

УДК 332.1 : 330.15(470.23/25)

Перспективы развития региональной хозяйственной системы на Северо-Западе России

А.И. Прыгунов

Политехнический факультет МГТУ, кафедра технической механики

Аннотация. В работе дана характеристика минерально-сырьевого и экономического потенциала зоны Севера Российской Федерации. Рассмотрены ближайшие перспективы развития Северо-Запада России, как единой региональной хозяйственной системы. Сделан вывод о высоких потенциальных возможностях этого региона страны, что при оказании необходимой государственной поддержки, может способствовать решению многих важных проблем развития всего хозяйственного комплекса Российской Федерации.

Abstract. In paper the characteristic of mineral-raw and economic potential of the Russian Federation's North is given. Immediate prospects of development of Northwest of Russia, as uniform regional economic system are examined. The conclusion has drawn that high potential opportunities of this region of the country in the long term, with necessary state support, can promote the solution of many important problems of development of all economic complex of the Russian Federation.

1. Введение

Северо-Западный федеральный округ (СЗФО) включает территории субъектов РФ, расположенных в пределах Северного и Северо-Западного экономических районов России, а также Калининградскую область. Территория округа 1677,9 тыс. км², численность постоянного населения на 1 января 2000 г. – 14515,5 тыс. чел. Округ играет важную стратегическую роль приграничного региона России на Европейском Севере и Западе страны, в пределах которого размещаются крупные промышленные и культурные центры, морские порты на Балтийском, Белом и Баренцевом морях.

Природные ресурсы и крупный промышленно-производственный потенциал Северо-Запада России – основная социально-экономическая предпосылка эффективного функционирования региональной хозяйственной системы. Уровень экономического развития и социального положения населения региона в значительной мере определяется эффективностью добычи и переработки природных ресурсов, потребностью хозяйства страны в них, а также конъюнктурой мировых рынков сырья и готовой продукции.

Несмотря на многочисленные намерения осуществить структурную перестройку экономики, ни в России в целом, ни в регионах не удалось сформировать осмысленную целостную структурную политику. Структурные изменения происходят стихийно. При этом экономика теряет потенциал будущего роста, переходит к депрессивному функционированию с сырьевой ориентацией, а в лучшем случае с ориентацией на выпуск продукции первичной переработки, теряется наукоемкое производство.

В круг актуальных экономических проблем развития СЗФО следует включить и радикальную конверсию машиностроительных предприятий оборонно-промышленного комплекса (ОПК) региона.

Они располагают реальными возможностями для производства современного энергетического и металлорежущего оборудования, транспортных средств, изделий тонкого и точного машиностроения, радиоэлектронной техники, средств механизации агропромышленного комплекса (АПК) и строительства.

Политика чисто финансовой поддержки оборонных предприятий ведет к разрушению потенциала ОПК. В условиях отсутствия четко очерченной народнохозяйственной концепции конверсии региональные органы управления должны взять инициативу в разработке и реализации программы конверсии в регионе.

2. Общая характеристика экономического потенциала Северо-Запада России

Северо-Западный экономический район (СЗЭР) включает Санкт-Петербург, Ленинградскую, Новгородскую и Псковскую области, охватывая территорию в 196,5 тыс. км², или 1,1 % площади России и 11,7 % территории Северо-Западного федерального округа.

В Санкт-Петербурге размещаются 483 из 527 научно-исследовательских организаций СЗФО, действует крупнейший в стране Санкт-Петербургский научный центр Российской академии наук.

Особенностью промышленного потенциала района является преобладание в его структуре тяжелого, сложного и точного наукоемкого машиностроения, включающего уникальные предприятия гражданского назначения и ОПК.

По удельному весу машиностроения и металлообработки в структуре производства промышленной продукции (31,4 %) регион уступает лишь Волго-Вятскому (42,1 %) и Поволжскому (34,5 %) районам, а в Санкт-Петербурге этот показатель достигает 42,6 %, тогда как в Москве - 30,9 %.

Среди отраслей машиностроения получили развитие судостроение, радиоэлектронная и электротехническая промышленность, приборостроение, энергетическое (включая дизелестроение), тракторное и сельскохозяйственное, химическое и нефтяное, строительно-дорожное и коммунальное машиностроение, станкоинструментальная и автомобильная промышленность.

Главным магистральным направлением развития машиностроения района в перспективе остается ориентация на преимущественный рост производства наукоемкой высокотехнологичной продукции, поскольку именно эта сфера отличается наличием развитых производственных мощностей, научно-технологического и образовательного потенциалов.

Технологическими ориентирами в машиностроении СЗФО в обозримой перспективе останутся: перевооружение производств на основе применения прогрессивных методов высокоточной обработки, механизации и автоматизации сборочных процессов, создания современных методов контроля и диагностики продукции.

По стоимости основных фондов отраслей, оказывающих услуги, в расчете на одного жителя район занимает второе место в стране. Ему принадлежит также третье место по стоимости основных фондов организаций здравоохранения, физической культуры и социальной обеспеченности, второе место – по стоимости основных фондов организаций образования, третье место – по стоимости основных фондов организаций культуры и искусства в расчете на одного жителя.

Северный экономический район (СЭР) охватывает территории Республики Карелия, Республики Коми, Архангельской области, включающей Ненецкий национальный округ, Вологодской и Мурманской областей.

Район располагает уникальным (по запасам, условиям залегания, разнообразию и количеству) сочетанием минерально-сырьевых ресурсов. Среди них железная руда, золото, ванадий, олово, молибден, алюминиевые, медно-никелевые, титановые, редкометалльные, редкоземельные и апатито-нефелиновые руды, алмазы, бокситы, нефть и газовый конденсат, природный газ, уголь (энергетический и коксующийся), разнообразное нерудное сырье (мусковит, кварц, графит, слюда), поваренная соль, многие виды сырья для производства строительных материалов.

В пределах района сосредоточены примерно 40 % доступных лесных и водных ресурсов страны, значительные гидроэнергетические ресурсы. Акватории Баренцева и Белого морей, северных рек и озер обладают крупными рыбными ресурсами.

Огромный ресурсно-сырьевой потенциал близость к центральным районам страны и европейскому зарубежью, развитая сеть железнодорожных магистралей, морского транспорта, морских портов с необходимой инфраструктурой (с круглогодичной навигацией), высокая обеспеченность квалифицированными кадрами, – все это обусловило возникновение в регионе мощного промышленного комплекса, а также развитой сферы обслуживания.

Северный экономический район – один из наиболее перспективных регионов России, освоение ресурсов которого, в силу близости к центральным районам и наличия развитой транспортной сети, определяет высокую эффективность расширения масштабов проводимых в регионе поисковых и разведочных работ в целях подготовки новых районов добычи минерального сырья и топлива.

Для освоения топливных ресурсов Северного экономического района важно ускорить привлечение инвестиций в основной капитал в сравнительно короткие сроки. Отрасли ТЭК, особенно нефтедобыча, крайне нуждаются в инвестициях для форсирования освоения перспективных месторождений и развития современных систем трубопроводного транспорта на основе прогрессивных инновационных технологий.

Создание в районе развитой базы по добыче углеводородного сырья требует реализации широкомасштабных и инвестиционно насыщенных программ, предусматривающих разработку в ближайшем будущем нефтегазовых ресурсов не только Тимано-Печорской провинции, но и шельфа морских акваторий Западной Арктики.

Разведанные на территориях Архангельской области и Республики Коми запасы нефти и природного газа, степень их концентрации в средних и крупных месторождениях могут обеспечить стабильные объемы годовой добычи на уровне 20-25 млн т нефти и 100-120 млрд м³ природного газа в течение продолжительного времени. По оценкам ВНИГРИ, в Тимано-Печорской провинции половина ресурсов нефти и свыше 60 % газа рентабельны для освоения. Годовые уровни добычи в этой провинции уже к 2015-2020 года могут быть доведены до 22 млн т нефти и 11 млрд м³ природного газа, что однако может быть обеспечено за счет прироста запасов промышленных категорий нефти до не менее 400 млн т и газа – 200 млрд м³ при соответствующем финансировании

порядка 13-14 млрд руб., из которых на разведку потребуется 6 млрд руб., что при нынешнем состоянии экономики в эти сроки без привлечения иностранных инвестиций практически невозможно.

Крупные месторождения углеводородов разведаны в шельфовых отложениях арктического побережья России, наиболее значительные из них расположены в западном секторе Арктики – на шельфах Баренцева и Карского морей.

По оценке Межведомственного экспертного совета, на 01.01.1989 года по сумме углеводородов на долю ресурсов Баренцева и Карского морей приходилось более 80 % от общих по Арктическим морям (включая канадский и аляскинский шельф) и примерно 2/3 по всем морям бывшего СССР – это без Каспийского и Черного морей около 85 % от ресурсов всех континентальных шельфов России. Потенциальные ресурсы Баренцева моря оцениваются в 22,9 млрд тонн углеводородов, Карского – в 34 млрд т, в том числе извлекаемые ресурсы соответственно в 13,3 и 22,2 млрд т, и превышают потенциальные ресурсы природного газа на полуострове Ямал в 1,8 раза (составляющих 17 трлн м³). Геологические запасы нефти этих морей оцениваются в 16 млрд т, из которых 4,9 млрд т извлекаемые ресурсы, а природного газа соответственно 40,9 и 30,6 млрд т. Можно считать углеводородные месторождения шельфовых акваторий этих двух морей стратегическим резервом нефтегазовых отраслей Российской Федерации в 2020-2030 гг.

Особенно важное значение для обеспечения хозяйства России углеводородным сырьем в виде природного газа и конденсата в перспективе будет иметь разведанное на шельфе Баренцева моря Штокмановское газоконденсатное месторождение с балансовыми запасами газа 3 трлн. м³ и извлекаемыми ресурсами конденсата ~22,5 млн т). По степени изученности разведанные и предварительно оцененные запасы природного газа и конденсата являются подготовленными к промышленному освоению.

Выявленные в районе месторождения высокоперспективные локальные структуры с общей оценкой перспективных ресурсов газа (категории С3) около 2 трлн м³ создают основу для наращивания промышленных запасов углеводородного сырья и дальнейшего развития газодобычи в регионе. По предварительной оценке, оптимальный годовой объем добычи природного газа – 50 млрд м³ со строительством заводов по сжижению газа и получению 10 млн т метанола в год, продолжительностью стабильной добычи газа в 20 лет и окупаемостью по расчетам ВНИПИморнефтегаза с начала добычи в 5-7 лет.

Перспективы освоения Штокмановского месторождения приобретают осязаемое практическое значение. В декабре 1999 г. в г. Мурманске состоялась презентация Штокмановского месторождения, в которой участвовали губернатор Мурманской области, представители ЗАО "Росшельф", отечественных и иностранных компаний, участвовавших в геологоразведочных работах и составлении технико-экономического обоснования Штокмановского проекта освоения и обустройства месторождения. Сметная стоимость работ по всем очередям ввода месторождения в эксплуатацию определяется в 16 млрд долларов. Социальное значение реализации этого проекта для экономики Арктической зоны будет огромно. Потребность в рабочей силе на пятый год освоения месторождения превысит 16 тыс. человек, а с участием подрядных предприятий – более 100 тысяч. По проекту первые 20 млрд кубометров природного газа должны прийти на Кольский полуостров в 2010 г. Реализация этого проекта, однако, в полной мере зависит от активности иностранных инвесторов США, Норвегии, Финляндии, Франции и российского "Газпрома".

Можно утверждать, что в XXI веке Арктический шельф имеет огромные перспективы не только по нефти, но и по полиметаллам и марганцу, а также ряду других полезных ископаемых, величина прогнозируемой извлекаемой ценности минерального сырья этой зоны, по мнению академика Игоря Грамберга (ВНИИОкеангеологии), превысит многие триллионы долларов. "В этом смысле, – подчеркивает он, – Штокмановское месторождение является особенно значимым. Во-первых, оно относится к категории гигантских. Во-вторых, именно его можно начинать осваивать уже сейчас: месторождение находится совсем рядом с теми регионами, которые обладают большим производственным потенциалом и вместе с тем остро нуждаются в газе как наиболее экономичном энергоносителе. В-третьих, сама разработка Штокмана даст мощный импульс развитию промышленности и социальной сферы приарктических областей России. И кроме того, отмечает он, начало работ на шельфе покажет, что наша страна действительно рассматривает этот бассейн как зону своих стратегических интересов" (Грамберг, 1999).

Значительные запасы углеводородов разведаны на шельфе Печорского моря. Извлекаемые запасы природного газа определены в 73,8 млрд м³, нефти – 86 млн т, конденсата – 2,3 млн т, растворимого газа – 2,6 млн т, причем только на Приразломном месторождении шельфа Печорского моря извлекаемые запасы нефти составляют 74,5 млн т и растворимого газа – 2,33 млн т. На всей территории России северная часть Тимано-Печорской провинции в пределах Архангельской области

и Республики Коми являются одним из 4 регионов, в которых в последние годы получены практические результаты в приросте промышленных запасов нефти и газа.

Вовлечение их в хозяйственный оборот диктуется необходимостью удовлетворения острой потребности Северного и Северо-Западного экономических районов, в первую очередь Архангельской, Мурманской, Ленинградской областей, в газовом и жидком топливе и промышленности страны в нефтехимическом сырье.

Добыча углеводородов в зоне арктических морей потребует создания комплекса сложных уникальных средств добычи, транспортировки и переработки углеводородного сырья, а также технических и обслуживающих судов, способных к длительной надежной работе в условиях сурового полярного морского климата, тяжелой ледовой обстановки, низких температур (до минус 50 °С), высокой влажности, сильных ветровых нагрузок и давления льдов толщиной до 4 м.

В зоне Европейского Севера России сосредоточены основные запасы и практически вся добыча нерудных полезных ископаемых (апатит, мусковит, флогопит, вермикулит, тальк, керамическое и полевошпатовое сырье, графит, асбест, известняки, гипс). Фосфатное сырье представлено комплексными апатитовыми рудами Мурманской области (66 % запасов и 95 % добычи). В апатито-нефелиновых рудах Хибинских месторождений, кроме основных компонентов – фосфора и алюминия, разведаны крупные запасы попутных компонентов: стронция, редких земель, фтора, галлия, редких щелочных металлов, титана; из апатит-магнетитовых руд Ковдорского месторождения извлекаются апатитовый, железорудный и бадделеитовый концентраты (причем бадделеит – единственный в стране источник циркония).

Необходимо отметить наличие в центральной части Кольского полуострова крупнейших в мире Кейвских месторождений кианитовых руд – высокоглиноземистого сырья для производства алюминиево-кремниевых сплавов, силумина, высокоглиноземистых огнеупоров, глинозема, противопожарных материалов и другой продукции (фтористого алюминия и пр.) с балансовыми запасами кианитовых руд 2,4 млрд т и прогнозными – 10 млрд т. Эксплуатация только одного месторождения с потенциальной добычей до 20 млн т руды и производством до 7,5 млн т кианитового концентрата с содержанием 57 % глинозема обеспечит возможность производства до 1300 тыс. т алюминиево-кремневых сплавов, до 800 тыс. т высокоглиноземистых огнеупоров и до 150-200 тыс. т противопожарных материалов и значительный объем фтористого алюминия, силикоалюминия и другой продукции. Промышленное освоение кианитовых месторождений и расположенных вблизи них других разведанных и технологически изученных крупных месторождений редкометалльного и слюдяного сырья, кварца, граната, строительных материалов возможно лишь при осуществлении транспортных подходов к месторождениям – сооружении железнодорожной ветки Титан-Кейвы, протяженностью 174 км (начатой строительством в 1951 г. и законсервированной в 1953 г.).

Высока концентрация минеральных ресурсов и в Республике Карелия. В ее недрах находятся месторождения железных руд, олова, молибдена, титаномагнетитов, кианитов, графитовых руд, талькового камня, мусковита доломита, серного колчедана, высококремнистых кварцитов. Карелия признана ведущей сырьевой базой России по добыче и обработке природного облицовочного камня. Карельский камень – перспективный объект вложений иностранных и российских инвестиций. На базе железных руд Костомукшского месторождения действует крупнейший на Северо-Западе России горно-обогатительный комбинат. Предварительно разведано уникальное комплексное месторождение уранованадиевых руд Средняя Падма, молибденовых руд Лобаш. Выданы лицензии на доразведку и разработку Майского золото-кварцитового месторождения, на поиски алмазов. Только в Карелии выявлены месторождения углеродсодержащих пород – шунгитов – Нигозерское месторождение обрабатывается, намечаются к освоению Мягрозерское и осваивается Захогинское месторождения.

Высок минерально-сырьевой потенциал Тимано-Печорской провинции. Он определяется наличием больших топливно-энергетических ресурсов (угля, нефти, природного газа) и месторождений алюминиевых, титановых руд и других видов рудного и неметаллорудного сырья. Большие запасы нефтехимического сырья, наличие энергетических, а также свободных земельных и водных ресурсов создают благоприятные предпосылки для развития в составе нефтегазопромышленного комплекса химических производств, способствующих комплексному использованию нефтегазового сырья региона.

Разведанные запасы бокситов могут быть надежной сырьевой базой глиноземного производства. Наиболее ценными являются латеритные бокситы коры выветривания. Высокое содержание глинозема, относительно низкое содержание кремнезема, малое содержание железа и отсутствие вредных примесей делают эти бокситы высококачественным сырьем для получения глинозема освоенным промышленностью методом спекания.

Перспективным представляется освоение бокситовых месторождений Среднего Тимана, строительство Ухтинского глиноземного завода, наращивание мощностей Северо-Онежского бокситового рудника (используемых на 15 %), строительство глиноземного и алюминиевых заводов в Архангельской области и др.

Важной стратегической задачей страны является восстановление редкометалльной промышленности района, которая ранее обеспечивала примерно 50 % потребности страны в ниобии и 80 % в тантале, а также цирконии и редкоземельных элементах. В настоящее время это уникальное производство практически приостановлено.

Учитывая преимущественно экспортную ориентацию цветной металлургии региона, необходимо форсировать внедрение новых технологий в производственные процессы этой отрасли, направленные на ресурсосбережение и комплексное использование сырья, снижение издержек производства и улучшение качества продукции в целях повышения ее конкурентоспособности на внешнем рынке.

Транспортный комплекс Северо-Западного федерального округа необходимо рассматривать неотрывно от региональной экономики, т.к. транспорт – это часть экономики региона. С одной стороны, транспорт является выходом, результатом экономической деятельности и следует за ее развитием во времени и пространстве. С другой стороны, транспортные условия могут оказывать существенное влияние на уровень, состав и распределение экономической деятельности.

Имея разноплановую структуру экономики, регион обладает широкой транспортной инфраструктурой, которая содержит в себе все виды транспорта. Можно перечислить следующие элементы инфраструктуры СЗФО.

Железнодорожная сеть: 12857 км действующих железнодорожных путей. Основные магистрали связывают Санкт-Петербург с Мурманском, Архангельском, Вологдой и Воркутой. Имеются международные сообщения с Финляндией и странами Балтии.

Сеть автомобильных дорог: 5562 км федеральных дорог и 77750 км региональных дорог (без Калининградской области). Основная магистраль региона – дорога М10: Хельсинки – С.-Петербург – Москва. Федеральные дороги соединяют также Москву с Мурманском (М18) и Вологдой/Архангельском (М8). Главные международные сообщения с Эстонией (М11) и Латвией (М21). Как автодороги, так и железные дороги централизованно направлены на Москву, в ущерб восточно-западным региональным связям.

Внутренние водные пути: пять основных систем, из которых две крупнейшие – это Волго-Балтийский бассейн (1398 км в СЭР) и Беломоро-Онежский бассейн (222 км каналов плюс 1861 км озерных маршрутов и 898 км подходов к портам).

Воздушный транспорт. Главные аэроузлы – это Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск и Сыктывкар. Всего в регионе насчитывается примерно 100 аэропортов и взлетно-посадочных полос.

Порты: причальные стенки, причалы, грузовые площадки и каналы для проводки судов. Главными портами являются С.-Петербург, Мурманск, Калининград, Архангельск и Выборг. Есть ряд других портов местного значения, такие как Кандалакша (Мурманская область) и Кемь (Республика Карелия), через которые только иногда происходит международная торговля.

Развитие морских и речных перевозок требует создания современного торгового флота, без которого невозможно восстановление роли России как мировой морской державы.

Решение этой проблемы требует расширения масштабов финансирования комплекса мер, предусмотренных президентскими программами по развитию судостроения и торгового флота страны. Важную роль в этом должны сыграть проводимые в рамках конверсионных программ меры по реконструкции и техническому перевооружению судостроительных предприятий ОПК Санкт-Петербурга с целью перехода на строительство плавередств торгового флота. Немалую роль может сыграть также судостроительная промышленность Северного экономического района.

Весьма актуальной проблемой, имеющей важное государственное значение, следует считать развитие судостроительной промышленности Санкт-Петербурга, производящей примерно 1/3 продукции этой отрасли в стране. Между тем, по данным Центрального научно-исследовательского института торгового судостроения, в настоящее время производственные мощности ГП "Адмиралтейские верфи", ОАО "Балтийский завод" и ОАО "Северная верфь" используются далеко не полностью. Основные фонды этих предприятий отличаются значительным моральным и физическим износом, что обусловило высокую трудоемкость и себестоимость продукции, значительные сроки строительства судов и недостаточное их качество. В связи с этим большой интерес представляет реализация разработанного проекта реструктуризации верфей Санкт-Петербурга и создания на их основе единого высокотехнологичного судостроительного комплекса – Центра современного российского судостроения. Такое решение намного более эффективно, чем раздельная реконструкция каждого из судостроительных предприятий города. Важным направлением в развитии судостроения

региона явилось участие Выборгского судостроительного предприятия в реализации российско-американской программы по сооружению первого в мире плавучего океанического космодрома.

Интересы страны требуют ускоренного развития в СЗФО горнохимической и железорудной промышленности, цветной и черной металлургии, добычи золота и алмазов, атомной и тепловой энергетики, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности (с углублением переработки древесины и ее комплексным использованием); рыбопромышленного комплекса; реконструкции и технического перевооружения действующих и создания новых угольных шахт и разрезов. Капитальное строительство и эксплуатационная деятельность, а также реализация социальных программ в условиях Приполярья и Заполярья потребуют значительных инвестиций и оборотных средств. Однако ресурсный потенциал региона делает его привлекательным для отечественных и иностранных инвесторов. Рациональное комплексное использование высокоэффективных ресурсов позволит обеспечить окупаемость капитальных затрат в течение 6-7 лет, превратить регион в эффективный хозяйственный комплекс, существенно пополняющий федеральный и местные бюджеты.

При этом основным приоритетом инвестиционной политики в регионе должна быть ориентация на реализацию важных государственных целевых программ, предусматривающих развитие топливно-энергетического комплекса, включая освоение шельфа Баренцева моря, наращивание мощностей северных морских портов, осуществление транспортных проектов, предусмотренных программой "Баренц-регион".

Помимо решения топливно-энергетических проблем и увеличения экспортного потенциала страны, реализация инвестиционных программ позволит обеспечить конверсию крупных оборонных предприятий Северо-Западного региона, развитие его научно-технического и производственного потенциала, создать новую отрасль машиностроения для обеспечения добычи нефти и газа в пределах всего арктического шельфа РФ. При этом будет сохранена численность работающих в оборонной промышленности, увеличатся объемы производства отечественного комплектующего оборудования и материалов, что позволит снизить зависимость от импорта.

Дальнейшее развитие машиностроения района наиболее эффективно ориентировать на производство машин и оборудования в северном исполнении, в которых нуждаются базовые отрасли региона, и, прежде всего, топливно-энергетический, лесопромышленный и строительный комплексы, а также выпуск грузовых и рыболовецких судов. Для этой цели могут быть успешно привлечены крупные современные предприятия ВПК региона. В настоящее время предприятия государственного центра атомного судостроения Северодвинска уже начали производить оборудование для освоения месторождений нефти и газа, осуществляют строительство рыболовных траулеров, ремонт и модернизацию судов разных классов, ремонт подвижного состава железнодорожного транспорта. В Вологодской области имеются реальные возможности для роста производства деревообрабатывающих станков, подшипников качения.

Наличие в регионе конверсионных предприятий машиностроения требует изучения возможности создания серийного производства комплекса многооперационных машин, применяемых на заготовке, сортировке и вывозке древесины, не уступающих зарубежным аналогам и обеспечивающих внедрение экологически безопасных технологий.

Значительный экономический и научно-технический потенциал Северо-Западного федерального округа, высокий уровень развития в нем научного потенциала и сферы подготовки высококвалифицированных кадров, банковской деятельности, особая роль как важнейшего исторического и культурного центра страны, – все это наряду со стратегическим значением его как западного форпоста России предопределило особое значение СЗФО в территориальном разделении труда.

3. Целевые ориентиры многоуровневой интеграции хозяйственной системы Северо-Запада

В результате анализа ресурсно-экономического потенциала Северо-Западного федерального округа и соотнесения его с основными мировыми тенденциями развития представляется возможным определить основные ориентиры процесса многоуровневой интеграции.

Сложность этого процесса определяется тем, что приходится одновременно решать целый ряд проблем: интеграции страны в мировое хозяйство, системной трансформации и структурной перестройки экономики. Значительная часть проблем, с которыми Россия сталкивается в ходе интеграции в мировое хозяйство, была предопределена тем, что реформирование ее экономики началось не с создания полноценного (то есть конкурентоспособного) рыночного хозяйства, а с либерализации внешних связей. Это явилось причиной более высоких темпов развития внешней сферы по сравнению с внутренней (*Загайвили*, 1999).

Решать структурные проблемы интеграции России в мировое хозяйство невозможно путем чисто внешнеэкономического регулирования. Основой для их решения является промышленная политика. Перед Россией стоит не задача любой ценой интегрироваться в мировое хозяйство, а задача занять в нем место, адекватное ее ресурсному, промышленному и научно-техническому потенциалу. Обе задачи – осуществление структурной перестройки и интеграции в мировое хозяйство – абсолютно необходимы и взаимосвязаны.

Политика интегрирования России в мировое хозяйство – это политика повышения конкурентоспособности отечественной промышленности. Эта политика может быть эффективной только в том случае, если она опирается на адекватную макроэкономическую политику. В связи с этим задача создания внутренне интегрированной экономики, обладающей развитой структурой, должна иметь приоритет перед задачей интегрирования в мировое хозяйство. В то же время изоляция российской экономики от мировой была бы не только нерациональной с точки зрения эффективности, но и невыполнимой из-за отсталой технологии производства (*Загашвили, 1999*).

Общемировые тенденции глобализации и интеграции особенно проявляются в СЗФО, что обусловлено как непосредственным соседством со странами Скандинавии, так и значительной протяженностью береговой линии, с развитой транспортной инфраструктурой. Выгодное географическое и транспортное положение округа, стратегическая значимость как приграничной территории и обеспеченность природными ресурсами создают благоприятные предпосылки для превращения его в перспективе в мощную индустриальную базу страны, поставщика ценной продукции для нужд отечественной экономики и на экспорт.

Составной частью и важнейшим рычагом интеграционных процессов является транспорт, но Россия пока не в полной мере смогла реализовать свои коммуникационные возможности. Нагрузка на транспорт будет в будущем возрастать, и потому у нашей страны есть особый интерес к сотрудничеству с другими государствами в этой сфере. Северо-Западный федеральный округ является транспортными воротами России.

Правительство РФ добивается включения страны в мировые транспортные потоки. Поиск новых путей интеграции транспортных систем Западной Европы и Восточной и Юго-Восточной Азии и, в частности, использование потенциала России как транзитного государства, является одной из приоритетных задач. По заявке Ассоциации экономического взаимодействия территорий Северо-Запада РФ (Ассоциация "Северо-Запад") с 1995 г. ведется работа над программой ТАСИС по развитию транспорта на Северо-Западе. В рамках программы в проекты инвестировано 54 млн долл. на развитие транспорта Северо-Запада России.

Со стороны ЕС консультантами выступают Дания, Нидерланды, Италия.

Важное геополитическое значение СЗФО, определяемое его географическим положением, значительным развитием транспортной сети, возрастающей ролью региона в качестве "морского окна" в Европу и удобного выхода к Мировому океану, создающих условия для расширения стратегических связей с мировыми рынками, наличие мощного хозяйственного и научно-технического потенциала – все это требует усиления внимания к проблемам развития региона. Это положение относится в первую очередь к развитию морского транспорта, и особенно морских портов, их инфраструктуры, железнодорожных и автодорожных подходов к ним. Стратегическая и экономическая безопасность страны требует постепенного отказа от использования портов стран Балтии, занимающихся перевалкой российских нефтепродуктов и других грузов.

Значительная часть СЗФО входит в состав Баренцева Евро-Арктического региона (БЕАР), целью которого является обеспечение политической стабильности и прогресса в экономическом развитии. БЕАР включает в себя с российской стороны Архангельскую, Мурманскую области, Республику Карелия, а со скандинавской стороны – северные провинции Норвегии, Финляндии, Швеции (*Столбов, 1988*). Особенностью данного образования является то, что здесь Европейский Союз граничит с Россией. Образование региона было обусловлено как историческими предпосылками (имеются свидетельства о взаимодействии проживавших здесь народов с XI века), непосредственной территориальной близостью, общностью природного потенциала, так и перспективами делового сотрудничества (*Ельм-Вален, 1998*).

Интерес к арктическим регионам значительно усилился. Одним из проявлений этого является учреждение в 1996 году в Оттаве Арктического Совета. Учредителями выступили, кроме США, Канады и России, также все пять стран Северного Совета. Арктический совет действует на всей арктической территории на тех же принципах, что и Совет БЕАР.

БЕАР открывает для Европы Северный морской путь, что создает широкие возможности для развития международной транспортной инфраструктуры, и обуславливает его стратегическую важность и роль в транспортном комплексе России в целом.

Проблема эффективного освоения Севморпути – этого моста между Европой и Азией, Европой и Америкой – интересует многие иностранные государства, которые начали активно действовать в наших северных морях. Открытие 69 морских портов и портовых пунктов, расположенных на трассе Севморпути, для захода иностранных грузовых судов в целях развития транзитных морских перевозок по направлению Европа – Азия позволит привлечь часть необходимых средств для развития транспортной инфраструктуры.

Развитие Северного морского пути (СМП) является важной проблемой. СМП имеет как экономическое, так и социальное значение. С одной стороны, сегодня СМП – это единственный экономически реалистичный путь к природным ресурсам Северной Сибири и севера Дальнего Востока, с другой – для некоторых районов Крайнего Севера он является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения. Стратегическое значение для настоящего и будущего России имеет принятие срочных государственных мер по восстановлению Северного морского пути, обслуживающего огромные территории Севера России. Сегодня его регулярная работа ограничивается лишь участком Мурманск – Дудинка (Восточная Сибирь), тогда как в прошлые годы он обеспечивал грузоперевозки вплоть до Владивостока. В результате существенно затруднены перевозки грузов в восточные районы Сибири, на Камчатку и Сахалин по Северному морскому пути. Общий объем перевозок по СМП упал примерно в 4 раза, с 6,58 млн т в 1987 г. до 1,5 млн т в 1999 г. Все звенья СМП находятся в критическом состоянии – это и ледокольный флот, и гидрометеорологическое обеспечение, и система радиосвязи, и навигационно-гидрографическое обеспечение. В развитии и укреплении нуждаются инфраструктура морских портов, ремонтные базы флота СМП.

СМП является также важнейшим фактором обеспечения обороноспособности России на наиболее труднодоступном и слабозащищенном участке границы. В освоении Северного морского пути заинтересованы многие иностранные государства, которые начали активно действовать в наших северных морях, поэтому в радикальном укреплении нуждается охрана границ, арктического шельфа. В этой связи, одной из задач, стоящих перед федеральным округом, должна быть всесторонняя поддержка процесса развития СМП.

Южная часть СЗФО имеет устойчивые развивающиеся международные связи. Это особенно касается г. Санкт-Петербурга, с выходом в Балтийское море и развитой структурой транспортных сетей. Город соединен железнодорожными путями с Финляндией и странами Балтии. По объемам российского экспорта и импорта Финляндия занимает ведущее место по сравнению с другими странами. За последние годы экономическое сотрудничество между Финляндией и Россией на региональном уровне значительно расширилось. Многие предприятия в населенных пунктах России, граничащих с Финляндией, выполняют заказы финских фирм и производят комплектующие изделия для финского машиностроения, текстильной промышленности и судостроения.

Приграничное сотрудничество через государственную границу между Финляндией и Россией осуществляется на основе Соглашения между правительством Финляндии и правительством Российской Федерации о сотрудничестве сопредельных регионов, заключенного в начале 1992 г. Координация совместной деятельности осуществляется специально созданной межправительственной группой развития сотрудничества сопредельных регионов.

Соглашением предусматривается сотрудничество в четырех субъектах Северо-Запада России: Мурманской области, Республике Карелия, Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Соглашение охватывает достаточно широкую сферу взаимодействия: экономическое и техническое сотрудничество, культуру, науку и обучение, спорт и совместные проекты технической помощи.

Осенью 1997 года Финляндия выступила с политической инициативой по укреплению стабильности и ускорению социально-экономического развития на Севере Европы путем создания особого направления в политике Европейского Союза – "Северное измерение", в которое вошли все субъекты федерации СЗФО. Совет ЕС считает, что "Северное измерение" может способствовать укреплению позитивной взаимозависимости Европейского Союза, России и других государств бассейна Балтийского моря.

Концепция "Северного измерения" является особенно важной в отношении некоторых аспектов в секторах, где ожидается получение наибольшего эффекта, таких как инфраструктура, включая транспорт, энергетику и телекоммуникации, а также природные ресурсы, экология, ядерная безопасность, образование, научные исследования и др.

Северный регион России имеет особое значение для Европейского Союза. Это регион особых природных ресурсов со значительным человеческим и экономическим потенциалом. Однако его экологическая ситуация вызывает серьезную озабоченность.

Газ и нефть как важные источники дохода обеспечивают значительное число рабочих мест и оказывают серьезное влияние на северные территории. В последнее время Европейский Союз становится все более зависимым от импорта энергии. В то же время ожидается увеличение доли газа

как источника энергии. По официальным оценкам, зависимость ЕС от импорта газа должна возрасти с нынешних 40 до 70 % к 2020 г. Поэтому ЕС нуждается в диверсификации источников энергии и обеспечении доступа к современным сетям, по которым могут поставляться импортируемые энергоносители.

Газопровод "Северный поток" (Nord Stream) — это принципиально новый маршрут экспорта российского газа в Европу. Целевыми рынками поставок по "Северному потоку" являются Германия, Великобритания, Нидерланды, Франция, Дания. Новый газопровод имеет большое значение для удовлетворения растущих потребностей в газе европейского рынка. В связи с этим еще в декабре 2000 года решением Европейской Комиссии проекту "Северный поток" был присвоен статус "ТЕН" (Трансевропейские сети). На пути "Северного потока" нет транзитных государств, что позволяет снизить стоимость транспортировки российского газа и исключить возможные политические риски. "Северный поток" напрямую свяжет единую сеть газопроводов России с общеевропейской газовой сетью и обеспечит максимально надежное снабжение газом потребителей Западной Европы. Углеводородные ресурсы Севера могут составить стратегический резерв для удовлетворения потребностей Европы в энергоносителях.

В июне 1998 г. Еурокомиссия создала Балтийскую оперативную группу по энергетике для консолидации, четкого определения и реализации энергетической программы в регионе Балтийского моря. Эта деятельность проводилась в рамках совместной с Советом государств Балтийского моря (СГБМ), Скандинавским советом министров и Балтийским советом министров энергетической системы.

Эксплуатация природных ресурсов на Северо-Западе России (например, на Кольском полуострове) часто ведет к нарастанию экологических проблем не только в России, но и в соседних странах из-за использования устаревшего, неэффективного оборудования, производственных процессов и технологий. Загрязнение среды Балтийского моря и прибрежных государств негативно воздействует на огромные территории Европейского Союза.

Именно поэтому в заключительном документе заседания Совета министров иностранных дел ЕС 31 мая 1999 г. в Люксембурге было отмечено, что природные ресурсы должны использоваться с учетом чрезвычайной уязвимости сухопутной, водной и морской среды, как в Балтийском, так и в Арктическом регионе. Необходимы меры по устранению экологических последствий трансграничного загрязнения находящимися в море и на суше источниками.

Экономическое развитие и взаимозависимость регионов на Европейском Севере потребует развития транспортной инфраструктуры и создания новых соединений с разветвленными европейскими сетями. Автодорожные и железнодорожные пути, связывающие ЕС с Россией, требуют дальнейшего развития транспортной инфраструктуры и пограничных постов.

Успешное развитие экономики региона в будущем требует эффективной телефонной и почтовой связи и информационных систем, поддерживающих современную деловую активность, а также более свободной конкуренции и государственных норм, обеспечивающих честное соперничество в бизнесе.

В регионе, входящем в "Северное измерение", действуют структурные фонды ЕС: ТАСИС; проекты таких финансовых институтов, как Европейский инвестиционный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Всемирный банк, Скандинавский инвестиционный банк, программы Северного Совета и ряд национальных инициатив, а также совместные проекты в рамках трех региональных организаций – Совета государств Балтийского моря, Совета Баренцева Евро-Арктического региона и Арктического совета.

Развитию экономики СЗФО и особенно Архангельской области и Республики Карелия будет способствовать создание так называемого "архангельского коридора" – системы параллельно идущих автомобильных и железнодорожных коммуникаций по направлению из Архангельска в Финляндию. Это позволит улучшить ситуацию в регионе, сократить время и затраты на перевозку грузов.

Торговая палата Южного Саво основала Торговое представительство Восточной Финляндии в Санкт-Петербурге, предоставляющее услуги в области бизнеса всей Восточной Финляндии и России.

По инициативе Союза провинций Южного Саво ведется работа над проектом "Коридор развития центрального севера и Санкт-Петербурга", объединяющего экономическое пространство центральной Скандинавии и Санкт-Петербурга. Данный проект позволит изучить сильные и слабые стороны развития региона, в том числе выявить препятствия, мешающие совместной работе в области транспортных связей и прочих сферах. В рамках проекта проводится совместная работа по маркетингу зоны сотрудничества, особенно в сфере предпринимательства, ноу-хау, транспортных связей, туризма.

В рамках проекта также ведутся работы по улучшению транспортного сообщения и пунктов пропуска на границе между Россией и Финляндией. Здесь наибольшее значение имеет транспортный коридор, который идет из Финляндии через Ленинградскую область и Санкт-Петербург в Москву.

Около половины транспортных потоков Северо-Запада России проходит по территории Ленинградской области и Санкт-Петербурга. Ожидается, что в ближайшее время произойдет увеличение транспортных потоков в два раза. Данная тенденция нашла свое отражение в Региональной программе совершенствования и развития сети автомобильных дорог в Ленинградской области до 2010 г. с перспективой на 20-летний период. Предусматривается, что к 2020 г. в области будет построено и реконструировано более 2 000 км автодорог.

Большое влияние на экономическое развитие округа оказывает реализация крупных проектов, в том числе строительства новых и реконструкции существующих российских портов на Балтике, создания транспортных коридоров Скандинавия – Центральная Европа и Азия – Европа, проходящих через Петербург. Все это открывает широкие возможности для совершенствования всей инфраструктуры и построения единого коммуникационного пространства в этом регионе.

При неоднородности пространства и достаточной доле дезинтеграции внутри округа становится ясно, что существующие проблемы не могут разрешиться сами собой. Негативные тенденции могут и должны быть преодолены под воздействием консолидированных усилий как государства, так и руководства субъектов интеграции.

Следует определить концепцию социально-экономического развития регионов, формирующих СЗФО. В последнее время вся территория России испытывает на себе влияние нескольких коридоров развития. Каждый из этих коридоров имеет свои опорные пункты (или полюса роста) за пределами нашей страны, что заставляет Россию принять тот тип развития, который способствует продвижению их интересов. Северо-западная территория России во многом формируется под воздействием европейских государств. Высокотехнологичное индустриальное освоение диктует свои правила.

Существующие тенденции могут привести к тому, что уже существующие коридоры развития интегрируют в себя части Северо-Западного округа, задав им свои целевые ориентиры в сфере экономики, социокультурной жизни, а также политики и идеологии. В этом случае административные и государственные границы утратят свою силу, станут проницаемыми и будут сформированы зоны в чужих интересах. Необходимо определить, следовать ли навязываемым типам развития и постепенно потерять контроль над происходящими событиями, что приведет к фрагментации территории и вытекающим отсюда последствиям, или противопоставить свой сценарий развития территорий, и, разработав собственную стратегию, участвовать в международных коридорах развития, преследуя при этом собственные интересы.

Отстаивание своих интересов потребует решения таких долгосрочных задач, как выход большинства субъектов на траекторию устойчивого развития и осуществление крупных программ, способных привести к качественным изменениям в сферах производства, транспорта, расселения, природопользования и экологии. Ориентирами в реализации этих задач должны стать преимущества регионального многообразия и межрегиональной интеграции, взаимный экономический интерес и равенство партнеров (*Владимиров, Кочетов, 1996*).

Ядром социально-экономического развития СЗФО являются интегрированные в единую социально-экономическую систему Вологодская, Ленинградская к Новгородская области, эти регионы целесообразно объединить в губернию с централизованным управлением, бюджетом и т. д.

Менее сильная с точки зрения современного уровня развития, но достаточно устойчивая в перспективе социально-экономическая система (губерния) может быть образована на территории Мурманской, Архангельской областей и Республики Карелия.

Согласно российскому законодательству, статус субъектов РФ (в том числе их объединение друг с другом) может быть изменен по их взаимному решению с согласия Президента РФ и Федерального собрания, оформленного специальным конституционным законом. Менять Конституцию России для этого не надо. Такая позиция согласуется с концепцией сокращения числа субъектов Федерации путем их укрупнения. Движущей силой такой реформы должно быть стремление уменьшить число "бедствующих" дотационных регионов для повышения уровня жизни населения.

В пределах территории СЗФО выделяется экономически наиболее развитый центр – г. Санкт-Петербург, который вполне может развиваться самостоятельно. В случае экономической интеграции с другими регионами в единую экономическую систему уровень социально-экономического развития этих регионов может снизиться: образуется рассмотренная выше система "центр – периферия".

Республика Коми имеет более высокий интегральный показатель уровня социально-экономического развития, чем территории Северного экономического района. Поэтому интеграция в экономическую систему с регионами СЗФО снизит уровень социально-экономического развития Республики Коми. Более привлекательным представляется вариант интеграции территорий района с Пермским краем или Свердловской областью.

К наиболее проблемным регионам СЗФО относится Псковская область. Ее индустриальное развитие ориентировано на отрасли военно-промышленного комплекса (ВПК) и наукоемкие производства, финансирование которых сдерживается из-за низкого наполнения госзаказа и неритмичного его обеспечения. Псковская область органично включается в единое экономическое пространство СЗФО при формировании в округе "коридоров развития" на базе отраслей военно-промышленного комплекса. В целом проблемы экономики ВПК требуют глубоких фундаментальных специальных исследований.

Следует заметить, что процесс освоения территорий Северного и Северо-Западного экономических районов всегда содержал ярко выраженный военно-политический компонент. Именно цели и задачи государства в сфере строительства объектов ВПК являлись определяющими при формировании структуры производства этих регионов. Таким образом, отрасли ВПК могут явиться базой интеграции регионов СЗФО (выделяется лишь Республика Коми) в единое экономическое пространство при условии наличия соответствующих государственного оборонного заказа, размещения вооруженных сил, зарубежных контрактов на производство вооружений и военной техники.

Отраслевая структура регионов СЗФО крайне неоднородна.

Согласно расчетам, основой интеграции в единое экономическое пространство по принципу однородности уровня развития для регионов 1-й группы (Вологодская, Ленинградская и Новгородская области) является промышленность (в основном оборонная). Это регионы индустриального типа развития. Для регионов 2-й группы базовыми отраслями интеграции являются производство сырья, железнодорожный и морской транспорт. Общей для регионов 1-й и 2-й группы отраслью является торговля.

Следовательно, существуют объективные предпосылки и положительные перспективы формирования стабильных логистических цепочек в сфере регионов 2 группы: система морских терминалов на побережье Баренцева и Белого морей, внутренних морских и речных коммуникаций на территории Республики Карелия органично дополняются развитой железнодорожной сетью трубопроводной системой. Так формируются "коридоры развития" регионального хозяйства, а в целом новый тип хозяйства: сервисный (постиндустриальный).

Таким образом, базой региональной интеграции в рамках СЗФО становятся "коридоры развития" в сервисном секторе экономики округа на основе морского, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта.

Сотрудничество в области международных транспортных коридоров (МТК) - один из приоритетов государственной экономической политики. Россия, занимающая более 30 % территории Евразийского континента и располагающая развитой транспортной системой, объективно является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи между Европой и Азией.

Формирование МТК на территории России направлено на повышение эффективности и качества российских внешнеторговых перевозок и использование выгодного географического положения России для расширения экспорта транспортных услуг, включая обслуживание транзитных перевозок третьих стран.

Под международными транспортными коридорами понимается совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны.

На территории России сложился ряд транспортных направлений, на которых концентрируются внешнеторговые грузопотоки, перевозки пассажиров, следующих в международных сообщениях, а также международные транзитные перевозки грузов и пассажиров. На этих направлениях, как правило, создана достаточно мощная транспортная инфраструктура, включающая пути сообщения разных видов транспорта, имеющие в основном общегосударственное значение и обеспечивающие межрегиональные, внутрирегиональные и международные связи. Их приведенная грузонапряженность составляет десятки миллионов ткм/км и обеспечивает перевозки с относительно невысокими затратами.

На территории СЗФО выделяются следующие транспортные коридоры:

- граница с Финляндией – Санкт-Петербург – Москва – Киев – порты Украины на Черном море;
- Санкт-Петербург – Псков – Невель – Витебск – Киев – порты Украины на Черном море (оба эти коридора являются российскими частями международного панъевропейского транспортного коридора № 9);
- Мурманск – Петрозаводск – Волховстрой – Тверь – Москва;
- Архангельск – Вологда – Ярославль – Москва;
- внутренние водные пути, включающие Волго-Балтийский и Беломоро-Балтийский каналы.

На направлении Запад-Восток можно выделить следующие транспортные коридоры:

- Санкт-Петербург – Вологда – Котельнич – Пермь – Екатеринбург – Транссиб;
- Северный Морской Путь.

16 мая 2002 г. вступило в силу соглашение между Индией, Ираном и Россией об открытии МТК "Север – Юг" для доставки грузов из зоны Персидского залива, Индии, Пакистана через иранские порты на Каспии, через железнодорожную сеть и внутренние водные пути России в страны Европы и Скандинавии.

Постепенная нормализация положения в финансовой и кредитной сфере вызывает значительное увеличение спроса на транспортные услуги.

В концепции отечественных транзитных транспортных коридоров центральное место занимают два базовых проекта. Первый – это продолжение модернизации Транссибирского контейнерного моста на всем его протяжении от отечественных и зарубежных дальневосточных морских портов до пограничных переходов на Северо-Западе России. Он должен взять на себя перевозку грузов из Японии, Кореи, северо-восточного Китая в страны Северной и Восточной Европы.

Второй проект – упоминавшийся выше транспортный коридор "Север-Юг". Его задачей будет доставлять грузы из региона Персидского залива и Индии потребителям Восточной, Центральной Европы и Скандинавии. Ожидаемое значительное повышение доли срочных грузов также даст новый импульс развитию грузовых воздушных линий.

В течение ряда лет прорабатывается вопрос создания Северного транспортного коридора: провинция Оулу (Финляндия) – Карелия – Архангельская область – Республика Коми – Урал.

В феврале 1995 года в Финляндии встречались, представители администрации губернии Оулу, органов управления по разным видам транспорта Финляндии, администраций Республики Карелия, Архангельской и Мурманской областей. Были достигнуты договоренности о сотрудничестве в области развития телекоммуникаций, железнодорожного и воздушного транспорта, водных и автодорожных путей сообщения в рамках проекта "Коридор Оулу – Карелия – Архангельск – Коми". Летом 1997 г. в Москве прошли переговоры с финской делегацией, где обсудили перспективы развития транспортного коридора от Финляндии до Урала.

В общую схему международных транспортных коридоров должны логично вписаться проекты экспортных коридоров, предназначенных для транспортировки нефти и нефтепродуктов. Магистральный газопровод "Северный поток" через Балтийское море соединит Россию и Евросоюз. По нему будет транспортироваться природный газ для снабжения предприятий и домашних хозяйств. Новый газопровод станет важным фактором энергобезопасности Европы. "Северный поток" будет доставлять до 55 миллиардов кубических метров газа в год. Этого достаточно для снабжения более 20 миллионов домашних хозяйств. "Северный поток" — больше чем трубопровод. Это принципиально новый маршрут для экспорта российского природного газа.

Развитие транзитных коридоров, помимо значительных прямых доходов, стимулирует приток иностранного капитала, совершенствование транспортных технологий, общее улучшение национальной транспортной инфраструктуры. Кроме того, транзитные проекты дадут стимул экономическому росту регионов, создадут тысячи новых рабочих мест.

Транспортная сеть Северо-Запада функционально связана с транспортной системой стран Балтии. Проблема обостряется из-за усиливающейся конкуренции между компаниями-операторами России и Балтии, последние получают ощутимую поддержку США – не в последнюю очередь здесь действует фактор продвижения НАТО на Восток. Совет по внешней политике США создал специальную группу под руководством З. Бжезинского. Именно в докладе группы "Политика США по отношению к Северо-Восточной Европе" было предложено принять в члены НАТО сначала Литву, а потом Латвию и Эстонию. При этом группа рекомендовала Президенту США "поощрять Балтийские государства продолжать сотрудничество с Россией и не поворачивать спиной к Москве, несмотря на экономический кризис", понимая, что продвижение НАТО на Восток становится (в связи с Россией) "сверхчувствительной и сложной головоломкой".

В военно-стратегическом аспекте США уделяет огромное значение развитию прибалтийской сети железных дорог, так как лучше всего они сориентированы на перевозки "Запад-Восток". Такой подход начал реализовываться с 2001 года после того, как прибалтийским политикам (главным образом в Литве) удалось преодолеть антироссийские настроения.

Логистические цепочки "коридоров развития" основываются на товарах регионального производства с привлечением и активным использованием транзита и ориентируются в генеральном направлении "Восток-Запад".

Российские транспортные системы должны быть сориентированы в направлении "Восток-Запад" так, чтобы транспортная инфраструктура иностранных государств явилась продолжением российской, составляя единую логистическую систему. Основным принципом формирования

логистических цепочек в генеральном направлении "Восток-Запад" должен явиться принцип дифференциации грузопотоков. В отношении транзита на отечественные терминалы ориентируются грузы стратегических логистических цепочек, на иностранные – локальных, которые не затрагивают систему интермодальных коридоров.

4. Заключение

Рассмотренная краткая характеристика минерально-сырьевого потенциала зоны Севера Российской Федерации позволяет сделать вывод о высоких потенциальных возможностях этого региона страны, который в перспективе, при оказании необходимой протекционистской государственной политике, может способствовать решению многих важных проблем развития всего хозяйственного комплекса Российской Федерации.

Регион имеет большие перспективы интеграции, входящих в него и соседних субъектов Федерации в различных формах на основе общности стратегического положения, экономических и политических интересов.

Природные ресурсы, например газ, нефть, металлы, составляющие основу российского экспорта, когда-нибудь закончатся. Географическое положение России – это неисчерпаемый ресурс страны. До тех пор, пока существует торговля между Европой и Азией, России следует эффективно использовать возможность предоставления транзитного коридора, при этом СЗФО может и должен играть ключевую роль.

Литература

- Владимиров А., Кочетов Э.** Проблемы поиска пути России в XXI веке. Некоторые концептуальные подходы. М., *НОРМА*, 520 с., 1996.
- Грамберг И.** Альтернативы шельфу нет. *Эксперт Северо-Запад*, № 5, с.11, 1999.
- Ельм-Вален Л.** Сотрудничество, содействующее стабильности на Севере Европы: заявление министра иностранных дел. Европейская Арктика: приоритеты регионального сотрудничества. *Вестник иностранной информации ИТАР-ТАСС, КОМПАС*, № 2, с.9-11, 1998.
- Загашвили В.** Интеграция России в мировое хозяйство: структурные проблемы. *Мировая экономика и мировые отношения*, № 7, с.22-29, 1999.
- Столбов А.Г.** О формировании территориальных социально-экономических систем. *Известия ВГО*, т.120, вып. 4, с.370-376, 1988.