

Анализ состояния и перспектив социально-экономического развития Северного района в составе Северо-Западного федерального округа и Российской Федерации

© 2010 М.Ю. Джамалудинова

Северо-Западная академия государственной службы, г. Санкт-Петербург

E-mail: www.madina0880@mail.ru

В статье обосновано, что развитие экономики Северного экономического района связано с созданием государством благоприятных условий для частных инвестиций в техническое и технологическое переоснащение его базовых отраслей: металлургии, морской добычи нефтегазовых ресурсов, целлюлозно-бумажной отрасли, лесозаготовки и лесопереработки, рыбной отрасли.

Ключевые слова: Северо-Западный федеральный округ, социально-экономическое развитие, транспортная стратегия, промышленный рост, стратегические интересы, социально-экономические показатели.

Северо-Западный федеральный округ обладает рядом объективных преимуществ, определяющих высокий уровень его конкурентоспособности между регионами Российской Федерации.

Преимущества Северо-Западного федерального округа определяются:

- наличием в его составе второй по величине в РФ Санкт-Петербургской городской конгломерации (г. Санкт-Петербург и прилегающие районы Ленинградской области);

- географическим положением, определяемым соседством с развитыми странами Европейского союза и выходом к важнейшим морским торговым путям, включая Северный морской путь;

- наличием природной ресурсной базы для развития топливной, металлургической, химической, лесной и рыбохозяйственной отраслей.

Однако низкий уровень внутренней связности округа из-за отсутствия необходимой транспортной

инфраструктуры и редкая сеть городов, в особенности в его Северной части, сдерживают развитие эффективной эксплуатации экономического потенциала Северо-Западного федерального округа (СЗФО).

Транспортная стратегия развития России на период до 2030 г. предусматривает развитие транспортной системы Северного экономического района. Опережающими темпами по сравнению с другими регионами России в СЗФО в 2010-2015 г.г. будет развиваться морской транспорт (табл. 1).

Стратегия развития округа основана на использовании накопленного инновационного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также выгодного местоположения для транзита экспортной продукции и развития импортозамещающих отраслей экономики. В Северном экономическом районе основой развития является освоение природных ресурсов, расширение транзитных фун-

Таблица 1. Прогноз грузооборота морских портов России по видам грузов и бассейнам по инновационному варианту, млн. т*

Порты России	2007 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2030 г.
Всего	451	542,2	774	885	1025
В том числе:					
наливные	264,4	310,7	426,3	460	525
сухие	186,6	231,5	347,7	425	500
из них: контейнеры	30,3	50,2	77	104	150
Северный бассейн	35,3	42	90,5	105	118
В том числе:					
наливные	16,6	19,7	54,5	60	70
сухие	18,7	22,3	36	45	48
из них: контейнеры	0,7	1	2	3	4
Балтийский бассейн	174,1	198,5	266	308,9	346,2
В том числе:					
наливные	110,4	128,6	137,1	146	165
сухие	63,7	69,9	128,9	162,9	181,2
из них: контейнеры	18,3	28,1	40,1	55,3	63,2

* Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

кий и развитие городов, формирующих опорную систему расселения на малозаселенной территории.

Перспективы промышленного роста Северо-Западного федерального округа связаны в основном с развитием в Санкт-Петербурге и на прилегающих территориях высокотехнологичных импортозамещающих отраслей обрабатывающей промышленности, а именно:

- военно-промышленного комплекса;
- судостроения;
- автомобилестроения;
- приборостроения и электротехники;
- химии;
- деревообработки;
- пищевой отрасли.

В среднесрочной перспективе в число лидирующих отраслей при условии их значительной модернизации с помощью иностранных инвестиций могут войти производство автомобилей, автокомпонентов и биофармацевтика.

Одновременно планируется развивать традиционные для округа отрасли промышленности:

- целлюлозно-бумажную;
- переработку сланцев;
- цветную металлургию;
- машиностроение.

Особую роль займет развитие следующих отраслей промышленности:

- судостроение;
- выпуск судового оборудования;
- выпуск оборудования для добычи нефти и газа на шельфе на базе военно-промышленного комплекса городов Архангельска и Северодвинска.

Развитие Вологодской области связано с металлургическим и химическим производством, машиностроением, пищевой промышленностью.

Наличие значительных запасов экономически доступных лесных ресурсов определяет перспективы развития крупного лесоперерабатывающего кластера на территории Вологодской, Кировской и Костромской областей.

К нему будет тяготеть лесопромышленный комплекс Республики Карелии, включающий лесозаготовительные, лесоперерабатывающие и целлюлозно-бумажные производства в районах г.г. Петрозаводска, Сортавалы, Медвежьегорска, Костомукши.

Особое значение имеет туристско-рекреационный потенциал СЗФО. Этот потенциал окажет заметное влияние на развитие следующих субъектов РФ, входящих в состав округа:

- Санкт-Петербург и Ленинградская область;
- Новгородская, Вологодская, Псковская области;
- Республики Карелия.

Эти области образуют историко-культурный кластер округа.

Сравнительная близость к основным российским и европейским туристическим рынкам создает условия для развития туристических маршрутов по известным историко-культурным объектам Севера (Соловецкие острова, исторические города Русского Севера). Для стимулирования развития рекреационных услуг необходимо развитие сети автомобильных дорог, морских и озерных причалов. В перспективе возможно более активное туристическое освоение территорий Заполярья (Хибинские горы) и Крайнего Севера (Северный полюс, Земля Франца-Иосифа, архипелаг Шпицберген).

Определяющими специализациями субъектов Российской Федерации, расположенных на севере округа, являются добыча, переработка и транспортировка природных ресурсов.

Мурманская и Архангельская области, Республика Коми и Ненецкий автономный округ образуют ведущую ресурсную зону всей европейской части России. Ее развитие связано с добычей и транспортировкой углеводородов, угля, рудного сырья Тимано-Печорской провинции и нерудного сырья месторождения им. М.В. Ломоносова, продукции лесопромышленного комплекса, который формирует перспективный территориально-производственный кластер, включающий лесозаготовку, деревообработку, целлюлозно-бумажное и лесохимическое производство.

На территории Мурманской области планируется развитие горнодобывающей и металлургической промышленности (на базе апатитов, нефелинов, кианитов, руд черных и цветных металлов), газоперерабатывающей промышленности (на базе сырья газоносных шельфовых месторождений Баренцева моря и в перспективе - всей западной части Арктики) с транспортировкой продукции с высокой добавленной стоимостью, а также сырья через Мурманский порт на мировые рынки.

Преимущества приграничного положения Северо-Западного федерального округа и выхода на страны Европейского союза должны усиливаться развитием транспортной инфраструктуры округа, углублением ее интеграции в систему международных транспортных коридоров.

Необходимо комплексное развитие транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации - формирование транспортно-логистических узлов (авиахаба на базе аэропорта Пулково в г. Санкт-Петербурге, портов в Финском заливе с соответствующими экономическими специализациями и инфраструктурой), строительство Западного скоростного диаметра в г. Санкт-Петербурге, соединяющего Большой морской порт г. Санкт-Петербурга с Кольцевой автомобильной дорогой и сетью автомобильных дорог в Российской Федерации, завершение строительства скоростной автомагистрали и

развитие скоростного железнодорожного сообщения Москва-Санкт-Петербург-Хельсинки для интеграции центров экономического роста крупнейших агломераций друг с другом и европейскими странами, а также обеспечение этих центров роста дополнительными энергоресурсами. Растущую роль в функционировании международных транспортных коридоров и Северного морского пути для транспортировки грузов в Европу, Азию и Америку будет играть развитие мурманского транспортного узла на базе мурманского порта.

Возрастающий товарооборот через государственную границу Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе определяет необходимость обустройства современных пограничных пунктов с высокой пропускной способностью.

Важное значение для региона имеют строительство и реконструкция автодорожных подходов к морским и речным портам, аэропортам, крупным транспортным узлам, направленные на увеличение пропускной способности действующих морских портов на территории Северо-Западного федерального округа, в том числе морские порты Санкт-Петербурга, Мурманска и Архангельска, а также строительство участка железной дороги между Пермью и Архангельском.

Развитие экономики Северного экономического района связано с созданием государством благоприятных условий для частных инвестиций в техническое и технологическое переоснащение его базовых отраслей:

- металлургии;
- морской добычи нефтегазовых ресурсов;
- целлюлозно-бумажной отрасли;
- лесозаготовки и лесопереработки (с восстановлением сырьевой базы лесозаготовок в районах с более развитой транспортной инфраструктурой);
- рыбной отрасли (с обеспечением прозрачности процессов добычи, переработки и реализации водных биоресурсов, обновлением технического ресурса рыболовецкого и транспортного морского флота, основных фондов и технологий в области переработки рыбной продукции).

Большинство городских поселений Европейского Севера России являются моногородами. Их развитие зависит от конъюнктуры мировых цен на минеральные и лесные ресурсы и применения государством мер поддержки развития сервисных и инфраструктурных отраслей при одновременном стимулировании миграций избыточного населения из монопрофильных городских поселений с целью снижения рисков безработицы при ухудшении конъюнктуры цен на сырье. Исключениями из них являются центр атомного судостроения Северодвинск и космодром Плесецк в Архангельской области, име-

ющие стратегическое значение для обеспечения национальной безопасности страны.

Следует отметить, что стратегия развития региона означает реализацию либеральной экономической политики, подтверждающей ее ориентацию на развитие региона как сырьевого придатка, обеспечивающего прилегающие европейские страны необходимыми ресурсами. Планируемое развитие транспортной инфраструктуры также направлено на развитие логистики продвижения товарных сырьевых потоков к границам РФ и ввоза и продвижения по территории России продуктов западной обрабатывающей промышленности.

Стратегические интересы региона, способного обеспечить уровень конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности выше, чем средний по стране, не могут ограничиваться только реализацией стратегических задач центрального руководства. Региональные органы государственного управления могут и должны управлять развитием всех видов межрегиональных связей, позволяющих наиболее эффективно использовать и развивать ресурсы отдельных территориальных образований для формирования и увеличения объемов внутреннего рынка и развития обрабатывающих отраслей промышленности.

Реализация такой стратегии развития региона позволит преодолеть отрицательные последствия мирового финансового кризиса, которые уже отразились не только на показателях социально-экономического развития страны, но и Северного экономического района.

Анализ динамики основных социально-экономических показателей РФ, Северо-Западного федерального округа и Северного экономического района (табл. 2) показывает, что в целом экономика Северного экономического района (СЭР) пострадала от кризиса в меньшей степени, чем РФ и СЗФО. Исключение составляет строительная отрасль.

Инфляция в регионе росла более быстрыми темпами, чем в стране и СЗФО (табл. 3). Наиболее опережающими темпами по сравнению со средними РФ росли цены производителей промышленных товаров. Это привело к сокращению реальных денежных доходов населения в большем объеме, чем в среднем по стране (табл. 4).

Необходимо отметить, что в районе высокая степень дифференциации отдельных территориальных образований по уровню денежных доходов на душу населения (от 10 817,6 руб. в месяц в Вологодской области до 48 146,3 руб. в месяц в Ненецком автономном округе). Это позволяет констатировать, что социальная ситуация в районе неоднородна и требует индивидуального подхода конгломерата регионов к их решению.

Таблица 2. Основные экономические показатели Северного экономического района в январе-сентябре 2009 г.

Регион	Период с 01.01.09 по 01.10.09, % к периоду с 01.01.08 по 01.10.08							
	Индекс пром. производства	В том числе по видам экономической деятельности			Индекс физического объема			
		Добыча полезных ископаемых	Обрабатывающие производства	Производство и распределение эл. энергии, газа и воды	Работ, выполненных по виду деятельности "Строительство"	Оборот розничной торговли	Платных услуг населению	Инвестиций в основной капитал
РФ	86,5	97,0	80,9	93,1	81,6	94,7	95,9	81,1
СЗФО	85,2	101,6	78,9	98,9	78,7	92,6	94,5	84,4
СЭР	98,6	101,7	89,4	99,0	69,2	94,8	98,4	98,6
В том числе:								
Республика Карелия	87,9	76,0	87,2	99,1	77,1	95,7	93,0	63,1
Республика Коми	96,7	98,3	92,7	99,2	97,4	86,9	99,9	146,6
Вологодская обл.	78,5	80,4	78,0	84,0	78,7	81,7	95,7	69,6
Мурманская обл.	90,2	86,7	88,8	95,3	61,2	97,0	94,7	99,6
Архангельская обл.	104,2	133,4	86,5	94,7	53,5	97,7	102,8	41,6
В том числе Ненецкий авт. округ	134,3	135,1	103,4	121,5	47,2	109,5	104,1	35,4

Источник. О социально-экономическом положении субъектов Российской Федерации в январе-сентябре 2009 г.: Информация ФАС. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/Iss_www.exe/Stg/d03/253sub18.htm.

Таблица 3. Индексы цен Северного экономического района в январе-сентябре 2009 г.

Регион	Сентябрь 2009 г., % к декабрю 2008 г.					
	Индекс потребительских цен	Индекс стоимости потребительского набора тов. и услуг	Индекс цен производителей			
			Пром. товаров	На реализацию СХП	Строит. продукции	Тарифы на груз. перевозки
РФ	108,1	109,7	114,9	96,3	99,8	114,4
СЗФО	107,8	108,8	109,8	95,4	102,5	107,3
СЭР	108,3	111,0	163,9	102,2	104,2	99,4
В том числе:						
Республика Карелия	109,6	109,3	93,1	104,9	101,2	106,2
Республика Коми	109,6	109,3	93,1	104,9	101,2	106,2
Вологодская обл.	106,8	109,9	98,8	94,1	100,1	102,7
Мурманская обл.	109,2	110,2	115,9	91,4	106,8	78,4
Архангельская обл.	109,2	110,2	115,9	91,4	106,8	78,4
В том числе:						
Ненецкий авт. округ	105,4	116,9	466,5	126,3	109,0	124,2

Источник. О социально-экономическом положении субъектов Российской Федерации в январе-сентябре 2009 г.: Информация ФАС. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/Iss_www.exe/Stg/d03/253sub18.htm.

Особо пристального внимания заслуживает рост безработицы в Вологодской области, где темпы роста безработных в 2009 г. превысили средний темп роста безработицы в СЗФО в 1,6 раза.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что в целом экономика Северного экономического района оказалась более конкурентоспособной к вызовам мирового экономического кризиса, чем экономика РФ. Решение социальных

проблем требует дополнительного финансирования из региональных и местных бюджетов, поскольку, как показывает опыт США, в период экономического кризиса рост количества рабочих мест, позволяющих снизить напряженность от безработицы, происходит за счет образования новых рабочих мест в бюджетной сфере и государственном управлении. Такой сценарий развития событий вряд ли приемлем для Северного

Таблица 4. Уровень жизни населения Северного экономического района
в январе-сентябре 2009 г.

Регион	Период с 01.01.09 по 01.10.09, % к периоду с 01.01.08 по 01.10.08			
	Де нежные доходы на душу населения в январе-сентябре 2009 г., руб.	Январь-сентябрь 2009 г., % к январю-сентябрю 2008 г.		Реальный размер назначенных пенсий по состоянию на 1 октября 2009 г., % к 1 октября 2008 г.
		Реальные денежные доходы населения	Реальная начисленная заработная плата	
РФ	15 895,8	98,2	96,5	108,6
СЗФО	15 672,0	95,5	96,2	108,7
СЭР	21 012,7	92,4	96,9	109,2
В том числе:				
Республика Карелия	12 670,7	97,2	97,8	107,1
Республика Коми	19 176,0	92,8	100,0	109,2
Вологодская обл.	10 817,6	82,8	92,4	110,4
Мурманская обл.	19 656,9	97,8	99,5	107,4
Архангельская обл.	15 608,9	100,2	97,7	108,9
В том числе:				
Ненецкий авт. округ	48 146,3	83,4	93,9	112,2

Источник. О социально-экономическом положении субъектов Российской Федерации в январе-сентябре 2009 г.: Информация ФАС. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/Iss, www.exe/Stg/d03/253sub18.htm.

экономического района, поскольку он имеет проблемы с формированием бюджета.

К основным бюджетным рискам относятся:

1) сильная подверженность конъюнктурным рискам, которые выражаются в зависимости от финансово-экономического положения крупных компаний горнопромышленного комплекса, уровень прибыли которых напрямую связан с изменением цен на мировых сырьевых рынках;

2) управленческие риски, связанные с низким уровнем программного планирования расходов бюджета.

Одна из важнейших проблем района, влияющих на его развитие, - *экологическая проблема*.

Район, в состав которого входит Мурманская область, является крупнейшим в мире сосредоточением объектов атомной энергетики.

Кроме Кольской АЭС, в регионе расположена главная база Северного флота, имеющая в своем составе десятки надводных кораблей и подводных лодок с атомной ходовой установкой и ядерными ракетами на борту, а также суда атомного технического обслуживания и многие другие объекты атомной энергетики.

В зоне влияния горнодобывающих и металлургических производств Района в поверхностных водоемах наблюдается высокое и экстремально высокое содержание никеля, меди, марганца, железа, фторидов, сульфатов, соединений азота и других вредных веществ.

Значительный урон окружающей природной среде наносят предприятия жилищно-коммунального хозяйства. Объем сточных вод этой отрасли

составляет 21,4% от общего количества загрязненных вод.

Одной из проблем Района становится обеспечение экологической безопасности при транспортировке и перевалке нефти и нефтепродуктов, что приобретает особое значение на фоне экологической катастрофы в шельфовых водах, которая явилась причиной резкого падения инвестиционной привлекательности компании ВР.

1. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 нояб. 2008 г. □ 1734-р.

2. *Изард У.* Некоторые направления регионального развития и сотрудничества и некоторые вопросы в региональной науке, не имеющие ответов // Региональное развитие и сотрудничество. 1998. □ 1-2.

3. Региональное развитие: опыт России и Европейского союза / отв. ред. А.Г. Гранберг. М., 2000.

4. Региональная политика России: адаптация к разнообразию: аналит. доклад / под ред. Г.А. Сатарова. М., 2004.

5. Северо-Западный федеральный округ: экономика, инновационная деятельность, научный потенциал, высшая школа: науч.-практ. изд. М., 2003.

6. О социально-экономическом положении субъектов Российской Федерации в январе-сентябре 2009 г.: Информация ФАС. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/Iss, www.exe/Stg/d03/253sub18.htm.

7. Комитет Совета Федерации по делам Федерации и региональной политике "Развитие межрегионального сотрудничества в новых экономических условиях: проблемы и перспективы": материалы круглого стола от 19 нояб. 2009 г. URL: <http://www.komfed.ru>.

8. <http://www.minregion.ru>.

9. <http://www.government.ru>.

Поступила в редакцию 01.11.2010 г.