

МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Россия занимает обширную территорию, не одна страна мира не располагает таким значительным пространством – по существу она представляет страну-континент. Разные регионы России значительно отличаются между собой природными и демографическими ресурсами, климатическими условиями и т. д. В этой связи осуществление исследований и анализ проблем региональной экономики в российских условиях представляется крайне актуальным.

Важно также и то, что одной из важнейших составных частей финансовой системы государства являются региональные финансы, которые охватывают региональные бюджеты, бюджеты административно-территориальных единиц и финансы субъектов хозяйствования, используемые для удовлетворения потребностей регионов. Региональные финансы обеспечивают финансирование широкого круга мероприятий, связанных с социально-культурным и бытовым обслуживанием населения. Таким образом, региональные финансы – это система экономических отношений, посредством которой распределяется и перераспределяется национальный доход на экономическое и социальное развитие территорий.

В последнее десятилетие во многих странах наблюдается регионализация экономических и социальных процессов. Это означает, что все в большей мере функции регулирования воспроизводственных процессов переходят от центральных уровней государственной власти к региональным, поэтому роль региональных финансов усиливается, а сфера их использования расширяется, в связи с этим величина региональных финансов растет, и во многих странах она составляет большую часть финансовых ресурсов государства.

Через региональные финансы государство активно проводит социальную политику. На основе предоставления региональным органам власти бюджетных средств осуществляется финансирование муниципального народного образования, здравоохранения, коммунального обслуживания населения. При этом круг финансируемых мероприятий расширяется. За счет средств региональных бюджетов стали финансироваться не только общеобразовательные школы, но и вузы, крупные объекты здравоохранения, мероприятия по внутренней безопасности, правопорядку и охране окружающей среды.

С помощью региональных финансов государство

осуществляет выравнивание уровней экономического и социального развития территорий, которые в результате исторических, географических и иного рода условий отстали в своем общественном развитии от других регионов страны. Для преодоления такой отсталости разработаны специальные региональные программы. Средства на их осуществление формируются за счет доходов бюджетов соответствующих административно-территориальных единиц, а также налогов вышестоящих бюджетов. При этом региональным бюджетам выделяются отчисления от государственных налогов, но чаще всего это субвенции, т. е. финансовые ресурсы, предоставляемые из вышестоящих бюджетов на определенные цели.

Региональная экономика как отрасль научных знаний достаточно давно и продуктивно разрабатывается отечественными и зарубежными исследователями. Интересные наработки имеются в теории территориального разделения труда, моделировании регионального развития, разработке схем и прогнозов развития и размещения производительных сил, исследовании территориальных закономерностей, циклов производства и т. п. Основным объектом изучения региональной экономики является территориальная организация хозяйства [1], причем понятие „регион”, являющееся объектом исследования в региональной экономике, предполагает рассмотрение районов совершенно различной площади (добавим, что слова „регион” и „район” являются синонимами; термин „регион” имеет латинское происхождение, означающее область, местность, страна).

Целесообразно, на наш взгляд, из всей совокупности проблем теории региональной экономики в особую группу выделить вопросы выявления общего и особенного в осуществлении хозяйственных процессов в различных районах страны, проблемы межрегиональных социально-экономических взаимодействий (межрегиональных технолого-производственных взаимосвязей, межрегионального товарообмена и т. п.), вопросы сравнительного анализа перехода к рынку в разных районах страны и прочее. Раздел же теории региональной экономики, который специализируется на рассмотрении и анализе такого рода проблем, имеет смысл обозначить как „межрегиональная экономика”. Аналогично раздел теории региональной экологии, занимающейся рассмотрением и ана-

лизом вопросов экологических отношений и связей между различными регионами, целесообразно обозначить как „межрегиональная экология”.

Выделение межрегиональной экономики в качестве специального раздела экономической теории вполне оправдано, ибо, тем самым, акцентируется внимание на существовании особой группы проблем выявления общего и особенного в реализации экономических процессов в различных регионах, что должно, в конечном счете, интенсифицировать процесс их разрешения. Причем следует добавить, что раскрытие такого рода проблем может существенно повлиять на эффективность общественного воспроизводства в целом, т. к. существуют различные типы межрегиональных социально-экономических и экологических отношений, причем от выбора определенного типа отношений, от соотношения элементов, входящих в систему межрегиональных взаимодействий, от выбора форм и методов организации и управления такого рода взаимодействиями во многом и зависит эффективность функционирования общества в целом. В частности, в системе межрегиональных взаимодействий, в системе межрегиональных экономических отношений можно выделить следующие элементы, составляющие : производственные, финансовые, налоговые, бюджетные, транспортные, энергетические, торговые, трудовые, информационные, интеллектуальные и прочие межрегиональные взаимодействия.

Система межрегиональных экономических отношений, представляющая объект межрегиональной экономики как отдельной научной дисциплины, в соответствии с развитием всего общества прошла длительную эволюцию. Существенное влияние на функционирование этой системы оказывал тип общественного устройства, тип социально-экономической формации. Уже на этапе разложения первобытнообщинного строя и возникновения первых в истории человечества государств роль и значение системы межтерриториальных экономических связей в осуществлении нормальной жизнедеятельности общества резко возрастают. В условиях различных антагонистических общественно-экономических формаций – при рабовладении, феодализме, капитализме степень и формы межрегиональных экономических отношений значительно различаются.

Так, при капитализме в связи с повышением роли НТП как фактора экономической эффективности, усилением значения процессов кооперирования и комбинирования общественного производства, наряду с древнейшей и до сего дня по-прежнему важнейшей формой межрегиональных экономических отношений, каковой является межтерриториальная торговля, стали появляться и иные формы, как-то: научно-технический обмен между районами, межрегиональная кооперация и пр. В целом можно констатировать, что по

мере поступательного развития общества степень межтерриториальных социально-экономических взаимодействий существенно возрастает, а число форм и направлений межрегиональных экономических отношений увеличивается. Однако сказанное не следует понимать так, что будто данный процесс носит линейный характер – в реальности все гораздо сложнее. Так, в эпоху феодальной раздробленности уровень экономических отношений между районами отдельного государства был весьма невысок, поэтому степень межрегиональных взаимосвязей в этот период была существенно ниже, чем даже в предшествующую феодализму рабовладельческую общественно-экономическую формацию.

Таким образом, усиление степени межрегиональных экономических отношений и появление их новых форм и направлений по мере поступательного развития общества проявляется лишь в форме тенденции, которая периодически нарушается, что объясняется одновременным действием огромного количества разнородных факторов. Однако, подробный анализ особенностей функционирования системы межрегиональных взаимосвязей при рабовладении и феодализме не входит в нашу задачу – это дело будущих исследований специалистов-историков. В этой же работе мы коснемся некоторых аспектов проблемы межтерриториальных экономических отношений в современную эпоху. Но чтобы лучше понять, в чем заключаются особенности функционирования системы межрегиональных взаимодействий при рыночных отношениях, первоначально имеет смысл проанализировать позитивные и негативные аспекты функционирования этой системы в условиях социализма, так как социалистические производственные отношения в известном смысле являются антагонистическими по отношению к рыночным.

Однако прежде чем приступить к рассмотрению различных аспектов функционирования системы межтерриториальных экономических связей в условиях социалистических производственных отношений необходимо заметить, что наряду со специфическими условиями направлениями и факторами, действующими лишь в некоторых или даже только в одной общественно-экономической формации, существует довольно большая группа условий и факторов, действие которых оказывает значительное влияние на функционирование системы межрегиональных экономических отношений практически при любом типе общественного воспроизводства. Так, очевидно, что развитие межрайонных связей определяется специализацией экономических районов, степенью комплексности их хозяйства, уровнем развития и конфигурацией транспортной сети, взаимодействием различных видов транспорта друг с другом [20]. Межтерриториальные связи выражаются в потоках грузов, электрической энергии, в миграции трудовых ресурсов, информа-

ции, необходимой для планирования и оперативного управления народным хозяйством.

Однако важнейшей предпосылкой, определяющей необходимость существования устойчивых экономических отношений между разными регионами, является территориальное разделение труда. В конечном счете, суть территориального разделения труда заключается в том, что оно выражает собой процесс производственной (хозяйственной) специализации и взаимодополнений различных территорий [15]. Причем территориальное разделение труда существует в рамках одной страны, в рамках системы стран с единым способом общественного воспроизводства и в рамках мировой системы хозяйствования. Объективно существующей предпосылкой для развития территориального разделения труда следует считать различия природных условий и ресурсов разных районов. Однако в условиях НТР эти различия не являются решающим фактором развития территориального разделения труда, так как в современную эпоху темпы и уровень его развития в первую очередь обусловлены не разнообразием природных условий и ресурсов, а общественными условиями производства. Это обстоятельство подтверждается тем, что ряд развивающихся стран (например, некоторые новые индустриальные страны Латинской Америки – Аргентина, Бразилия, Мексика) по разнообразию и богатству природных ресурсов во много раз превосходят некоторые развитые государства (Италию, Испанию, Люксембург), но в последних территориальное разделение труда развито гораздо сильнее.

Таким образом, территориальное разделение труда обусловлено экономическими, социальными, природными, технологическими, национально-историческими особенностями различных территорий и их географическим положением, то есть комплексом различных факторов. Территориальное разделение труда в ходе исторического развития в результате появления все новых элементов производства приобретает все новые внутренние связи, но, тем не менее, сохраняет и часть связей, сложившихся на предыдущих этапах развития человеческого общества. Возникновение новых элементов производства и новых пространственных связей происходит быстрее, чем отмирание старых, поэтому число таких связей возрастает, сами связи становятся многообразнее, и это приводит к постоянному углублению территориального разделения труда. В соответствии со всем ходом развития общественного производства развитие территориального разделения труда может идти эволюционным и революционным путем. Революционный путь развития этого процесса возможен в случае, если нарушается закон обязательного соответствия производственных отношений уровню и характеру развития производительных сил. Сложившееся в недрах

одной общественно-экономической формации территориальное разделение труда может в корне не соответствовать новому способу производства. В этом случае возможно революционное изменение территориального разделения труда – именно такой процесс имел место в 20-х – 30-х годах в нашей стране.

С развитием территориального разделения труда самым тесным образом связано формирование экономических районов, в которых формируется и развивается специализированный хозяйственный комплекс. Поскольку хозяйство районов специализировано, он обязательно должен быть связан с другими специализированными районами обменом продукции и другими экономическими отношениями. Межрайонные грузопотоки подразделяют на два типа: 1) снабженческие связи – производственные и потребительские; 2) связи по кооперированию, представленные перевозками высокотранспортабельной продукции (в основном полуфабрикатов), перетоками электрической энергии в энергосистемах. В снабженческих межрайонных связях преобладают обогащенное сырье, топливо (высокотранспортабельное), готовая продукция. Грузами, составляющими основную массу перевозок, являются нефть, газ, уголь, руды, древесина, зерно, строительные материалы.

В условиях докапиталистических общественно-экономических формаций развитие общественного территориального разделения труда не привело к образованию экономических районов, так как не имело всеобъемлющего значения и часто носило случайный характер [19]. Экономические районы складываются только в эпоху капитализма, причем в этот период их формирование и рост происходит стихийно, разными темпами в соответствии с рыночными экономическими законами. В результате уровень социально-экономического развития в разных районах сильно различается, появляются, как их называют на Западе, „проблемные районы”, „районы бедствия”.

Пространственные производственные связи подразделяются на вертикальные (отраслевые) и горизонтальные (региональные). Вертикальные направления производственных связей определяют сложившиеся и прогнозируемые территориальные пропорции в развитии сырьевых, энергетических, обрабатывающих отраслей промышленности, а также технологическое и экономическое сочетание между отраслями производства [1]. Так, черная металлургия технологически и экономически связана с угольной, газовой, железорудной, коксохимической и другими отраслями производства, предприятия которых могут быть размещены в самых различных районах.

Экономическое единство народного хозяйства страны выражается в эффективном хозяйственном сотрудничестве отдельных его частей, что находит свое проявление в развитии территориальных экономи-

ческих связей. Различают три вида горизонтальных связей: экономические связи между предприятиями и отраслями внутриэкономических районов; межрайонные экономические связи; международные экономические связи. Можно выделить и иные аспекты, общие для различных общественных систем.

Так, уже в XIX веке выдающимся английским ученым Рейвенстейном были открыты законы миграции населения между регионами, среди которых можно выделить следующие: уроженцы городов менее склонны к миграциям, чем уроженцы сельских районов страны; мигранты, перемещающиеся на большие расстояния, обычно направляются в какой-либо крупный торговый или промышленный центр; каждый крупный миграционный поток порождает компенсирующее противотечение; процесс рассеяния обратен процессу поглощения и ряд других. Наряду с межрегиональной миграцией населения при рыночных отношениях тщательно исследовались и иные, не менее важные направления межтерриториальных взаимодействий, как-то: межрегиональные финансовые связи, торговые отношения и пр.

Важное значение имеет анализ физических аспектов потоков отдельных товаров и их групп. Изучение товарных потоков имеет очевидную описательную ценность. Подобно тому, как данные о промышленном производстве, занятости и численности населения обеспечивают полезную информацию об уровне развития экономики района, сведения о движении продукции от пункта отправления до пункта назначения как внутри района, так и за его пределами дают ценную информацию об оперативных связях района. Данные первого рода относятся к базисному измерению по вертикали, а данные второго рода – к такому же измерению в горизонтальной плоскости. Обычно результаты анализа товарных потоков подчеркивают одинаково важное значение для экономики района как ввоза, так и вывоза. Так, например, при изучении экономики штата Айова в США данные о потоках показали, что основная часть ввоза Айовы предназначена для использования в производстве готовых изделий, которые преобладают в вывозе штата [2].

Несомненный теоретический и практический интерес представляет анализ мирового опыта взаимоотношений федеральных и субфедеральных бюджетно-налоговых систем. В этой сфере наблюдается широкое разнообразие форм взаимоотношений. Так, в США бюджетно-налоговые отношения внутри федерации Конституцией не регулируются, тем не менее, несмотря на отсутствие законодательных предпосылок бюджетно-налоговые отношения государства и регионов в этой стране отличаются стабильностью [21]. В США штаты фактически имеют такие же права в бюджетно-налоговой сфере, что и федерация в целом, поэтому в штатах имеются те же налоги по наимено-

ванию, которые собираются в федеральный бюджет, – подоходный налог с населения и с корпораций, однако право устанавливать эти налоги в плане их размеров является исключительной прерогативой самих штатов. Подоходный налог с населения составляет около 30% поступлений в бюджет штатов, налог на прибыль корпораций дает относительно небольшое поступление в бюджет штатов. Наиболее существенным ограничением налоговых прав штатов служит запрещение установления мощных косвенных налогов, таких, как налог с оборота или на добавленную стоимость, так как эти налоги рассматриваются как препятствующие свободе торговли между штатами, что запрещено Конституцией США.

Региональное бюджетно-налоговое регулирование в Германии является своего рода антиподом рассмотренному американскому опыту. В Германии Конституцией признаются равноценными потребности общин, земель и федерации в финансовых средствах, что на практике означает примерно равную долю налоговых поступлений в доходной части бюджетов всех уровней. Для этого осуществляется сложное многоступенчатое перераспределение налоговых поступлений между бюджетами, в связи с чем все налоги делятся на две группы: собственные, закрепленные за соответствующим уровнем (и полностью поступающие в его бюджет), и общие, разделяемые по установленным нормам между бюджетами. Собственными налогами федерации являются главным образом акцизы и пошлины; землям принадлежит поимущественный налог, налог с наследства и дарений, налог с владельцев автомобилей, акциз на пиво; общинам – поземельный и промысловый. К общим налогам относятся подоходный, корпорационный и НДС. Подоходный налог законодательно делится между федерацией, землями и общинами в пропорции 42,5% : 42,5% : 15%; корпорационный между федерацией и землями – в пропорции „пятьдесят на пятьдесят”. НДС используется в качестве регулирующего, и его пропорции могут меняться в зависимости от динамики доходов и расходов.

Австралия, несмотря на федеративный статус, в финансовом отношении скорее приближается к унитарному государству. Австралия в финансовом отношении является высокоцентрализованным государством, особенно эта централизация усилилась во время второй мировой войны после введения в 1942 г. единого налогообложения. С тех пор федеральный уровень власти получил полномочия использовать любые формы налогообложения, а штатам было запрещено вводить какие – бы то ни было налоги на продажи и другие косвенные налоги, а также на личные доходы и доходы компаний. Этот режим не отменили и после войны, и в федеральный бюджет собиралось 80% всех налоговых доходов страны. При таких объемах централизуемых налоговых поступ-

лений штатам не хватает собственных доходов для финансирования закрепленных за ними расходов, поэтому федеральный уровень широко применяет систему субсидий штатам из своего бюджета, одновременно осуществляя „политику выравнивания“. В результате в Австралии высокоцентрализованные финансы при сильной „политике выравнивания“ позволяют добиваться того, что по всей стране оказываются единые государственные услуги. Таким образом, если США дают пример конституционно нерегулируемых, а Германия – регулируемых бюджетно-налоговых федеральных систем, то Австралия в финансовом отношении является высокоцентрализованным государством. Иначе говоря, в группе стран с развитой рыночной экономикой наблюдается широкое разнообразие моделей и форм взаимоотношений федеральных и субфедеральных бюджетно-налоговых систем. Другой пример – для Швейцарии характерен бюджетно-налоговый конфедерализм, что соответствует официальному статусу этой страны.

В Швейцарии за федеральным уровнем закреплены в основном „международные“ функции: внешняя политика, внешняя торговля, оборона и соответствующие финансы, поэтому налоговая база федерального уровня довольно узка – это главным образом таможенные пошлины и ряд акцизов [21]. Полномочия по взиманию военного налога, налога с оборота и налога на пиво имеют ограниченный во времени характер, определяемый Конституцией Швейцарии. Все остальные налоги – личный подоходный, с корпораций, поземельный, промысловый и ряд других – находятся в компетенции кантонов, которые и несут основную ответственность за проведение внутренней политики. Функционирование этой системы породило достаточно серьезные различия в экономическом развитии кантонов. Государственной „политики выравнивания“ практически не проводилось, и она осуществлялась преимущественно за счет миграции населения из бедных регионов в богатые. В условиях территориальной компактности Швейцарии эта линия долгое время была вполне оправданной, однако в последнее время ситуация изменилась, в результате чего появилась практика „выравнивания“ путем предоставления субсидий из федерального бюджета.

Разнообразие бюджетно-налоговых систем среди развитых стран с рыночной экономикой и их работоспособность во многом определяются политическими, экономическими и даже идеологическими факторами и особенностями и должны устанавливаться в соответствии с ними. Заканчивая рассмотрение зарубежного опыта взаимоотношений федеральных и региональных бюджетно-налоговых систем, можно сделать вывод о том, что в российских условиях обязательным должно быть требование о необходимости оптимального сочетания различных вариантов таких

систем, причем этот оптимум будет видоизменяться по мере развития российского общества.

Рассматривая бюджетно-налоговые системы в группе стран с развитой рыночной экономикой, нельзя не коснуться и местного уровня. Под местными понимаются бюджеты и налоги территориальных образований уровней „ниже“ государственного в унитарных странах и субъекта федерации в государствах федеративных. На местные органы власти возлагается главное бремя удовлетворения социальных запросов населения: здравоохранение, народное образование, жилищное строительство, строительство и эксплуатация региональных дорог, поддержание общественного порядка, благоустройство, социальное обеспечение и т. д. Набор этих статей неоднозначен, но ключевые статьи так или иначе присутствуют в бюджетно-налоговых системах всех стран. Часть расходов, осуществляемых местными органами, государство признает обязательными на всей территории страны с тем, чтобы все граждане обеспечивались одинаковым уровнем государственных услуг. Эти расходы, если не хватает местных доходов, осуществляются путем дополнительного финансирования из центрального бюджета. В значительной степени местные расходы во всех странах обеспечиваются также за счет доходов от местных налогов, которые, как правило, значительно более разнообразны, чем основные налоги, формирующие центральный бюджет. Разнообразие относится не только к названиям налогов, но и к способам их установления, исчисления, взимания и т. д.

В США к местному управлению относятся муниципалитеты, городские управления, школьные округа и ряд других единиц. Местные бюджеты в этой стране на 40% формируются за счет отчислений из вышестоящих бюджетов. Основным собственным налогом является имущественный, или налог на недвижимость. Он взимается с земли, зданий, недвижимых приспособлений и приносит более 70% налоговых поступлений в местные бюджеты. В Германии общинам, которые являются местным уровнем управления, запрещено взимание налогов, аналогичных тем, которые взимаются на вышестоящих уровнях. К наиболее важным налогам общин относятся поземельный и промысловый, взимаются и различные местные налоги: на развлечения, на собак, на открытие питейных заведений и т. д. Важной особенностью этой страны является то, что законодательная компетенция в отношении местных налогов принадлежит только федерации и землям. Во Франции, являющейся унитарным государством, местное управление – многоуровневая система, включающая регионы, департаменты и коммуны. В целом в доходах бюджетов местных органов власти около 60% составляют налоговые поступления и примерно 30% – субсидии из центрального бюджета. Наиболее важными местными на-

логами во Франции являются налог на жилище, промышленный, поземельный и земельный налог со строений. Регионы, департаменты и коммуны сами устанавливают ставки налогообложения, однако их величина ограничена определенными правилами. В Великобритании в местные бюджеты зачисляется только один налог – на недвижимое имущество: землю, дома, здания и т. д. В целом этот налог дает около 40% доходов местных органов власти, остальные 60% покрываются за счет субсидий центрального правительства.

Выбор оптимальной модели взаимоотношений федеральных, региональных и местных бюджетно-налоговых систем является важнейшим направлением теории межрегиональных экономических отношений, ибо перераспределение финансовых средств между территориями, в том числе и через центральный бюджет, – одна из основных проблем межрегиональной экономики. Выбор той или иной формы взаимоотношений между федеральными и субфедеральными бюджетно-налоговыми системами во многом определяет устойчивость и эффективность функционирования всей совокупности межрегиональных экономических отношений. В частности, весьма актуальна проблема выбора определенной формы взаимоотношений и для России, имеющей в своем составе в настоящее время 83 субъекта федерации, различающихся между собой природно-климатическими условиями, производственным потенциалом, демографическими ресурсами.

Определенный теоретический и практический интерес представляет изучение как позитивных, так и негативных аспектов функционирования системы межрегиональных взаимодействий в условиях социализма. Это тем более актуально, что рыночные реформы в России в ряде других постсоциалистических странах не дали пока еще тех результатов, которых от них ждут и, поэтому, весьма вероятен определенный отход назад через определенный период времени. Советские специалисты в области региональной экономики и экономической географии отмечали, что достижение цели социалистического хозяйствования – максимальновозможного удовлетворения потребностей населения – невозможно без рациональной организации межрайонных связей, т. е. системы, при которой наилучшим образом обеспечиваются потребности народного хозяйства при наименьших затратах [20]. Для этого следует определять оптимальные зоны распространения каждого продукта с учетом всей совокупности взаимозаменяемых продуктов.

Определение таких зон предполагает необходимость районирования обращения на основе производственно-транспортной задачи линейного программирования, которая позволяет рассчитать минимальные затраты на перевозки каждого вида груза с учетом его взаимозаменяемости, а также сразу для всей территории страны определять оптимальные зоны влия-

ния каждого предприятия, промышленного узла и т. д., а также уметь находить рациональные пути, по которым должны осуществляться перевозки грузов. При этом по каждому грузу рассматриваются межрайонные связи всей системы экономических районов страны. Районирование обращения, отличающееся от районирования производства, теснейшим образом с ним переплетается и, являясь продолжением процесса производства, им определяется. По сравнению с экономическими районами, районы обращения по своему территориальному составу меняются гораздо быстрее, поскольку межрайонные связи реагируют немедленно на каждое новое строительство, увеличение производственных мощностей или изменение производственной специализации.

Таков был общий методологический подход к решению проблемы оптимизации системы межтерриториальных связей при социализме. Считалось, что при социализме совершенствованию межрайонных экономических связей способствовала важнейшая особенность размещения производительных сил – комплексное развитие и размещение. Развитый районный комплекс включает несколько отраслей специализации, по возможности связанных друг с другом, вспомогательные отрасли, способствующие развитию отраслей специализации и обслуживающие отрасли, обеспечивающие население района продуктами питания и другими товарами народного потребления. Проблема комплексного развития хозяйства экономических районов стала особенно острой у нас в стране в третьей пятилетке [19]. Дело в том, что в предшествующие пятилетки в каждом экономическом районе особенно быстро развивались отрасли специализации, другие же звенья комплексов отставали. Недостаточно развивались вспомогательные отрасли, способствующие успешной работе отраслей специализации, и обслуживающие отрасли, призванные обеспечить население товарами народного потребления. В результате слабо использовались местные топливно-энергетические ресурсы и сырье, возникали массовые перевозки той продукции, которую можно было с успехом производить на месте. Поэтому XVIII съезд КПСС поставил задачу – обеспечить комплексное развитие хозяйства в основных экономических районах страны.

Многие диспропорции в системе межтерриториальных экономических отношений достались Советскому Союзу от царской России. Межрайонные связи России характеризовались перевозками продукции почти исключительно в западном направлении. Чрезмерная территориальная концентрация обрабатывающей промышленности в Москве, Петербурге и Горнозаводском Юге Украины, достигшая к 1913 г. 87% валовой продукции, приводила и к соответствующей географии транспорта и межрайонных связей. „Стя-

гивание” сырья и топлива к названным центрам и затем развоз готовой продукции по всей территории страны из этих центров были характерны для России и даже всего СССР вплоть до первой пятилетки. На эти межрайонные связи накладывались перевозки экспортных грузов, имеющих то же направление – к портам Прибалтики и Черного моря, что еще более усиливало западную ориентацию всех грузопотоков.

По мере развития социалистических производственных отношений стали создаваться новые индустриальные центры, происходило освоение новых районов, что, в конечном счете, привело к коренному изменению географии межрайонных связей. Наблюдались две противоположные тенденции: развитие производительных сил приводило к росту объема всей перевозимой массы грузов и росту грузооборота, а создание предприятий – дублеров по специализации – к сокращению и ликвидации дальних перевозок, уменьшению зон влияния отдельных предприятий и районов. Однако преобладала первая тенденция. Существенные успехи в обеспечении комплексного развития хозяйства в основных экономических районах страны были достигнуты до Великой Отечественной войны и особенно после нее, однако и до самого последнего момента существования социализма многие районные комплексы СССР нуждались в совершенствовании.

Этот процесс предполагает создание в каждом районе такой структуры хозяйства, которая находилась бы в максимальном соответствии с природными, экономическими, демографическими ресурсами района. Под совершенствованием районного комплекса при социализме некоторые исследователи понимали развитие в его составе таких отраслей, которые позволят данному районному комплексу функционировать с наибольшим народнохозяйственным эффектом. При этом предполагалось, что максимальный народнохозяйственный эффект не достигается путем размещения предприятий, входящих в комплекс в соответствии с требованиями рационального размещения определенной отрасли. При разработке различных вариантов размещения комплекса и предприятий, входящих в него, для определения народнохозяйственного эффекта должны быть учтены затраты по стране в целом, возникающие в результате создания нового комплекса, а не отраслевые затраты на каждое отдельное предприятие. Причем комплексное развитие хозяйства экономических районов вовсе не означает создание замкнутого, изолированного хозяйства и ослабления межрайонных экономических связей. Так, недостатки структуры районных комплексов восточной зоны СССР приводили к нерациональным перевозкам круглого леса в западные районы на огромные расстояния.

В этой связи целесообразно привести следую-

щий пример. Шаблонный подход к комплексному развитию района, подход, не основанный на учете народнохозяйственного эффекта, в свое время породил мнение, что в Коми АССР следовало развивать сложное многоотраслевое хозяйство, в составе которого обязательно должны были быть разнообразное машиностроение, отрасли, производящие предметы потребления и ряд других. Однако, как показали расчеты, в социалистический период в Коми АССР выгодно было разрабатывать некоторые рудные полезные ископаемые, нефть и особенно газ, развивать отрасли, перерабатывающие древесину, лесозаготовки, некоторые отрасли пищевой промышленности, но не было смысла форсировать добычу угля из-за высокой его себестоимости, развивать в больших масштабах машиностроение и легкую промышленность, так как этот регион слабо был обеспечен трудовыми ресурсами.

В СССР объем межрайонных перевозок составлял около 75% суммарного грузооборота всех видов транспорта (кроме автомобильного) [20]. В межрайонном обмене особенно активно участвовали наиболее промышленно развитые экономические районы, специализирующиеся главным образом на отраслях тяжелой промышленности и отличающиеся высокой материало- и топливоемкостью. Положительный баланс (превышение вывоза над ввозом) был характерен для ведущих индустриальных районов страны. Важнейшие угольные базы страны – Донецкая, Кузнецкая, Карагандинская, Печорская, Каиско-Ачинская, Экибастузская – обусловили формирование положительного межрайонного баланса по транспортировке различных видов энергии (в том числе электрической) из тех экономических районов, часть которых они составляют. Развитие межрайонных связей Урала с его мощной индустрией отклонялось от общего правила. Из-за истощения собственных крупных источников сырья и топлива он ввозил больше, чем вывозил. Другие экономические районы, так же как и Урал, были ввозящими и имели отрицательный межрайонный баланс. Особенно был велик дефицит межрайонного обмена грузов для экономических районов, хозяйство которых ориентировалось на квалифицированный труд. К ним в первую очередь относились Центральный, Юго-Западный районы УССР, Волго-Вятский район России, Белоруссия, Прибалтика. К этой группе относились также Дальневосточный, Среднеазиатский, отчасти Казахстанский районы, в которых промышленность хотя и развивалась высокими темпами, но еще не во всем могла удовлетворить собственные нужды.

В СССР выделяли четыре основных направления межрайонных экономических связей. Первое – широтное направление – восток-запад, запад-восток, по которому осуществлялись связи районов европейской части страны с Уралом, Западной Сибирью, Ка-

захстаном, Восточной Сибирью и Дальним Востоком. Второе – меридиональное центрально-европейское направление – юг-север, север-юг. По этому направлению осуществлялись связи Украины, Молдавии с Центром и Северо-Западом. Третье – меридиональное Волго-Кавказское направление – с юга на север и обратно параллельно Волге. На этом направлении осуществлялись связи Кавказа и Поволжья с районами европейской части СССР и с Уралом. Четвертое – из Сибири в Среднюю Азию через Казахстан и обратно. Некоторые из этих направлений в той или иной форме сохранились и после распада СССР.

В межрайонных связях СССР ведущая роль принадлежала топливно-энергетическому комплексу. Доля ее продукции составляла более половины в общем ее объеме, поступающем в межрайонный обмен. Среди топливных грузов основные – нефть и газ. Межрайонные связи по нефти и нефтепродуктам на последнем этапе существования Советского Союза существенно изменились в связи с освоением новых месторождений нефти и газа и широким строительством трубопроводов. Основные потоки их зарождаются в восточных районах страны. В межрайонных связях по нефти Поволжье играет большую роль в сравнении со старыми нефтедобывающими районами. Так, именно в Поволжье происходит распределение нефтяных потоков, зарождающихся в Обь-Иртыше, отчасти на Урале и в самом Поволжье и направляемых в центральные районы страны и отчасти в южные. В последнее время все большее значение приобретают межрайонные связи по природному газу.

Поставки природного газа в европейские районы позволили значительно сократить завоз сюда кузнецких углей, а в Среднюю Азию почти прекратить ввоз кузнецких и существенно снизить потребление карагандинских углей. Доля перевозок угля в межрайонных связях сократилась. Перевозки угля обеспечивались преимущественно железнодорожным транспортом и примерно в 4 раза превышали его перевозки другими видами транспорта. Ведущими районами-поставщиками были Донбасс и Кузбасс, причем зона влияния последнего была намного больше, хотя плотность потребления угля в зоне влияния Донбасса выше. В межрайонных связях по энергетике все более в последний период существования СССР увеличивалась доля электрической энергии.

Внедрение достижений НТР в транспорт электроэнергии (создание линий электропередач высокого напряжения) обеспечило передачу ее на большие расстояния, что отразилось на территориальной организации энергохозяйства, ибо прежде электростанции размещались в основном по экономическим районам с учетом потребностей района. Основные межрайонные потоки электроэнергии в европейской части страны осуществлялись по ЛЭП высокого напряжения

между Поволжьем и Центром, Поволжьем и Уралом, Центром и Северо-Западом, Поволжьем и Донбассом, Казахстаном и Центром, Казахстаном и Уралом. Менее значительные потоки электроэнергии осуществлялись по ЛЭП меньшего напряжения между соседними экономическими районами – Прибалтикой и Северо-Западом, Волго-Вятским районом и Уралом и т. д.

Около 15% грузооборота всех видов транспорта СССР (кроме трубопроводного и электронного) было представлено перевозками сырья и готовой продукции заводов черной и цветной металлургии. К основным железорудным районам, удовлетворяющим почти все потребности страны в сырье черной металлургии, относились Кустанайский, Криворожский, Курская магнитная аномалия, а также Ангаро-Илимский, Абаканский и Костамукшский. Наиболее мощные потоки железной руды зарождались в Криворожском бассейне, но его роль в межрайонных связях была меньше, чем Кустанайского и Курской магнитной аномалии, поскольку значительная доля добываемой в Криворожье руды использовалась металлургическими заводами Донецко-Приднепровского района и экспортировалась. Курская руда поступала на металлургические предприятия европейской части СССР, кустанайская руда в первую очередь удовлетворяла потребности Урала и Казахстана [20]. Межрайонные связи по железной руде не создавали таких мощных потоков, как по углю, прежде всего потому, что многие районы – Закавказье, Северо-Запад, Донецко-Приднепровский, Центральный Казахстан, Восточная и частично Западная Сибирь обеспечивали свою металлургию за счет добычи собственных железных руд.

В качестве основных поставщиков чугуна в бывшем СССР выступали два района: Донецко-Приднепровский и Урал. Первый снабжал чугуном главным образом Центр и Поволжье, второй – кроме них, еще и Казахстан и Среднюю Азию. Межрайонные связи по чугуну требовали совершенствования путем сокращения его перевозок, поскольку отрыв проката от сталеплавильных и доменных цехов существенно удорожал продукцию (до 18%). Сокращение перевозок чугуна и заготовок для проката можно было достигнуть, ликвидировав несоответствие между производственными стадиями металлургического процесса, в первую очередь в крупных металлургических центрах, а также прекратив встречные перевозки чугуна из Донбасса и с Урала в Восточную Сибирь, с Урала на Дальний Восток и из Кузбасса на Урал. Размещение металлургических центров в большой мере определяет связи машиностроения, и хотя в структуре грузопотоков доля перевозок машин была невелика (менее 1%), роль машиностроения в производстве страны была огромна. В СССР машиностроительные центры Украины, Центра, Северо-Запада, Поволжья, Урала обеспечивали подавляющую часть потребнос-

тей страны в продукции машиностроения, причем значительное количество машин приходилось вывозить из европейской части страны на Восток.

Формирование связей по лесным грузам определяется сосредоточением лесных ресурсов в северных азиатских и европейских районах страны, концентрацией в этих районах деревообрабатывающих и деревоперерабатывающих предприятий, а основных потребителей деловой древесины – в центральных и южных. Поэтому основные потоки лесных грузов по железным дорогам направлялись с севера на юг и с востока на запад. Меридиональное направление течения крупнейших рек страны способствовало образованию потоков с юга на север. Эти потоки древесины часто были связаны с экспортными операциями СССР. Помимо лесного хозяйства другой важнейшей сферой АПК является сельское хозяйство. Перевозки продуктов сельского хозяйства отличаются сезонностью и сильными ежегодными колебаниями как по направлению, так и по мощности потоков. Наиболее значительны перевозки хлеба, в межрайонных связях участвуют и технические культуры, овощи, продукты животноводства (мясо, шерсть) и живой скот.

Основными районами формирования хлебных потоков, т. е. зерновыми базами страны в бывшем Советском Союзе были: Юг Украины, Северный Кавказ, Поволжье и Северный Казахстан. Их доля в производстве хлеба составляла в среднем более 60%, хотя в них проживало меньше 40% населения страны. Основными районами ввоза были: Центр, районы Севера европейской части, Волго-Вятский район, Урал, Прибалтика, Белоруссия, Средняя Азия. Здесь было сосредоточено около 40% населения страны, а хлеба производилось около 20%.

Из всех видов строительных материалов в межрайонных связях главным образом участвует цемент. В СССР выделяли пять районов наиболее крупных производителей цемента: Донецко-Приднепровский, Поволжский, Уральский, Центр, Северный Кавказ. Донецко-Приднепровский район потреблял цемента почти столько же, сколько и производил, поэтому в межрайонном обмене он не играл сколько-нибудь существенной роли. Основные потоки направлялись из Поволжья и Центра, а также с Урала, цемент перевозился как в западном, так и в восточном направлении. Рационализация межрайонных связей по цементу может быть осуществлена за счет замены перевозок цемента перевозками клинкера.

Анализ перевозок массовых грузов (угля, нефти, руды, металла, леса, строительных материалов, хлеба) показывает, что для большей части экономических районов было характерно преобладание внутрирайонных перевозок над межрайонными. В последний период существования СССР здесь соотношение между межрайонными и внутрирайонными свя-

зями составляло 40,1: 59,9, а в 1965 г. – 38,5: 61,5, т. е. наблюдалась устойчивая тенденция к дальнейшему развитию межрайонного обмена. Однако при увеличении значения межрайонных связей по-прежнему преобладали внутрирайонные. Это объясняется тем, что первоначально территориальное разделение труда было преимущественно внутрирайонным. Межрайонные экономические связи стали интенсивно развиваться в результате внедрения парового транспорта в XIX столетии. В результате развития железнодорожного транспорта стали экономически оправданы массовые межрайонные перевозки сравнительно дешевых товаров: нефти, угля, зерна и хлопка, металлов и металлических изделий, удобрений, тканей и др. С развитием морского транспорта более эффективным стал и международный обмен.

Соотношение между межрайонными и внутрирайонными экономическими связями неодинаково для различных отраслей. Наибольшее значение имеют межрайонные связи для цветной металлургии, машиностроения, парфюмерной промышленности, некоторых отраслей пищевой промышленности (более 70%). Меняется соотношение между этими двумя видами территориальных связей и по районам. Наиболее интенсивны связи с соседними экономическими районами. По мере удаления от очагов зарождения грузопотоков их интенсивность и мощность, как правило, падают. Каждый из этих очагов создает свою зону влияния, в которой осуществляются связи по менее транспортабельным, но более массовым грузам. За пределы зон выходят грузы, в основном, более транспортабельные. При оценке межрайонных связей важно сопоставление темпов роста средней дальности перевозок с темпами роста и уровнем комплексности развития хозяйства.

Очевидно, что те районы, уровень комплексного развития которых невелик, требуют ускоренного роста вспомогательных и обслуживающих отраслей с тем, чтобы снизить транспортные затраты на завоз в эти районы многих видов продукции, необходимой отраслям их специализации и населению. Для определения уровня комплексности используют систему показателей [19], к которым относят законченность важнейших производственных циклов, обеспеченность продукцией собственного производства, развитие сферы обслуживания, соотношение межрегиональных и внутрирегиональных перевозок грузов и ряд других. Показатель, характеризующий уровень комплексного развития района можно определять и на основе отношения удельного веса внутрирайонных перевозок района во внутрирайонных перевозках страны к удельному весу района в площади страны. В СССР максимальное значение межрайонный обмен имел для Волго-Вятского, Южного, Поволжского и Центрально-Черноземного районов. Наименьшее

значение межрайонные экономические связи имели для Закавказского, Среднеазиатского и Дальневосточного районов.

Для определения зависимости района от других экономических районов по отдельным видам продукции используется индекс ввоза по каждому виду продукции, который рассчитывается как отношение ввоза данной продукции в какой-то район из другого района к потреблению этой продукции в первом районе. Этот показатель также следует включить в приведенную выше систему показателей, характеризующих межрегиональные экономические отношения.

По характеру транспортного баланса экономические районы делятся на два вида: экономические районы с превышением вывоза над ввозом (активный транспортный баланс) и экономические районы с превышением ввоза над вывозом (пассивный транспортный баланс). Для улучшения транспортного баланса следует устранить или хотя бы уменьшить нерациональные перевозки, которые по причинам их возникновения и влиянию, оказываемому на работу транспорта, можно классифицировать на следующие укрупненные группы: 1) встречные; 2) излишне дальние; 3) повторные (на одном и том же виде транспорта); 4) короткопробежные (для железнодорожного); 5) осуществляемые по железным дорогам в направлениях, где более эффективно использовать другие виды магистрального транспорта; 6) перевозки недостаточно подготовленной к транспортировке продукции. Для главных топливных и сырьевых промышленных районов характерен активный транспортный баланс. Пассивный транспортный баланс, как правило, имеют районы индустриально-аграрного типа и районы обрабатывающей промышленности. В СССР к районам с положительным сальдо по вывозу грузов относились Северо-Западный, Поволжский, Казахстанский, Западно-Сибирский и ряд других, а к районам с отрицательным сальдо по вывозу грузов относились Закавказский, Уральский, Южный, Прибалтийский и многие другие.

Таким образом, в условиях социализма межрегиональные экономические связи являлись основой формирования экономики всей системы районов и каждого района в отдельности. На характер и масштаб межтерриториальных связей влияют: 1) степень специализации хозяйства; 2) уровень комплексности экономических районов; 3) эффективность используемых ресурсов; 4) достижения в управлении и организации хозяйственной деятельности экономических районов; 5) региональная взаимозависимость отраслей народного хозяйства; 6) рациональность размещения отраслей производства и отдельных предприятий. Очевидно, что многие выявленные факторы и показатели, характеризующие межрегиональные экономические отношения при социализме, можно ис-

пользовать при анализе межрегиональных взаимодействий и в иных социально-экономических условиях, в том числе и при рыночных производственных отношениях.

Необходимо заметить, что вопросами межрегиональной экономики и отечественные, и зарубежные исследователи в той или иной форме занимались и раньше, правда происходило это в основном спорадически. Как такового целенаправленного исследования межрегиональных социально-экономических проблем до сих пор не было и, поэтому, для того, чтобы восполнить этот пробел, нужно создать условия и принять необходимые меры для полноценного и комплексного развития межрегиональной экономики как особой и специализированной теоретической дисциплины.

Как уже отмечалось, межрегиональные проблемы и раньше время от времени рассматривались в специальной литературе. Так, например, за рубежом такого рода вопросами занимался выдающийся специалист в области регионального анализа Уолтер Изард. В своей классической работе „Методы регионального анализа: введение в науку о регионах”, рассматривая характерные черты экономики любого региона, У. Изард отмечал, что специфический путь его развития и эти характерные черты связаны запутанным клубком взаимозависимостей, причем в этом клубке переплетаются межрайонные проблемы народонаселения, обеспеченности ресурсами, размещения производства, местных особенностей хозяйства, распределения доходов между различными социальными группами, состояние платежного баланса, рынков сбыта, центральных мест и городских конурбаций, административной и политической организации, институтов и даже моральных ценностей, стимулов и социальных целей [2]. Все эти системы связаны межрайонными системами межотраслевых потоков товаров и денег, перемещений населения, транспортных путей и вообще социально-культурным взаимодействием, включая и процессы принятия решений.

Большой интерес представляет содержащийся в монографии У. Изарда анализ возможностей использования различного рода экономико-математических моделей в разрешении межрегиональных проблем. Так, представляет значительный интерес использование гравитационной модели при изучении социально-экономических взаимосвязей между разными регионами, в частности, при анализе вопросов об оптимальном сочетании районов разных размеров и форм. Широкие возможности имеет также использование метода сравнительных издержек, особенно при решении задач оценки эффективности размещения отдельных видов производств и предприятий в тех или иных регионах. Можно выделить и другие экономико-математические модели – линейную межрайонную

модель, использование метода изучения связей по схеме „затраты – выпуск” как для описания существующих межтерриториальных связей, так и для прогноза их динамики.

Отечественные исследователи также определенное внимание уделяли вопросам межрегиональной экономики. Так, в советский период в ведущих научно-исследовательских организациях: Совете по изучению производительных сил при Госплане СССР, Институте экономики и организации промышленного производства СО АН СССР и ряде других еще с середины 60-х годов разрабатывались межтерриториальные экономико-математические модели. Например, под руководством С. А. Николаева (СОПС) была разработана и экспериментально проверена межрайонная, межотраслевая модель размещения промышленного производства (на 1971 – 1980 гг.). Задачей модели было оптимальное распределение приростов производства отдельных видов промышленной продукции на перспективный период по крупным экономическим районам с учетом наилучшего использования районных ресурсов. При разработке модели исходили из минимальных суммарных издержек производства всех видов продукции и перевозок сырья и готовой продукции [3]. На основе сокращенного варианта данной модели были проанализированы производственные связи между микрорегионами и определена экономически обоснованная отраслевая структура восточных районов страны. В Институте экономики и организации промышленного производства СО АН СССР были разработаны различные варианты оптимизационной межотраслевой, межрегиональной модели (ОМММ-1 и ОМММ-2 – в последнем варианте рассматривалась модель с оптимизируемыми параметрами роста капиталовложений) [4]. Эти модели были предназначены для использования на разных этапах предплановых обоснований территориальной системы хозяйства при изучении тенденций и закономерностей размещения производительных сил, разработке конкретных мероприятий региональной экономической политики.

Вопросами межрегиональной экономики занимались и ряд других зарубежных и отечественных исследователей. Так, Каррозерс сформулировал принципы и условия оптимального сочетания районов общего типа – по его мнению оптимальное сочетание районов общего типа должно как можно полнее отвечать следующим требованиям:

- 1) не допускать концентрации масс на периферии района;
- 2) обеспечить в пределах каждого региона определенный узловой центр тяжести масс;
- 3) предопределить совпадение центров тяжести масс и фактической территории;
- 4) обусловить правильные геометрические формы территории каждого района;

5) обеспечить примерно одинаковые размеры территории смежных районов при примерно однородной плотности масс;

6) создать пропорциональную зависимость размеров территории района от плотности масс [2].

Г. Ричардсон считал, что удовлетворительная теория должна объяснять несбалансированный рост в межрайонной системе и пространственную неравномерность развития в каждом районе. Залогом достижения подобной цели он считает увязку различных направлений, размещенческих исследований и концепций, разработанных в их рамках [5]. В первую очередь Г. Ричардсон ставит вопрос об интеграции региональной макроэкономики и традиционной теории размещения, что, по его мнению, позволило бы экономистам более реалистично интерпретировать процессы, протекающие в области пространственных структур.

Большое внимание межрегиональным проблемам уделяли такие выдающиеся экономисты, как В. Леонтьев, Я. Тинберген, Г. Разул и другие [6]. Отечественные экономисты довольно давно занимаются вопросами сравнительного анализа социально-экономического развития разных районов страны, их взаимосвязями и взаимозависимостями. В социалистическую эпоху в этой связи следует выделить работы Ю. Ф. Воробьева [7], В. В. Кистанова [8], Г. М. Лаппо [9] и пр.; немало исследований российских ученых появилось и в переходный период – так, можно отметить монографию О. Г. Дмитриевой [10], коллективную монографию по сравнительному анализу экономического развития регионов, входящих в Северный экономический район [11] и ряд других.

Таким образом, в той или иной форме проблемами межрегиональной экономики занимались как отечественные, так и зарубежные ученые. Однако подходы к решению межрегиональных проблем, содержащиеся в работах отечественных и зарубежных ученых, порой существенно отличаются. Это связано с тем, что работы отечественных исследователей социалистического периода основывались на том, что директивно-приказные методы управления являлись стержневым звеном функционирования социально-экономической системы, тогда как зарубежные ученые анализировали межрегиональные проблемы в условиях рыночных методов хозяйствования. Данное положение справедливо и в отношении всей теории региональной экономики, одним из разделов которой и является межрегиональная экономика. Чтобы не быть голословными, приведем в пользу высказанного положения некоторые аргументы.

Так, один из крупнейших советских ученых, многолетний руководитель СОПСа, академик Н. Н. Некрасов писал, что задачей региональной экономики как нового направления в экономической науке явля-

ется постановка и разработка новых теоретических проблем, необходимых для практического решения современных задач планирования и территориальной организации хозяйства страны [1]. На наш взгляд, в работах по региональной экономике социалистического периода есть немало ценного, которое можно использовать и в настоящее время.

В этой связи не следует впадать в другую крайность и слепо, некритически использовать труды зарубежных исследователей.

Уточним сказанное. Во-первых, не смотря на очевидные отличия различных социально-экономических систем (развитый рынок, переходный период, социалистическая экономика), во всех случаях имеется широкий круг общих региональных проблем, ибо важнейшей составляющей предмета исследований теории региональной экономики является изучение пространственного аспекта общественного воспроизводства. Во-вторых, общность проявляется в том, что во всех случаях региональные экономические исследования процессов рационального размещения производительных сил и формирования комплекса хозяйства экономических районов по существу исходят из одних и тех же объективных принципов, к которым относятся следующие: постоянное совершенствование территориального разделения труда, определяющего рациональную производственную специализацию экономических районов; достижение высокой экономической эффективности общественного производства, определяемой созданием и развитием единого народно-хозяйственного комплекса; последовательное развитие комплексности хозяйства каждого региона страны [1]. В-третьих, несмотря на многообразие, можно выделить общие, независимые от типа социально-экономической системы факторы оптимального размещения материального производства. К ним, в частности, относятся: использование экономических природных ресурсов; рациональное использование трудовых ресурсов; оптимальные размеры производства и его организации; рост эффективности производственных связей новых предприятий.

Таким образом, общность подходов к решению региональных проблем безотносительно к типу социально-экономической системы в конечном счете коренится в объекте исследования (как в этой связи отмечают некоторые ученые, при условии неизменности границ объект региональной экономики можно считать в определенной мере „вечным”, не меняющимся [13]). По определению, под объектом территориального управления понимается весь хозяйственный, экономический и производственный комплекс, который формируется независимо от состава отраслей и ведомственной подчиненности объединений (предприятий), организаций и учреждений, расположенных на определенной территории [14]. Таким образом, поня-

тие „регион”, являющееся объектом исследования в региональной экономике, предполагает рассмотрение районов совершенно различной площади.

Однако возможность использования методов региональной экономики при анализе территориальных воспроизводственных процессов вне зависимости от типа общественной системы объясняется не только общностью, неизменностью объекта исследования. Дело в том, что сами различные типы социально-экономических систем, несмотря на существенные отличия, содержат и немало общих компонентов, ибо в каждой системе присутствуют (хотя и в разных пропорциях) и государственные, и рыночные (товарно-денежные) механизмы и регуляторы. Но, тем не менее, коренная трансформация хозяйственной системы, переход к рынку привели к существенному смещению акцентов в направлении использования результатов регионального анализа. Так, если раньше региональные исследования были прежде всего направлены на обслуживание потребностей централизованной системы управления, в связи с чем превалировал общесоюзный подход к решению региональных проблем, то в настоящее время начали существенную роль играть региональные и местные интересы [13]. В новых условиях центр тяжести исследований перемещается с вопросов размещения производства на проблемы социального и экономического развития республик и регионов, при этом директивное установление производственных заданий по территории уступает место вариантной проработке возможных сценариев развития экономических и социальных процессов в регионах страны, а прямое распределение ресурсов – разработке экономических и правовых рычагов воздействия на процессы размещения инвестиций и регионального развития [13].

Важно и то, что во многом меняются критерии эффективного и оптимального функционирования регионального производства – так, если раньше преобладали народнохозяйственные критерии, то при развитии рынка должны преобладать социальные и экологические ориентиры [13]. Вместе с тем в новых условиях хозяйствования появляются и совершенно новые для региональной экономики направления исследований, такие, как анализ процесса разгосударствления собственности в разных регионах, изучение свободных экономических зон, исследование нового финансового механизма взаимодействия территорий и пр. [12]. Все вышесказанное относится и к межрегиональной экономике как специальному разделу теории региональной экономики. Вместе с тем новые условия хозяйствования существенно повлияли на предмет исследования и способствовали появлению новых направлений в межрегиональной экономике.

Таким образом, межрегиональные социально-экономические (в том числе и эколого-экономичес-

кие) отношения представляют собой один из наименее изученных аспектов теории региональной экономики [16]. В частности, в настоящее время не приходится говорить о существовании достаточно полной системы показателей, на основе которой можно получить всестороннюю комплексную информацию о состоянии и динамике межрегиональных хозяйственных взаимодействий и связей. Во многом именно с этим обстоятельством связано отсутствие полной и достаточно достоверной статистической информации об эколого-экономических отношениях между разными регионами России в условиях формирования рыночных отношений. В связи с этим весьма актуально рассмотрение проблемы о системе показателей, характеризующих различные направления и формы межтерриториальных хозяйственных взаимосвязей.

В этой системе в особую группу следует выделить показатели, характеризующие межрегиональную торговлю. Целесообразно использовать показатели регионального экспорта и импорта, измеряемые как в стоимостной, так и в натуральной форме. Правда в этой связи может возникнуть путаница из-за того, что многие регионы, особенно относящиеся к пограничным, непосредственно торгуют с другими государствами и поэтому в этих случаях более правильным было бы, если под региональным импортом и экспортом понимать соответственно ввоз в регион и вывоз товаров и услуг из данного региона за границу, а для обозначения результатов собственно межрегиональной торговли использовать показатели межрегионального ввоза и межрегионального вывоза. Такое разграничение понятий позволит осуществлять более точный учет торговых отношений определенного региона как с иными регионами страны, так и с другими государствами [17]. Если же мы хотим получить общее представление о торговых отношениях определенного региона (т. е. вне зависимости от того, с каким субъектом хозяйствования осуществляются торговые операции – со страной или с другим регионом), то целесообразно, на наш взгляд, использовать показатели совокупного ввоза в данный регион и совокупного вывоза из региона.

Предложенный подход позволяет учитывать в статистике особенности торговых отношений региона в зависимости от специфики его торгового партнера (т. е. иного региона той же самой страны или другого государства). Таким образом, в соответствии с нашим подходом применительно к конкретному региону под региональным экспортом понимаются товары или услуги, произведенные в данном регионе и проданные покупателям в других странах. Под региональным импортом понимаются приобретенные в других государствах и ввезенные в данный регион товары и услуги. Под межрегиональным вывозом понимаются товары и услуги, произведенные в данном регионе и

проданные покупателям в других регионах того же самого государства. Под межрегиональным ввозом понимаются приобретенные в других регионах страны и ввезенные в данный регион товары и услуги. Под совокупным вывозом из региона понимаются товары и услуги, произведенные в данном регионе и проданные покупателям как в других странах, так и в других регионах того же самого государства. Поэтому совокупный вывоз из региона равен сумме между региональным экспортом и межрегиональным вывозом. Под совокупным ввозом в регион понимаются приобретенные как в других регионах страны, так и в других государствах и ввезенные в данный регион товары и услуги. Поэтому совокупный ввоз в регион равен сумме между региональным импортом и межрегиональным ввозом. В связи с необходимостью учета экологической составляющей в каждом из этих показателей следует выделить ту часть, которая приходится на экологически чистую продукцию (т. е. в статистическом учете следует использовать и такие показатели, как региональный экспорт и импорт экологически чистой продукции, межрегиональный ввоз и вывоз экологически чистой продукции, показатели объемов экологически грязных ингредиентов, движущихся из одного региона в другой, в том числе и объемы выбросов веществ, загрязняющих окружающую среду и т. д. – этими вопросами должна заниматься межрегиональная экология).

Как известно, в статистике международной торговли выделяют также показатели экспортной квоты и импортной квоты, под которыми понимаются установленные государственными организациями соответственно объемы экспорта и импорта конкретных товаров. В определенном смысле эти понятия могут использоваться и на региональном уровне, ибо устанавливаемые в целом по стране количественные ограничения на экспорт и импорт определенных товаров далее распределяются по конкретным регионам. По аналогии, могут использоваться показатели квоты межрегионального ввоза или вывоза, а также квоты совокупного ввоза в регион или совокупного вывоза из региона (в том числе и экологически чистой продукции), причем такого рода квоты могут в принципе устанавливаться как на государственном уровне, так и самими региональными властными структурами. Последняя ситуация особенно часто встречается в условиях кризиса недопроизводства.

В статистике международной торговли выделяют также такой показатель, как чистый экспорт товаров и услуг, под которым понимается разница между совокупным экспортом и совокупным импортом страны за год. Очевидно, что понятие чистого экспорта товаров и услуг может использоваться не только на национальном, но и на региональном уровне – в этом случае под чистым экспортом региона понимается

разница между совокупным экспортом и совокупным импортом региона за год. На наш взгляд, по аналогии имеет смысл для более точной оценки объемов межрегиональной торговли ввести понятия чистого межрегионального вывоза и чистого совокупного вывоза из региона. При этом, под чистым межрегиональным вывозом следует понимать разницу между межрегиональным вывозом и межрегиональным ввозом конкретного региона за определенный период времени (обычно за год). В свою очередь, под чистым совокупным вывозом из региона следует понимать разницу между совокупным вывозом из региона и совокупным ввозом в регион за год [18].

Учитывая высокую продуктивность использования аналогии между положениями теории международных экономических отношений и положениями теории межрегиональных экономических отношений, особое внимание следует уделить анализу такого важного показателя статистики международной торговли, каковым является внешнеторговый оборот. Как известно, под внешнеторговым оборотом понимается сумма стоимостей экспорта и импорта за определенный период: месяц, квартал, год. По аналогии можно ввести понятие внешнеторгового оборота региона, под которым следует понимать сумму стоимостей регионального экспорта и регионального импорта за определенный период. Для более точной оценки объемов межрегиональной торговли целесообразно использовать такие показатели межрегионального оборота (или товарооборота), определенного для конкретного региона и совокупного внешнеторгового оборота региона. При этом под межрегиональным оборотом региона следует понимать сумму межрегионального ввоза и межрегионального вывоза региона за определенный период: месяц, квартал, год. Под совокупным внешнеторговым оборотом региона следует понимать сумму между совокупным ввозом в регион и совокупным вывозом из региона за определенный период. Все эти показатели можно использовать и для учета экологически чистой продукции.

Таким образом, группа статистических показателей, характеризующих межрегиональную торговлю, включает значительно больше показателей, чем аналогичная группа показателей, характеризующих международную торговлю. Это связано с тем, что регион как объект хозяйствования в системе торговли связан с большим числом разновидностей хозяйственных объектов, чем страна, как объект хозяйствования в системе международной торговли. Поскольку регион, как правило, имеет торговые отношения не только с другими регионами, но и с другими государствами, в систему статистических показателей, характеризующих межрегиональную торговлю наряду с показателями экспорта, импорта, внешнеторгового оборота (то есть наряду с показателями, характеризующими

также и международную торговлю), целесообразно включить и такие показатели, как межрегиональный оборот, совокупный внешнеторговый оборот региона и ряд других, специфичных именно для статистики межрегиональной торговли. Причем удельный вес такого рода специфичных показателей в общей группе показателей, характеризующих межрегиональную торговлю, напрямую будет зависеть от той доли, какую во внешней торговле данного региона занимает межрегиональная торговля, а какую – торговля с другими государствами.

Важно учитывать также следующее обстоятельство. Подобно тому, как мировой товарооборот определяется путем суммирования внешнеторгового оборота всех государств планеты, можно определять межрегиональный товарооборот каждой страны путем суммирования межрегионального товарооборота каждого ее региона. Именно эта величина и характеризует на макроуровне взаимосвязь всех регионов страны в сфере торговли, причем межрегиональный товарооборот государства меньше национального товарооборота на величину суммы внутрирегионального товарооборота каждого региона (очевидно, что товарооборот любого региона складывается из двух частей: межрегионального товарооборота региона и его внутрирегионального товарооборота). В группе показателей, характеризующих межрегиональную торговлю, необходимо учитывать также показатели товарной структуры и географического распределения межрегиональной торговли (в том числе и экологически чистой продукции), показатели торгового баланса региона, причем все показатели следует учитывать не только в статике, но и в динамике. Заканчивая рассмотрение вопросов о группе показателей, характеризующих межрегиональную торговлю, нельзя не коснуться и еще одного.

В соответствии с кейнсианской теорией экспорт оказывает множительное (мультиплицированное) воздействие на доход, подобно инвестициям и государственным расходам. Поэтому экспорт и импорт, как и другие составляющие совокупных расходов, действуют с мультипликационным эффектом. В связи с этим при анализе торговых отношений на теоретическом уровне существенную роль играет такой показатель, как мультипликатор внешней торговли, который характеризует зависимость между приростом национального дохода и вызвавшим этот прирост чистым экспортом товаров и услуг. Причем ясно, что этот показатель может использоваться и на региональном уровне. Очевидно, что по аналогии можно ввести понятие мультипликатора межрегиональной торговли, который характеризует зависимость между приростом чистого дохода региона и вызвавшим этот прирост чистым межрегиональным вывозом. Сумма мультипликатора межрегиональной торговли и мультипликатора внеш-

ней торговли региона будет равна мультипликатору совокупной внерегиональной торговли данного региона. Этот показатель характеризует зависимость между приростом чистого дохода региона и вызвавшим этот прирост чистым совокупным вывозом из региона.

Наряду с межтерриториальной торговлей важнейшей формой межрегиональных экономических отношений является межтерриториальная миграция рабочей силы. Поэтому другой важнейшей группой показателей, характеризующих межрегиональные взаимодействия, является блок показателей межрегиональной миграции рабочей силы. Эта группа показателей достаточно полно разработана. Рассмотрим их подробнее.

Здесь выделяют такие показатели, как число выбывших из региона за определенный период (в том числе в трудоспособном возрасте), число прибывших в регион, сальдо миграции, отраслевая и территориальная структура миграции, доля выбывших и прибывших в общей численности жителей региона и т. д. Важнейшую роль в осуществлении межрегиональных взаимодействий играет транспорт, как грузовой, так и пассажирский. Показатели статистики транспорта включают следующую систему показателей: показатели статистики перевозок, эксплуатационной деятельности подвижного состава, материально-технической базы транспорта, статистики труда, статистики издержек производства и себестоимости перевозок, статистики финансов транспорта. Причем многие показатели из этой системы имеют непосредственное отношение к характеристике межрегиональных взаимодействий – например, показатели важнейшего раздела транспортной статистики, характеризующие результаты основной деятельности транспорта по перемещению созданного продукта или пассажиров из одного региона в другой, коэффициент равномерности перевозок по направлениям и ряд других.

Наряду с физическими потоками товаров и перемещением населения существуют и другие типы межрегиональных связей. Другие потоки, такие, например, как денежные и коммуникационные, оставаясь большей частью невидимыми, имеют не менее важное значение. В связи с этим в систему статистических показателей, характеризующих межрегиональные эколого-экономические взаимодействия необходимо включить группы показателей, отражающих межтерриториальное движение капиталов и инвестиций, финансово-кредитных средств (в том числе на природоохранные мероприятия), информационных потоков. Так, например, показатель сальдо по движению капиталов и инвестиций учитывает приток и отток капиталов из региона. Очевидно, что инвестирование капиталов из других регионов и стран в какой-то регион означает приток капитала, равно как и размещение акций и облигаций в других регионах и странах и получение краткосрочных ссуд извне. Наоборот,

инвестирование капиталов, созданных в регионе, в другие регионы и страны, покупка предприятиями и населением региона облигаций, акций в других странах и регионах, а также предоставление краткосрочных ссуд экономическим субъектам в других регионах формирует отток капитала из региона.

В отдельный блок следует выделить группу показателей, характеризующих социальный аспект межрегиональных отношений, межтерриториальных взаимодействий. Сюда, прежде всего, следует отнести показатели, связанные с миграцией рабочей силы из одного региона в другой, что позволит уменьшить территориальную дифференциацию по уровню безработицы. В эту группу следует отнести такие показатели, как сальдо межрегионального миграционного обмена, количество уехавших из региона с высоким уровнем безработицы, количество приехавших и уехавших специалистов определенного профиля и ряд других.

Таким образом, система показателей, характеризующих межрегиональные социально-экономические и экологические отношения и хозяйственные связи должна включать различные блоки, группы показателей: показатели межрегиональной торговли, миграции населения, межтерриториального перемещения капиталов и инвестиций, финансово-кредитных средств, информации. В особую группу следует выделить сводные показатели, дающие комплексную оценку динамики межрегиональных экономических отношений – сюда следует отнести показатели платежного баланса регионов, торгового баланса и пр. В каждой из этих групп показателей следует выделить те показатели, которые характеризуют природоохранную деятельность.

В данной статье проблема о разработке системы показателей, характеризующих межрегиональные социально-экономические и экологические отношения по существу рассмотрена лишь в постановочной форме – только дальнейшие исследования позволят создать комплексную систему показателей, характеризующих все многообразие форм и направлений межтерриториальных хозяйственных связей. Тем не менее уже сейчас ясно, что разработка такого рода системы показателей является одной из актуальных задач экономической и экологической статистики.

Литература

1. Некрасов Н. Н. Региональная экономика: Теория, проблемы, методы / Н. Н. Некрасов. – 2-е изд. – М. : Экономика, 1978. – 344 с.
2. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах : сокр. перев. с англ. / У. Изард. – М. : Прогресс, 1966. – 659 с.
3. Николаев С. А. Межрайонный и внутрирайонный анализ размещения производительных сил / С. А. Николаев. – М. : Наука, 1971. – 192 с.
4. Гранберг А. Г. Оптимизация территориальных пропорций

народного хозяйства / А. Г. Гранберг. – М. : Экономика, 1973. – 211 с. 5. **Буржуазная** региональная теория и государственно-монополистическое регулирование размещения производительных сил (критический анализ) / под ред. А. Д. Сапожникова. – М. : Мысль, 1981. – 252 с. 6. **Региональное** программирование в развитых капиталистических странах. – М. : Наука, 1974. – 327 с. 7. **Воробьев Ю. Ф.** Выравнивание уровней экономического развития союзных республик / Ю. Ф. Воробьев. – М. : Наука, 1965. – 217 с. 8. **Кистанов В. В.** Комплексное развитие и специализация экономических районов СССР / В. В. Кистанов. – М. : Экономика, 1968. – 193 с. 9. **Лаппо Г. М.** Развитие городских агломераций в СССР / Г. М. Лаппо. – М. : Наука, 1978. – 198 с. 10. **Дмитриева О. Г.** Региональная экономическая диагностика / О. Г. Дмитриева. – СПб. : Изд-во Санкт-Петербургского Университета экономики и финансов, 1992. – 274 с. 11. **Северный** экономический район: Проблемы, тенденции, перспективы развития / под ред. Г. П. Лузина. – СПб. : Наука, 1992. – 256 с. 12. **Региональная экономика: опыт и перспективы рыночных преобразований** / под ред. Г. П. Лузина. Часть 1. Апатиты : Изд-во КНЦ РАН, 1995. – 181 с. 13. **Региональная экономика: новые подходы** / Л. А. Козлов, И. А. Ильин, Б. М. Штульберг и др. – М. : Наука, 1993. – 127 с. 14. **Территориальное** управление общественным производством. Словарь-справочник / под ред. А. П. Сысова, Д. Г. Черника. – М. : Закон и право. – ЮНИТИ, 1993. – 176 с. 15. **Агафонов Н. Т.** Закономерности и принципы размещения и территориальной организации производства / Н. Т. Агафонов, Р. А. Ислаев. – Л. : ЛФЭИ, 1987. – 50 с. 16. **Павлов К. В.** Межрегиональные социально-экономические отношения / К. В. Павлов. – Ижевск : Изд-во Удмуртского государственного университета, 1999. – 223 с. 17. **Павлов К. В.** Эколого-экономические процессы в регионе / К. В. Павлов. – Германия: LAPLAMBERT, 2011. – 374 с. 18. **Павлов К. В.** Региональные эколого-экономические системы / К. В. Павлов. – М. : Магистр, 2009. – 351 с. 19. **Перцовская К. Б.** Межрайонные экономические связи: Учебное пособие для вузов / К. Б. Перцовская. – Л. : Изд-во ЛФЭИ, 1981. – 74 с. 20. **Экономическая** география СССР. Ч. П.:

Учеб. пособие / под ред. А. Т. Хрущева. – М. : Изд-во МГУ, 1988. – 288 с. 21. **Лексин В. Н.** Региональная политика России: концепции, проблемы, решения / В. Н. Лексин, Е. Н. Андреева, А. И. Ситников, А. Н. Швецов // Российский экономический журнал. – 1993. – № 12. – С. 50 – 60.

Павлов К. В. Міжрегіональна економіка як перспективний напрям наукових досліджень

У статті проаналізовано систему міжрегіональних взаємодій, розглядаються різні типи міжрегіональних соціально-економічних і екологічних відносин, а також обґрунтовується доцільність виділення міжрегіональної економіки як перспективний напрям наукових досліджень.

Ключові слова: міжрегіональна економіка, міжрегіональна екологія, типи міжрегіональних відносин, перспективний напрям досліджень.

Павлов К. В. Межрегиональная экономика как перспективное направление научных исследований

В статье анализируется система межрегиональных взаимодействий, рассматриваются различные типы межрегиональных социально-экономических и экологических отношений, а также обосновывается целесообразность выделения межрегиональной экономики как перспективное направление научных исследований.

Ключевые слова: межрегиональная экономика, межрегиональная экология, типы межрегиональных отношений, перспективное направление исследований.

Pavlov K. V. Interregional Economy as Perspective Direction of the Scientific Researches

In article the system of interregional interactions is analyzed, various types of the interregional social and economic and ecological relations are considered, and also expediency of allocation of interregional economy as the perspective direction of scientific researches locates.

Key words: interregional economy, interregional ecology, types of the interregional relations, perspective direction of researches.

Стаття надійшла до редакції 15.05.2013

Прийнято до друку 30.08.2013