

## **«СЕВЕРО-ЗАПАД» В СИСТЕМЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ОТНОШЕНИЙ**

**С**остав многих ассоциаций экономического взаимодействия в значительной степени совпадает с сеткой так называемых экономических районов. «Северо-Запад» в этом отношении не исключение. В составе ассоциации 12 компактно расположенных субъектов РФ (город федерального значения, две республики и 9 областей). Большинство из них входило в единый Северо-Западный экономический район, а в 1982 году этот район был поделен на два района - Северный и Северо-Западный. Распад СССР заставил отнести к Северо-Западному району анклав - Калининградскую область, а 12-ый субъект представлен Кировской областью, входившей в состав Волго-Вятского экономического района, все области и республики которого разбежались по четырем ассоциациям экономического взаимодействия.

Таким образом, «персональный» состав ассоциации, несмотря на «двойное членство» Новгородчины («Северо-Запад» и «Черноземье») оказывается достаточно жестко определенным. Определенные сомнения вызывает лишь Кировская область, которая с равным успехом могла бы оказаться и в составе «Большого Урала», хотя, возможно, практика двойного членства получит дальнейшее распространение.

По территории «Северо-Запад» составляет 1,8 млн. кв. км (10,5 % от РФ), здесь проживает 16,5 млн. человек (11,2 % от РФ). Территория неоднородна по своим характеристикам: 81,5 % площади и 35,8 % населения приходится на Европейский Север, по характеру освоения, условиям жизнедеятельности населения сопоставимый с районами Западной и Восточной Сибири. Плотность населения здесь составляет 4 человека на кв. км - почти столько же, сколько в ассоциации «Сибирское соглашение» и в 2 раза меньше, чем в среднем по РФ. Субъекты собственно Северо-Западного экономического района даже без учета населения Санкт-Петербурга имеют плотность населения в 2,5 раза выше среднероссийской.

Входящие в ассоциацию субъекты имеют относительно небольшие размеры. Если средний российский субъект представляет собой чуть менее 1,7 млн. человек на почти 192 тыс. кв. км, то «северо-западный» субъект не дотягивает до стандарта 22 % по территории и 17 % по населению, а если отбросить город Санкт-Петербург, то соответственно 15 и 36 %. Это самая маленькая ассоциация по числу административных районов: без учета городских петербургских районов их всего 194. В состав ассоциации входят и староосвоенные территории южной части, и зона нового освоения ресурсодобывающего севера, в значительной степени лежащая за Полярным кругом.

Роль и значение «Северо-Запада» в системе международных и общегосударственных интеграционных связей определяется рядом обстоятельств.

Во-первых, утрата черноморских портов сделала его практически единственным непосредственным морским выходом на западные рынки. Это делает неизбежным расширение петербургского и Выборгского морских портов и строительство новых портов на территории Ленинградской области в Приморске, Усть-Луге, бухте Батарейной. В рамках этой же проблематики лежит развитие сети автомагистралей и железных дорог, созданию на территории ряда входящих в ассоциацию субъектов единого транспортного узла мирового значения.

Во-вторых, «Северо-Запад» - начало Северного морского пути. Это путь не только северного завоза, но и вывоза природных ресурсов (медно-никелевые концентраты и перспективные топливно-энергетические ресурсы Ямала и шельфа, новоземельское месторождение свинцово-цинковых руд) с побережья Северного Ледовитого океана.

В-третьих, немаловажное значение имеет и то, что ведущий центр «Северо-Запада» - г. С.-Петербург остается признанным мировым центром науки и центром обрабатывающей промышленности, выпускающей разнообразную продукцию. Это позволяет надеяться, что у «Северо-Запада» есть шанс избежать участи чисто «сырьевого придатка» Европейского Союза.

Активизация строительства новых магистралей и портов на Балтике приведет к созданию новых рабочих мест, а вместе с созданием здесь современной транспортной инфраструктуры - к повышению миграционной активности населения. В настоящее время «Северо-Запад» находится несколько в стороне от основных внутрироссийских направ-

лений миграции, хотя такие факторы, как возможность относительно безболезненного размещения дополнительного населения, инфраструктурная освоенность южных территорий «Северо-Запада» представляют немалый интерес для мигрантов из восточных районов страны. С точки зрения самой же ассоциации активизация транспортных и производственных функций дала бы дополнительные возможности для оживления промышленности северных районов, а следовательно, и закрепления там населения.

Строительство 9-го интермодального транспортного коридора, замыкающего собой систему европейских супермагистралей, сооружение в перспективе так называемого «Западного Скоростного Диаметра», уже ведущееся строительство Кольцевой автомагистрали, создание между Москвой и С.-Петербургом железнодорожной высокоскоростной магистрали с одновременной реконструкцией и модернизацией Октябрьской (Николаевской) железной дороги, проектируемые трубопроводы - все рассчитано на максимальное увеличение транзитных возможностей транспортных сетей. Как отмечал Вадим Густов: «За три года Ленинградская область из депрессивного, бесперспективного региона превратилась в стратегический плацдарм российской экономики в Европе. Через новые порты в Финском заливе пойдет практически весь поток экспортно-импортных грузов для страны. Общая граница с Финляндией, причем граница обустроенная, с новыми таможенными комплексами и развитой дорожной сетью, дает прямой выход в Европейский Союз»<sup>1</sup>. Данная цитата достаточно ясно показывает, по крайней мере, направленность региональных устремлений.

Для урегулирования возникающих в связи с масштабным транспортным строительством вопросов, координации совместных действий С.-Петербурга и Ленинградской области создана программа «Транзит», сфера которой охватывает как портовое, так и сухопутное строительство. Однако значение 9-го интермодального коридора выходит далеко за рамки ассоциации. Он пройдет от северо-западной границы к С.-Петербургу, Москве, Орлу и Киеву с ответвлениями на Псков, Литву и Белоруссию. Второй очередью этого коридора может быть его продолжение на Астрахань и Новороссийск, что позволит избавиться от услуг третьих стран при экспортно-импортных перевозках. По-видимому, через коммуникации этого коридора пойдут на Запад и транзитные грузы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Отчетливая выраженность топливно-энергетической составляющей экспорта по интермодальному коридору (ожидается, что около 50 % составят нефть и нефтепродукты), а также в перспективе по Северному Морскому пути заставит «Северо-Запад» искать взаимопонимания с нефте- и газодобывающими регионами Сибири, активно сотрудничать с отечественными и зарубежными компаниями по добыче и переработке этих ресурсов.

Предполагается, что по коммуникациям 9-го транспортного коридора на экспорт пойдут также нефтепродукты из Пермской и Нижегородской областей, Республики Башкортостан, металлы и металлоизделия Липецкой, Свердловской и Челябинской областей, химические удобрения из Самарской и Пермской областей. Таким образом, следует ожидать интенсификации поисков совместных направлений деятельности двух ассоциаций экономического взаимодействия: «Северо-Запад» и «Большой Урал».

Внутри ассоциации значение С.-Петербурга как центра подготовки кадров, промышленного центра, научно-технической базы освоения северных территорий России основательно подорвано за годы невразумительного реформирования. Однако, в концепции длинноволновых колебаний в экономике, разработанной в начале века Н.Д. Кондратьевым на основе исследования «условий капиталистического общества», содержится идея нелинейной модернизации материально-технической базы производства<sup>2</sup>. Для старых производственных центров, выработавших свой моральный и физический ресурс, эта идея означает, что на новом витке экономического развития за счет внутренней перестройки и привлечения капиталовложений на ранее освоенные площадки у них появляется шанс приобрести новое дыхание и выйти из депрессии.

В этом отношении общеэкономический кризис в России принес для староосвоенных районов и новые возможности. Сокращение производства высвободило площади и трудовые ресурсы для создания новой производственной базы. Это достаточно актуально для староосвоенного юга «Северо-Запада», а также может способствовать новому витку освоения его северных территорий.

Расширение транзитных потоков приводит, как правило, не просто к росту поступлений в местный бюджет, но и к созданию вдоль путей транзита специальной обслуживающей инфраструктуры, пере-

ориентации части существующих производств и возникновению в удобных местах новых перерабатывающих мощностей. В настоящее время все субъекты «Северо-Запада» заняты поиском путей использования новой транспортной ситуации для расширения производства товаров, пригодных для экспорта. Облегчить решение данной задачи призвано приведение в порядок дорожного хозяйства Ленинградской области, строительство железнодорожной магистрали Архангельск-Сыктывкар и далее в Кировскую область. Идет создание свободных экономических зон «Янтарь», «Садко», «Выборг». В настоящее время приходится решать вопросы согласования экспортной деятельности регионов, в том числе в части экспорта природных ресурсов (особенно леса и лесопроодукции). Тесная производственная и технологическая интеграция субъектов в пределах ассоциации позволяет надеяться, что баланс интересов здесь будет соблюден.

Как известно, Республика Коми и Архангельская область богаты нефтью и природным газом. Переработка нефти осуществляется на Киришском НПЗ, расположенном в Ленинградской области. Углеводородное сырье, обнаруженное на шельфе Баренцева и Печорского морей (Штокманское, Приразломное и другие месторождения), возможно, отчасти будет перерабатываться на НПЗ, размещение которого планируется в Архангельской области, остальная часть пойдет на экспорт в сыром виде. Североонежские бокситы Карелии являются сырьем для пикалевского ПО «Глинозем» в Бокситогорском районе Ленинградской области. Если производственные циклы топливно-энергетического комплекса и цветной металлургии связывают ассоциацию с северо-востока и севера на юго-запад, то с запада на юго-восток она стянута циклом черной металлургии. Центр этой отрасли Череповец, дающий половину ВРП Вологодской области, использует железную руду месторождений, расположенных в Мурманской области и Республике Карелия, а коксующиеся угли поставляет ему Республика Коми.

Такая территориально-отраслевая структура производства исключает какую бы то ни было автономизацию регионов. Идея суверенизации вряд ли будет здесь популярна.

Картина транспортно-производственных интеграционных связей между субъектами ассоциации органично дополняется миграционными аспектами жизни социума. Демографическая ситуация «Северо-Запада» в целом определяется крайне низкими показателями рож-

даемости и несколько повышенной смертностью, что в совокупности приводит к значительной естественной убыли населения. Север, обладая более молодой возрастной структурой, имеет показатели лучше среднероссийских, но в целом ассоциация - одна из глубоких демографических «ям» России. Естественная убыль лишь отчасти восполняется механическим притоком населения из других регионов. Хотя в целом в субъектах ассоциации наблюдается средняя для РФ интенсивность движения населения, въезд лишь ненамного превышает выезд. Значительную часть этого движения составляет перемещение трудоспособного населения и населения старше трудоспособного возраста внутри ассоциации с севера на юг. Теряют население Республика Коми, Мурманская и в меньшей степени Архангельская область. С Кольского полуострова население бежит даже быстрее, чем с Дальнего Востока, но отсутствие общенациональной политики в отношении северных районов сильно осложняет ситуацию.

По сути своей эту миграцию можно назвать возвратной, так как промышленное освоение Европейского Севера осуществлялось выходцами из Петербурга, Ленинградской области, Новгородчины, Псковщины, Вологодчины, а теперь они или их дети стремятся назад. Поскольку возврат осуществляется не всегда в район первоначального выхода, можно говорить о продолжающемся процессе перемешивания населения в пределах ассоциации, формирующем некое территориально-этническое единство.

Внешнеторговый баланс в расчете на 1 жителя на Европейском Севере в настоящее время уступает лишь Западной Сибири. Доля так называемых «производственных» субсидий в расходах бюджетов субъектов ассоциации «Северо-Запад» в сравнении с другими регионами РФ минимальна, невелик и относительный показатель бюджетных затрат на поддержание сельскохозяйственного производства. Тем не менее, достаточно было сократить объем зарубежных поставок продуктов питания, чтобы тут же воскрес аграрный комплекс Ленинградской области, в наибольшей степени пострадавший как от ценового диктата со стороны импорта, так и от имевшего место ранее разрыва связей с поставщиками внутри страны.

За последнее десятилетие во всех отраслях производственного сектора сформировался слой специалистов, умеющих работать в условиях рынка, находить на нем свою нишу, сохраняя производствен-

ные мощности и рабочие места в самых неблагоприятных условиях, эффективно взаимодействовать с зарубежными партнерами и заказчиками. Это качественно иная кадровая и управленческая ситуация.

Таким образом, на северо-западе страны может сформироваться блок регионов - суперэкспортеров, во внутривозрастной жизни которых тон задают самостоятельные производители с опытом работы в рыночных условиях. При этом региональные власти уже не могут не учитывать требований хозяйственников.

Особенностью политической жизни «Северо-Запада» является преимущественно антикоммунистическая направленность предпочтений избирателей. Так, на выборах 1996 года большую долю голосов относительно среднероссийского уровня набрали Лебедь и Явлинский, зато Зюганов имел меньшее число сторонников. Наиболее проельцински, демократически и «яблочко» на президентских выборах и выборах в Госдуму проявляет себя Санкт-Петербург. Однако интерес к «Яблоку» угасает как в городе, так и в соседних субъектах быстрее, чем в среднем по России.

Внутренняя палитра политической жизни ассоциации достаточно сложна: на севере избиратели придерживаются демократической ориентации, на юге - спектр предпочтений сдвинут в сторону левопатриотических блоков. Разнообразие политической окраски требует от региональных политиков терпимости, а от управленцев - политической бесцветности. В начинающейся предвыборной губернаторской гонке каждый политик стремится отрекомендоваться хорошим хозяйственником, знающим нужды своего субъекта. Перед выборами губернатора Ленинградской области Валерий Сердюков, стремившийся остаться в своем кресле, сопоставлялся имиджмейкерами даже не с хозяином, что несет в себе оттенок авторитарности, а с «любой хозяйкой, планирующей семейный бюджет»<sup>3</sup>. Ни о каких политических предпочтениях при этом не говорилось ни слова.

Исходя из вышесказанного, попытаемся выявить некоторые возможные направления и тенденции развития политической ситуации:

1. Стремление к широкой интеграции с Востоком и Западом мало совместимо с выраженной принадлежностью к крайним, тем более активно противоборствующим, течениям в политике; следует ожидать достаточно мирного «равновесного» сосуществования различных

партий и переноса центра тяжести межпартийных противоречий в область социально-экономических дискуссий.

2. Любая попытка масштабного розыгрыша национальной карты в рамках «Северо-Запада» заведомо обречена на провал. Такого рода аргументация возможна лишь в крайне узких пределах на внутрисубъектном уровне.

3. Представляется вполне вероятным дальнейшее сближение позиций Санкт-Петербурга и Ленинградской области вплоть до создания совместных координационных советов и даже органов двойного подчинения.

4. Наряду с «петербургско-ленинградским» центром следует ожидать усиления влияния на жизнь «Северо-Запада» крупных портовых городов севера, одновременно являющихся центрами своих областей (Архангельск, Мурманск), и, возможно, Сыктывкара.

5. Вследствие этого возможно становление в рамках ассоциации единой хозяйственной политики и превращение ее в действенный механизм урегулирования как взаимоотношений между ее членами, так и экономических отношений этих членов с общероссийским центром.

6. Независимо от результатов выборов в ближайшее десятилетие следует ожидать усиления регионального хозяйственного лобби. Можно предположить, что общие интересы приведут к объединению депутатов от «Северо-Запада» в новом составе Госдумы прежде всего по региональному принципу. Направленность лоббирования во внутренней экономической и политической жизни будет скорее всего определяться интересами производителей, хозяйственных процессов на внутрирегиональных и межрегиональных рынках, а во внешней политике будут преобладать интересы топливно-энергетических экспортеров.

### *Примечания*

<sup>1</sup> Птахов В. Правильный выбор // Санкт-Петербургские Ведомости. 1999. 11 августа.

<sup>2</sup> Кондратьев Н.Д. Проблемы экономической динамики. М., 1989.

<sup>3</sup> Работникова В. Кто платит за долги? // Санкт-Петербургские Ведомости. 1999. 25 августа.