

**ОСНОВАНИЯ И УСЛОВИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ
ИНТЕГРАЦИИ КОМИ – УРАЛ***

Дмитриева Т.Е., Калинина А.А., Лаженцев В.Н.

В статье рассмотрено современное состояние и потенциал расширения транспортно-экономических связей между Республикой Коми и уральскими регионами. Обозначены макроструктурные, ресурсные и инновационные предпосылки формирования макрорегиона Коми – Урал. Утверждается, что наряду с транспортными ограничениями барьером укрепления межрегиональных взаимосвязей является институциональная неформленность стратегических направлений развития рассматриваемой территории. Делается вывод о необходимости расширения границ и содержания проекта транспортного коридора "Урал промышленный – Урал Полярный" и перехода к целенаправленному развитию перспективного макрорегиона. Предлагается возможный алгоритм научно-организационной деятельности.

Характер современных межрегиональных связей Коми – Урал

Оценка современного уровня межрегионального товарообмена выявила устойчивую тенденцию роста ввоза уральской продукции в республику (примерно на 1% в год за период с 2000 г. по 2004 г.), а также, начиная с 2003 г., сильную встречную тенденцию вывоза на Урал за счет отправки тиманских бокситов.

В товарной структуре межрегионального товарообмена Республики Коми с регионами Урала доминируют производственные товары, доля которых в объеме вывоза-ввоза превышает 93,6% что, в первую очередь, отражает специализацию республики на добыче топливно-энергетических ресурсов.

Доля Урала в вывозе производственных товаров из Республики Коми была несколько меньше, чем в суммарном обороте вывоза-ввоза, в 2004 г. она достигла 8,5%. На 47% вывоз в регионы Урала обеспечен бокситами. Существенно убывая по стоимости, другими производственно-товарными группами являются уголь, лесопродукция (в основном бумага) и нефтепродукты.

Вклад уральских регионов во ввозе более весом, чем в вывозе и составляет около 16% от всех российских производственных грузов, поступающих в республику. Товарная наполненность производственного ввоза отражает уральскую индустриальную специфику и представлена нефтепродуктами (42%), прокатом (55%) и оборудованием, то есть продуктами с более высокой добавленной стоимостью, чем сырье, что и объясняет более дорогой уральский ввоз.

Основным уральским партнером для Республики Коми является Свердловская область, роль которой характеризуется высокой долей в суммарном товарообороте – почти 43%. По 19 и 17% от вывоза-ввоза имели соответственно Пермская обл. и Башкортостан. На третьем месте – Челябинская и Оренбургская области (12 и 9%). Иерархия партнерства отдельно по вывозу и ввозу при явном лидерстве Свердловской обл. более разнородна. По данным 2004 г. вывоз грузов из Республики Коми в уральские регионы распределялся в следующих долях: в Свердловскую обл. – 53, в Пермскую –

* Статья подготовлена при финансовой поддержке Программы Президиума РАН № 22.

22, Оренбургскую – 18, Челябинскую – 7, Башкортостан – менее 1%. Ввоз разместился так: из Свердловской обл. поступило 34% всех уральских грузов, Башкортостана – 31, Челябинской – 18, Пермской – 16, Оренбургской – 1%. Очевидно, что во ввозе уральские регионы представлены более равномерно.

Анализ производственно-товарной структуры и сбалансированности позволяет зафиксировать следующие особенности межрегионального обмена между Коми и Уралом:

- уральский сегмент в общероссийском суммарном товарообмене республики является пока не очень большим (11%) и явно не адекватным ее ресурсному потенциалу;
- объем товарообмена имеет тенденцию к росту, однако он обеспечивается, главным образом, за счет опережающего по темпам ввоза из уральских регионов в республику;
- в структуре товарообмена преобладают производственные товары, причем со стороны республики это продукты первого передела, со стороны Урала – продукты переработки, что консервирует тенденцию роста ввоза;
- основным уральским партнером республики с явным преимуществом по объему и структуре товаров является Свердловская обл., что обуславливает необходимость совершенствования транспортной структуры данного товарного потока через южное плечо магистрали "Белкомур";
- устойчивый дисбаланс потребительского товарообмена в определенной мере носит объективный характер и сохранится в будущем;
- отрицательный производственный дисбаланс по нефтепродуктам может быть устранен за счет углубления нефтепереработки и улучшения структуры поставок;
- в целом по уральским регионам, Свердловской и Пермской обл. сбалансированность товарообмена можно считать удовлетворительной;
- тенденция роста отрицательного сальдо за счет роста уральского ввоза может быть до определенной степени компенсирована расширением спектра и увеличением стоимости вывозимых из республики товаров на основе отраслевой и товарной диверсификации промышленности.

Указанные особенности отражают, с одной стороны, существенную разницу в уровне и специализации Республики Коми и уральских регионов, а с другой – устойчивость взаимосвязей и неиспользованные возможности их роста и качественного изменения. В целом они отражают уровень развития межрегиональной интеграции, который зависит от региональной политики государства, инфраструктурной обеспеченности связей, институциональных факторов сотрудничества регионов и др. Потенциал межрегиональной интеграции Коми – Урал может быть раскрыт через анализ общих и специфических оснований развития данного процесса.

Макрорегионы как фактор развития территории

Постперестроечный период выдвинул необходимость консолидации экономического пространства страны. Для сохранения единства и целостности Российского государства важно рассматривать национальную экономику, как многорегиональный механизм, действующий на основе вертикальных (центр – регионы) и горизонтальных (межрегиональных) взаимодействий [1]. Оттого, как будут развиваться межрегиональные связи с учетом интересов взаимодействующих регионов, зависят пропорции экономического развития России в целом.

На современном этапе усиливается макрорегиональный подход к пространственному развитию, который успешно воплощается за рубежом в формировании "Европы регионов". Признаками обращения к нему в России можно считать попытки разработки и реализации крупных программ, например, проектов стратегических документов развития Сибири разных лет, Уральского и Северо-Западного федерального округов. Большой политический и научный интерес вызывает реализация ФЦП "Дальний Восток и Забайкалье", научное сопровождение которой является важной задачей РАН*.

На необходимость "вернуть более широкую картину развития страны и больших экономических районов", использовать макрорайоны как объекты долгосрочного планирования развития, с привязкой к ним сетки федеральных программ указывают исследования ведущих институтов [2] и специальные проработки, подготовленные для ориентации государственных структур. При этом предполагается, что число таких макрорайонов окажется при аккуратном анализе несколько больше числа федеральных округов – порядка 10 – 12**.

Концептуальное обоснование макрорегиональному подходу дано Председателем комиссии Общественной палаты РФ по вопросам регионального развития и местного самоуправления Вячеславом Глазычевым при обсуждении вопросов стратегии регионального развития России [3]. Он, отметил, что в стране усиливается опасная тенденция: вопросы развития территорий решаются в узких рамках административных границ. По его мнению, базовый принцип стратегического развития заключается в разделении двух главных схем – функционирования и развития. Если функционирование административной единицы предполагает деление на субъекты федерации, то развитие возможно только в странах и регионах в географическом понимании этого термина. Кроме того, В. Глазычев уверен, что Россию нужно рассматривать как территорию, пронизанную сетями бизнес-структур. Именно эти сети в значительной степени управляют развитием, а в некоторых случаях даже функционированием на территории. При высокой корпорированности экономического пространства Республики Коми и других регионов с таким утверждением трудно не согласиться.

Зарубежные трактовки макрорегионального подхода рассматривались нами в контексте сетевой модели международной интеграции, предложенной итальянским исследователем Р. Каппеллином [4]. Ориентиры научно-практической деятельности, которые они дают в контексте развития межрегиональной интеграции, не потеряли своей актуальности на данном этапе:

- в геоэкономической перспективе макрорегионы реализуют концепции главной транспортной оси или транспортных бассейнов;
- больше внимания уделяется специализации и кооперации посредством консенсуса по общей стратегии развития между регионами, принадлежащими к одному макрорегиону, перед лицом общих проблем и возможностей;
- роль межрегиональных институтов состоит в сокращении стоимости сделок, в обеспечении технической помощи и организации процесса принятия решений по общим стратегическим программам;

* Обсуждение доклада В.И. Ишаева "О развитии Дальнего Востока и восточных районов России" на заседании Президиума РАН 13 марта 2007 г.

** Доклад рабочей группы Государственного Совета РФ по вопросам комплексного социально-экономического планирования развития регионов, подготовленный под руководством губернатора Красноярского края А.Г. Хлопонина (2006 г.).

- модель "промышленные районы" (специализация на отдельных отраслях) трансформируется в модель "территориальные сети", характеризующуюся большей отраслевой диверсификацией и связанностью производственных систем;
- большие промышленные группы формируются согласно стратегии локализации (local-but-global), что приводит к большей вовлеченности в долгосрочное развитие регионов, в которых они расположены;
- макрорегионы позволяют перейти от конкурентоспособности за счет фискальных и финансовых субсидий к динамической конкурентоспособности путем более тесной интеграции и сотрудничества в сети между местными и внешними фирмами в производстве, технологии и маркетинге;
- макрорегионы могут решать проблему уменьшения между ними региональных различий и ликвидации кризисных областей внутри них;
- в пределах каждого отдельного макрорегиона обеспечивается регионализация (интернационализация) механизмов перераспределения средств с уменьшением нагрузки на федеральный бюджет.

Таким образом, усиление макроструктурных тенденций форматирования российского экономического пространства и преимущества крупных регионов обуславливают необходимость встроиться в этот процесс в рамках макрорегиона Коми – Урал.

Природно-ресурсная основа интеграции

Важным фактором интеграции Коми – Урал является природно-ресурсная основа обеспечения сложившихся и перспективных межрегиональных связей.

Урал промышленный испытывает устойчивый дефицит рудного и энергетического сырья, связанный с истощением запасов собственных ресурсов. В то же время Республика Коми имеет благоприятные ресурсные предпосылки для освоения именно тех видов сырья и топлива, в которых нуждается промышленность Урала – бокситов, коксующегося и энергетического угля, марганцевых руд, баритов, хромитов, медных руд, редкоземельных металлов.

Общая характеристика на текущий момент степени и перспектив освоения топливного и рудного потенциала Республики Коми для расширения интеграции Коми-Урал по масштабам инвестиций, стадии проработанности, ориентировочным срокам и вероятности реализации инвестиционных предложений приведена в табл. 1.

Влияние реализуемых и перспективных проектов ресурсного освоения оценено при прогнозе структуры межрегионального товарообмена. Хотя, достоверность прогнозной оценки ограничена многими факторами и, в первую очередь, ценовыми и натурально-вещественными, то есть объемами добычи, переработки и поставок продукции, она ярко отражает возможности и направления развития товарообмена (табл. 2).

Таблица 1
Инвестиционные предложения по освоению ресурсов Республики Коми для расширения интеграции Коми – Урал

Содержание предложений	Мощность, млн. т	Инвестиции, млн. долл.	Стадии разработки	Реализация предложений	
				Сроки	Вероятность
Нефть (переработка)					
Смешанная – топливный цикл г. Ухта	3,0	147	Реконструкция	До 2010 г.	Высокая
	4,1	187		2015-2020 гг.	Средняя
Легкая – топливный цикл г. Усинск	1,1	130	Обоснование инвестиций	До 2012 г.	Высокая
	2,0	290		До 2015 г.	Средняя
Тяжелая – масляный цикл г. Ухта -Ярега	0,5	64,5	Обоснование инвестиций	2010 г.	Высокая
Уголь					
Энергетический Сейдинское месторождение					
• две шахты	5,5	Нет оценки	Предпроектные расчеты:	2020 г.	Средняя
• 13 шахт и разрезов	50 (оценка)	Нет оценки	• ПечорНИИПроект	За 2020 г.	Низкая
Коксующийся Усинское месторождение	10 (оценка)		• Гипрошахт	За 2020 г.	Средняя
Бокситы					
Добыча: 1-я очередь	2,8 (2)*	213	Обоснование инвестиций	2008 г.	Высокая
2-я очередь	3,6	Нет оценки		2010 г.	
Производство глинозема	1,4	1038	Строительство	2010 г.	Высокая
Титановые руды					
Добыча: 1-я очередь	0,6	164	Обоснование инвестиций и их корректировка	2010 г.	Средняя
2-я очередь	4,0			2015 г.	
Производство диоксида титана	0,05	191		2010 г.	Средняя
Марганец (руда)					
Парнокское месторождение участка "Магнитный-1 и 2"	0,2 (0,042)	Нет оценки	Оценка зап асов открытой разработки (2 млн. т)	ОАО "Челябинский ЭМК"	Средняя
Бариты (концентрат)					
Хойлинское месторождение	0,2 (0,12)	13,4	Рабочий проект ГИПРОЦВЕТМЕТ	ЗАО "Хойлинский ГОК"	Высокая
• карьерная добыча					
• подземная добыча (перспектива)	0,45	Нет оценки			Средняя
Хромиты					
Хойлинское месторождение	Нет оценки	Нет оценки	Поисково-оценочная		Низкая

* В скобках дан достигнутый объем добычи.

Таблица 2

**Стоимостная структура вывоза продукции из Республики Коми
в регионы Урала, %**

Виды продукции	2005 г.	2015 г.	2020 г.
Уголь, всего	0,2	34	50
В том числе:			
• коксующийся		13	19
• энергетический	0,2	21	31
Товарный боксит	65	8	6
Глинозем	-	45	33
Прочие продукты	34,8	-	-
Двуокись титана, продукты переработки ярегской нефти, марганец, бариты	-	13	11

В выполненном прогнозе сделан акцент на реализацию тенденций расширения добычи важнейших элементов ресурсной базы республики (каменного угля, бокситов, марганцевых и баритовых руд) и их переработки (глиноземное и титановое производство). Кроме того, учтено углубление нефтепереработки и формирование новой товарной группы – различных масел на базе использования ярегской нефти. Выбор именно таких позиций для оценки перспективной структуры вывоза республиканской продукции в регионы Урала отражает наметившиеся тенденции ее формирования, в том числе и за счет развития межрегиональных сетей крупных бизнес-структур (вертикально-интегрированных алюминиевых и металлургических компаний).

Информационной натурально-вещественной и ценовой основой прогноза послужили проектные и предпроектные материалы в минимальном варианте добычи и неизменные транспортные тарифы.

Как показывают данные табл. 2, реализация планов строительства производственных объектов угольной, горнодобывающей промышленности, а также проектов использования "масляной схемы" переработки ярегской нефти и актуального масштабного проекта глиноземного производства способны существенно повысить в перспективе товарную эффективность межрегионального товарообмена со стороны Республики Коми в уральские регионы.

**Интеграция и инновации – взаимосвязанные стимулы
развития макрорегиона**

Эффективная интеграция науки, инноваций и экономики региона является главным условием построения современного конкурентоспособного регионального хозяйства. Оттого, какой будет инновационная стратегия Республики Коми, зависит ее долгосрочное развитие и уровень межрегиональных взаимоотношений с Северо-Западом и Уралом. Развитие республики в долгосрочной перспективе должно сопровождаться переходом региональной экономики, ориентированной на экспорт сырьевых ресурсов, к ресурсно-инновационной модели развития, основанной на технологиях и знаниях [5].

Республика Коми в силу естественно-природных и исторических причин выступает в качестве реципиента инноваций. Основываясь на целях и источниках внедрения технологических новшеств, условно можно выделить два типа инноваций: 1) "инновации прорыва", 2) "инновации выравнивания".

Первый тип характерен для конкурентного рынка с множеством независимых экономических агентов, стремящихся за счет краткосрочного и точечного внедрения новшеств извлечь так называемую технологическую (интеллектуальную) ренту. Цель инноваций первого типа – вывод на рынок новой продукции, рост объемов производства, либо (что характерно для ресурсных экономик со стандартизированным продуктом) снижение себестоимости текущего производства. Четко прослеживается функциональная связь: высокий уровень конкуренции создает экономические стимулы для инноваций. Характерная черта – конкурентные преимущества создаются на внутреннем региональном рынке.

Интеграция региональных инновационных систем Республики Коми и Урала в данном направлении наиболее желательна, поскольку реализуется в свободных рыночных нишах, в большей степени на основе партнерства, а не конкуренции и позволяет регионам диверсифицировать свою народнохозяйственную специализацию.

Второй тип инноваций присущ монополизированному рынку, когда материнская компания "выравнивает" технологический уровень своих региональных подразделений до некоторого среднего значения с целью обеспечить эффективность корпорации в целом (на национальном и международном уровне). Поскольку деятельность таких компаний преимущественно рассредоточена, инвестиции в новые технологии могут быть более длительными и охватывать больше звеньев производственной цепочки. Характерная черта – конкурентные преимущества создаются за пределами регионального рынка.

Представляется, что горнорудный сектор республики, а также при определенных условиях угольная промышленность в силу реальной организации бизнеса представляют объекты внедрения именно инноваций выравнивания. Их успешное продвижение по всем этапам инновационного цикла – от научной идеи через опытные образцы к серийному выпуску на производстве – способно обеспечить развитие и технологическое обновление определенных отраслей экономики Республики Коми и регионов Уральского федерального округа.

Поскольку печорский уголь может стать основным продуктом (по объему перевозки) межрегиональной интеграции Коми – Урал, остановимся подробнее на рассмотрении инновационных факторов развития угольной промышленности Республики Коми, внедрение которых будет влиять на эффективность интеграции.

Внедрение инновационных технологий в ОАО "Воркутауголь" уже дало положительные результаты. Разработан и осуществляется комплекс мероприятий по повышению эффективности угледобычи, в основе которого лежит реконструкция четырех шахт Воркутского месторождения, имеющих общие границы шахтных полей. Внедрение новой технологии практически объединяет все шахты в "месторождение-лава" с единой транспортной системой – общим шахтным конвейерным наклонным стволом протяженностью 3 км и выдачей горной массы для обогащения на ЦОФ "Печорская". В дальнейшем к этой системе будет подключена законсервированная шахта № 33 "Воркутинская" с вовлечением ее запасов в отработку.

Реконструкция шахт Воркутского месторождения позволит сократить сервисную инфраструктуру на поверхности и за счет выборочной отработки запасов и концентрации горных работ значительно увеличить нагрузку на очистные забои с разделением пластов по условиям залегания в пределах шахтных полей. Предполагается разрабатывать запасы только с благоприятными условиями залегания. Инженерно-техническими службами ОАО "Воркутауголь" совместно со специалистами фирмы "ДБТ" выполнена проработка вариантов технико-технологических решений отработки

защитных пластов "Четвертый" и "Пятый" с помощью струговых установок со средне-суточными нагрузками на лаву соответственно 5000 и 3000 т/сутки и создания условий эффективной отработки более производительных пластов "Тройной" и "Мощный" [6].

Инновационная реконструкция шахт ОАО "Воркутауголь", которая отражает политику материнской компании "Северсталь" в обеспечении своей конкурентоспособности, уже дала серьезные результаты. По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Коми, средняя цена производства печорского угля значительно снизилась и составила в 2005 г. 609 руб./т, что существенно меньше аналогичной цены на кузнецкий коксующийся уголь – 800 руб./т.

Таким образом, опыт инновационной деятельности в добыче углей северного бассейна является успешным и открывает перспективы его дальнейшего освоения. Следует отметить, что в Печорском бассейне пока не задействованы самые перспективные месторождения – Воргашорское, Усинское и Сейдинское, освоение которых на инновационной технологической основе с использованием благоприятных экономических механизмов, например, гарантирования инвестиций, может стать вполне конкурентоспособным.

Печорский аргумент угольной генерации на Урале

Деятельность министерств и ведомств по уточнению Энергетической стратегии России на период до 2020 г., работа над генеральной схемой размещения объектов электроэнергетики до 2020 г., слияние энергоактивов "Газпрома" и СУЭК, корректировка инвестиционной программы РАО ЕЭС до 2011 г. и разработка программы его же технической политики до 2030 г. – все эти мероприятия тесно связаны с "выравниванием" топливного баланса России в пользу угля.

Сложные вопросы сравнительной стоимости строительства и производства электроэнергии на угольных и газовых станциях, технологии и экологической безопасности угольной генерации обсуждаются в масштабах страны и отдельных регионов, в том числе и на Урале [7, 8].

Другой стороной дискуссии о путях развития угольной генерации являются оценки одностороннего развития российской газовой отрасли, когда рост добычи углеводородов не сопровождается адекватным ростом переработки. По данным Института мировой экономики и международных отношений РАН, 24 ГПЗ России перерабатывают лишь 7% российского газа. Для сравнения: в США эта цифра достигает 88% (472 из добытых в 2005 г. 538 млрд.м³). В факелах на российских месторождениях нефти сгорает 2/3 попутного нефтяного газа. Непереработанный газ – это недополученная добавочная стоимость. По оценке ИК "Брокеркредитсервис", если на первом этапе переработки углеводородов в нефтехимии она составляет 300 долл. на метрическую тонну, на втором – уже 800 – 1100 долл. Согласно прогнозу ведущих российских аналитиков, мировая нефтехимическая индустрия будет расти в среднем на 8% до 2010 г. [9]. Очевидно, что высвобождение топливного газа при замене его углем для переработки может дать существенный экономический эффект и в итоговых оценках сыграть в его пользу.

Вторая угольная волна ожидается на рубеже первого и второго десятилетий. С 2011 г. темпы ввода энергетических мощностей на угле по прогнозам РАО ЕЭС вырастут примерно в 8 раз и будут опираться на новые технологии сжигания угля.

По мнению энергетиков Урала, от перехода на уголь никуда не деться и чтобы устоять на рынке, надо заниматься модернизацией оборудования и долгосрочными контрактами на поставки угля*. Из всех энергосистем, входящих в ОЭС Урала, только электростанции Тюменской энергосистемы обеспечены топливными ресурсами (природным и попутным газом). Электростанции Свердловской и Челябинской областей не имеют собственной топливной базы, работают на природном газе и экибастузском угле, об увеличении добычи которого уже ведутся переговоры.

Основными факторами вовлечения печорских углей в энергетику Урала являются инновационный, транспортный, организационно-экономический, инвестиционный.

Условия самого перспективного месторождения энергетического угля Печорского бассейна – Сейдинского – позволяют построить предприятия по схеме "шахта-лава" мощностью до 4 – 5 и более млн. т угля в год [10]. Сейдинское месторождение близко расположено к магистральной железной дороге Воркута – Москва, а также к Усинскому и Воргашорскому месторождениям, уже подготовленным для промышленного освоения. Сейдинские угли по качественным характеристикам лучше интинских. В центральной части Сейдинского месторождения сосредоточено 2 млрд. т запасов только по мощным (5 – 7 м) пластам [11]. Освоение части запасов возможно открытым способом. Для подготовки к эксплуатации Сейдинского месторождения необходимо проведение геологоразведочных работ для оценки запасов по категориям А+В+С₁, и выполнение ТЭО новых шахт. Новые шахты должны рассчитываться на 1 – 2 очистных забоя со среднесуточной нагрузкой на лаву 6 – 7 тыс. т, что позволит сократить эксплуатационные затраты по сравнению с традиционными шахтами в 2 – 3 раза, удельные капитальные вложения до 25 – 30 долл./т, численность рабочих по добыче – в два раза при производительности труда 250 – 300 т/мес. [12].

Таким образом, инновационная технологическая схема добычи существенно повышает шансы Печорского бассейна как перспективного источника энергетических углей на Урал.

Потребность в печорском энергетическом угле Уральского региона оценена в работах Института экономики УрО РАН и ИСЭиЭПС Коми НЦ УрО РАН на уровне 2015 – 2020 гг. в объеме до 10 млн. т в год [13, 4]. Причем он может быть обеспечен только за счет освоения углей Сейдинского месторождения.

В силу транспортно-географического положения приоритетной зоной обеспечения печорскими углями на Урале является район г. Перми, где расположена крупнейшая ГРЭС, представляющая потенциальный объект угольной генерации. Исходя из равной конкурентоспособности сейдинских и кузнецких углей в этом районе, предельная цена, рассчитанная с использованием данных ИНЭИ РАН (г. Москва) составит в динамике 19 – 24 руб./т (табл. 3).

Улучшение конкурентных позиций печорского угля на Урале непосредственно зависит от строительства южного плеча железной дороги "Белкомур" (Архангельск – Сыктывкар – Кудымкар – Пермь). Более короткий выход на Урал сократит угольный маршрут на 500 км и снизит транспортные затраты.

Таблица 3

* "На Урале уголь начнет покорять рынок генерации, как только газ окажется дороже его на 20%. По прогнозам, случится это года через два. Тогда разговоры о необходимости развития угольной генерации отпадут сами по себе", – уверен генеральный директор Территориальной генерирующей компании № 10 Андрей Шишкин [8].

Предельные цены на сейдинский уголь в районе добычи, долл./т

Показатель	2005 г.	2010 г.	2020 г.
<i>Кузнецкий уголь, цена:</i>			
• добычи	17-18	18-19,5	20-22,5
• транспорта Кузбасс-Пермь	12,54	12,54	12,54
• кузнецкого угля в районе Перми	29,54-30,54	30,54-32,04	32,54-35,04
<i>Сейдинский уголь, цена:</i>			
• транспорта до Перми	-	11,26	11,26
• добычи	-	19,28-20,78	21,28-23,78

Организационный фактор уральской угольной генерации за счет печорского угля состоит в использовании эффекта консолидации активов угольщиков и энергетиков. Представляется, что он может быть аналогичным слиянию "Газпрома" и СУЭКа в отношении возможности "считать общую экономику". Речь идет о реализации модели при заключении прямого долгосрочного контракта "энергетический монопотребитель – топливный монопоставщик".

Механизм гарантирования инвестиций при угольной генерации предполагает помощь государства при реализации проектов без прямого экономического эффекта. При вложении частных инвестиций в строительство (реконструкцию) угольных станций государство по контракту гарантирует, что вся выработанная электроэнергия будет куплена по фиксированной цене. О прибыльности и рентабельности речь не идет, но акционерам этот механизм позволит вернуть вложенные деньги. Кроме прямых инвестиций через акционерный капитал, возможно и совместное инвестирование с партнерами, заинтересованными в реализации угля и приобретении электроэнергии.

Безусловно, что участие печорских углей не только в уральской, но и республиканской энергетике будет зависеть от результативности разрабатываемой программы стимулирования инвестиций в создание мощностей атомной, гидро- и угольной генераций. Меры должны касаться налогового стимулирования строительства электростанций, обеспечения гарантированной возможности присоединения новой генерации к сетям, использования механизма гарантирования инвестиций для развития угольной генерации, предоставления госгарантий для привлечения заемного финансирования, упрощения разрешительных процедур, а также софинансирования бюджетом НИОКР в целях создания и внедрения новых технологий в электроэнергетике.

Транспортная обеспеченность развития макрорегиона Коми – Урал

Современная ограниченность транспортной обеспеченности межрегиональных связей республики с Уралом очевидна. Она усугубляется неудовлетворительным техническим состоянием единственной железнодорожной магистрали Котлас – Киров – Пермь, требующей реконструкции на ряде участков для увеличения пропускной способности; неоправданно большая протяженность железнодорожной магистрали из Республики Коми на Урал через Котлас, что приводит к удорожанию продукции для уральских потребителей.

Новые прямые выходы на Урал связаны с реализацией наиболее продвинутого и официально поддерживаемого проекта железной дороги "Белкомур" и автомобильной дороги Сыктывкар – Кудымкар – Пермь. Эти дороги будут способствовать улучшению глубинного положения республики как региона-экспортера нефти и нефтепродуктов,

межрегиональных поставок печорского угля, бокситов, глинозема и продукции лесной промышленности.

Однако в геоэкономической перспективе макрорегион Коми – Урал способен реализовать концепцию транспортного бассейна. Его контуры просматриваются в ряде продекларированных или разрабатываемых мегапроектов. Среди них газотранспортная система "Ямал – Европа" (140 млрд.м³ к 2020 г.), нефтетранспортная система "Сургут – Индига" (мощность участка Республика Коми – Индига (12 млн. т к 2015 г.); транспортный коридор "Лабытнанги – Полуночное" ("Урал промышленный – Урал Полярный"); транспортный коридор "Белкомур". В этом же бассейне при определенных условиях могут получить развитие заполярный выход на Урал через Лабытнанги на Салехард и, так называемый, северный ход через Троицко-Печорск на ст. Бокситы, перспективы которого рассматривались ранее [14].

Реализация указанных мегапроектов завершит формирование транспортного каркаса макрорегиона Коми – Урал и создаст реальные условия его развития. При этом на территории республики просматривается два ареала-источника товарных межрегиональных потоков (рис. 1). Северный ареал генерирует в межрегиональный обмен уголь коксующийся и энергетический (сейдинский), хромиты, медь, бариты, марганец, кварц и др. с заполярным выходом на железную дорогу по восточному склону. Вклад южного ареала, ориентированного на "Белкомур", составляют бокситы, глинозем, продукция дерево-, нефте- и газопереработки.

Оценка влияния транспортных мегапроектов, включая и боксито-глиноземный комплекс, на экономическое развитие Республики Коми через инфраструктурное обустройство территории, рост уровня занятости населения, интегрированное в рост ВРП, показала, что оно может быть существенным (рис.2).

В то же время для Урала реализация этих проектов создаст повышенный спрос на поставки труб, компрессоров, энергетических газотурбинных установок и другого машиностроительного оборудования, производство которого должно стать мощным толчком в развитии инновационных технологий.

Институциональная обеспеченность

Важным фактором расширения и развития межрегиональных связей Коми – Урал является их институциональная обеспеченность. Следует отметить, что влияние институциональных барьеров в данном случае прямо оценить трудно, поскольку требуется измерить упущенную выгоду отсутствия макрорегиона и слабой связанности его потенциальных элементов. Поэтому, идя от противного, обозначим позиции, связанные с институциональным обеспечением формирования макрорегиона Коми – Урал. К таким позициям, по нашему мнению, можно отнести концептуальную, организационную и реализационную.

Концептуальная позиция заключается в расширении границ и содержания развития транспортного коридора Лабытнанги – Полуночное до адекватных границ макрорегиона "Урал Промышленный – Урал Полярный". Обоснованию включения в него Республики Коми и была посвящена вся предыдущая часть статьи.

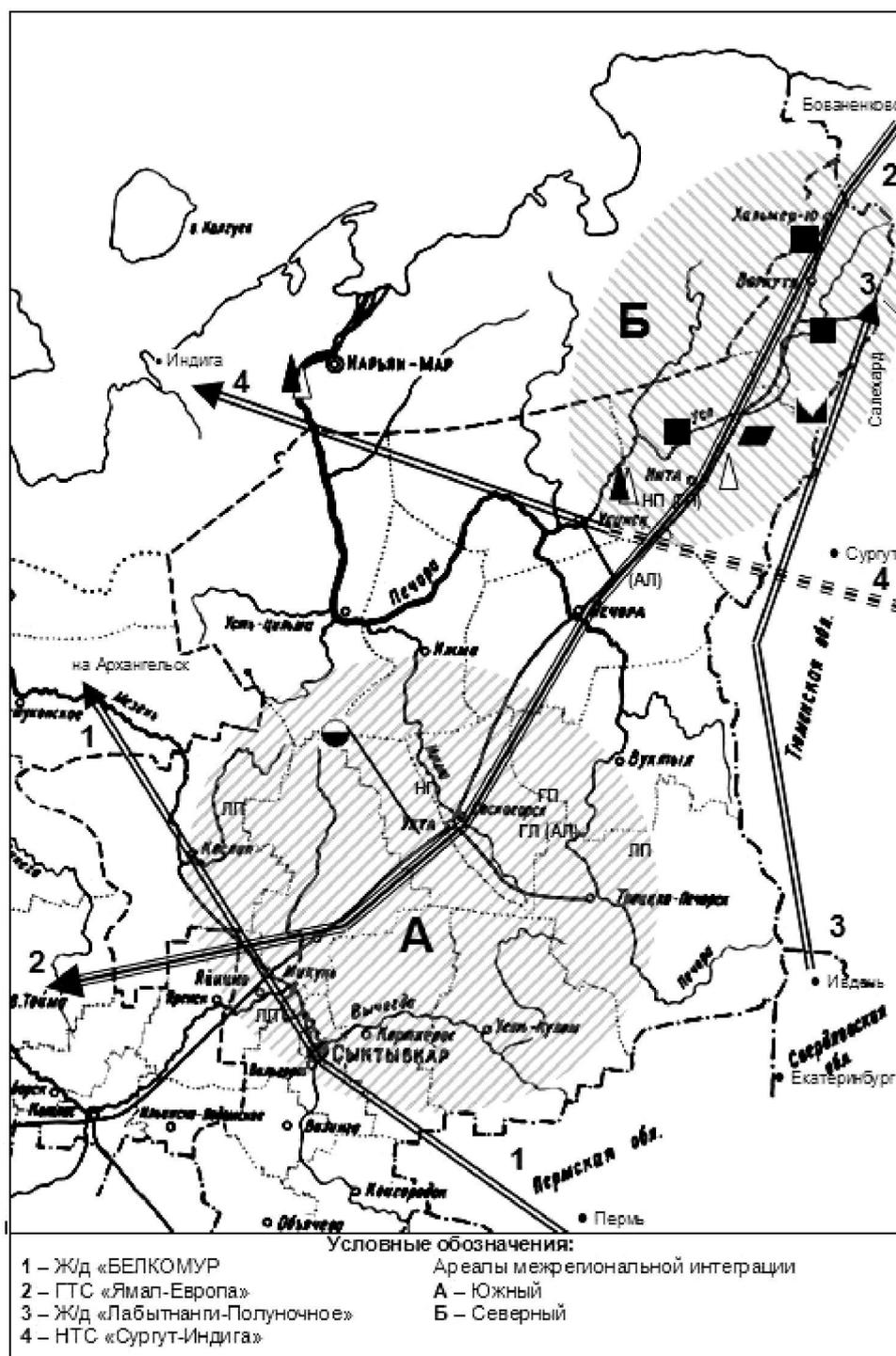


Рис. 1 Ареалы межрегиональной интеграции

Организационная позиция предполагает постановку научных исследований по указанному проекту в соответствии с принципами деятельностного программирования, включающими:

- следование определенной методологической схеме проектирования развития объекта;

- уточнение проблемного фокуса развития макрорегиона;
- проектную структуру с последующей проблематизацией и детализацией разработки конкретных проектов;
- привлечением к разработке основных заинтересованных сторон;
- формированием рабочей группы;
- выбор коммуникационной площадки (в данном случае ее роль может выполнить Институт экономики Уро РАН).

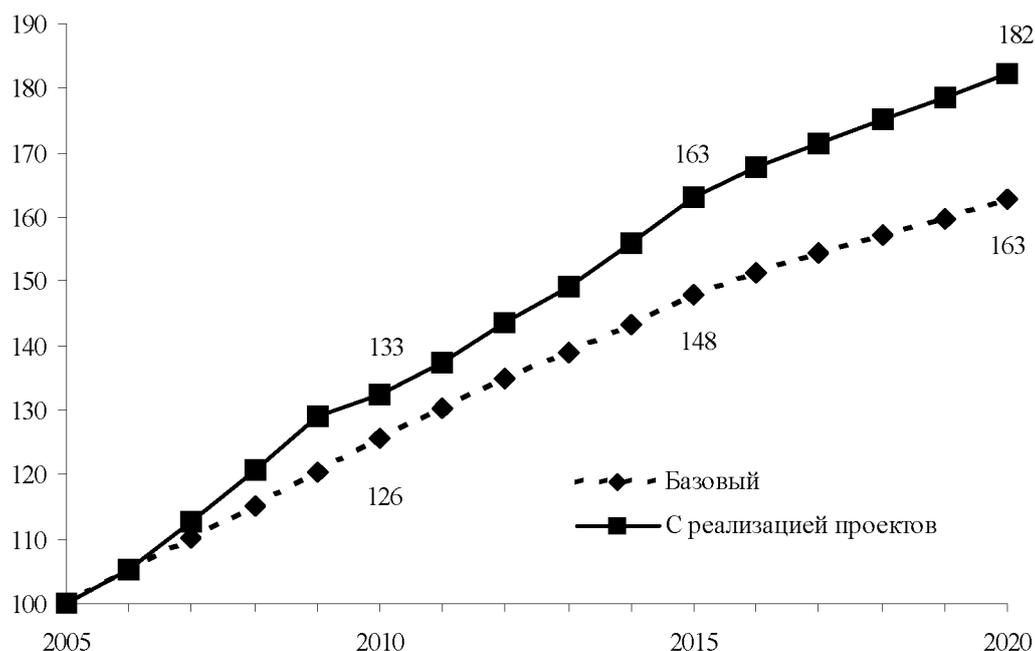


Рис. 2. Прогноз роста валового регионального продукта Республики Коми по сценариям развития (% к 2005 г.)

Представляется, что одной из форм разработки стратегических направлений развития Урала промышленного – Урала Полярного, могла быть НИР, выполняемая как интеграционный проект нескольких академических институтов.

Реализационная позиция отражает совокупность механизмов, способных обеспечить выполнение стратегических задач.

Обеспечение интеграции между местными и внешними фирмами в производстве, технологии и маркетинге требует создания условий снижения транзакционных издержек: содействие в поиске партнеров ("производитель-потребитель"); поддержка в разработке необходимой проектно-сметной документации, соответствующей международным стандартам; вывод на инновационные технологии; ускорение заключения контрактов. Представляется, что в налаживании подобных организационно-финансовых взаимоотношений конструктивную роль могут сыграть не только государственные органы соответствующих регионов, но и межрегиональные ассоциации, иницирующие необходимые научно-практические разработки и юридические процедуры.

В связи с этим очень полезным является опыт, наработанный в рамках деятельности трехстороннего Договора и сотрудничества трех субъектов, инициировавших разработку проекта транспортного коридора по восточному склону (ХМАО, ЯНАО,

Тюменской области), в части совместного финансирования разработок, регионализации нормативной базы (регулирование тарифов и т.д.) и др.

Мы убеждены, что работа по транспортному коридору Лабытнанги – Полуночное может стать хорошей стартовой площадкой для развертывания следующего этапа исследовательской и проектной деятельности по развитию крупного макрорегиона в центре России, имеющего общие интересы и цели, реализация которых будет способствовать укреплению экономически объединенных регионов и страны в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Путь в XXI век: стратегические проблемы и перспективы российской экономики. М.: ОАО "Экономика", 1999. 793 с.
2. Стратегии макрорегионов России: методологические подходы, приоритеты и пути реализации / Под редакцией академика А.Г. Гранберга. М.: Наука, 2004. 720 с.
3. Территориальное планирование: системы расселения, размещение производительных сил как механизм регионального развития. Круглый стол в рамках Всероссийской конференции "Стратегия регионального развития России" в Государственном научно-исследовательском учреждении "Совет по изучению производительных сил" 18 января 2007 г. // www.allmedia.ru.
4. Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция Европейского Северо-Востока, Урала и Сибири / Под ред. Алексеева В.В., Бандмана М.К., Кулешова В.В. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. 356 с.
5. Север: наука и перспективы инновационного развития Республики Коми // Отв. ред. В.Н. Лаженцев. Сыктывкар, 2006. 400 с. (Научный совет РАН по вопросам регионального развития; Коми научный центр УрО РАН).
6. Логинов А.К. К 70-летию промышленного освоения Печорского угольного бассейна // Уголь. 2004. № 8. С. 43 – 49.
7. Приватизация энергобаланса страны / Рубанов И., Сиваков Д., Виньков А. // Эксперт № 7(548) от 19 февраля.
8. Колбина Л. Нас накрывает. Вторая угольная волна катит по Уралу // Эксперт Урал № 8(271) от 26 февраля 2007.
9. Дорохов Ю. Слишком много простоты // Эксперт № 3 – 4 (267) от 29 января 2007.
10. Состояние и перспективы развития угольной промышленности // ТЭК. 2001. № 3. С. 26 – 28.
11. Герасимов Н.Н., Деревянко И.В., Шипунов А.П. Состояние ресурсной базы и перспективы дальнейшего освоения угольных месторождений Печорского бассейна // Народное хозяйство Республики Коми. Материалы 3-ей межрегиональной науч.-практ. конф: "Освоение минеральных ресурсов Севера: проблемы и решения". Воркута-Сыктывкар-Ухта, 2005, Т.14. № 1. С. 151 – 156.
12. Рыбкин В.К., Аркуша М.Е. Воспроизводство угледобывающих мощностей как необходимое условие конкурентоспособности ОАО "Воркутауголь" // Уголь. 2002. № 8. С. 38 – 42.
13. Оценка возможностей использования углей Печорского бассейна на Урале / В.П. Пахомов, Е.М. Козаков, В.Н. Беляев и др. // Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 1998. 68 с.
14. Проблемные регионы ресурсного типа: программы. Проекты и транспортные коридоры / Под ред. М.К. Бандмана и В.Ю. Малова. Новосибирск: ИЭиОПП, 2000. 264 с.