

Сшитые экономикой

Щедровицкий П.Г. "Сшитые" экономикой [Электронный ресурс]: ИА REX . 11.03.2013. URL: <https://iarex.ru/interviews/34615.html>

Экономические границы регионов далеко не всегда совпадают с теми, что прочерчены на карте. Административно-территориальный принцип деления, принятый у нас, зачастую приводит к нарушению экономических процессов. Залог успеха в том, чтобы провести реальную границу, четко определившись с ресурсными возможностями территории, считает член правления фонда "Центр стратегических разработок "Северо-запад", член экспертного совета при правительстве РФ Петр Щедровицкий.

— Петр Георгиевич, региональная тематика в топе новостей последний месяц. В этой связи хочется поговорить о границах регионов. У нас периодически происходят какие-то метаморфозы: объединяются субъекты федерации, проводятся новые границы. Насколько это оправданно?

Давайте сразу дадим адекватное определение понятию "регион". Регионы — это не Нижний Новгород, Иркутск, Москва и т.д., потому что административное членение не отражает экономического. И когда мне задают вопрос, что делать, например, в Нижнем Новгороде, я не знаю, как ответить, не вдаваясь в суть районирования — принципов деления территорий согласно их ресурсам и экономическим интересам. Как говорить о Нижнем Новгороде в отрыве от Поволжья, бассейна Волги, естественного региона?

Реальные экономические границы проходят по совершенно другому принципу: они могут быть вокруг крупных городов и агломераций. Экономический процесс, как правило, "вырезает" на территории виртуальный контур, который есть отпечаток самого этого процесса, а

не каких-то административных решений. Ну, например, тот же Приволжский регион, куда помимо Нижнего Новгорода сегодня официально входят Казань, Саратов, Пермь, Самара, Ижевск, Йошкар-Ола, Киров, Оренбург, Пенза, Саранск, Ульяновск, Уфа, Чебоксары...

Для экономики XVIII – XIX вв. и даже начала XX в. это была очень важная с экономической точки зрения территория. Волга — крупнейшая транспортная магистраль того времени. Вдоль нее выстраивались города, которые одновременно были портами и производителями продукции. А мы прекрасно знаем, что в тот период водное сообщение было самым эффективным, так как стоило гораздо дешевле гужевого транспорта и потом появившихся железных дорог. Все шло через воду: отправлялись грузы, ездили пассажиры. Соответственно, от Твери до Царицына шла связь: экономическая, социальная, культурная. Вот так формировался этот экономический регион.

Подобные примеры территорий, объединенных рекой, существуют и в мире. Когда-то в Америке, еще при Рузвельте в 1934 г., была разработана и реализована программа "Освоение и развитие ресурсов долины реки Теннесси" — региона, пострадавшего в период Великой депрессии. Правительство понимало, где проходит экономическая граница, и занялось всей долиной реки, не деля ее на административные единицы.

— Какие еще примеры экономических регионов можно привести, если мы говорим о России?

Еще исторический пример — построенная в начале XX в. Транссибирская магистраль, которая "сшила" Дальний Восток страны с центром. Вдоль железной дороги расселились те крестьяне-переселенцы, которые по программе Столыпина получили подъемные

деньги и поехали создавать на неосвоенных землях товарное сельское хозяйство. Как известно, такой тип сельского хозяйства не был характерен для Центральной России. "Столыпинским" крестьянам давали большие наделы, что было невозможно на старом месте. Естественно, у них выросли производительность труда и эффективность. И как только они начали производить товарную продукцию, они получили возможность продавать ее, пользуясь теми возможностями, которые давал Транссиб: торговали с Европой и многими другими регионами и странами мира. Благодаря этому Россия несколько лет доминировала на сельскохозяйственных рынках, вытеснив с них Аргентину и США. Вот вам пример создания экономического региона.

Какой это регион? Нельзя сказать, что это Читинская область или Забайкальский край. Транссиб — это экономический регион, который как стержень "прошивает" восток страны. Условия для жизни там еще достаточно комфортные, в отличие от севера. Где люди селятся? Как можно южнее. А поскольку дальше начинается Монголия и Китай, самый южный регион — как раз зона прохождения Транссиба. Конечно, климат достаточно суровый, но он не помешал ведению товарного сельского хозяйства.

— А что происходит сегодня? В России и в мире?

Сегодня тем более прослеживаются четкие экономические регионы. Если вы посмотрите на карту мира, то выясните, что производственные процессы или создание национального валового продукта не размазано равномерно по территории. В любой стране, а иногда и между странами возникают такие экономические зоны, в которых объемы промышленного производства на душу населения гораздо выше, чем в других. Более того, экономическая деятельность любой страны фактически концентрируется в нескольких точках.

Например, во Франции более 60% ВВП делает Парижский регион. В Испании — Мадридский регион. Испанцы пытались создать вокруг Барселоны второй экономический центр, но пока получилось меньше, чем они рассчитывали. В Японии таких экономических регионов два: Токийский и Киотский.

Существуют и межгосударственные экономические регионы. Левен — Эйнховен — Аахен, который я очень люблю приводить в качестве примера инновационного региона: треугольник с диагональю около 100-120 километров, "сшивающий" три разных страны — Бельгию, Голландию и Германию. Причем, если мы возьмем ту же Голландию, то Эйнховен делает 17% ее ВВП и одновременно входит в инновационный макрорегион, где живут около шести миллионов человек и где ВВП на душу населения существенно выше, чем в среднем по Европе — почти €50 тысяч. В этом регионе уже создано около 700 тысяч высокотехнологических рабочих мест — это чрезвычайно высокая цифра. А высокотехнологические рабочие места, как известно, достаточно дорогие. Это пример экономического региона, который ломает не только внутренние, но и межгосударственные границы.

— В таком случае, какова роль административных границ сегодня, на ваш взгляд?

Если на пути экономического процесса встают какие-то административные — особенно государственные — границы, они могут служить препятствием для нормального перетока ресурсов, капитала, рабочей силы, продуктов и идей. Например, Дальний Восток России объективно интегрирован в Азиатско-Тихоокеанский регион, а административно отделен от него: неэффективной таможенной политикой, неэффективной политикой пересечения государственной границы и пребывания на территории. Сравните с Сингапуром: вам не

нужно визы, чтобы на 72 часа прибыть в этот город. Вы летите из одного конца мира в другой, сели в Сингапуре, использовали его аэропортовые возможности, поселились в его гостиницах, поели в его ресторанах, купили какие-то вещи и одновременно провели коммерческие переговоры. Китаец, русский, японец приехали в Сингапур на деловую встречу и оставили там деньги. Им не нужна виза. А если вы хотите приехать в какой-то город в России? Вы же замучаетесь оформлять документы! Китайцы не могут приехать на конференцию, потому что у них нет визы.

— Какой город мог бы быть российским аналогом Сингапура?

Владивосток. Его можно сделать открытым городом на те же 72 часа. Это не проблема. Главное — чтобы каждый занимался своим делом: если органы, отвечающие за безопасность, опасаются, что люди пешком уйдут из Владивостока и узнают все наши секреты в Магаданской области, пусть они за этим следят. Это их функция. А предприниматель должен иметь возможность прилететь, провести переговоры и улететь. Это сразу резко повысит активность коммуникаций, взаимодействия, совместных проектов в регионе и послужит развитию Дальнего Востока, о котором сейчас все бредят.

— К вопросу о развитии Дальнего Востока: что еще, кроме открытия городов, необходимо для того, чтобы заявленное развитие, наконец, началось?

Во-первых, необходимо понять, в чем заключается проблема: Азия развивается быстрее, чем весь мир, а российский Дальний Восток развивается медленнее, чем сама Россия. То есть растет разность потенциалов на границе, и с этим нужно что-то делать. Единственное, что сейчас было бы правильным — ускорить развитие Дальнего Востока. А если мы хотим, чтобы темпы его развития были выше, чем

в среднем по России, там надо вводить инновационные решения. Невозможно обеспечить интенсивный рост на старом фундаменте, на старой технологической платформе. Все самое современное нужно сейчас продумывать с точки зрения возможности реализации в этом регионе.

— А как разместить все самое современное фактически в чистом поле?

Так только в чистом поле и возможно: всегда нужна новая площадка, потому что перестраивать гораздо дороже и сложнее. Это азы управления.

— Вы говорили о том, что административные границы могут способствовать экономическим процессам, а могут им препятствовать...

Правильно. Административные границы могут закреплять экономическую регионализацию, а могут мешать ей. Если они мешают, их нужно перестраивать, и это важный процесс, который в мире идет непрерывно. Европа с этим активно работает. Что она делает? Стирает эти барьеры (искусственно, конечно). И, естественно, сталкивается с целым рядом новых проблем. Швейцария, например, долго не входила внутрь общего европейского пространства и только недавно признала шенгенскую визу. Англия стоит особняком. Но Европа ищет ответы на возникающие вопросы.

— Какие экономические регионы можно выделить в современной России? Поволжье и Транссиб как экономические территории уже в прошлом?

А у нас сегодня, по сути, один регион, в который все хотят уехать, — это Москва. Население Москвы и Московской области уже подбирается

к отметке в 20 миллионов человек и будет только расти. Дело в том, что это единственный регион страны, развивающийся активно и многосторонне. В России есть крупные города, но они, к сожалению, в силу советского размещения промышленности, остаются монопрофильными. А Москва сегодня – мировой город: со многими разными функциями и видами деятельности, город, где как-то скоординированы отношения между секторами производства и услуг, где сосредоточены штаб-квартиры крупных компаний...

Тот процесс, который Советский Союз сдерживал за счет создания центров-противовесов Москве — в Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, — вырвался наружу. Люди рассматривают для себя перемещение в столицу в качестве карьерного, экономического и финансового роста. Они "голосуют ногами".

— Но если такой регион один, можно предположить, что он и дальше будет бурно развиваться, а значит — "расползаться" по территории. Какой прогноз можно дать по географическим границам?

Сегодня очевидно, что Москва "поползет" не только в сторону Троицка, но и в сторону Санкт-Петербурга. Это будет такая "шарнирная" структура: два крупных города, расположенных на одной транспортной оси, а вдоль этой оси сеть малых и средних городов, которые уже не имеют границ — как бы перетекают друг в друга. Одна урбанизированная область с общим населением, по некоторым подсчетам, около сорока миллионов человек – почти половина населения страны. Это будет самая крупная агломерация Европы. И процесс этот, безусловно, породит целый спектр серьезных проблем.

— А у крупных российских регионов — Сибири, Урала — есть ближайшие перспективы? Или они будут только беднеть?

А что значит "крупный регион"? Все познается в сравнении. Россия, например, имеет то же население, что и Нигерия, а на острове Ява в Индонезии живет 115 – 120 миллионов человек. Когда мы говорим "крупный", с чем мы сравниваем? Очевидно одно – на экономической карте таких регионов, как Сибирь и Урал, не существует. Есть такая знаменитая карта, где нарисован мир не в географическом масштабе, а в экономическом – по уровню ВВП. Ее готовил Всемирный банк в 2005 году. Она отвечает на ваш вопрос.

И в Сибири, и на Урале можно жить. Я и сам сторонник экологической формы жизни. Но нужно понимать, что бурного роста там не будет. Какая система расселения и интенсивность деятельности на территории, такая и экономика.

Материал на сайте:

<https://shchedrovitskiy.com/sshitye-ekonomikoj/>