

УДК 332.1

**В. А. Берсенёв, В. В. Литовский**

## ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ НА УРАЛЕ

В связи с юбилеем Института экономики Уральского отделения Российской академии наук (70 лет с момента начала академических экономических исследований на Урале и 40 лет деятельности института) рассмотрена история становления экономических исследований. Особое внимание уделено эволюции пространственных представлений в области административно-территориального планирования и размещения производительных сил, межрегиональной кооперации, формирования инфраструктурных приоритетов.

*Пространственная экономика, региональные исследования, история экономических исследований, Урал, Институт экономики УрО РАН.*

Летом 2011 г. исполняется 70 лет с момента начала академических экономических исследований на Урале и 40 лет Институту экономики УрО РАН [5]. В Уральском филиале АН СССР (УФАН), учрежденном в 1932 г., первоначально имелись институты лишь естественнонаучного профиля, хотя в конце 1930-х гг. обсуждался вопрос о создании хотя бы историко-экономического сектора при Президиуме УФАН. Великая Отечественная война ускорила процесс формирования академического центра экономических исследований на Урале. На рубеже августа—сентября 1941 г. в составе Комиссии АН СССР по мобилизации ресурсов Урала на нужды обороны заработала группа технико-экономических исследований во главе с профессором, доктором географических наук Николаем Николаевичем Колосовским. В 1944 г.

---

© Берсенёв В. Л., Литовский В. В., 2011

Статья подготовлена при участии Гранта Президента РФ для государственной поддержки ведущих научных школ Российской Федерации НШ-6400.2010.6.

группа была преобразована в сектор, в 1951 г. — в Отдел экономических исследований УФАН, а в 1971 г. — в Институт экономики УНЦ АН СССР.

Исследовательский центр экономического профиля в составе территориального подразделения Академии наук просто «по определению» обязан заниматься региональной проблематикой. Кроме того, даже в те времена, когда категория «региональная (территориальная) конкурентоспособность» еще не была введена в научный оборот, не прекращался процесс выявления и использования конкурентных преимуществ на мезоуровне. Применительно к группе технико-экономических исследований УФАН такая неизбежность предопределялась еще и тем фактом, что возглавил ее известный специалист по экономической географии.

В Уральском филиале АН СССР Н.Н. Колосовский проработал до марта 1943 г. Уральский опыт, вероятно, сыграл не последнюю роль в разработке его знаменитой теории территориально-производственных комплексов [2].

Сменивший его на посту руководителя группы, а затем — сектора экономических исследований УФАН Сергей Львович Вольмир специализировался на экономике металлургии, однако волею судеб ему пришлось обратиться к региональным аспектам снабжения металлургических предприятий Урала энергетическими углями. Только взор его был обращен не на восток, а на север. Центральная идея подготовленного в 1945 г. доклада «К строительству Урало-Печорской железной дороги» заключалась в следующем. Возможности поставок на Урал коксующихся углей из Кузнецкого и Карагандинского бассейнов, с учетом общей загруженности Транссиба, были небеспредельны, к тому же сказывалась и удаленность действующей угольной базы — более чем 1800 км до Челябинска, свыше 2000 км до Нижнего Тагила и почти 2500 км до Губахи. Расчеты показывали, что Челябинский коксохимический завод мог бы полностью, Нижнетагильский — на 75%, а Губахинский коксохимзавод — на 25% перейти на использование печорских углей вместо кузнецких. Главным препятствием для реализации этой идеи выступало отсутствие прямого железнодорожного пути, связывающего воркутинские шахты с уральскими заводами.

Целесообразность строительства такой дороги обуславливалась и еще одним обстоятельством. На севере Свердловской области за годы войны были пущены в эксплуатацию Полуночный марганцевый рудник, Богословские и Волчанские угольные копи, разрабатывались месторождения бокситов, меди и железных руд, в районе Ивделя добывалось золото, не говоря уже о развитии лесного и сельского хозяйства. Транспортная же обеспеченность этой территории была совершенно недостаточной. Поэтому в качестве первоочередной меры предлагалось построить ветку протяженностью 120—130 км от станции Полуночное — на тот момент конечного пункта Свердловской

железной дороги — до так называемого 2-го Северного железорудного месторождения, находящегося у верховьев реки Лозьвы. От магистральной линии предполагалось отвести подъездные пути к рудникам, заводам и речным пристаням. Этот участок должен был стать первым отрезком большой магистрали, которая связала бы заводы Урала с Печорским угольным бассейном.

Дальнейший маршрут виделся следующим образом. После пересечения Уральского хребта вблизи истоков рек Лозьвы и Печоры железная дорога пошла бы в меридиональном направлении по левому берегу реки Илыч, притока Печоры, и у станции Сыня соединилась бы с Северо-Печорской железной дорогой. Общее расстояние магистрали от Ивделя до Сыни составило бы немногим более 600 км. В общем грузообороте новой дороги к 1950 г. ведущее место должны были занять уголь (7 млн т), лес (1,2 млн т), железная руда (400 тыс. т), металлы и металлоизделия (400 тыс. т), продукция сельского хозяйства (200 тыс. т) и лесохимической промышленности (140—150 тыс. т).

Главное же заключалось в том, что тем самым существенно сократилась бы протяженность перевозок коксующихся углей до места переработки. Дорога от Воркуты до Нижнего Тагила составляла бы 1399 км, до Челябинска — 1755 км, до Губахи — 1611 км. Исходя из этого, затраты на строительство железной дороги Полуночное — Сыня могли окупиться примерно за 10 лет благодаря экономии средств, расходуемых на перевозку угля из Кузнецкого бассейна для заводов Урала.

К сожалению, развернувшееся вскоре строительство северных железных дорог № 501, № 503 и учет негативного опыта Великой Отечественной войны (высадка немецкого десанта на Печоре) заставили тогда отказаться от реализации данного проекта. Однако в июне 1950 г. Совет министров СССР принял решение о начале работ по развитию Урало-Печорской угольно-металлургической базы. Как бы это ни прозвучало странно, правительственное постановление если не дословно, то в целом содержательно повторяло целый ряд предложений С. Л. Вольмира.

В соответствии с этим решением в том же году УФАН организовал первую научную экспедицию во главе с директором Горно-геологического института Л. Н. Овчинниковым. В состав группы ученых, выехавших в Тюмень, Салехард, Воркуту, Ухту и Лабытнанги, входили и сотрудники отдела экономических исследований УФАН. Участие представителей академической экономической науки в специальных поездках в районы Уральского Севера в дальнейшем стало доброй традицией.

Одним из участников первой поездки был и Николай Михайлович Косов, с именем которого связано немало ярких страниц истории отдела экономических исследований УФАН, и в первую очередь — «переформатирования» Урала. В 1951 г. им в отделе экономических исследований УФАН

СССР развивается идея создания Урало-Печорского экономического района, к зоне которого предлагалось отнести северо-западную часть Свердловской области, расположенную выше широты Свердловска, а также все территории Молотовской (Пермской) области, расположенные к северу от Молотова (Перми), территорию Коми АССР, лежащую к северо-востоку от Ухты, а в Западной Сибири — северо-западную часть Тюменской области, занимаемую Ханты-Мансийским национальным округом, и юго-западную часть Ямало-Ненецкого национального округа. Получалось, что в зону освоения естественным образом включались две трети Среднего Урала, целиком Северный и Приполярный Урал, вся южная половина Полярного Урала, а также северо-восточное Приуралье и северное Зауралье.

Наряду с исследованиями в области размещения и специализации сельскохозяйственного производства, экономической оценки топливных, железорудных и водных ресурсов и т. д., отдел выдвинул и пионерные предложения по преобразованию и оптимизации границ Уральского экономического района (УЭР). На основе анализа магистральных грузопотоков (уголь, руда и др.) обоснуется значимость того или иного региона в составе Большого Урала. При этом «чуждыми» признаются запад Чкаловской (ныне — Оренбургской) области и Удмуртская АССР. Их предлагается передать Поволжью, а в состав Урала рекомендуется включить Курганскую область, левобережье Нижней Оби (Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский национальные округа Тюменской области), Тургайский прогиб (Кустанайская область) и север Актюбинской области Казахской ССР. Чтобы не ущемлять суверенитет Казахстана, в порядке компенсации ему предполагалось отдать часть территории Курганской, Омской, Новосибирской областей и Алтайского края. Также высказывалась мысль о целесообразности выделения из состава Свердловской области так называемой Северо-Уральской области с центром в Серове или Краснотурьинске.

В «Краткой экономико-географической характеристике Урало-Печорского экономического района» отмечалось, что развитие уральской металлургии имеет совершенно ясную тенденцию движения в северном направлении. Соединение печорских коксующихся углей с рудными богатствами Среднего и Северного Урала значительно усилит возможности развития здесь производства черного металла. Тем не менее долгое время вокруг этого вопроса не утихали дискуссии.

После преобразования в июне 1971 г. Отдела экономических исследований УФАН в Институт экономики УНЦ АН СССР региональная тематика не осталась без внимания руководства нового центра академических экономических исследований. В рамках исследований проблем промышленного освоения природных ресурсов Северного и Приполярного Урала, выпол-

ненных в 1973 г. под непосредственным руководством первого директора Института доктора экономических наук (с 1975 г. — члена-корреспондента АН СССР) Михаила Александровича Сергеева, в духе времени признавалось, что использование печорских углей на предприятиях Свердловской области не является главным в рамках анализируемой проблемы, и что гораздо важнее осуществлять форсированную разведку месторождений прочих полезных ископаемых, строительство на их базе горнодобывающих предприятий и организацию крупных лесозаготовок.

Не обошлось и без предложений по перекройке карты страны. Поскольку в освоении минеральных ресурсов уральского Приобья была заинтересована главным образом промышленность Среднего Урала, Институт экономики даже предлагал часть территории Тюменской области шириной 150—200 км по восточному краю Уральского хребта от северной границы Ивдельского района и вплоть до выхода к Карскому морю присоединить к Свердловской области. М. А. Сергеев писал, что присоединение указанной территории к Свердловской области упростит руководство геологоразведочными работами на твердые полезные ископаемые, лесозаготовками и строительством новой железной дороги, позволит организовать комсомольско-молодежные строительные бригады, разрешит многие вопросы бытового и культурного обслуживания населения и создаст благоприятные предпосылки для более быстрого промышленного освоения природных ресурсов Северного и Приполярного Урала.

На столь радикальные меры в плане масштабного административно-территориального переустройства Уральского Севера, разумеется, никто не пошел, но устойчивый интерес экономистов УНЦ АН СССР к проблеме строительства железной дороги в сторону Северного Ледовитого океана не остался незамеченным. В мае 1974 г. были признаны в качестве приоритетных исследования технико-экономических предпосылок транспортного освоения Северного и Приполярного Урала.

Для решения задач оптимального развития и размещения производительных сил Урала на долгосрочный период Институт экономики УНЦ АН СССР в 1973 г. завершил исследования по оценке и перспективам развития минерально-сырьевой базы Урала на период до 2000 г., в рамках которых было выявлено отставание геологоразведочных работ не только на новых площадях, но и при глубинной разведке на эксплуатируемых месторождениях. Кроме того, отмечалось, что новые месторождения не вводились в эксплуатацию из-за длительных сроков проектирования и экономического обоснования целесообразности их разработки. По ряду месторождений даже отсутствовали технологические схемы переработки содержащихся в них металлических руд. В целом же признавалось, что пока отсутствует достаточно ясное представление о минерально-сырьевых ресурсах Северного, Приполярного

и Полярного Урала, хотя предварительные поисковые и разведочные данные свидетельствовали о наличии в этих районах большого количества полезных ископаемых.

Одним из ведущих методов сбора информационно-аналитических материалов по проблемам Уральского Севера стали экспедиции. Первый полевой отряд в составе руководителя, кандидата сельскохозяйственных наук Н. И. Чеснокова, младших научных сотрудников В. Г. Логинова и Н. М. Фокиной, а также старшего лаборанта И. В. Белоусовой отправился в путь 3 июня 1975 г. На основе визуальных наблюдений и анализа статистики были изучены районы одинаковой хозяйственной специализации, в основном — лесозаготовительной, но отличающиеся различной стадией и степенью освоенности. Следующие экспедиции состоялись в 1977, 1978, 1981, 1982, 1986 и 1987—1992 гг. Для них была характерна различная тематика исследований, но общим результатом становилось обогащение научно-информационной базы института.

Помимо решения сугубо прикладных задач, эти экспедиции также преследовали цель уточнить оценку природно-ресурсного потенциала территории в зоне влияния реализации программы «Урал промышленный — Урал Полярный», подготовленной при непосредственном участии Института экономики УрО РАН. В соответствии с проектом программы, исходя из существующей минерально-сырьевой базы и экономической конъюнктуры, перспективными для освоения являются следующие полезные ископаемые: бурые угли, руды черных, цветных, редких и благородных металлов, кварцевое сырье, бентониты, фосфориты, цеолиты.

Другим немаловажным направлением исследований регионального профиля на протяжении длительного времени оставалось участие экономистов в многопрофильной межинститутской программе «Комплексное использование природных ресурсов и развитие производительных сил Урала» (программа «Урал»). Именно в рамках этой программы в 1990 г. Институт экономики УрО АН СССР провел беспрецедентную по масштабам работу по оценке производственного потенциала Уральского экономического района как в территориальном, так и в отраслевом аспектах по состоянию на 1988 г. Остается только сожалеть, что с началом современной экономической реформы весь собранный материал оказался во многом невостребованным.

Тем не менее в начале 1990-х гг. институт разработал Концепцию программы «Научные и технико-экономические основы структурной перестройки народного хозяйства Уральского региона с приоритетным решением социальных и экологических проблем».

Стартовой вехой стали разработка и пропаганда концепции территориального хозрасчета. Еще в 1990 г. под редакцией директора института члена-корреспондента АН СССР Валерия Петровича Чичканова и доктора

экономических наук, профессора Александра Ивановича Татаркина вышла коллективная монография «Региональная экономика: новый характер территориальных отношений» [4], в которой уральские ученые-экономисты отстаивали следующие положения. Во-первых, высказывалась мысль, что демократизация советского общества немыслима без расширения самостоятельности территорий в решении социальных и производственных вопросов, а во-вторых, подчеркивалось, что без развития хозрасчетных отношений на уровне региона, без внедрения хозрасчетных принципов в деятельность территориальных органов власти и управления трудно было бы надеяться на действенность хозяйственного механизма, закрепленного в Законе СССР от 30 июня 1987 г. «О государственном предприятии (объединении)».

Была обоснована необходимость изменения парадигмы регионального управления социально-экономическим развитием с ориентацией на стабилизацию экономики страны и переход на рыночные отношения. Предложения института нашли отражение в вариантах Концепции экономического суверенитета РСФСР, подготовленных по поручению Совета министров РСФСР и направленных в Верховный Совет РСФСР. Один из вариантов был представлен на конкурс аналогичных концепций, разработанных исследовательскими организациями РСФСР.

К сожалению, идея территориального хозрасчета на тот момент не нашла должного понимания в обществе. Против нее выступили и представители академических кругов, и политики, пропагандирующие радикальный вариант перехода от плановой к рыночной модели хозяйствования на основе «Вашингтонского консенсуса» — стандартного пакета рекомендаций МВФ, предполагающего ориентацию на поощрение частной инициативы и «уход» государства из экономики.

Тем не менее Институт экономики УрО РАН под руководством А. И. Татаркина — в настоящее время академика РАН — и с переходом к современной экономической реформе отстаивал необходимость учета региональных аспектов в процессе преобразований и выступал за активное участие местных органов власти в регулировании хаотично формирующейся рыночной экономики. На основе анализа и оценки хода экономических преобразований были разработаны методологические и методические подходы к разработке и содержанию концепций и программ развития и углубления рыночных отношений в областях и республиках Урала. Определялись общие принципы, организационно-правовые основы, направления и формы участия органов местного управления и самоуправления в процессах становления рыночной экономики, инфраструктуры рынка, формирования отношений с хозяйствующими субъектами различных форм собственности, содействия развитию предпринимательской деятельности.

Принципиальным требованием руководства института к программам социально-экономического развития территорий различного уровня стало приоритетное внимание анализу реальной ситуации на имеющихся там предприятиях, выявлению путей и методов восстановления производства, мобилизации резервов, позволяющих существенно повысить инвестиционную и инновационную активность всех субъектов хозяйствования в регионе. Эта позиция нашла отражение в коллективной монографии «Экономическая реформа в регионе: проблемы сочетания федерального и территориального» [6], с которой началась практика регулярного издания солидных научных трудов, подготовленных всеми подразделениями института под научным руководством и редакцией А. И. Татаркина.

Территориальный аспект исследований включал в себя прогнозирование развития сырьевой базы черной и цветной металлургии, охраны окружающей среды, разработку территориальных топливно-энергетических балансов, формирование межотраслевых балансов для областей и республик Урала, а также оценку социально-экономического положения населения северных территорий в бассейне реки Печоры (с учетом их эколого-экономических аспектов) и анализ проблем развития территориальной транспортной и энергетической инфраструктуры.

Институт разработал схемы развития и размещения производительных сил Курганской, Пермской, Свердловской, Челябинской областей и Республики Удмуртия на период до 2005 г. (на основе модели межотраслевой межрегиональной модели Института экономики и организации производства СО РАН), обосновал программно-целевые установки развития ряда муниципальных образований (г. Дегтярск, г. Тавда, Артинский район Свердловской области и др.), инновационных территорий (города Североуральск, Новоуральск, Заречный, Лесной Свердловской области и др.) и технополисов.

Также были осуществлены анализ комплексных проблем и концептуальное обоснование развития транспортного коридора «Урал промышленный — Урал Полярный». В дальнейшем результаты этих работ были использованы для разработки государственных программ социально-экономического развития, энергетических стратегий и транспортных программ развития территорий. Исходя из них были разработаны модели прогнозирования энергоэкономической динамики и по ним проведены вариантные расчеты для Уральского экономического района в целом и отдельно для Свердловской области.

Большую ценность для Урала имел анализ тенденций, закономерностей и последствий изменения структуры хозяйственного комплекса старопромышленного региона при переходе к рыночным отношениям. В основе предложенной профессором Ольгой Александровной Романовой концепции

структурных преобразований экономики Урала лежали предложения по использованию и развитию внутреннего потенциала региона, формирования промышленной политики перехода к гибкой специализации хозяйственного комплекса с ориентацией на решение социальных вопросов. Также были подготовлены концепции и программы конверсии предприятий оборонно-промышленного комплекса Удмуртской Республики, Пермской, Свердловской и других областей Урала.

Наряду с этим под руководством кандидата экономических наук Владимира Вавиловича Добродеева были разработаны прикладные модели и алгоритмы для формирования текущих и прогнозных топливно-энергетических балансов (ТЭБ), оценки рейтинга энергоэффективности муниципальных образований, осуществлены расчеты по формированию прогнозных ТЭБ на среднесрочный (до 2013 г.) и долгосрочный (до 2020 г.) период, а также проведена оценка динамики целевых показателей энергоэффективности и энергосбережения.

С 2009 г. в рамках программы фундаментальных исследований Президиума РАН «Фундаментальные проблемы пространственного развития Российской Федерации: междисциплинарный синтез» и интеграционного проекта «Закономерности, тенденции, финансовые условия и механизмы территориально-структурной организации производительных сил территориальных систем разного уровня» в рамках целевой программы УрО РАН поддержки междисциплинарных проектов, выполняемых в сотрудничестве с учеными СО и ДВО РАН Центром развития и размещения производительных сил (руководитель — доктор технических наук Михаил Борисович Петров), а с 2010 г. Отделом прогнозирования размещения производительных сил и пространственного развития экономики регионов во главе с доктором экономических наук Юлией Георгиевной Лавриковой, стало уделяться большее внимание вопросам интеграции регионов и фундаментальной проработке стратегий развития, учитывающих не только экономические концепции, но и методологию смежных отраслей знания.

Следствием этого стала разработка биосферного подхода в использовании региональных природных ресурсов с постепенным переходом в приоритетах от невозобновляемых к возобновляемым (биотическим) ресурсам, к более широкому использованию возможностей Киотского протокола [1]<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Одним из первых примеров работы механизма Киотского протокола в пределах УрФО стало Еты-Пуровское нефтяное месторождение в Ямало-Ненецком автономном округе, где в 2010 г. было введено в эксплуатацию оборудование по сбору попутного нефтяного газа, и за счет этого на 1 января 2011 г. выбросы в атмосферу были сокращены на 290 тыс. т в пересчете на углеродный эквивалент, что в денежном выражении составило около 3,33 млн евро. До конца же 2012 г. ожидается сокращение выбросов на 3,1 млн т CO<sub>2</sub>-эквивалента, что в действующих ценах составит 35,6 млн евро (свыше 1 млрд 400 млн руб.).

и агропотенциала региона (доктор географических наук Владимир Васильевич Литовский и доктор экономических наук Валентина Петровна Неганова). С учетом сравнительных преимуществ больших географических систем, к которым относится Уральская горная страна, стала обосновываться симметричная модель развития региональной экономики Урала на основе развития принципов административно-территориального деления развитых европейских стран. В таком аспекте с использованием ГИС-технологий стала пересматриваться концепция полюсов роста и формирования опорного транспортного каркаса Уральского региона. Повышенное внимание уделяется не только транзитным транспортным проектам, но и укреплению внутрорегиональных связей, развитию меридиональных транспортных осей, в том числе и на основе продвижения отечественных инновационных разработок.

В таком аспекте в 2009—2010 гг. были выполнены важные рекогносцировочные исследования отдельных участков железнодорожных линий, входящих в мегапроекты «Урал промышленный — Урал Полярный» (участок Обская — Бованенково) и «Белкомур» (участок Архангельск — Карпогоры).

Таким образом, в сфере пространственного планирования и размещения производительных сил региона в Институте экономики УрО РАН сохраняется глубокая преемственность подходов, поступательное развитие идей [3], заложенных и сформулированных в разные периоды становления академической экономической науки на Урале, что вселяет уверенность за ее будущее.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Киотский протокол. [http://www.rusecounion.ru/kioto\\_meh\\_9211](http://www.rusecounion.ru/kioto_meh_9211).
2. Колосовский Н. Н. Производственно-территориальное сочетание (комплекс) в советской экономической географии // Вопросы географии. 1947. № 6.
3. Пространственная парадигма освоения малоизученных территорий: опыт, проблемы, решения. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2009. Т. 1—2.
4. Региональная экономика: новый характер территориальных отношений / Под ред. В. П. Чичканова, И. А. Татаркина. М.: Экономика, 1990.
5. Татаркин А. И., Берсенев В. Л., Бочко В. С. История Института экономики Уральского отделения Российской академии наук. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2002.
6. Экономическая реформа в регионе: проблемы сочетания федерального и территориального. Екатеринбург: Наука, 1994.