

Литвинец Виктория Павловна,

студент,

кафедра экономики и управления на металлургических и машиностроительных предприятиях,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ОТРАСЛЕВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ КАК НОВЫЙ ПОДХОД К ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЙОНИРОВАНИЮ В РФ

Аннотация:

В статье рассматривается экономическое районирование как основа стратегического планирования в РФ. Анализируются достоинства и недостатки текущего деления страны на экономические районы с указанием на необходимость учета транспортного фактора. Предлагается разработка нового подхода к разделению страны на экономические районы через призму формирования территориально-отраслевых логистических систем. По результатам исследования формулируются направления дальнейшей работы, результаты которой в перспективе смогут лечь в основу разработки стратегий регионального развития в РФ.

Ключевые слова:

Региональное развитие, экономическое районирование, территориально-отраслевая логистическая система, пространственное развитие, транспортная инфраструктура.

В условиях беспрецедентного санкционного давления, приведшего к началу трансформации российской экономики, ещё большую актуальность приобретают вопросы необходимости максимально эффективного использования имеющихся у неё ресурсов для достижения стоящих перед страной целей и задач устойчивого развития. Однако до сих пор одним из ключевых препятствий для обеспечения сбалансированного развития национальной экономики выступает сохраняющаяся высокая степень дифференциации регионов Российской Федерации по уровню социально-экономического развития.

Обладая уникальным географическим положением и самой большой в мире протяженностью занимаемой территории, наряду с значительными запасами всевозможных природных ресурсов, Россия располагает несравненным пространственным потенциалом, который в сложившихся геополитических условиях становится ключевым источником развития страны. Именно это во многом определяет принципы и приоритеты регионального развития, формулируемые в главном стратегическом документе страны – «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года», проект которой разрабатывается в настоящее время [1].

При этом осуществление национальных целей развития (рис. 1) невозможно без достижения синергетического эффекта взаимодействия между различными отраслями промышленности, а также повышения эффективности перераспределения как инвестиционных, так и материальных ресурсов между отраслями и регионами страны. Одним из инструментов подобного перераспределения и управления пространственным развитием в РФ является стратегическое планирование [1], основой для которого в определенной степени выступает экономическое районирование.

Под экономическим районированием подразумевается формирование на территории страны или региона системы экономических районов, «выделенных по какому-либо признаку или их совокупности, имеющих экономическое значение и отличающих её от смежных территорий» [3]. В российской экономической географии в качестве первичного фактора, являющегося основной для формирования экономического района, обозначается территориальное разделение труда, иначе говоря, производственная специализация региона. Перечень же вторичных факторов включает в себя множество различных элементов: от природно-ресурсного потенциала территории до её транспортной обеспеченности.

Зародившись ещё в середине XVIII века в форме деления территории страны на губернии и другие административно-территориальные единицы, экономическое районирование в России в дальнейшем получило широкое развитие. Одно из первых делений территории тогда ещё Российской Империи на районы предложил в XIX веке К. И. Арсеньев, положив в основу схожесть природных и хозяйственных признаков территорий. Позднее уже Д.И. Менделеев выделил на территории страны 14 экономических районов, указав на необходимость учета совокупности факторов, таких как население, промышленное производство и география [4].

В XX веке экономическое районирование легло в основу государственного планирования, наиболее известным примером которого является план электрификации ГОЭЛРО, ставший первым в мире планом организации комплексного развития национальной экономики и основанный на согласованности развития

отраслей экономики во времени и пространстве для достижения максимального результата с минимальными затратами.



Рисунок 1 – Национальные цели развития России до 2030 года [2]

В современной России экономическое районирование сохраняет свою значимость в качестве одного из инструментов, применяемых при разработке стратегий пространственного и регионального развития страны. На сегодняшний день в РФ на законодательном уровне закреплено деление территории страны на 12 экономических районов (иначе – макрорегионов), впервые указанное в 2019 году в «Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 г.» (рис. 2) [5].



Рисунок 2 – Карта экономических районов РФ (составлено автором по данным источника [6])³⁵

³⁵ В состав Северо-Кавказского экономического района также входят Херсонская и запорожская области; в Центральнo-Черноземный – Донецкая народная республика и Луганская народная республика.

Однако текущая система деления страны на экономические районы вызывает критику ряда представителей научного сообщества, в целом сводящуюся к выводу о том, что существующая система экономического районирования не учитывает различий в уровне социально-экономического развития между регионами, входящими в конкретный экономический район, чем не способствует снижению неоднородности в уровнях развития российских регионов [7], а также отмечают недостаточную степень проработанности самих критериев выделения границ макрорегионов [8].

Кроме того, имеющиеся подходы к районированию в РФ не учитывают такой важный для страны фактор как транспортная доступность и связность территории российских регионов. При этом федеральными властями транспортная отрасль определяется в качестве одной из фундаментальных для развития экономики страны [9], а в качестве одной из ключевых целей развития указывается формирование Единой опорной транспортной сети.

Фактором, подтверждающим важность развития транспортной сети является и растущий спрос на грузоперевозки. На рисунке 3 представлена динамика грузооборота всеми видами транспорта с 2010 г. по 2022 г.

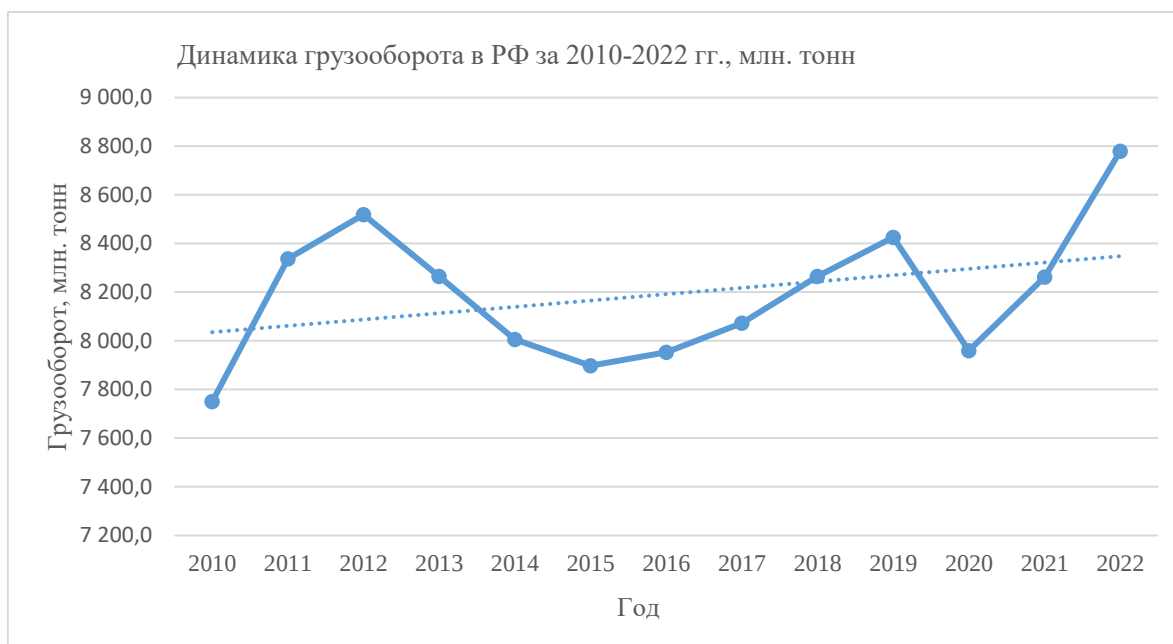


Рисунок 3 – Динамика грузооборота в РФ за 2010-2022 гг., млн. тонн [10]

Таким образом, недостаточная степень проработки методологии производственного и транспортного районирования приводит к малоэффективному перераспределению материальных и инвестиционных ресурсов между субъектами РФ, зачастую приводящему лишь к усилению степени межрегионального неравенства. Так, Лаврикова Ю.Г. и Суворова А.В. указывают на то, что за время действия Стратегии пространственного развития (с 2019 г. и до настоящего времени), несмотря на заявленные цели, степень межрегионального неравенства как на общероссийском уровне, так и на уровне конкретных макрорегионов не только не снизилась, но и усилилась в ряде случаев [11].

Потенциальным решением данной проблемы может стать разработка нового подхода к разделению территории страны на экономические районы через призму формирования территориально-отраслевых логистических систем (далее – ТОЛС).

В настоящее время в научной литературе отсутствует общепризнанное определение понятия ТОЛС. В это же время данную систему можно представить как производную от территориально-отраслевой (ТОС) и региональной транспортно-логистической (РТЛС) систем, представляющую собой синтез трех взаимосвязанных между собой элементов: природно-географических особенностей, отраслевой специализации и транспортной обеспеченности региона. Наглядно это отображено на схеме, представленной на рисунке 4.

Исходя из вышеуказанного, подход к районированию через призму формирования ТОЛС поможет учесть не только социально-экономические и географические особенности российских субъектов, но и имеющуюся в их распоряжении транспортную инфраструктуру, являющуюся основой для формирования региональных логистических систем. Тем самым, новая схема разделения территории РФ на экономические районы позволит разработать более эффективные стратегии развития регионов и, следовательно, стимулировать их экономическое развитие и снизить степень межрегионального неравенства.

Дальнейшие исследования позволят экономическим отделами органов государственной власти разрабатывать более эффективные стратегии регионального развития; планы развития транспортной инфраструктуры в зависимости от потребностей конкретных регионов и отраслей, возможностей отдельных территорий; а также меры госполитики в области перераспределения инвестиционных потоков и ресурсов.

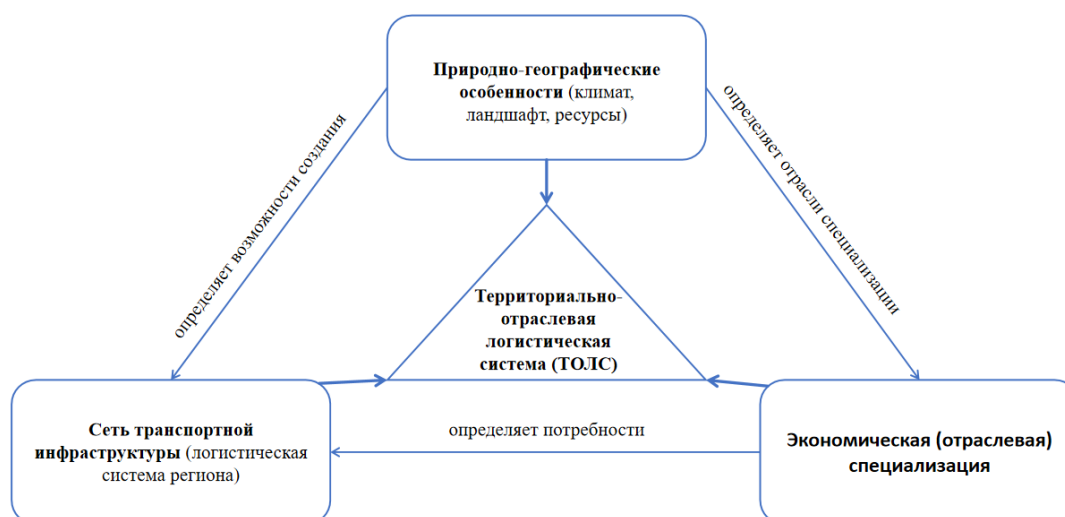


Рисунок 4 – Взаимосвязь элементов территориально-отраслевой логистической системы

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Материалы парламентских слушаний «Об основных положениях проектируемой стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года» [Электронный ресурс]. URL: <http://council.gov.ru/media/files/cvSAdA1kZhZ3v4kYylsicJcblrwAH3nj.pdf> (дата обращения 20.10.2024).
2. Указ «О национальных целях развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/73986> (дата обращения 20.10.2024).
3. Экономическое районирование. Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: <https://bigenc.ru/c/ekonomicheskoe-raionirovanie-965866> (дата обращения: 24.10.2024).
4. Изюмова О.Н., Бергер Ю.А. Исторический аспект экономического районирования России // Baikal Research Journal. 2015. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoricheskij-aspekt-ekonomicheskogo-rayonirovaniya-rossii> (дата обращения: 25.10.2024).
5. Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 №207-р (ред. от 30.09.2022) «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/006fb940f95ef67a1a3fa7973b5a39f78dac5681/ (дата обращения 20.10.2024).
6. «Общероссийский классификатор экономических регионов. ОК 024-95» (утв. Постановлением Госстандарта России от 27.12.1995 №640) (ред. от 21.06.2023) [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_115583/0ea00b4142e612de60c5290a5a547b654573e76d/ (дата обращения 24.10.2024).
7. Блусь П. И., Плотников Р. В. Пространственная кластеризация как инструмент снижения внутрирегиональной неравномерности // Journal of new economy. 2022. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prostranstvennaya-klasterizatsiya-kak-instrument-snizheniya-vnutriregionalnoy-neravnomernosti> (дата обращения: 27.10.2024).
8. Минакир, П. А. Российское экономическое пространство. Стратегические тупики. Экономика региона, 2019. №15 (4), 967-980. <https://doi.org/10.17059/2019-4-1>.
9. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 №3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161> (дата обращения 24.10.2024).
10. Росстат. Официальная статистика. Транспорт. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения 27.10.2024).
11. Лаврикова Юлия Георгиевна, Суворова Арина Валерьевна Неоднородность экономического развития российских макрорегионов // Экономика региона. 2023. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/neodnorodnost-ekonomicheskogo-razvitiya-rossiyskih-makroregionov> (дата обращения: 29.10.2024).

Litvinets Victoria Pavlovna,

student,

department of economics and management at metallurgical and machine-building enterprises,

Institute of Economics and Management,

Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin

Yekaterinburg, Russian Federation

TERRITORIAL AND INDUSTRY-SPECIFIC LOGISTIC SYSTEMS AS A NEW APPROACH TO ECONOMIC ZONING IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract:

The article discusses economic zoning as a framework for strategic planning in the Russian Federation. The advantages and disadvantages of the current division of the country into economic regions are analyzed, indicating the need to take into account the transportation factor. It is proposed to develop a new approach to economic zoning in the country through the prism of the formation of transport and industry-specific logistic systems. As a result of the study, directions for further research are formulated, the results of which will be able to form the basis for the development of regional development strategies in the Russian Federation.

Keywords:

Regional development, economic zoning, transport and industry-specific logistic system, spatial development, transport infrastructure.