

ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

DOI: 10.15838/esc.2020.6.72.4

УДК 338.984, ББК 65.050.22

© Кожевников С.А.

Интеграция экономического пространства северного региона: особенности и проблемы обеспечения*



**Сергей Александрович
КОЖЕВНИКОВ**

Вологодский научный центр Российской академии наук
Вологда, Российская Федерация, 160014, ул. Горького, д. 56а
E-mail: kozhevnikov_sa@bk.ru
ORCID: 0000-0001-9063-6587; ResearcherID: I-8373-2016

Аннотация. Переход России к рынку в 90-е гг. XX века, приведший к разрушению единого народнохозяйственного комплекса, существующих технологических, кооперационных, социальных и иных связей между территориями и, как следствие, дезинтеграции экономического пространства страны, крайне обострил проблемы развития северных регионов. В условиях либерализации торговли, когда отношения конкуренции стали превалировать над кооперацией, наблюдалась значительная переориентация хозяйствующих субъектов с внутреннего на внешние рынки и их интеграция в глобальные цепочки добавленной стоимости. В этой ситуации производственный потенциал и ресурсы Севера не столько стали использоваться для внутреннего потребления и форсированного развития экономики России, сколько в виде продукции невысоких переделов направлялись на экспорт. Такая экономическая модель ведет к существенным социально-экономическим издержкам, разрушению целостности внутрироссийского рынка и фрагментации его пространства. Эти обстоятельства актуализируют задачу поиска эффективных механизмов интеграции северных регионов в национальное экономическое пространство. Целью работы выступает исследование особенностей и проблем обеспечения пространственной интеграции экономики северного региона. Для ее достижения проведен критический анализ теоретико-

* Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта Президента Российской Федерации № МК-2099.2020.6 «Механизмы управления пространственной интеграцией экономики регионов Европейского Севера России в контексте реализации Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года».

Для цитирования: Кожевников С.А. Интеграция экономического пространства северного региона: особенности и проблемы обеспечения // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2020. Т. 13. № 6. С. 68–83. DOI: 10.15838/esc.2020.6.72.4

For citation: Kozhevnikov S.A. Integration of economic space of the Northern region: features and problems of ensuring. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2020, vol. 13, no. 6, pp. 68–83. DOI: 10.15838/esc.2020.6.72.4

методологических подходов к трактовке сущности и факторов обеспечения пространственной интеграции экономики. Выявлены ключевые особенности трансформационных и интеграционных процессов на Европейском Севере России в постсоветский период. Показано, что сохранившиеся еще со времен СССР кооперационные связи ЕСР с другими субъектами страны стали объективной основой для развития интеграционных процессов. Однако оно сдерживается негативными демографическими процессами, ограничивающими развитие интеграции на рынке труда региона, снижением уровня транспортной связности пространства ввиду значительного разрушения системы внутрирегиональной авиации, внутреннего водного транспорта. Выявлены транспортная связность основных экономических центров ЕСР и «узкие» места в развитии транспортной инфраструктуры. Обоснованы концептуальные основы обеспечения пространственной интеграции экономики северного региона.

Ключевые слова: экономическое пространство, пространственная интеграция, северный регион, транспортная связность, Европейский Север России.

Введение

Наращение дезинтеграционных процессов, распад СССР и переход экономики к рыночным условиям хозяйствования в 90-е гг. XX века привели к разрушению единого экономического пространства и народнохозяйственного комплекса, ослаблению существующих кооперационных, технологических, социальных и иных связей между регионами. Обвальное падение экономики, обострение иных социально-экономических проблем были, по мнению Л.Б. Вардомского, в значительной степени обусловлены дезинтеграцией в экономике, совпавшей с «шоковым» характером проводимых реформ. Так, в большинстве республик СССР в 1989 году на долю межреспубликанского обмена приходилось в вывозе более 90%, а ввозе – более 70% от всего объема продукции (с учетом экспорта и импорта)¹. Однако распад Союза привел к резкому разрушению связей между республиками, а дезинтеграционные процессы оказались актуальны и для регионов России. В частности, только в 1990–1994 гг. доля межрегионального оборота в ВВП страны снизилась с 25 до 16% [1].

На данном этапе отношения конкуренции регионов стали существенно преобладать над кооперацией, что привело к деструктивным процессам (нарастанию дифференциации территорий по уровню развития, сжатию и дезинтеграции экономического пространства) [2].

¹ Социально-экономическое развитие постсоветских стран: итоги двадцатилетия. М.: ИЭ РАН, 2012. 400 с.

В связи с этим в экономической науке и практике все большее развитие получает позиция [3–10], связанная с необходимостью ориентации на кооперацию, координацию и интеграцию усилий регионов в их социально-экономическом развитии. Следует также отметить, что сама конкуренция претерпевает эволюционные изменения, принимая качественно новые формы, где повышается роль не только соперничества, но и сотрудничества [11].

Интеграция пространства создает условия для форсированного роста экономики страны за счет эффективной эксплуатации экономического «ядра» региональных социально-экономических систем и развития на основе этого с использованием преимуществ специализации и кооперации длинных цепочек создания добавленной стоимости. В конечном счете это ведет к повышению эффективности применения природных, трудовых ресурсов, производственно-технической базы и инфраструктуры регионов.

Данная задача является особенно актуальной для северных регионов России, поскольку к зоне Крайнего Севера и приравненным к ним местностям относится порядка 65% площади страны, а более 60% ее территории лежит севернее 60-й параллели [12]. Северные регионы обладают огромным природно-ресурсным, транзитным и геостратегическим потенциалом. Вместе с тем либерализация экономической деятельности в начале 90-х гг. XX века привела к тому, что эти ресурсы не столько стали использоваться для внутреннего потребления и

развития экономики страны, сколько в виде продукции невысоких переделов направлялись на экспорт. Так, если в 1995 году в структуре экспорта на минеральные продукты приходилось 42%, то в 2018 году – уже 65%, что было обеспечено за счет форсированного роста объемов экспорта сырой нефти (в 2000–2018 гг. с 144,4 до 261 млн т), нефтепродуктов (с 62,7 до 150 млн т), природного газа (с 194 до 221 млрд куб. м)². Сворачивание производства продукции высоких переделов и рост экспорта сырьевых товаров, по мнению исследователей, ведет к существенным издержкам для экономики страны [13; 14].

Также уместно привести мнение В.А. Крюкова, справедливое по отношению не только к восточным территориям с особыми режимами хозяйствования (ТОР, ОЭЗ), но и северным регионам, для которых остро стоит задача встраивания в экономическое пространство России: «Анклавная экономика не дает желаемых результатов, если она всецело ориентирована «на себя», ... вне связи с окружающим ее регионом и страной в целом» [15].

Сказанное актуализирует задачу, заключающуюся в разработке эффективных механизмов интеграции пространства северных регионов по линии «Север – Юг».

Цель исследования – изучение особенностей и проблем обеспечения пространственной интеграции экономики северного региона.

Достижение поставленной цели предполагает необходимость решения следующих *задач*:

- критический анализ теоретико-методологических подходов к трактовке природы и факторов обеспечения интеграции экономического пространства региона;
- анализ ключевых особенностей трансформационных и интеграционных процессов в экономическом пространстве Европейского Севера России в постсоветский период;
- обоснование концептуальных основ обеспечения пространственной интеграции экономики северного региона.

Теоретические аспекты исследования

Для выявления сущности пространственной интеграции следует, в первую очередь, определиться с тем, что же подразумевается под категорией «*интеграция*». Согласно «Философскому

² Источник: данные Росстата.

энциклопедическому словарю», под ней понимается развитие, связанное с объединением в целое ранее разнородных частей и элементов. При этом данные процессы могут иметь место в рамках уже существующей системы (в этом случае они ведут к повышению уровня ее целостности и организованности) или же при формировании новой системы из ранее не связанных элементов³.

В работе П.Я. Бакланова интеграция выступает как «объединение и налаживание устойчивых связей и зависимостей в социально-экономической, политической и геополитической сферах на региональном, межрегиональном и межгосударственном уровнях» [8]. При этом ученый отмечал, что в чистом виде межотраслевых и межрайонных связей не существует, в связи с тем, что такие связи складываются между хозяйствующими субъектами различных отраслей, которые географически находятся в разных регионах. Именно эти связи интегрируются в форме межотраслевых и межтерриториальных.

В свою очередь Л.И. Абалкин трактовал интеграцию как «объединение экономических субъектов, углубление их взаимодействия, развитие связей между ними» [7]. Г.С. Вечканов рассматривает интеграцию в качестве *состояния* связанности дифференцированных частей в целое, а также *процесса*, ведущего к такому состоянию [16]. Основой таких процессов выступают экономические интересы хозяйствующих субъектов на уровне страны и региона (интеграция как завершающая стадия общественной организации хозяйства – концентрации, специализации, комбинирования и кооперирования). И лишь потом процесс завершается административной интеграцией на региональном и муниципальном уровнях. Фактически этой же позиции придерживается В.Н. Лаженцев [14; 17].

Коллектив авторов из Института экономических исследований ДВО РАН под руководством П.А. Минакира под интеграцией экономического пространства понимает «объединение экономических систем выделяемых в нем регионов, на базе которого возникает общая

³ Философский энциклопедический словарь / гл. ред. Л.Ф. Ильичёв, П.Н. Федосеев, С.М. Ковалёв, В.Г. Панов. М.: Советская энциклопедия, 1983.

система с новым качеством». При этом интеграция и дезинтеграция (фрагментация) являются противоположными процессами, однако находятся в тесной связи друг с другом [9]. Е.М. Бухвальд отмечает, что пространственную интеграцию можно рассматривать в двух аспектах: как закономерный результат действия рыночных механизмов и как объект целенаправленной политики со стороны государства [18].

С учетом критического анализа существующих трактовок под пространственной интеграцией экономики регионов мы будем понимать управляемый процесс упрочения связности сегментов регионального экономического и институционального пространства в результате роста масштабности и интенсивности контактов между его элементами [19–22].

Исходя из теории и практики, к числу ключевых общих факторов обеспечения пространственной интеграции регионов относятся:

- 1) их территориальная близость (Б. Баласса, Дж. Вайнер, Я. Тинберген);
- 2) формирование и развитие производственных связей в рамках общественного разделения труда (теории кластеров и ТПК);
- 3) ресурсная взаимодополняемость территорий; однако, согласно позиции Д.П. Фролова, Р.С. Мирзоева [23], схожесть ресурсов может стимулировать вытеснение конкуренцией кооперационного взаимодействия регионов;
- 4) общая инфраструктура (транспортная, энергетическая, финансовая, информационная и т. п.);
- 5) схожесть проблем в развитии территорий;
- 6) высокая емкость внутренних рынков регионов, стимулирующая к развитию производственных и торговых связей;
- 7) наличие традиционно сложившихся исторических связей, необходимость совместного поиска решений общих проблем (например, для территорий Крайнего Севера) и др.

При этом следует отметить, что представленный перечень не является исчерпывающим, и для разных типов регионов (например приграничных, северных и т. п.), а также пространственных экономических систем различного уровня (наднациональных, национальных, региональных, локальных) значимую роль могут играть и иные специфические факторы.

Основные результаты исследования

Среди всей зоны Севера⁴ страны важное место занимают территории *Европейского Севера России*⁵ (ЕСР: Архангельская, Вологодская, Мурманская области, Республика Коми, Республика Карелия и Ненецкий автономный округ). Важность данного региона в пространственном развитии России обусловлена также тем, что, согласно Стратегии пространственного развития РФ до 2025 года, ЕСР выступает *геостратегической территорией* (значительная его часть относится к Арктической зоне РФ); буферной зоной, через которую осуществляется сотрудничество со странами Европы; отсюда берет свое начало Северный морской путь – одна из главных международных морских артерий.

Европейский Север в полном смысле слова можно рассматривать как регион. Как справедливо отмечал П.А. Минакир, существует три ключевых условия выделения регионов в рамках экономического пространства: 1) высокая теснота экономических связей внутри региона; 2) открытость, т. е. его встроенность в систему внешних для региона рынков; 3) выполнение определенных функций и наличие ясно выделяемой специализации в системе национальной экономики. При этом последнее условие, в соответствии с позицией классиков советской экономической школы (С.В. Бернштейн-Коган [26], И.Г. Александров [27] и др.), является ключевым при районировании.

⁴ Северные регионы России в соответствии с действующим законодательством включают 13 субъектов, территории которых полностью относятся к районам Крайнего Севера и местностям, приравненным к ним (Республика Карелия, Республика Коми, Архангельская область, Мурманская область, Ненецкий АО, Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО, Чукотский АО, Республика Якутия, Республика Тыва, Камчатский край, Магаданская область, Сахалинская область), а также 11 субъектов, территории которых частично относятся к районам Крайнего Севера и местностям, приравненным к ним (Республика Алтай, Амурская область, Республика Бурятия, Забайкальский край, Иркутская область, Красноярский край, Пермский край, Приморский край, Томская область, Тюменская область, Хабаровский край).

⁵ В состав северных территорий Европейской части России исследователи обычно относят и Вологодскую область (исторически она относилась к Северу в рамках системы экономического районирования СССР, например, входила в состав Северного края (1929–1936 гг.), Северного экономического района (1982 – н.в.)).

Говоря об экономической специализации Европейского Севера России в национальном разделении труда как в СССР, так и в настоящее время, следует отметить, что он продолжает играть роль «ресурсной кладовой», «валютного цеха» страны на основе преобладающего развития сектора добычи минеральных полезных ископаемых и лесопереработки, составляющих экономическое ядро региона. Рассчитанные нами ранее [28] коэффициенты локализации по основным видам экономической деятельности подтверждают, что ведущими отраслями специализации региона в рамках национальной экономики являются ЛПК, черная и цветная металлургия, химическая промышленность, ТЭК, транспорт.

Постсоветский период наложил существенный отпечаток на пространственное развитие ЕСР, что проявилось, прежде всего, в *депопуляции и сжатии освоенного пространства* (концентрация населения и экономической деятельности в «узловых» точках и нарастание площади экономической периферии). В частности, в Республике Коми доля Усинска как промышленного центра выросла с 12,7 до 37% общего

объема производства Республики, а в 14 муниципалитетах из 20 данный показатель снизился. Роль г. Сыктывкара в общей численности населения увеличилась с 19,8 до 30,6%, а численность жителей удаленных муниципалитетов уменьшается. Как отмечает Т.Е. Дмитриева, общее сокращение численности населения Коми, с одной стороны, привело к снижению физической плотности населения, а с другой – росту социальной⁶. В результате контрастность расселения (отношение социальной и физической плотности) заметно усилилась: с 22 раз в 1989 г., 36 – в 2002 г. до 52 раз⁷.

В целом по ЕСР в постсоветский период численность постоянного населения сократилась почти на 1,6 млн чел. Наибольшие темпы депопуляции были характерны для Мурманской области (в 1990–2018 гг. с 1190,1 до 750 тыс. чел., или на 37%), Республики Коми (на 33%), Архангельской области (на 27%). Одной из ключевых причин стал значительный *миграционный отток* (табл. 1).

При этом население в основном мигрирует в СЗФО и ЦФО. В частности, из Мурманской области в 2018 году – в другие субъекты СЗФО

Таблица 1. Коэффициенты миграционного прироста (оттока) населения, чел. на 10 тыс. чел. населения

Территория	Год								2018 к 1990, промилле
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017	2018	
РФ	19	44	25	20	19	17	14	9	-10
СЗФО	-8	3	-0,2	27	51	16	55	36	44
Республика Карелия	-35	-16	-13	-115	-54	-12	-31	-21	14
Республика Коми	-134	-178	-108	-163	-139	-102	-112	-111	23
Архангельская область (с НАО)	-78	-89	-79	-72	-82	-68	-69	-62	16
Ненецкий автономный округ	-170	-275	-62	-21	-50	23	-53	-89	81
Вологодская область	-20	21	1	-4	-17	-17	-31	-38	-18
Мурманская область	-77	-254	-167	-169	-69	-57	-46	-59	18
Калининградская область	78	119	60	33	62	82	99	95	17
Ленинградская область	62	126	83	146	150	68	171	239	177
Новгородская область	-1	67	10	-1	-21	7	-31	-32	-31
Псковская область	17	87	4	-31	-50	-1	-9	-29	-46
г. Санкт-Петербург	24	37	37	128	157	49	121	52	28

Составлено по: данные Федеральной службы государственной статистики.

⁶ Социальная плотность представляет собой среднюю арифметическую плотностей обжитых территорий, взвешенных по численности населения.

⁷ Дмитриева Т.Е. Потенциал пространственного развития северного региона // Актуальные проблемы, направления и механизмы развития производительных сил Севера – 2014: материалы Четвертого Всероссийского научного семинара: в 2 ч. Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН. 2014. С. 79–89.

(24846 чел., или 62,3%); г. Санкт-Петербург (5871 чел., 14,7%), Ленинградскую область (2649 чел., 6,6%); Республику Карелию (1206 чел., 3%); ЦФО (7827 чел., или 20%); Московскую область (1485 чел., 4%), г. Москву (1072 чел., 2,7%).

Из Республики Коми в 2018 году большая часть населения уехала в г. Санкт-Петербург (2576 чел., 11,4%), г. Москву и Московскую область (2614 чел., 11,5%), Кировскую область (1791 чел., 8%), Краснодарский край (1632 чел., 7,2%). Из Республики Карелии люди также мигрируют в основном в Ленинградскую область (616 из 9530 чел.), г. Санкт-Петербург (521 чел.), ЦФО, прежде всего Московскую область (254 чел.)⁸.

Одним из ключевых факторов, стимулирующих миграцию, является *снижение роли многих компенсаторных механизмов*. В частности, если в 2005 году в большинстве субъектов ЕСР отношение средней заработной платы к прожиточному минимуму находилось на уровне выше среднероссийского, то сейчас такое соотношение осталось только в Мурманской области и НАО (табл. 2).

При этом в скором времени темпы оттока населения могут стать критическими, учитывая

тот факт, что покидают ЕСР в основном молодежь и люди в трудоспособном возрасте⁹. В свою очередь в г. Санкт-Петербурге отношение средней заработной платы к величине прожиточного минимума за период 2005–2018 гг. выросло с 3,1 до 5,7 раза.

Другой негативной тенденцией является *значительная деформация возрастной структуры населения ЕСР*, по своим масштабам существенно превосходящая среднероссийский уровень. Так, если в среднем по стране в 1990–2018 гг. доля населения в трудоспособном возрасте снизилась на 1,3 п. п. (с 56,7 до 55,4%), то в Мурманской области – 5,9 п. п. (с 64,5 до 58,6%), Коми – 5,2 п. п. (с 61,6 до 56,4%, табл. 3).

По сути, регионы, где изначально доля трудоспособного населения была выше среднероссийского уровня (т. н. трудоизбыточные территории), теряют рабочую силу. Если не остановить эти процессы, то в ближайшее время можно столкнуться со значительным недостатком предложения на рынке труда, иными кадровыми проблемами, ограничивающими форсированное экономическое развитие данных территорий.

Таблица 2. Отношение средней заработной платы к величине прожиточного минимума (набора фиксированных товаров), раз

Территория	2005 г.	2010 г.	2015 г.	2018 г.	2018 к 2005, (+/-)
РФ	2,80	3,55	3,60	4,28	1,48
Республика Карелия	2,71	2,97	2,65	3,34	0,63
Республика Коми	3,10	3,46	3,43	4,11	1,01
Архангельская область (с НАО)	н.д.	2,80	2,76	3,84	-
Ненецкий автономный округ	4,41	4,17	3,81	4,28	-0,13
Вологодская область	2,93	3,06	2,84	3,66	0,73
Мурманская область	2,60	3,48	3,39	4,31	1,71
Калининградская область	2,11	3,22	2,93	3,14	1,03
Ленинградская область	3,04	3,86	3,90	4,46	1,42
Новгородская область	2,46	3,01	2,86	3,05	0,59
Псковская область	2,32	2,76	2,15	2,76	0,44
г. Санкт-Петербург	3,11	4,71	4,40	5,71	2,6

Составлено по: данные Федеральной службы государственной статистики.

⁸ Данные территориальных органов Федеральной службы государственной статистики.

⁹ В частности, в 2018 году из Архангельской области (включая НАО) уехало 7093 человека (из них в трудоспособном возрасте – 4608 человек). Самую большую группу занимают лица в возрасте 15–19 лет (1399 чел.).

Таблица 3. Структура населения субъектов ЕСР по возрастным группам, % от общей численности

Территория	1990 г.			2000 г.			2018 г.			2018 г. к 1990 г., п.п.		
	М	Т	С	М	Т	С	М	Т	С	М	Т	С
РФ	24,3	56,7	19	19,4	60,2	20,4	18,7	55,4	25,9	-5,6	-1,3	6,9
СЗФО	23,1	58,3	18,6	17,6	61,6	20,8	17,1	55,9	27,0	-6,0	-2,4	8,4
Республика Карелия	25,4	57,8	16,8	19,3	61,8	18,9	18,4	53,9	27,7	-7,0	-3,9	10,9
Республика Коми	27,7	61,6	10,7	21,1	64,9	14,0	20,3	56,4	23,3	-7,4	-5,2	12,6
Архангельская область	26,4	57,7	15,9	19,9	61,9	18,2	19,0	54,0	27,0	-7,4	-3,7	11,1
НАО	31,4	61,1	7,5	26,1	62,9	11,0	24,8	56,0	19,2	-6,6	-5,1	11,7
Вологодская область	24,5	54,6	20,9	19,3	59,3	21,4	19,5	53,6	26,9	-5,0	-1,0	6,0
Мурманская область	26,1	64,5	9,4	18,9	67,9	13,2	18,8	58,6	22,6	-7,3	-5,9	13,2
Калининградская область	23,1	59,3	17,6	18,4	62,3	19,3	17,8	56,5	25,7	-5,3	-2,8	8,1
Ленинградская область	23,0	56,4	20,6	17,1	60,3	22,6	15,5	56,5	28,0	-7,5	0,1	7,4
Новгородская область	22,4	54,4	23,2	17,8	57,8	24,4	17,8	52,1	30,1	-4,6	-2,3	6,9
Псковская область	21,2	53,9	24,9	17,3	57,4	25,3	16,7	53,0	30,3	-4,5	-0,9	5,4
г. Санкт-Петербург	19,9	59,2	20,9	15,2	61,7	23,1	15,7	57,0	27,3	-4,2	-2,2	6,4

Примечание: М – население моложе трудоспособного возраста, Т – в трудоспособном возрасте, С – старше трудоспособного возраста.
Составлено по: данные Федеральной службы государственной статистики.

Одним из индикаторов для оценки пространственной интеграции региональной социально-экономической системы, используемым в работе коллектива авторов из ИЭИ ДВО РАН [9], являются показатели *интеграции на рынке труда*. Под ней понимают свободный переток трудовых ресурсов, обеспечивающий сбалансированность рынка труда с точки зрения спроса на него (со стороны капитала) и предложения. Его однородность определяется вариацией уровня безработицы и напряженности на рынке труда.

Максимальный уровень безработицы в 1993 году наблюдался в Республике Карелии – 7,8%,

а минимальный – в Вологодской области (4,2%). При этом к 2019 году Вологодская область по-прежнему оставалась самым благоприятным субъектом по данному показателю, а самая неудовлетворительная ситуация отмечалась в НАО – 7,9% и Карелии – 7,4%. Несмотря на снижение в 1992–2019 гг. крайне высокого уровня неоднородности по показателю напряженности на рынке труда, его текущее значение (48,6%, пороговое значение коэффициента – 33,3%, *табл. 4*) по-прежнему свидетельствует о низком уровне интегрированности, которую пока не могут обеспечить и миграционные потоки внутри региона.

Таблица 4. Вариация уровня безработицы и напряженности на рынке труда Европейского Севера России

Общий показатель	Частные показатели	Год	
		1993	2019
Уровень общей безработицы, %	Min	4,2	4,5
	Max	7,8	7,9
	Max - Min	+3,6	+3,4
	Max/Min	1,86	1,76
	Коэффициент вариации, %	23,8	19,6
Напряженность на рынке труда, чел.	Min	3,2*	2,0
	Max	24,5*	6,4
	Max - Min	21,3*	4,4
	Max/Min	7,65*	3,2
	Коэффициент вариации, %	91,6*	48,69

* 1992 г.
Составлено по: данные Росстата.

Вместе с тем проведенные нами расчеты свидетельствуют о том, что миграционные потоки между субъектами ЕСР являются весьма равноценными, что может свидетельствовать о наличии благоприятных предпосылок для развития интеграционных процессов на их рынке труда. Наиболее тесные и равноценные связи сложились между Вологодской, Архангельской областями и Республикой Коми (Двино-Печорская территориально-хозяйственная система (ТХС)), а также между Карелией и Мурманской областью (Карело-Кольская ТХС). Их активизация требует формировать внутри региона ряд новых полюсов роста экономики.

Деградация низового уровня расселенческой сети на фоне дальнейшей миграции населения в города, разрушение существующих социально-экономических, культурных и иных связей между городской и сельской местностью несут в себе значительный риск к удержанию и сохранению освоенности пространства Севера. Так, если в среднем по России доля сельских населенных пунктов с количеством жителей менее 10 человек в их общем числе по итогам 2010 года составляла 27%, то в Карелии – 30,4%, Архангельской области – 46%, Вологодской области – 55%, при этом увеличившись с переписи 2002 года во всех субъектах ЕСР (кроме НАО).

О наличии предпосылок для развития интеграционных процессов в экономическом пространстве региона можно судить по направле-

ниям товарных потоков. Так, субъекты ЕСР имеют довольно тесные связи в товарном обмене друг с другом. Однако особенно сильно это проявляется в рамках СЗФО (границы которого совпадают с границами крупного экономического района «Северо-Запад», существовавшего до 1982 года).

В частности, в структуре товаров, завезенных в Республику Карелию из других субъектов РФ, на СЗФО приходится 28% от общего объема товаропотока (2 место после ЦФО – 28,7%); в свою очередь 45,6% от объема товаров, вывезенных из республики, также приходится на СЗФО. Основными центрами притяжения входящих и исходящих товаропотоков внутри округа являются г. Санкт-Петербург и Ленинградская область (табл. 5).

Аналогичная ситуация характерна и для других субъектов ЕСР. Так, в структуре вывоза продукции из Республики Коми первое место занимают субъекты СЗФО (в целом на их долю приходится 53,7% от общего товаропотока: Вологодская область – 31,6%; Архангельская область – 7,3%).

У Мурманской области сложились тесные товарные связи с Вологодской областью (60,1% общего объема внутрироссийского вывоза). Больше ¼ продукции поступает в нее с территории СЗФО. В структуре ввоза товаров на территорию Вологодской области на долю Коми и Мурманской области приходится примерно 37%.

Таблица 5. Основные потоки ввоза-вывоза товаров на территории Европейского Севера России, % от общего объема (без учета экспорта)

Ввоз		Вывоз			
ЦФО (28,7)		СЗФО (45,6)			
Ярославская область (16)	Республика Карелия	г. Санкт-Петербург (17,7)	ЦФО (41)		
г. Москва (5)		Ленинградская область (13,9)			
Московская область (1,7)		Архангельская область (5)			
СЗФО (28,1)		Вологодская область (3,5)			
г. Санкт-Петербург (9,9)					
Ленинградская область (8)					
Вологодская область (3,6)					
Республика Коми (3,9)					
ПФО (23,2)					
Республика Башкортостан (7)					
Нижегородская область (4,7)					
Самарская область (3,9)					
Пермский край (3,1)					
		г. Москва (14,8)			

Окончание таблицы 5

Ввоз		Вывоз	
ПФО (38,9)		ЦФО (19,5)	
Нижегородская область (19,4)		Московская область (8,2)	
Республика Татарстан (5,6)		г. Москва (5,9)	
Пермский край (5,3)		СЗФО (53,7)	
УФО (19,7)		Вологодская область (31,6)	
Челябинская область (11,4)		Архангельская область (7,3)	
Свердловская область (6,1)		Ленинградская область (7)	
Тюменская область (2)		Санкт-Петербург (3,9)	
ЮФО (14)		УРФО (10,1)	
Волгоградская область (13,2)		Челябинская область (4,1)	
СЗФО (15,9)		Тюменская область (3,9)	
Ленинградская область (1,3)		ЯНАО (3,1)	
г. Санкт-Петербург (11,9)		ЦФО (15,9)	
ЦФО (27,3)		г. Москва (7,7)	
Ярославская область (11)		Московская область (5,1)	
г. Москва (6,5)		СЗФО (68,8)	
Брянская область (2,9)		Вологодская область (60,1)	
СЗФО (26,9)		г. Санкт-Петербург (2,5)	
Ленинградская область (8,1)		Ленинградская область (2,5)	
г. Санкт-Петербург (6,4)			
Республика Коми (4,8)			
Архангельская область (3,8)			
ЦФО (15,9)		ЦФО (51,2)	
Белгородская область (4,9)		Московская область (18,1)	
Ярославская область (3,6)		г. Москва (15,3)	
г. Москва (1,6)		Костромская область (3,1)	
СЗФО (42,4)		СЗФО (14,4)	
Республика Коми (18,9)		г. Санкт-Петербург (10,5)	
Мурманская область (18,8)		Архангельская область (1,2)	
Ленинградская область (1,9)		Ленинградская область (1,2)	
г. Санкт-Петербург (1,5)		ПФО (21,8)	
		Нижегородская область (5,3)	
		Самарская область (4,6)	
		Республика Татарстан (3,2)	
ПФО (37,4)		ЦФО (24,8)	
Самарская область (11,7)		г. Москва и Московская область (12,9)	
Республика Башкортостан (10,9)		Калужская область (4,2)	
Нижегородская область (5,9)		Курская область (1,6)	
Республика Татарстан (3,2)		СЗФО (19,8)	
ЦФО (22,6)		Ленинградская область (6,5)	
Ярославская область (10)			
г. Москва и Московская область (5,5)			
СЗФО (21,7)			
Вологодская область (4,3)			
г. Санкт-Петербург (3,9)			
Ленинградская область (2,6)			
Тюменская область (7,5)			
		г. Санкт-Петербург (3,5)	
Составлено по: данные Росстата о ввозе-вывозе продукции по субъектам Европейского Севера России; отчеты государственных органов власти субъектов.			

При этом следует отметить, что основными категориями продуктов, которые вывозятся за пределы ЕСР, является продукция минерально-сырьевого комплекса и переработки природных ресурсов: Республика Карелия – щебень и гравий, древесина деловая, бумага и др., Республики Коми – уголь и продукты его переработки, древесина деловая, пиломатериалы, нерудные строительные материалы и др., Мурманская область – щебень и гравий, рыба, рыбные консервы и др., Вологодская область – прокат черных металлов, трубы стальные, удобрения минеральные, древесина деловая, молоко жидкое и сухое, рыбные консервы, мясо, колбасные изделия, кондитерские изделия, мука, комбикорма и др.

В свою очередь на территорию Европейского Севера с более южных субъектов СЗФО (г. Санкт-Петербург, Ленинградская область), а также других регионов РФ завозится продовольствие (конфеты, пиво, колбаса и т. п.), товары более высоких технологических переделов (пассажирские и грузовые автомобили, вагоны грузовые, компрессоры, бульдозеры и краны, медицинская техника, лакокрасочные материалы, автомобильные шины, синтетические средства, бытовая мебель).

Анализ товаропотоков позволяет выявить определенные технологические цепочки, которые сложились на территории ЕСР и существовавшего ранее крупного экономического района «Северо-Запад». Именно их поддержание и дальнейшее развитие, на наш взгляд, выступают ключевыми факторами интеграции экономического пространства региона.

Однако значительная часть товаропотоков переориентирована не на внутренний, а на внешние рынки. Например, в настоящее время на внешние рынки направляется около 65–70% продукции Карелии; в Мурманской области – 55%, Коми – 40%. Иными словами, регион теряет значительные ресурсы, которые могли быть использованы для обеспечения форсированного роста его экономики и повышения благосостояния северян.

Потенциал развития интеграционных процессов в значительной мере зависит от транспортной связности экономического пространства. Одним из ключевых видов транспортного обеспечения Севера во времена СССР являлась авиация, в том числе внутрирегионального и

местного значения. Она позволяла связывать не только северные регионы с более южными территориями, но и труднодоступные населенные пункты между собой.

Вместе с тем рыночные реформы 90-х гг. XX века оказали крайне негативное влияние на ее развитие. Так, было осуществлено авиапассажирское районирование России и выделено три авиакластера, так или иначе связывающих экономические центры Европейского Севера [29]. В постсоветский период отмечались весьма негативные процессы в их функционировании: снижение пассажиропотока (так, общий спад объема перевозок на авиалинии Мурманск – С.-Петербург составил почти 90%), закрытие значительной части аэропортов ЕСР (из 23 авиасвязей с пассажиропотоком более 20 тыс. чел./год на территории кластера ЕСР осталось только 6, *табл. б*), нарастание гиперцентрализма в функционировании авиационной сети (возросла роль Москвы и Санкт-Петербурга как принимающих точек пассажиропотока), существенное ослабление, а зачастую и полная ликвидация целого ряда внутрирегиональных и межрегиональных авиационных маршрутов.

Аналогичные крайне негативные процессы наблюдаются и в функционировании внутреннего водного транспорта ЕСР, где еще в начале 90-х гг. XX века фактически произошел обвал в объеме перевозок, преодолеть который не удалось и к настоящему времени¹⁰.

Для Европейского Севера России значимую роль с точки зрения обеспечения интеграции его пространства играет автомобильный и железнодорожный транспорт. Вместе с тем в их развитии существует целый ряд «узких мест», заключающихся как в ограниченной пропускной способности магистралей (прежде всего по направлению к морским портам региона [30]), так и существующей конфигурации маршрутов, которые ведут в дополнительным финансовым, временным и иным издержкам по преодолению экономического пространства.

¹⁰ Например, если в 1990 году в Архангельской области внутренним водным транспортом было перевезено 21,1 млн т грузов, то в 1995 году грузооборот упал до 2,7 млн т; Республике Коми – с 10,3 до 0,7 млн т; Карелии – с 11 до 2,2 млн. т В дальнейшем негативная тенденция продолжалась. Некоторое оживление грузооборота наблюдается в последние несколько лет, однако оно в принципе не меняет имеющейся картины. Источник: Транспорт в России / Росстат.

Таблица 6. Особенности развития авиационного транспорта Европейского Севера России в постсоветский период

Авиакластер	Особенности развития
1. Северо-Западный (в 1990 г. в его состав входили аэропорты г. С.-Петербург, Псков, Петрозаводск, Вологда с ежегодной мощностью пассажирооборота более 20 тыс. чел.)	В 1990 г. главными по интенсивности контактами были Северный Кавказ (20,8% пассажиропотока), Центральный (14,5%), Кольский авиакластеры (12,5%) и Европейский Север (9,4%). В дальнейшем их полностью вытеснили Центральный (63%) и Калининградский (около 8%) кластеры. На остальных направлениях из С.-Петербурга на территорию ЕСР объем пассажирских перевозок значительно сократился: в 1990–2006 гг.* в г. Мурманск – на 87%, Архангельск – на 81%
2. Кольский (1990 г. – г. Мурманск, Кировск)	В 1990 г. действовали два аэропорта, к 2006 г. – только Мурманск. Полностью исчезли контакты с аэропортами Европейского Севера. Произошла пространственная переориентация авиапассажирских связей: вместо главного в 1990 г. направления – Северо-Западный кластер (52% потока) приоритетным стало направление Мурманск – Москва (2/3 всего пассажиропотока). Особенно ощутимой с точки зрения связности пространства ЕСР является потеря довольно загруженной ранее линии Мурманск – Архангельск
3. Европейский Север (1990 г. – г. Архангельск, г. Котлас, г. Нарьян-Мар, г. Амдерма, г. Вуктыл, г. Сыктывкар, г. Ухта, г. Печора, г. Усинск, г. Инта, г. Воркута)	В 1990 г. действовало 11 аэропортов с пассажирскими связями более 20 тыс. чел./год. Здесь традиционно была развита сеть местных воздушных авиалиний, большая часть из них была закрыта в 1990-е гг. Только за период 1990–2006 гг. из 23 авиасвязей осталось всего 6. Полностью потеряны авиаконтакты Европейского Севера с Кольским авиакластером. Если в 1990 г. внутри кластера перемещалось 44% всех авиапассажиров, в Москву – 25%, то уже в 2006 г. на столицу приходился 61% всего потока, а на внутрикластерные перелеты – 25%
* Последние официальные статистические данные в Росстате, посвященные развитию гражданской авиации России, представлены лишь за 2006 год. Составлено по: Тархов С.А. Изменение связности пространства России (на примере авиапассажирского сообщения). М.; Смоленск: Ойкумена, 2015. 154 с.	

Для оценки транспортной связности пространства используем инструментарий, обоснованный в публикациях [31; 32; 33]. Он позволяет оценить транспортную связность с точки зрения как оптимальности конфигурации маршрутов, так и численности населения основных экономических центров, связываемых данными путями¹¹:

$$TC_i = \sum_{j=1, j \neq i}^n \frac{KP_{ij}}{\Phi P_{ij}} \times \frac{p_j}{\sum_{k=1, k \neq i}^n p_k}, \quad (1)$$

где TC_i – транспортная связность i -го центра;

KP_{ij} – протяженность кратчайшего технически возможного пути между i -м и j -м экономическими центрами;

ΦP_{ij} – фактическая протяженность пути между i -м и j -м центрами;

p – численность населения экономического центра;

n – количество анализируемых экономических центров территории;

k – порядковый номер экономического центра (от 1 до n).

¹¹ В работе при анализе транспортной связности были взяты экономические центры региона с численностью населения более 100 тыс. чел.

Коэффициент транспортной связности может принимать значения от 0 до 1. Результаты апробации данного методического инструментария представлены в *таблице 7*. Следует отметить, что наиболее крупные экономические центры ЕСР имеют более высокую транспортную связность по автодорогам (0,70), чем по железным дорогам (0,67).

Наибольшую связность по автодорогам с другими центрами ЕСР имеют Вологда и Череповец, худшую – Архангельск с Северодвинском. На автомобильных дорогах наиболее «узкими местами» являются участки «Архангельск – Мурманск», «Архангельск – Петрозаводск». По железным дорогам наибольшая связность с другими городами ЕСР также характерна для Вологды и Череповца, наиболее низкая – для Петрозаводска. Проблемными участками при этом выступают «Петрозаводск – Архангельск» и «Петрозаводск – Сыктывкар». Как следует из представленных расчетов, проблема, касающаяся повышения транспортной связности субрегионов на Европейском Севере России (Карело-Кольского и Двино-Печорского), является одним из ключевых условий обеспечения интеграции пространства региона.

Таблица 7. Транспортная связность основных экономических центров Европейского Севера России

Город	Автомобильные дороги*	Железные дороги
Вологда	0,79	0,78
Череповец	0,77	0,75
Сыктывкар	0,68	0,59
Мурманск	0,67	0,63
Петрозаводск	0,66	0,58
Архангельск (с г. Северодвинском)	0,60	0,67
<i>Среднее значение</i>	<i>0,70</i>	<i>0,67</i>

* Отсортировано по показателю транспортной связности по автомобильным дорогам.
Источник: рассчитано автором.

Выводы и предложения

Становится очевидным, что преодоление дезинтеграционных процессов в экономике России требует проведения комплексной государственной политики. Применительно к Европейскому Северу такая интеграция, как справедливо отмечает В.Н. Лаженцев, возможна и весьма целесообразна в рамках крупного экономического района «Северо-Запад», где удачно сочетаются экономическое и федеральное окружное районирование. Предпосылкой для дальнейшего возрождения крупной пространственной экономической системы должно стать повышение роли г. Санкт-Петербурга и Санкт-Петербургской городской агломерации как организующего центра такого района [14]. В этом случае ЕСР будет частью крупного района, имеющей свою специализацию в рамках системы разделения труда.

Рассматривая территории СЗФО как крупный экономический район, следует отметить, что сохранившиеся кооперационные связи между субъектами являются объективной основой для развития интеграционных процессов. Кроме того, этому способствует и существующая магистральная инфраструктура (например, Северная и Октябрьская железные дороги, системы внутренних водных путей меридионального направления и т. п.).

Как свидетельствует успешный мировой опыт, одними из базовых условий для развития пространственной интеграции регионов выступают осознание их идентичности¹², поиск

¹² «Идентичность» следует понимать как принадлежность или чувство принадлежности к группе или области. Если такое чувство или определенность связаны с областью или регионом, то это относится к пространственной или региональной идентичности [34].

совместных решений в отношении проблем жизнедеятельности. На наш взгляд, позиционирование субъектов Европейского Севера (а в более широком смысле и всего СЗФО) как «форпоста» освоения Арктики является тем самым фактором обеспечения идентичности данных территорий, налаживания тесных кооперационных связей между ними для решения общей стратегической задачи. В этом случае следует ожидать снижения роли факторов конкуренции, повышения кооперационной составляющей во взаимодействии территорий и, в конечном счете, их пространственной интеграции.

В «Основах государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года»¹³ указаны стратегические задачи в части инфраструктурного (расширение судоходства по рекам, строительство железных дорог, расширение сети аэропортов, развитие информационно-коммуникационной инфраструктуры и т. п.), экономического (господдержка малого и среднего бизнеса, обустройство минерально-сырьевых центров и т. п.) развития данных территорий, а также международного сотрудничества (укрепление добрососедских отношений с арктическими государствами), которые, на наш взгляд, будут способствовать развитию интеграционных процессов в экономическом пространстве Севера и Арктики.

Обеспечение интеграции экономического пространства северного региона требует трансформации всей системы стратегического управления социально-экономическим и пространственным развитием. Необходимость связности и формирования единого экономического

¹³ Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года».

пространства страны закреплена в основных стратегических документах федерального уровня¹⁴. Вместе с тем решать эти задачи следует на уровне округа и региона. К сожалению, в настоящее время не сложился единый распорядительный центр, деятельность которого была бы направлена на решение проблем пространственного развития. Указанные полномочия распределены между целым рядом органов государственной власти (министерства и департаменты экономического развития, развития транспорта, строительства и т. п.). Все это требует формировать систему стратегического управления развитием региона с учетом обеспечения пространственной интеграции его экономики. На начальном этапе важными, на наш взгляд, видятся оценка уровня пространственной интеграции экономики и определение основных факторов и проблем (институционального, экономического, социального, культурного и иного характера), ограничивающих развитие интеграционных процессов.

Проведенный анализ стратегий и программ социально-экономического развития субъектов ЕСР свидетельствует, что пространственный аспект развития носит весьма ограниченный характер и связан, прежде всего, с территориальным зонированием субъекта без анализа и проектирования связей с экономическим пространством соседних регионов, округа и страны в целом. Иными словами, основные формы, методы и инструменты управления пространственной интеграцией недостаточно встроены в систему стратегического управления, а зачастую лишь формально упомянуты, носят декларативный характер или же вовсе не нашли своего отражения в данных документах.

В связи с этим важной задачей еще на стадии целеполагания является разработка ориентиров развития интеграционных процессов на долгосрочную перспективу, для чего, на наш взгляд, необходимо согласование стратегических, программных документов развития региона и долгосрочных программ развития ключевых

хозяйствующих субъектов как ведущих экономических агентов. Все это должно лечь в основу стратегии пространственного развития региона.

В свою очередь механизм реализации стратегии развития региона и стратегии пространственного развития должен включать в себя инструменты, направленные на интеграцию пространства на внутри- и межрегиональном уровнях, согласование инвестиционных планов хозяйствующих субъектов с целями развития территории. Важную роль здесь играет использование технологий проектного управления при реализации соглашений ГЧП и МЧП.

При этом существует необходимость создать механизм реализации стратегии развития северного региона, адаптированный к специфике его экономического пространства. Очевидно, что очаговый характер размещения производительных сил, разреженность пространства северного региона ведут к тому, что ориентация исключительно на рыночные силы самоорганизации и интересы крупных хозяйствующих субъектов на практике обуславливает несоответствие размещения объектов экономики региона и исторически сложившейся системы расселения; пространства бизнеса и пространства региона, как следствие, его дезинтеграцию. Следовательно, необходимо повышать прямую роль государства как ключевого агента в развитии экономического пространства на основе использования инструментов прямого и косвенного влияния.

Дальнейшие этапы исследования будут посвящены разработке методического инструментария и оценке уровня пространственной интеграции экономики северного региона. Это позволит выявить вектор развития интеграционных/дезинтеграционных процессов в региональной социально-экономической системе, а также определить факторы и проблемы, ограничивающие интеграцию пространства региона.

¹⁴ Стратегия национальной безопасности РФ (утв. указом Президента РФ от 31.12.2015 № 683); Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2025 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р); Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) и др.

Литература

1. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М.: ГУ ВШЭ, 2004. 495 с.
2. Кузнецов С.В., Межевич Н.М., Шамахов В.А. Стратегия пространственного развития Российской Федерации и перспективы развития приморских агломераций // Управленческое консультирование. 2019. № 6 (126). С. 10–18.
3. Важенина И.С., Важенин С.Г. Конкурентное сотрудничество территорий в современном экономическом пространстве // Экономика региона. 2020. Т. 16. Вып. 2. С. 406–419.
4. Полтерович В.М. От социального либерализма к философии сотрудничества // Общественные науки и современность. 2015. № 4. С. 41–61.
5. Uszakai A. Measurement levels of the spatial integration – suggestions for a Central-European factor group. *Deturope*, 2015, no. 7, 2, pp. 65–80.
6. Bartz K., Fuchs-Schündeln N. The role of borders, languages, and currencies as obstacles to labor market integration. *European Economic Review*, 2012, no. 56, pp. 1148–1163.
7. Абалкин Л.И. Логика экономического роста. М.: ИЭ РАН, 2002. 228 с.
8. Бакланов П.Я. Интеграционные и дезинтеграционные процессы на Дальнем Востоке России // Региональные исследования. 2002. № 1. С. 11–19.
9. Экономическая интеграция: пространственный аспект / под общ. ред. П.А. Минакира. М.: Экономика, 2004. 360 с.
10. Лаженцев В.Н. Пространственное развитие (примеры Севера и Арктики) // Известия Коми научного центра УРО РАН, 2010. Вып. 1. С. 97–104.
11. Тарануха Ю. Модификация конкурентного принципа в процессе эволюции конкуренции // Общество и экономика. 2017. № 3–4. С. 49–67.
12. Абрамов Р.А. Особенности развития северных регионов России // Региональная экономика: теория и практика. 2008. № 11 (68). С. 15–21.
13. Лукин Е.В. Отраслевая и территориальная специфика цепочек добавленной стоимости в России: межотраслевой подход // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. Т. 12. № 6. С. 129–149. DOI: 10.15838/esc.2019.6.66.7
14. Лаженцев В.Н. Север и интеграция социально-экономического пространства (пример Северо-Запада России) // Проблемы прогнозирования. 2020. № 3. С. 50.
15. Крюков В.А. «Квадратура» анклавной экономики // ЭКО. 2017. № 2. С. 2–4.
16. Вечканов Г.С. Современная экономическая энциклопедия. СПб.: Лань, 2002. 880 с.
17. Лаженцев В.Н. Оценка уровней социально-экономического развития регионов (на примере Республики Коми, Архангельской и Вологодской областей) // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2011. № 6 (18). С. 54–65.
18. Бухвальд Е.М., Иванов О.Б. Актуальные проблемы пространственной интеграции российской экономики // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2015. № 5. С. 7–32.
19. Гонтарь Н.В. Межрегиональная интеграция в России: институты и государственно-административное регулирование // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. 2018. Т. 20. № 3. С. 14–24. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu3.2018.3.2>
20. Van Houtum H. An overview of european geographical research on borders and border regions. *Journal of Borderlands Studies*, 2000, no. 15 (1), pp. 57–83.
21. Niebuhr A. The impact of EU Enlargement on European border regions. *International Journal of Public Policy*, 2008, no. 3 (3–4), pp. 163–186.
22. Petrakos G., Topaloglou L. Economic geography and European integration: The effects on the EU's external border regions. *International Journal of Public Policy*, 2008, no. 3 (3–4), pp. 146–162.
23. Фролов Д.П., Мирзоев Р.С., Горшкова Н.П. Институционализация межрегиональных взаимодействий в контексте пространственных трансформаций экономики // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2011. № 8. С. 28–36.
24. Dabinett G., Richardson T. The Europeanization of spatial strategy: Shaping regions and spatial justice through governmental ideas. *International Planning Studies*, 2005, no. 10 (3–4), pp. 201–218.

25. Anderson A., Wever E. Borders, border regions and economic integration: One world, ready or not. *Journal of Borderlands Studies*, 2003, no. 18 (1), pp. 27–38.
26. Бернштейн-Коган С.В. К вопросу о программе и методах составления порайонных обзоров и хозяйственных планов // Экономическое районирование России. М., 1921. С. 26.
27. Александров И.Г. Экономическое районирование России. М., 1921. 15 с.
28. Кожевников С.А. Пространственное и территориальное развитие Европейского Севера России: тенденции и приоритеты трансформации // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. Т. 12. № 6. С. 91–109. DOI: 10.15838/esc.2019.6.66.5
29. Тархов С.А. Изменение связности пространства России (на примере авиапассажирского сообщения). М.; Смоленск: Ойкумена, 2015. 154 с.
30. Транспорт Европейского и Приуралья Севера России: монография / А.Н. Киселенко [и др.]; Коми научный центр УрО РАН, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера; отв. ред. Д.А. Скороходов. Сыктывкар: [б. и.], 2019. 267 с.: ил., табл.
31. Allen W.B., Liu D., Singer S. Accessibility measures of U.S. metropolitan areas. *Transportation Research, Part B*, 1993, vol. 27B, no. 6, pp. 439–449.
32. Ingram D.R. The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies*, 1971, vol. 5, no. 2, pp. 101–107.
33. Колесников Н.Г. Методика оценки транспортной связности территории на примере сети вседорожных автодорог Республики Саха (Якутия) // Экономика Востока России. 2017. № 1 (7). С. 102–106.
34. Heller W. Identities and conceptions of border area populations in East-Central and South-East Europe – Thematic aspects and questions of an actual research field. *Journal of Urban and Regional Analysis*, 2011, vol. III, 1, pp. 5–12.

Сведения об авторе

Сергей Александрович Кожевников — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, заместитель заведующего отделом, Вологодский научный центр Российской академии наук (160014, Российская Федерация, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а; e-mail: kozhevnikov_sa@bk.ru)

Kozhevnikov S.A.

Integration of Economic Space of the Northern Region: Features and Problems of Ensuring

Abstract. Russia's transition to the market in the 1990s which led to the destruction of a unified national economic complex, existing technological, cooperative, social, and other ties between the territories and, as a result, to the disintegration of the country's economic space extremely aggravated the problems of the Northern regions' development. In the context of trade liberalization, when competition began to prevail over cooperation, there was a significant reorientation of economic entities from domestic to foreign markets and their integration into global value chains. In this situation, the production potential and resources of the North were used not only for domestic consumption and accelerated Russian economy development but also for export in the form of low-grade products. This economic pattern leads to significant socio-economic costs, destruction of the domestic market integrity and its space fragmentation. These circumstances make it more urgent to find effective mechanisms for integrating the Northern regions into the national economic space. The purpose of this work is to study the features and problems of ensuring spatial integration of the Northern region's economy. To achieve this purpose, a critical analysis of theoretical and methodological approaches to the interpretation of the essence and factors of ensuring spatial economy integration has been carried out. The key features of transformation and integration processes in the Russian North (RN) in the post-Soviet period have been revealed. The author shows that

the cooperation relations of the RN with other regions of the country which have been preserved since the Soviet time are an objective basis for the integration processes development. However, their progress is hindered by negative demographic processes that limit the integration development in the region's labor market; a decrease in the space transport connectivity level due to the significant destruction of the system of intraregional aviation and inland water transport. The paper identifies transport connectivity of the main economic centers of the RN and "bottlenecks" in the region's transport infrastructure development. The authors substantiate conceptual basis for ensuring spatial integration of the Northern region's economy.

Key words: economic space, spatial integration, Northern region, transport infrastructure, Russian North.

Information about the Author

Sergey A. Kozhevnikov – Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher, Deputy Head of Department, Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences (56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation; e-mail: kozhevnikov_sa@bk.ru)

Статья поступила 01.09.2020.