНИЯ И СТИМУЛИРОВАНИЕ РОСТА РЕГИОНОВ РОССИИ

© *Н.А. Рослякова* 2020

*Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН,
г. Москва, Россия*

Обозначена проблема отставания большинства регионов России в параметрах экономического роста и развития по причине отсутствия внутрорегиональных стимулов. На основе методики кластеризации и эконометрического моделирования обоснована типология регионов, позволяющая выявить устойчивые неравновесные состояния (рецессионный и инфляционный разрыв). Также на основе выявленных значимых параметров транспортной инфраструктуры предложены направления регионального развития, которые способствуют сглаживанию экономических диспропорций в регионах.

Ключевые слова: *экономический рост, рецессионный разрыв, инфляционный разрыв, кластеризация, пространственное развитие.*

STABLE NON-EQUILIBRIUM STATES AND STIMULATING THE GROWTH OF RUSSIAN REGIONS

© *N.A. Roslyakova* 2020

*V.A. Trapeznikov Institute of Control Sciences RAS,
Moscow, Russia*

The article highlights the problem of lagging behind the majority of Russian regions in the parameters of economic growth and development due to the lack of intraregional incentives. Based on the clustering methodology and econometric modeling, the typology of regions is reasoned, which allows identifying stable non-equilibrium states (recessionary and inflationary gaps). Also, based on the identified significant parameters of the transport infrastructure, the directions of regional development that help to smooth out economic imbalances in the regions are proposed.

Keywords: *economic growth, recession gap, inflation gap, clustering, spatial development.*

Проблема и актуальность

В настоящее время хорошо разработаны вопросы развития и роста экономики на базе «активных» территорий. Например, на базе полюсов роста, сетевых конкурентных кластеров [7], территорий со специализированными преференциальными режимами [2, 10], городов, образующих крупные городские агломерации [1] и т.п. То есть таких территорий, которые имеют относительные конкурентные преимущества в межрегиональном и глобальном разрезе, имеют финансовые и трудовые ресурсы и в целом самостоятельно справляются с задачами стимулирования роста, поскольку имеют приемлемые параметры эффективности и могут привлекать и государственные, и частные инвестиции. С другой стороны, преобладающее количество регионов России выпадает из данного процесса экономического роста и его стимулирования по причине того, что они уступают по параметрам конкурентности и эффективности 10-15 регионам – экономическим лидерам России. Эта особенность экономического процесса в современной России актуализирует проблемы сохранения целостности государства, обеспечения устойчивости развития и комфортных социально-экономических условий для всего населения страны. В связи с этим возникает задача поиска направлений развития и стимулирования роста на территориях, где дестимулированы внутренние факторы роста. Также в условиях обострившихся геополитических противоречий в целом увеличивается важность обеспечения роста за счёт внутренних источников. Эти аспекты влияют на отбор и формирование механизмов обеспечения экономического роста.

Цель – обосновать механизм сглаживания пространственного развития. **Задачи:** выявить характерные хозяйственно-экономические отношения, которые формируют принципиально разные взаимосвязи транспорта и экономики в регионах России; разработать типологию регионов; обосновать направления развития, которые будут способствовать выравниванию социально-экономических пропорций.

Обзор литературы

В научном дискурсе давно обоснована необходимость воспринимать региональные экономические системы как сложные и разнородные элементы национальной системы, в которых могут действовать разнонаправленные тенденции. Сущность анализа регионального пространства целесообразно направить на то, чтобы выделить важные свойства экономических систем, которые, в свою очередь, предполагают разные механизмы активизации экономического роста. Так, можно отметить, что для экономического пространства страны (так же, как и для мирового экономического пространства) целесообразно разделение на центр, пребывающий в рецессионном разрыве, и периферию, испытывающую инфляционный разрыв [3].

Подобная неравномерность национальной экономики актуализирует выработку механизмов, которые бы совершенствовали пропорции регионального развития и уменьшали неравновесные состояния. По этой причине

формирование механизмов стимулирования экономического роста через развитие транспортной инфраструктуры должно быть адаптировано к сложившемуся в регионах положению.

Для территорий, пребывающих в рецессионном разрыве, свойственно состояние перепроизводства, и поэтому основным вектором приближения к равновесному состоянию является стимулирование спроса. Территории, пребывающие в инфляционном разрыве, имеют уровень цен ниже равновесного, что дестимулирует производственные процессы и в конечном итоге приводит к существенному превышению спроса над предложением.

Применение механизмов стимулирования спроса оказывается для таких территорий губительным, так как усиливаются негативные тенденции и увеличивается отклонение от равновесного состояния. Более того, З.М. Хашева отмечает, что экономика инфляционного разрыва неспособна освоить сколько-нибудь значительные объемы средств финансовой поддержки и инвестиционных ресурсов без нецелевого отвлечения и всплесков инфляции [9]. В работе [8] обосновано, что подобное свойство экономик является общесистемным и затрагивает далеко не только сферу транспортной инфраструктуры, однако далее мы сконцентрируем внимание на транспортной инфраструктуре как внутрирегиональном факторе, который может способствовать росту и развитию экономик.

Описание методологии

Первоначальным этапом методики является кластеризация регионов России по параметрам ВРП регионов и уровню развития транспортной инфраструктуры. В качестве основного выразителя уровня развития транспортной инфраструктуры был использован коэффициент Успенского (КУ), который комплексно отражает использование транспортной инфраструктуры со стороны как промышленности, так и населения (формула 1 [6]):

$$КУ = L / (S \times N \times Q)^{1/3} \quad (1)$$

где L – эксплуатационная длина транспортной сети региона, км.; S – площадь территории региона, км²; N – численность населения региона, тыс. чел.; Q – суммарная масса всех видов материальной продукции, отправленной из региона, тыс. т.

На втором этапе, когда определено количество кластеров (групп регионов) и значимое различие групп регионов между собой по параметрам кластеризации, для каждой группы регионов на основе эконометрических моделей определяются факторы транспортной инфраструктуры, способные стимулировать экономический рост региона.

На этом же этапе возможно разделение регионов по параметрам рецессионного или инфляционного разрыва. Регионы, для которых характерно повышение значимости факторов транспортной инфраструктуры и, в общем, свойственна переоцененность ресурсов, пребывают в рецессионном разрыве. Общая высокая значимость ресурса предполагает его интенсивное

включение в производственные процессы региона и довольно высокую отдачу от его применения. Важнейшей чертой регионов в инфляционном разрыве является недооцененность ресурсов и, как следствие, недозагруженность их, недоиспользование социально-экономического потенциала региона и местных экономических систем, в том числе и недоиспользование потенциала транспортной инфраструктуры. Ресурсы задействуются не в полной мере, и на существующий производственный, трудовой, инфраструктурный потенциал не создается пропорционального продукта.

На третьем этапе на основе обобщения информации о значимых факторах предлагаются рекомендации по возможным направлениям развития и активизации потенциала инфляционно-разрывных регионов для стимулирования экономического роста в них.

Информационной базой исследования послужили данные Росстата [4] и Единой межведомственной информационно-статистической системы [5] за 2010 и 2017 гг. о параметрах развития транспортной инфраструктуры и уровне ВРП регионов России. В рамках кластеризации рассматривались все доступные регионы 80 регионов в 2010 г. и 82 в 2017 г. (дополнительно введены Республика Крым и Ненецкий автономный округ). В выборку осознано не включались города федерального подчинения.

Основные результаты и выводы

Кластеризация регионов проводилась дважды на данных 2010 г. и 2017 г. для того, чтобы оценить устойчивость складывающихся в регионах России пропорций взаимосвязи транспортной инфраструктуры и экономической системы.

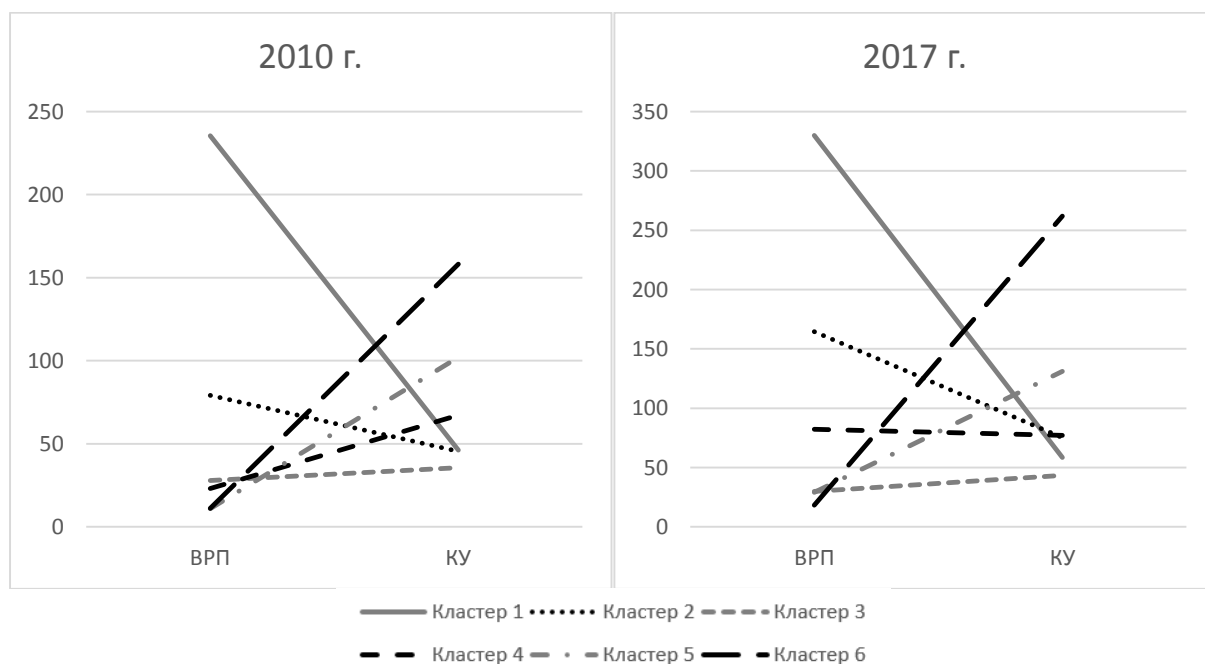


Рис. 1. Графики средних значений показателей (ВРП и КУ) по результатам кластеризации регионов России в 2010 и 2017 гг.

Из рис. 1 видно, что общая тенденция распределения по группам регионов (кластерам) остаётся неизменной с 2010 по 2017 гг. Выделяются кластер 1 и 2, в который уровень ВРП существенно выше, чем в остальных регионах, при том, что уровень инфраструктурной обеспеченности этих регионов находится на относительно низком уровне, что обуславливает более высокую степень интенсивности использования инфраструктуры регионов для формирования регионального ВРП. Остальные кластеры (3-6), напротив, отличаются довольно низким уровнем ВРП. При этом есть кластеры в высокой степени обеспеченные транспортной инфраструктурой (5 и 6), и кластеры, где обеспеченность инфраструктурной невысокая (3 и 4). В числе наиболее очевидных изменений можно отметить существенное увеличение ВРП в кластере 4, что позволило регионам данной группы опередить кластер 3.

Если говорить о составе кластеров в разные годы, то он в целом стабилен – 48 (60% от общего числа) регионов не изменили своей кластерной принадлежности. Наибольшая сменяемость наблюдалась как раз в кластере 4, там позиции сохранили только 32% регионов. Следует отметить, что обозначилась тенденция к сокращению интенсивности использования транспортной инфраструктуры. Из 32, которые перешли из кластера в кластер, только 5 (Калининградская, Калужская области, Республики Карелия, Тыва и Забайкальский край) продемонстрировали повышение интенсивности использования транспортной инфраструктуры (табл. 1).

Таблица 1

Результаты кластеризации и эконометрического анализа по данным 2010 и 2017 гг.: типичные представители кластера, количество регионов, значимые факторы

	Кластер 1	Кластер 2	Кластер 3	Кластер 4	Кластер 5	Кластер 6
2010	ХМАО; Московская область	Самарская область	Республика Коми	Ярославская область	Орловская область	Кабардино- Балкарская Республика
	3	12	19	25	16	5
2017	ХМАО; Московская область	Свердловская область	Астраханская область	Приморский край	Чувашская Республика	Псковская область
	2	9	17	18	30	6
Знач. связи	Равное влияние ТИ и производственных факторов. Повышение значимости факторов ТИ.		Значимость капитала как фактора производства, повышение его роли.	Значимость населения как фактора производства.	Слабая значимость ТИ, капитала, труда, значимость инновационных факторов	

Важной особенностью проведенной кластеризации и регрессионного анализа является то, что они позволяют сделать заключение о преобладающем типе экономического неравновесия в регионе относительно участия транспортной инфраструктуры в региональной экономической системе. Так для групп 1 и 2 (11 регионов) наблюдается рецессионный разрыв, что связано с повышением ценности транспортной инфраструктуры и её высокой роли в формировании ВРП. С другой стороны, представлены регионы инфляционного разрыва (71 регион), для которых характерна недооценённость транспортной инфраструктуры и её слабое участие в формировании регионального продукта в целом.

Для групп 1 и 2, вследствие рецессионного разрыва и превышения предложения над спросом, активизация роста возможна через реализацию инфраструктурных проектов, стимулирующих конечный спрос. Для всех прочих регионов основным драйвером роста экономики является стимулирование предложения, поскольку для регионов инфляционного разрыва свойственно его отставание от спроса. Так, для регионов группы 3 (типичные промышленно-транспортные узлы), обеспечивающих продвижение промышленной продукции, созданной в других регионах, целесообразно стимулирование организации первичной переработки потока ресурсных товаров через согласование интересов развития отраслей и региональных, местных экономик при формировании транспортной инфраструктуры (данная стратегия представлена слева на рис. 2).



Рис. 2. Два типа инвестиционных стратегий (парадигмы поведения инвестора), формирующие различное отношение к инструментам территориального развития

Для регионов с наименьшим уровнем ВРП необходимо стимулирование производства продукции конечного спроса (для густо населенных регионов группы 4) и целенаправленное формирование территориально-хозяйственных связей по вопросам организации производства (для групп регионов 5 и 6), развитие сетей транспортной инфраструктуры общего пользования на основе государственного финансирования, поддержание развития инфраструктуры и повышение уровня её обустройства и качества (данная стратегия представлена справа на рис. 2).

Учитывая сложившиеся приоритеты и правила реализации инвестиционных проектов, регионы групп 1 и 2 являются инвестиционно привлекательными и могут опираться на частный капитал при развитии транспортной инфраструктуры и таким образом обеспечить стимулирование роста экономики. Для прочих регионов исключительное значение имеет развитие транспортной инфраструктуры, сопряжённое с производственным развитием, что требует более высокого уровня согласованности действий государства, отраслевых игроков (часто государственных корпораций) и региональных властей.

Литература

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 №207-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» [по состоянию на 31.08.2019].
2. Иванова О.П. Этапы и принципы создания кластеров на территориях опережающего социально-экономического развития моногородов // Вестник УГНТУ. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. – 2018. – № 1 (23). – С. 14-27.
3. Нижегородцев Р.М. Парадигма неравновесия и задачи государственного управления в Российской Федерации в условиях импортозамещения институтов // Государственное управление. Электронный вестник. – 2016. – № 58. – С. 39-53.
4. Официальная статистика / Фед. служба гос. статистики: электрон. база данных. 2020. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 01.02.2020).
5. Официальные статистические показатели / ЕМИСС государственная статистика: электрон. база данных. 2020. URL: <https://www.fedstat.ru/> (дата обращения: 01.02.2020).
6. Правдин Н.В., Негрей В.Я. Взаимодействие различных видов транспорта в узлах / Под общ. ред. Н.В. Правдина. 2-е изд., перераб. и доп. – Минск: Выш. школа, 1983. – 247 с.
7. Прокопьев Е.А. О создании лесного кластера в Республике Карелия // Труды Карельского научного центра Российской академии наук. – 2012. – № 6. – С. 194-196.
8. Рослякова Н.А. Институциональные противоречия в документах регионального развития // Глобализация экономики и российские производственные предприятия: материалы 16-ой Междунар. науч.-практ. конф., г. Новочеркасск, 14-18 мая 2018 г. / Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова. – Новочеркасск: ЮРГПУ(НПИ), 2018. – С. 197-201.
9. Хашева З.М. Функциональное преобразование внутренней среды экономической системы региона // Региональная экономика: теория и практика. – 2013. – № 39. – С. 2-8.

10. Ююкина Т.И. Возможности использования опыта зон технико-экономического развития Китая в отношении территорий опережающего социально-экономического развития России // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2018. – № 2 (110). – С. 169-174.

Поступила в редакцию

03.02.2020

Рослякова Наталья Андреевна – кандидат экономических наук, научный сотрудник Института проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, г. Москва, Россия.

Roslyakova Natalia A. – Candidate of Economics, Researcher in the V.A. Trapeznikov Institute of Control Sciences of Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Россия, 117997, г. Москва, ул. Профсоюзная, д. 65
65, Profsoyuznaya str., Moscow, 117997, Russia
e-mail: roslyakovana@gmail.com