

© 2014 г.

Борис Рахаев

кандидат экономических наук, доцент

(e-mail: rahaevbm@mail.ru)

Камила Калабекова

кандидат экономических наук, и.о. доцента

(e-mail: kkamisha@mail.ru)

Мадина Газаева

кандидат экономических наук, доцент

(e-mail: mtramova@yhoo.com)

(Кабардино-Балкарский государственный аграрный университет
им. В.М. Кокова)

ПРОБЛЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ КОНСОЛИДАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОСТРАНСТВА

В статье предпринята попытка дать системное описание перспектив развития России. Анализ проведен на основе территориальных особенностей страны, ее транспортной системы и общего состояния коммуникаций. Выявлены основные факторы и условия, сдерживающие развитие России. Это, прежде всего, неразвитость коммуникаций.

Ключевые слова: Россия, коммуникации, состояние транспортных коммуникаций, перспективы развития.

Россия – страна огромных ресурсов с ничтожными коммуникациями. В этом корень проблем и бед наших. На российском пространстве сосредоточен огромный потенциал природных, климатических и людских ресурсов. Но главная отличительная черта российской экономики – низкая эффективность использования ресурсного потенциала. Российская история, в особенности современная, сложилась так, что Россия – это территория пространства, но без времени. Время здесь замедлило (и замедляет) свой бег, и кажется, что оно остановилось. И это даже не метафора. Стоит выехать из динамичной Москвы в любом направлении, чтобы это стало особенно заметным.

Считается, что обширная территория – это преимущество страны. В этом российский читатель обычно твердо убежден. Хотя высокого уровня развития достигли многие средние и малые страны. Этого они достигли

Настоящая статья является продолжением статьи авторов, опубликованной в журнале «Общество и экономика» (№ 9, 2012). Авторы учли замечание Ю. Князева и других коллег.

не благодаря изолированности от мира, а благодаря включенности в мирохозяйственные связи, в отличие от России они не возводят национальный суверенитет в абсолют, а ищут возможность расширения взаимовыгодного сотрудничества. Но чтобы найти и использовать эти возможности, необходимо развивать их успешнее, чем Россия, вовлекая в процесс подъема производительных сил все регионы страны.

Одно из приемлемых для нас объяснений такого состояния – Россия огромна, а потому самодостаточна. В России коммуникации оказываются в своеобразном зачаточном виде. По-видимому, основная причина такого положения в системе коммуникаций в том, что мы самодостаточны; самодостаточны по ресурсам, климатическим условиям, земле, воде, воздуху, т. е. мы абсолютно самодостаточны и поэтому составляем, как выражался Ф. Бродель, самостоятельный мир-экономику.¹ Но так ли это? Если посмотреть на наше потребление, оно по многим позициям обеспечивается за границей. По продовольствию доля импорта составляет свыше 40%, по технике и технологиям – свыше 50%, по образованию, медицине – свыше 50% и т. д. Стало быть, мы вовсе не самодостаточны, а весьма сильно зависимы и наша самодостаточность не более чем очередной миф? Не совсем так. По ресурсному потенциалу Россия во многом самодостаточная страна, но эти возможности не используются.

Оценим состояние основных коммуникаций России: транспортных, производственных (хозяйственных), социальных, научных, образовательных, культурных и проч. Состояние транспортных коммуникаций любого государства определяется скоростью (временем; вот это и указывает на то, что коммуникации в социально-экономических системах есть признак, параметр, индикатор времени) передачи продукта с мест производства в места потребления. Если отойти от так называемого натурального потребления – когда места производства и места потребления отождествляются, в том числе и персонально, а рассматривать развитое общественное производство, то чем меньше это время, тем выше уровень развития экономики. А время определяется состоянием коммуникаций.

Вся история человечества указывает на то, что выигрывает (во всех видах соревнований: от военных – до мирных, от экономических – до социальных, от научных – до культурных, от общественных – до индивидуальных) та страна, которая располагает более развитыми коммуникациями². Выигрывает тот, кто имеет, во-первых, скоростную, во-вторых, раз-

¹Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. том. 3. ВРЕМЯ МИРА. М.: Прогресс, 1992. Ф. Бродель выделил специальную главу, озаглавив ее «Россия – долгое время сама по себе мир-экономика». С. 453–480

²Дианов Е.М. На пороге пета-эры // Успехи физических наук. – 2013. – Том 183. – № 5.

ветвленную, в-третьих, объемную сеть коммуникаций. А что в России на этот счет? Россия располагает одними из самых протяженных естественных коммуникаций. В частности, если взять основные реки России (Лена, Енисей, Волга, Ангара, Обь, Амур, Дон, Северная Двина, Печора и др.), то их общая протяженность превышает 20,0 тыс. км. Однако почти половина этих естественных коммуникаций – так называемые северные реки (Лена, Енисей, Ангара) – текут в так называемом «обратном направлении», т. е. в Северный Ледовитый океан, и поэтому имеют низкую коммуникационную эффективность, т. к. основные запасы ресурсов Сибири не могут быть доставлены при помощи речных естественных коммуникаций. К тому же следует учесть, что эти коммуникации замерзающие, и потому это также снижает эффективность использования водных коммуникаций, в отличие от тех же европейских, североамериканских и тем более южноамериканских и восточноазиатских. Волга и Обь выступают основными водными транспортными артериями России. Но это и указывает на то, что основное развитие получают территории (в т. ч. ресурсное освоение), расположенные вдоль этих естественных транспортных артерий; причем чем ближе к ним, тем развитие успешней, а чем удаленнее, тем менее развито. Амур, в силу того, что проходит, во-первых, по границе соседнего государства, а во-вторых, протекает по малоосвоенному краю (далеко от европейских и азиатских рынков), оказывается не столь эффективной транспортной коммуникацией как Волга и Обь. Это является причиной того, что общая протяженность внутренних водных судоходных путей оказывается чуть более 10,0 тыс. км.

По данным официальной статистики, общая протяженность путей сообщения в России на конец 2011 г. составляла свыше 1810,0 тыс. км, из которых почти 997 тыс. км (почти 55%) приходится на дороги, почти 25% на метрополитен. Дороги – важнейшая транспортная коммуникация, подразделяются на автомобильные и железнодорожные, внутри которых делятся по видам транспорта.

Основную долю дорог России представляют автомобильные дороги с твердым покрытием – свыше 711 тыс. км, или 71,3% от общей протяженности дорог. Если сопоставить длину и др. параметры автодорог России с основными странами мира, то ситуация выглядела на конец нулевых годов следующим образом. По протяженности автодорог Россия уступала США (почти в 7 раз; при 6506 тыс. км в США, в России 930,4 тыс. км), Китаю (почти в 4 раза), Индии, Бразилии, Канаде, Франции, но опережала Великобританию (более чем в 2 раза), Германию (почти на 30%). Правда, при этом у последних все дороги числятся «с твердым покрытием», тогда как в России таковых лишь около 80%. Но еще хуже ситуация с плотностью автомобильных дорог. В России этот показатель в 2011 г. составлял 54,4 км

на 1000 км² территории, тогда как в Германии 1805, а в Великобритании 1727,4. По данному параметру Россия уступает США более чем в 13 раз (при плотности в России 54,4, в США – 675,7), Китаю почти в 8 раз. Наименьший показатель расхождения данного параметра наблюдается у России с Канадой – 121,2 (данные 2008 г.) при 54,4 (данные 2011 г.).

Если проверить соотношение плотности автодорог с динамикой ВВП, то позитивная корреляция данных параметров подтверждается во всех странах, хотя и с разным значением показателя корреляции. Это означает, что для наращивания экономического потенциала требуется не просто строить новые автомобильные дороги, но в первую очередь требуется наращивать их пропускную способность, т. е. в том числе плотность автодорог с твердым покрытием. Последние коррелируют с численностью автомобилей и причем с численностью легковых автомобилей сильнее, чем грузовых.

Другой важной транспортной коммуникацией, влияющей на динамику национального хозяйства и общественный прогресс, с позапрошлого века выступают железные дороги. (Отдельные эксперты считают, что именно железные дороги, а не океанический флот, изменили облик современного мира). Протяженность железных дорог России на 2011 г. составляла 86 тыс. км, или 8,6% от общей протяженности дорог. Несмотря на общую протяженность железных дорог – в 2011 г. эксплуатационная длина железнодорожных путей в России составляла 85,5 тыс. км и по этому показателю Россия занимает 2 место в мире, уступая лишь США (226,2 тыс. км), тем не менее из них электрифицированных лишь 50,5%, тогда как в Бельгии 84%, Германии – почти 60%, Японии – 61%. Но еще хуже ситуация с плотностью железнодорожных путей (км. путей на 1000 км² территории). В России данный показатель составляет 5, тогда как в Бельгии – 115,4, Германии – 94,4, США – 23,5 и лишь в Канаде – 5,9, Китае – 6,9, а в Бразилии – 3,5.

Таким образом, Россия относится к странам, где плотность железнодорожных путей наименьшая, и это указывает на низкий уровень железнодорожных коммуникаций. А между тем, корреляция между основными макроэкономическими параметрами развития страны (ВВП, объем инвестиций и т. д.) и динамикой плотности железнодорожных путей положительная и высокая. Прирост плотности железнодорожных путей на один пункт дает прирост ВВП от 5–24 пунктов.

Эту особенность следует не просто иметь в виду, но и активно использовать. Например, Китай увеличил свой ВВП за последние десятилетия не в последнюю очередь благодаря активному строительству железных дорог. Бум экономической активности в США связан (и сопровождался) в значительной мере строительством железных дорог. То же самое показывает и наша собственная история. Динамика развития России в XIX и XX вв. напрямую связана со строительством железных дорог. Здесь имеет место

высокая положительная корреляция. Но, как показывают данные официальной статистики, за 20 лет мы так и не достигли советского уровня.

Особую категорию в системе путей сообщения России представляют магистральные трубопроводы, протяженность которых составляет 233 тыс. км. В общей протяженности путей сообщения доля магистральных трубопроводов составляет 17,5%, из которых почти 72% приходится на газопроводы, 21% на нефтепроводы и лишь 7% на нефтепродуктопроводы. Но, наряду с протяженностью трубопроводного транспорта, важное значение имеет его грузооборот. По данному показателю Россия выступает мировым лидером. В 2008 г. грузооборот трубопроводного транспорта России составлял 1113 млрд. тонно-километров, тогда как США лишь 920, а все остальные страны не приближались даже к 100. Правда, лидерство России отнюдь не настолько неоспоримо, как, например, лидерство США в области протяженности трубопроводного транспорта.¹ Но именно первый показатель для Российской экономики выступает важным, и поэтому требуется интенсифицировать работу данного вида транспорта. Но, судя по его структуре, в основном газопроводы и нефтепроводы, и если не произвести радикальной модернизации самой политики работы трубопроводного транспорта, в частности, нарастить трубопроводы по нефтепродуктам, а также развивать трубопроводный транспорт в области транспортировки твердых углеводородов (угля) и т. п., а также продуктопроводов, то эффективность трубопроводного транспорта будет по-прежнему невысокой.

Но сами по себе приведенные показатели мало что значат. Их необходимо соотнести с другими показателями, и в частности, с результативностью транспортных коммуникаций, что выражается в грузоперевозках и пассажироперевозках, а также ряде др. показателей. Кроме того, транспортную инфраструктуру оценивают с точки зрения ее отношения к общей площади государства (региона), на душу населения и ряда др. социальных и производственных показателей.

Доля перевозки грузов всеми видами транспорта в 2011 г. составляла лишь 53%, в их числе доля железнодорожных составляет 84%, автомобильных – только 44%, морских – 37%, внутриводных – 42%, воздушных – 86%. В то же время выросли перевозки трубопроводным транспортом с 847 млн. тонн до 1131 млн. тонн, т. е. почти на 120%.

Примечательно, что меняется структура грузоперевозок. Так, если в 1992 г. основная доля приходилась на автомобильный транспорт (81%), то в 2011 г. его доля сократилась до 68%, хотя и остается доминирующей. Но

¹ Большие надежды связывают с ныне строящимися магистральными трубопроводами, в числе которых выделяют «Силу Сибири», «Южный поток».

при этом выросла доля трубопроводного – с 6,0 до 13,6% и железнодорожного – с 10,4 до 16,6%. Одновременно упала доля морского – с 0,6 до 0,4%, внутреннего водного – с 2,0 до 1,5%, а также воздушного. Иными словами, грузоперевозки за 20 лет не достигли уровня 1992 г., что говорит о низкой эффективности использования транспортной инфраструктуры России в техническом плане.

Кстати, если оценить работу транспортной инфраструктуры России в контексте грузооборота, то ситуация несколько меняется. Во-первых, в 2011 г. грузооборот всех видов транспорта превзошел, хотя всего лишь на 0,1%, показатель 1992 г., во-вторых, основная доля приходится на трубопроводный транспорт (свыше 49%), тогда как на долю железнодорожного приходится всего чуть более 43% (правда, с возрастающей тенденцией, тогда как трубопроводный транспорт демонстрирует в целом неустойчивую динамику), а на долю автомобильного транспорта приходится всего 4,5%, в-третьих, падение удельного веса и оборота по таким видам транспорта как внутриводный (главным образом речной) до 45% по сравнению с 1992 г. и автомобильный чуть более 85%, в-четвертых, следует отметить почти трехкратное увеличение доли воздушного транспорта (впрочем, его доля составляет лишь 0,1% от общего грузооборота страны).

Но если сопоставить грузооборот железнодорожного транспорта в разрезе стран, то выясняется, что Россия по данному показателю занимает одно из ведущих мест в мире, уступая лишь Китаю (2764 млрд тонно-км) и США (2469 млрд тонно-км). И при этом Россия за 11 лет (2000–2010 гг.) увеличила грузооборот железных дорог почти в 1,5 раза, Германия – в 1,3, США – в 1,15, тогда как Китай – более чем в 2,0 раза. Что касается грузооборота воздушным транспортом, то Россия по данному показателю (по данным за 2010 г.) уступала США (39237 млн тонно-км), Китаю (16857 млн тонно-км), Германии (7426 млн тонно-км), Японии (7289 млн тонно-км) и Великобритании (6072 млн тонно-км). Но по динамике (2000–2010 гг.) уступала лишь Китаю (который нарастил за 11 лет почти в 4,3 раза объемы воздушных перевозок, тогда как Россия в 1,9 раза, США – лишь в 1,3, а Япония и Германия снизили, соответственно, в 0,8 и 0,9 раза).

Для оценки состояния и динамики развития транспорта важно рассмотреть такой аспект как пассажироперевозки. В России объем пассажироперевозок в 2011 г. составил всего лишь 46% от того, что было в 1992 г. При этом по всем видам транспорта за исключением воздушного (104,8%) наблюдается снижение, т. е. объем пассажироперевозок за 20 лет не достиг уровня 1992 г. Падение в перевозках автобусами составляет почти 50%, железными дорогами – почти 58%, трамваями – почти 75%, морским транспортом – почти 85%, внутренним- водным – почти 69%, а метрополитеном снизился до 94%.

По показателю пассажироперевозок железнодорожным транспортом Россия занимает 2 место, уступая лишь Китаю (в 2010 г. более чем в 6,3 раз, тогда как в 2000 г. всего лишь в 2,7) и Японии (2009 г. – 394 млрд. пассажиро-км). Но при этом за 2000–2010 гг. Китай нарастил данный показатель почти в 2 раза, Германия – в 1,1, Великобритания – в 1,5, а Россия снизила до 83%. Иными словами, в странах-конкурентах наблюдается рост не только грузоперевозок, но и пассажироперевозок железнодорожным транспортом, а в России происходит снижение второго показателя и не слишком высокий рост первого.

Что касается пассажироперевозок воздушным транспортом, то объем пассажирооборота России в 2010 г. воздушным транспортом составлял лишь около 12% от американского, 30% китайского, был ниже германского, британского, правда, превосходил японский и французский. При этом следует отметить позитивную динамику. За период 2000–2010 гг. объем пассажироперевозок воздушным транспортом в России вырос более чем в 2,7 раза, уступая лишь Китаю (4,4 раза) и опережал США (1,15), Германию (2,1) и др. страны.

Итак, обобщение ситуации в системе транспортных коммуникаций России позволяет сделать следующие выводы:

- по протяженности, грузо/пассажирообороту, качеству (электрофицированности, твердому покрытию, парку воздушных судов, состоянию портов, причалов, вокзалов и проч.) Россия отстает от основных конкурентов (США, Китая, Германии, Великобритании, Канады и др.);
- внутренняя структура российской системы транспортных коммуникаций указывает на слабую направленность (вектор) ее на развитие и отличается от региональной замкнутостью и ограниченностью;
- национальная система коммуникаций имеет явно выраженную структурную (видовую) асимметрию и статичность. Если признать, как сделал в свое время А. Богданов, что уровень развития системы определяется самым слабым звеном, то у нас таким звеном выступает внутриводный (речной) транспорт, хотя и др. виды транспорта не сильно конкурируют с ним, т. е. динамика развития самого слабого звена определяет общую динамику системы. В настоящее время в системе транспортных коммуникаций России действует гужевой вид транспорта, и если принять его в качестве так называемого низового звена (самое слабое звено), которое определяет скорость всей транспортной системы, то становится очевидной низкая эффективность нашей транспортной системы. Но кроме того, в российской транспортной инфраструктуре весьма низкое место занимает воздушный флот – перевозки грузов, пассажиров воздушным транспортом в разы уступают американским, германским, британским и др. развитым экономикам.

Правда, при этом велика как протяженность, так и грузооборот трубопроводного транспорта. Но при этом у нас он, в отличие от американского или европейского, имеет явно выраженный сырьевой характер, т. е. сосредоточен на нефти, а скажем, не на конечных продуктах ее переработки. Весьма слабо представлены такие сегменты как транспортировка твердых углеводородов (угля и т. п.), хотя запасы данных ресурсов в России огромны и они сосредоточены в труднодоступных и малопригодных для иных видов транспорта климатических условиях (вечная мерзлота);

- анализ показывает, что Россия выигрывала в конкурентной борьбе тогда, когда формировала новые и модернизировала традиционные существующие коммуникации, и проигрывала тогда, когда безразлично относилась к коммуникациям. Впрочем, по-видимому, этот вывод верен не только для России, но и для любой другой страны мира. Поэтому, чтобы, во-первых, не отстать в развитии, необходимо наращивать, во-вторых, постоянно создавать новые и модернизировать существующие коммуникации. Чтобы выигрывать, необходимо формировать новые оригинальные коммуникации.

Обнаружено наличие сильной положительной корреляции между состоянием коммуникаций и динамикой национального хозяйства и общественным развитием. Чем более развиты у общества коммуникации, тем оно более динамично. Чем выше уровень коммуникаций, тем динамичнее национальное хозяйство. Данные положения дают основание утверждать, что средства, инвестированные в развитие и даже поддержку коммуникаций, увеличивают основной результат, ускоряют основной тренд развития национального хозяйства. Неудовлетворительное состояние коммуникаций – одна из основных причин исчезновения почти 15 тысяч русских деревень и такого же количества находящихся на грани исчезновения в течение 20 лет новейшей истории России. Экономия на коммуникациях ведет к замедлению роста, падению экономических показателей развития, депопуляции и отставанию страны;

- расчетный коэффициент скорости (мобильности) транспортных коммуникаций России в сопоставлении с аналогичным по США, Японии, Германии, Великобритании, Китаю и ряду других стран указывает на заметные, а в ряде случаев (как, например, Германии, Японии, США) значительные (даже существенные) отставания. Поэтому стране срочно необходимо взяться за решение данной проблемы, что отмечается в ряде публикаций¹, а также правительственных решениях. В частности, за развитие Северного морского пути (с формированием со-

¹ Якунин В.И. Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция) // Вестник РАН. – 2014. – том 87. – № 8.

временных технических и технологических элементов инфраструктуры: новый ледокольный танкерный и пассажирский флот, учитывающий условия Крайнего севера и в частности работу в условиях Арктики), железнодорожной инфраструктуры (в виде новых железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке, Юге и Севере, создании нового подвижного состава; поездов нового типа и поколения, формирование скоростных железных дорог – Москва-Казань и др.), развитие воздушного транспорта (восстановление и модернизация прежних аэропортов и строительство новых, создание соответствующей инфраструктуры в виде среднемагистрального самолета и т. д.), модернизации инфраструктуры внутри водного (речного и морского) транспорта (очистка фарватера основных судоходных рек в Центре, Поволжье, Сибири, Дальнем Востоке, на севере и юге, развитие флота на внутренних морях и озерах: Онеге, Ладоге, Каспии, Азове и др. морях и озерах, строительство новых каналов и расширение пропускной способности существующих; строительство новых портов, причалов, вокзалов, паромных переправ, судов разной вместимости, типа и т. д.), расширить видовое и качественное разнообразие трубопроводной транспортной сети (расширение географии, улучшение качества, пропускной способности, но главный акцент следует сделать на развитии традиционных транспортировок нефтепродуктов и создании новых видов продуктопроводов: для транспортировки угля, рудных и нерудных материалов, а также продуктов, которые могли бы соединить места концентрации ресурсов (сырья, материалов, продуктов) с местами переработки и потребления; разработать новую логистику в области трубопроводного транспорта), и конечно же развитие автомобильных коммуникаций (реконструкция и модернизация существующих, а также строительство новых автомобильных дорог, мостов, эстакад).

Особое направление связано с космонавтикой, которая уже давно стала отраслью национального хозяйства. Для чего необходимо создание новой земной, околоземной и космической инфраструктуры. К примеру, Китай имеет более пяти космодромов, а Россия всего один собственный и тот расположен на севере, где полезная нагрузка на порядок ниже и где хуже условия. Поэтому строительство космодрома «Восточный» окажется важной, но недостаточной наземной инфраструктурой для космической державы. Естественно, что все это требует развития новых современных форм транспортных коммуникаций, таких, которые связаны с компьютерными технологиями и технологией передачи информации (создание широкополосного скоростного интернета и т. д.).

Все это должно обеспечить, во-первых, увеличение протяженности и географии (должны быть охвачены все «уголки» России) транспортной

сети, во-вторых, улучшение качества транспортного обслуживания (необходимо добиться такого положения, чтобы из любой точки территории России можно было попасть в любую другую точку за минимальное время, предусмотренное технологией непрерывного производственного цикла). Для этого, в-третьих, необходимо разработать такую модель транспортной логистики, чтобы развиваемые транспортные коммуникации взаимодействовали в целях общего принципа ускорения движения и не тормозили доставку грузов, пассажиров, информации из мест производства в места потребления.

Для ускорения работы транспортной инфраструктуры страны, повышения ее эффективности необходимо, с одной стороны, увеличивать количество предприятий, а с другой, увеличивать их видовое (типовое) разнообразие.

Анализ показывает, что Россия по численности предприятий уступает основным своим конкурентам; причем отдельным в разы. Но и по видам, типологической структуре имеются значительные отставания. Существующая отраслевая и типологическая структуры предприятий не стимулируют, но сдерживают развитие именно в силу высокого монополизма, и причем именно в тех секторах и сегментах, которые выходят на основные транспортные коммуникации: трубопроводы, железные дороги, морские, воздушные и проч. коммуникации. Поэтому производственные коммуникации России нуждаются в основательной и глубокой отраслевой диверсификации. Существующая отраслевая структура отличается монополизмом и низким уровнем диверсификации. Не менее глубокой и основательной диверсификации требует типологическая структура национальной производственной инфраструктуры. Ныне основной вид предприятий – акционерные общества, которые во многом носят формальный характер. Отсюда слабая работа фондовых бирж и расчет на помощь государства и бюджета, торможение закона о банкротстве и др. инструментов развития производственной инфраструктуры.

Особое место в системе производственных коммуникаций любой страны занимают малые предприятия. В отдельных развитых странах их доля – как в производстве, так и в занятости населения – превышает 50%. В целом в России и тем более в региональном разрезе все наоборот. У нас участие малых предприятий в формировании основных параметров развития национального хозяйства и общества за десятилетия оказывается более чем скромным. Тем более если иметь в виду отдельные отрасли, сектора экономики и регионы. Многие исследования, в т. ч. и отечественные¹, указывают на прямую зависимость темпов роста национального хозяйства и уровня развития

¹ Рахаев Х.М., Калабекова К.А., Шомахова М.Х. Почему одни регионы богаты, а другие бедны и почему богатые богатеют, а бедные беднеют... М.: Экономика, 2014.

общества от динамики малого предпринимательства. Стало быть, одним из важнейших направлений развития производственной инфраструктуры в России (причем имеющего огромные резервы) является развитие малого предпринимательства. Образование множества малых и средних предприятий в различных отраслях, секторах и регионах страны относится, очевидно, к одной из актуальных задач общественного развития.

Правда, для этого вовсе не нужно повторять печальный опыт ни первых кооперативов (80-е гг.), ни тем более «российскую приватизацию» 90-х. Необходимо обеспечить со стороны государства соответствующие институциональные гарантии функционирования малого предпринимательства. Конечно, для этого необходимо задействовать в полной мере инструменты налоговой, таможенной, бюджетной, кредитно-финансовой и проч. служб государства. Малый бизнес, конечно же, должен не только косвенно, за счет обеспечения занятости различным категориям граждан, выпуском продукции, ценообразованием и т. д., но также и напрямую через систему отчислений, налогов и т. д. содействовать процветанию государства. Но и государство не должно подходить к оценке его деятельности, места и роли как к крупному капиталистическому предприятию, монополии, транснациональной корпорации. Нужно дать возможность малому предпринимательству работать самому и так, чтобы оно давало работу другому.

Исходя из последнего тезиса, а также мирового опыта, становится очевидным, что сложно добиться (если вообще возможно) необходимого ускоренного развития национального хозяйства и общества без основательного пересмотра основ важнейшего института общества – государства. Это, однако, совершенно не означает, что российское государство должно быть таким же как в Германии, Франции, США, Китае и т. д., т. е. германским, американским, китайским и проч. Государство в России исторически выполняло иную роль, чем в перечисленных странах. Примечательно, что в отличие от упомянутых стран, государство в России выступало не только гарантом «нерушимости национальных границ» и защиты населения, но и активным участником модернизации национального хозяйства. Вся железнодорожная отрасль во времена Александра III управлялась государством. То же самое с космической, авиационной и даже автомобильной отраслями. Поэтому государство в России выступает одним из основных столпов ее существования и развития. Но это совершенно не означает, что оно должно оставаться неизменным. И в этой связи, безусловно, необходима модернизация государства. Государство должно быть неотъемлемым для общества. Оно должно служить интересам общества, а не подминать общество под себя, свои интересы. Его задача – разрабатывать, утверждать и следить за исполнением законов и принципов общежития, а не заниматься отстаиванием групповых интересов, но при этом не отказываться от отстаивания

групп интересов граждан, бизнеса и общества в целом. Словом, государство должно быть национальным, эффективным и надежным.

Но государство – это всего лишь один из множества институтов социальных коммуникаций. Российский мир молодой, его пространство требует развития. Но если его развитие (начиная с постудельного периода) происходило за счет расширения пространства и выразалось в присоединении новых земель, то **теперь следует проводить внутреннее расширение пространства, т. е. лучшее освоение имеющегося пространства.** А это последнее возможно лишь в контексте развития коммуникаций, и в первую очередь социальных коммуникаций.

Социальные коммуникации в России находятся на примитивно низком уровне, т. е. на том уровне, на котором они были сформированы в прошлом, отчасти в позапрошлом столетии. Новые десятилетия ничем существенным не отметились; кроме попытки возродить какие-то старые институты, и в этой смеси хотят видеть новую институциональную (коммуникационную) систему. С другой стороны, *сами социальные институты не рассматриваются в виде самостоятельной реальности; их видят производными из технологических, технических и прочих материальных, предметных продуктов и явлений. (Этакий кондовый марксизм. Правда, на поверку это оказывается не историческим материализмом, а какой-то смесью вульгарного экономизма («рынок все расставит на свои места»), спенсеризма (организация общества исходя из принципов целесообразности и рациональности) и технократизма (технико-технологической детерминации)).*

Между тем, казалось бы, Россия по самой истории и природе своей как бы обречена на социальное развитие и развитие социальных коммуникаций: чаще добровольное, ненасильственное объединение народов, объединение, вызванное экономическими, политическими, культурологическими и прочими причинами и мотивами, создавшее уникальное общежитие народов, – вот основа создания новых коммуникаций. Но получилось ли что-то из этого, т. е. воспользовались ли мы этим богатством в полном объеме, развернули ли весь заложенный в этом потенциал? Вопрос риторический. Но что делается для того, чтобы «цвели сто цветов»? *Прокрустово ложе навязанного в прошлом и ложно понимаемого федерализма (или лучше – квазифедерализма), отнимающего свободу творчества, стремящегося загнать всех в одну корпорацию (или, как говорили, в приснопамятные 20-30-е, в один колхоз), конечно же не дают развитию особенностей проявить себя в полную силу.* Специфика организации жизни в регионах, понимаемая как «бунт против власти», а на самом деле представляющая протест против унификации, безликости, против антиразвития, не поддерживается центральной бюрократией, которая всячески препятствует формированию горизонтальных связей и сетей, т. к. видит в них угрозу хорошо выстроен-

ным и оберегаемым вертикальным иерархическим связям. Поэтому необходимо дать свободу развитию федерализма в России; заставить его работать на Россию, а не против нее.

Этнонациональная особенность – это в том числе (а возможно, в первую очередь) язык; как заметил Ф. Розенцвейг: «Sprache ist mehr als Blut» (язык больше, чем кровь). Язык – это естественная и, быть может, основная для людей, общества форма коммуникаций. Это ресурс социального, политического, хозяйственного, да и любого другого развития. У нас же, к глубокому сожалению, многими так не воспринимается. Но Казахстан – тюркоязычный – от языка только выигрывает. А выигрывают ли от своего тюркского языка российские Татарстан, Башкортостан? Они не получают те же коммуникационные импульсы роста, как соседние тюркоязычные государства России. Ментальные особенности людей, в том числе из генетики, и их так просто не преодолеть (и возможно, их и не нужно преодолевать, в том смысле как это делается с отдельными проявлениями умонастроения, т. е. ликвидировать и т. д., воспринимая их не как дополнительный и возможно имманентный природе ресурс, а как антиресурс развития). И поэтому на его изжитие затрачиваются ресурсы развития. Но, повторяем, в том же Казахстане, Азербайджане, Кыргызстане, Узбекистане, Туркмении, Таджикистане, Грузии, Армении и т. д. все это выступает ресурсом развития, а у нас это явно недооценивается.

У нас в рамках нашего федеративного государства просто необходимо использование данной особенности. Одно из направлений представлено нами в модели «гармоничного федерализма».¹ Предложение данной модели и само построение регионального социально-экономического развития России в концепции «гармоничного федерализма» вызвано в том числе тем, что используемые в течение последних десятилетий меры не дают ожидаемого результата. Национальное развитие скатывается к застою и стагнации. Поэтому следует отыскать такую модель, использование которой даст новый импульс развитию России.

Модель «гармоничного федерализма» не противоречит национально-государственному развитию России, ибо основывается на трех базовых принципах: приоритете интересов страны (государства, регионы и муниципалитеты выступают инструментами реализации данного интереса в соответствии с их ресурсами и определенным конституцией местом в системе национального развития), приоритете интересов гражданина, приоритете общественного развития (прогресса). Каждый уровень имеет свои конструктивные, институциональные и «технологические» особенности.

¹ И. Ван, К.А. Калабекова, М.Х. Шомахова. Конкурирующие модели организации регионального развития в федеративном государстве и их значение для эффективности последнего. // Научное обозрение. 2013. – № 4.

Концепция «гармоничного федерализма» предполагает организацию регионального пространства на основе принципов мультилитаризма (многосторонности и доминирования горизонтальных связей), справедливости и рациональности федеративного миропорядка, верховенства законов, а не диктат федеральных структур и органов власти. Модель основывается на максимальной децентрализации производственно-хозяйственных связей между регионами. Грубо говоря, каждый регион представляет в миниатюре национальное хозяйство в целом. Правда, это будут уже не те субъекты РФ, которые на сегодня существуют. Это новые макрорегионы, которые отличаются от ныне действующих как формально (по размерам), так и содержательно. Для этого, во-первых, требуется осуществить новую «нарезку» территории,¹ во-вторых, сформировать новую структуру управления.

Исходя из основных принципов данной модели, вся территория России должна быть разбита на несколько самостоятельных регионов, которые могли бы организовать полноценные народнохозяйственные комплексы.² Такие регионы должны иметь в своем распоряжении полноценный объем и структуру всех природных, трудовых и прочих материальных, финансовых ресурсов, производственную, транспортную и социальную инфраструктуру, с тем чтобы иметь полноценный ресурсно-производственный контур воспроизводства жизни на территории. По-видимому, такие регионы должны иметь примерно равный комплекс базисных ресурсов. Эти регионы должны самостоятельно и полноценно вести всю производственно-хозяйственную и социально-культурную деятельность за счет эффективного использования имеющихся ресурсов.

Осуществлять ли эту нарезку по ресурсному критерию, с тем чтобы в любом регионе были все необходимые ресурсы и в необходимом объеме, очевидно, не столь важно. Хотя ресурсный критерий должен быть учитываем, но он вовсе не обязательно должен стать решающим. По-видимому, он должен входить в качестве определяющего в систему критериев дифференциации (или регионализации) и проч. Идеология здесь такова: **нельзя создавать региональные образования, которые не могут по определению содержать сами себя.** Но с другой стороны: в случае различных обсто-

¹Кстати, президент В. Путин в предвыборной статье «Демократия и качество государства» (Коммерсантъ. 06.02.2012. www.kommersant.ru/doc/1866753) в рубрике с характерным названием «О российском федерализме» замечает: «Также очевидно, что потенциал укрупнения субъектов федерации далеко не исчерпан. Но действовать в этой сфере надо разумно и взвешенно».

²Идеологически наше предложение возвращается к петровским реформам XVIII в., которые ввели такой институт пространственного развития как губернии, основу выделения которых составляла подушная подать как принцип, выражающий уровень жизни территории; см. Ключевский В.О. Соч. в 9 т. Т. IV, VIII.

ятельств (от природного и техногенного характера до социально-международного – война, оккупация территории страны и т. п.) регион должен обеспечить полноценную жизнедеятельность государству в целом. Следовательно, такие регионы должны представлять практически народное хозяйство в уменьшенном виде. В них должны быть развиты все отрасли экономики и социальной жизни. В некотором смысле такие регионы представляют собой параллельно существующие народные хозяйства. Для этого требуется не только осуществить нарезку, исходя из высказанных критериев, но еще и создавать соответствующие структуры управления таким народным хозяйством. Речь идет о министерствах, ведомствах и т. п., отвечающих за хозяйственное и социальное развитие территории. Поэтому в состав структур управления такими регионами должны войти, помимо отраслевых министерств, налоговая служба, служба ветеринарного, санитарно-эпидемиологического контроля и т. п., за исключением армии, полиции, спецслужб, минфина, нацбанка, арбитражного и конституционного судов, а также парламента и президента.

Обобщенно данную модель региональной организации можно определить как **модель политической централизации с хозяйственным федерализмом**. Политическая централизация достигается на уровне властных институтов. Государство не создает в регионах институты государственной власти. В регионах создаются представительства государственной власти в виде соответствующих структур. Например, регионы не имеют ни президентов, ни губернаторов и проч., но имеют глав исполнительной власти региона. Существующая практика наличия президентов республик, губернаторов и т. п. показала свою явную нелепость. Ясно было всем, что президенты республик – не более чем филологический или лингвистический казус. Но дело в том, что в отдельный период и в отдельных регионах он был воспринят слишком серьезно, когда стали создавать президентские гвардии, министерства иностранных дел и т. п., при том что эти регионы оказывались дотационными более чем на 50%. Государство не создает в регионах также и законодательной власти в виде местных парламента и законодательных собраний. То же самое относится и ко всякого рода конституционным (уставным) судам в регионах. *Регионы должны жить в одном правовом поле. И этим правовым полем должно быть право Российской Федерации.* Но в это же время государство позволяет регионам самим устанавливать размеры налогов и даже виды налогов (обеспечивая так называемый налоговый федерализм), производя при этом соответствующие отчисления в бюджет на содержание армии, флота и других служб государства, исходя, в одном случае, из валовых показателей, а в другом – из душевых.

Таким образом, в нашей модели скрепы представляют не политическая партия, как например, в Китае, а государственная власть, которая

оказывается индифферентна к политическим партиям. Ее основу составляет историческая модель управления такой территорией как России. По-видимому, в этой модели решающее значение имеет «вертикаль власти» и институты, которые ее формируют, среди которых основное место занимает президентская вертикаль. Поэтому основные скрепы, своеобразный зонтик, который формирует центральная власть, которая держится не на политических платформах, а на идеологии государственности и составляет основу существования как России в целом, так и предложенной нами модели. Государственный аппарат в виде министерств, ведомств, служб и т. д. осуществляет координацию деятельности различных институтов на уровне территорий. Политическая надстройка имеет общенациональный, надрегиональный характер. В ее функции входит гарантия территориальной целостности страны. Достижение этой цели осуществляется путем прямого (в виде распоряжений, указаний и т. п.) и косвенного (в виде законодательства, программ, налогов, сборов, бюджетного финансирования: трансфертов и т. п.) воздействия на субъекты регионов. Управление региональным развитием ведется на основе указов президента, постановлений правительства, законов и т. п., а также прямого воздействия институтов государственной власти (министерств, ведомств, служб и т. д.).

Основными конструкциями или дискурсами выступают: а) отношения равноправия, основанного на равенстве и справедливости, где нет места культурной унификации, но напротив, развивается культурное разнообразие и культурное многообразие, признающее равенство культур, образа жизни, традиций и прочих региональных особенностей; б) выработка и формирование культурных ценностей, ведущих не к разделению на более или менее «совершенные», «развитые» цивилизации, а к объединению существующих культурных ценностей в единое и общее; в) не формирование исторических и культурных, языковых и конфессиональных различий, а единство этих различий, т. е. объединение через разнообразие (и в этом процессе особая роль принадлежит и отводится русскому языку и русской культуре как специфической синтетической реальности, которая вобрала все особенности на пространстве России); г) ресурсные потенциалы, которые базируются не на разделении и выделении регионов, а на созидании единого экономического пространства и единой целостности. Таким образом, речь идет о создании новой системы или модели регионального развития, в которой различия не стоят на пути межрегионального обмена и тем более конфронтации, а выступают важным фактором общего развития. Иными словами, это модель, в которой регионы не конфронтруют, а сосуществуют путем приспособления друг к другу.

Однако формирование модели «гармоничного федерализма» вовсе не лишает регионы возможности конкурировать, соревноваться между собой.

Напротив, предложенная модель предполагает активное использование конкурентных позиций регионов. Конкуренция представляет собой важнейший параметр воспроизводства экономического роста региональных экономик. Мы исходим из простой констатации, что обладания преимуществом на основе факторов в любой момент времени совершенно недостаточно для поддержания долговременного преимущества страны (региона, территории). Поэтому важное значение имеет конструирование (проектирование) оригинального соотношения уже существующих факторов и новых, оригинальных. В этой связи следует учитывать три важных параметра региона: 1) структуру внутреннего спроса; 2) объем и характер роста внутреннего спроса; 3) механизм транзитивности предпочтений с местного на внешний рынки, на основании которых формируются детерминанты. Иными словами, требуется перейти от конкуренции товаров и услуг к конкуренции территории, где, безусловно, важнейшее место занимают социальные, технологические, технические и прочие коммуникации.

Установлено, что конкурентоспособность большинства российских территорий базируется главным образом на использовании сравнительных преимуществ и механизма ценовой конкуренции. Территории конкурируют между собой не качеством произведенной продукции, а ее оригинальностью. Однако следует иметь в виду, что носителями конкурентоспособности являются не товары и даже не технологии, а предприятия и компании. Поэтому от степени концентрации предприятий и фирм на некоторой территории, их разнообразия, принципов и механизма взаимодействия между собой, а также среды, в которой они функционируют, зависит экономический климат. В этой связи одно из основных направлений формирования конкурентных преимуществ территории – формирование кластеров в различных сферах регионального хозяйства. При этом важное значение имеет уровень самих субъектов хозяйствования: крупные, мелкие, средние предприятия, образующие кластеры.

Нами выявлено, что механизм конкурентного преимущества территорий формируется по трем основным направлениям: 1) взаимодействие между институтами общества (частными, государственными, иностранными, отечественными, совместными и т. д. предприятиями и компаниями); 2) формирование ассоциаций предприятий для выполнения определенных задач; 3) формирование новых институтов, осуществляющих координацию деятельности атомизированных субъектов хозяйствования. Субъекты, созданные для удовлетворения спроса промежуточных потребителей, борются за своего потребителя.

Емкость рынка в любом сегменте оказывается ограниченной, и поэтому предприятия должны либо войти в соглашение между собой по поводу раздела существующего рынка на сектора, либо вести конкурентную

борьбу за право «пользоваться» существующим спросом. Наличие большого числа самостоятельных предприятий стимулирует использование второго варианта, т. к. рост числа предприятий на новых сегментах рынка оказывается больше, чем прибыль, которую предприятие может получить за свою деятельность. Однако, чтобы борьба за покупателя не приняла бесконтрольный характер, требуется, чтобы были определены «правила игры», которые бы соблюдались субъектами хозяйствования. Эти правила создаются и закрепляются в виде норм поведения, а государство осуществляет контроль исполнения всеми субъектами хозяйствования взятых обязательств. Государство, таким образом, участвует в этом проекте как в качестве органа, осуществляющего контроль деятельности хозяйствующих субъектов, так и в качестве полноправного субъекта хозяйствования.
