

## ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

УДК 911.9

В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В «СТРАТЕГИЯХ РАЗВИТИЯ» СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНА)

*В первое постсоветское десятилетие интерес к региональным проблемам и особенностям межрегионального взаимодействия был всеобщим, но позднее интерес к этим проблемам пошёл на спад. Основные тенденции и особенности регионального развития страны во многом определяются деятельностью в области составления стратегий и концепций регионального развития. В С.-Петербурге в настоящее время (конец 2013 г.) ведётся разработка «Стратегии–2030» (Стратегии социально-экономического развития города до 2030 года). По настоящему значимые для будущего «северной столицы» проблемы, а именно её место в системе международного и внутригосударственного разделения труда, «Стратегией–2030» практически не учитываются. «Концепция социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года» вообще не затрагивает вопросы межрегионального взаимодействия. В Новгородской области существует «Стратегия социально-экономического развития до 2030 года». Но в ней отсутствует не то что анализ, но даже упоминание о месте Новгородской области в системе межрегионального взаимодействия. В Псковской области существует «Стратегия социально-экономического развития до 2020 года». Большая часть предложений разработчиков стратегии представляет собой «картографические фантазии».*

*Проблеме межрегионального взаимодействия при разработке «стратегий» развития регионов либо вообще не уделяется внимания (С.-Петербург, Ленинградская и Новгородская области), либо её разработка превращается в «мечтания над картой» (Псковская область). Но именно эта проблема является ключевой для разработки любой региональной стратегии. Авторы полагают, что первое, с чего следует начать — это проведение экономико-географического районирования территории страны.*

**Ключевые слова:** межрегиональное взаимодействие, региональное развитие, Северо-Западный экономический район, Санкт-Петербург, Ленинградская область, Новгородская область, Псковская область, стратегия развития, транспортное строительство, экономико-географическое районирование.

В первое постсоветское десятилетие (90-е гг. XX в.) интерес к региональным проблемам и особенностям межрегионального взаимодействия был всеобщим. В начале XXI в. интерес к таким проблемам пошёл на спад. Если эти проблемы и обсуждаются, то главным образом на уровне лозунгов и публицистики.

Например, одним из получивших широкую известность лозунгов «белоленточной оппозиции» стала фраза «Хватит кормить Кавказ!». При этом вряд ли кто может объяснить толком, что такое Кавказ, который надо перестать кормить. Если это

Северо-Кавказский экономический район, то скорее он кормит остальную страну, производя более 10 % российской продукции сельского хозяйства на 2 % территории страны. Если Северо-Кавказский федеральный округ, то и здесь смысл фразы «хватить кормить» не вполне ясен — эта территория, во всяком случае, её равнинная часть, имеет чрезвычайно благоприятные природные условия и «прокормить» сама себя вполне в состоянии.

Но что делать с остальными крупными регионами страны, перестав «кормить Кавказ», остаётся не вполне понятным — лозунгов про это ещё не придумали. Иногда в Интернете и СМИ появляются тексты о Дальнем Востоке, рефрен которых — «китайская угроза» и утверждения о необходимости резкого роста численности населения Дальневосточного района. Но о реальных проблемах социально-экономического развития Дальнего Востока сообщается крайне редко.

Прочих крупных частей России как будто не существует. То, что происходит на Северо-Западе, в Центре, Центральном Черноземье, Волго-Вятском районе, Поволжье, Урале практически не обсуждается на общенациональном уровне, за исключением случаев громких преступлений и катастроф.

Представления об особенностях и проблемах регионального развития страны среди её руководства, в том числе и высшего, часто имеют своеобразный характер. Так, президент России В. В. Путин на своей очередной ежегодной пресс-конференции, состоявшейся 19 декабря 2013 г., сказал, отвечая на вопрос псковского журналиста С. Васильева о возможностях объединения субъектов Федерации, что «Ленинградский обком партии в себя включал что: и Ленинградскую область, и город Ленинград. Это был единый народнохозяйственный комплекс, потом — раз, Советский Союз распался, формально появилось два субъекта: Ленинградская область и Ленинград, но они связаны между собой тысячью нитей, а, по сути, разделились» [13]. При этом как вопрос, так и ответ на него были полностью обойдены вниманием как Интернет-сообщества, так и СМИ, что является дополнительным доказательством крайне низкого общественного интереса к проблемам регионального развития и взаимодействия.

Но в реальности Ленинград был выделен из состава Ленинградской области ещё в 1931 г. [13], и никаких общих органов партийно-государственной власти Ленинграда и Ленинградской области с этого времени и до конца советского этапа не существовало, кроме 1990–1991 гг., когда горком КПСС действительно был ликвидирован, остался только обком. Но областной и городской Советы и в это время существовали раздельно. Однако поскольку в высшем органе тогдашней власти, Политбюро ЦК КПСС, Северо-Запад России традиционно представлял первый секретарь Ленинградского обкома КПСС (от Москвы и в целом от Центра страны также традиционно был первый секретарь Московского городского комитета), то понятно, что основные проблемы развития как города, так и области решались именно в обкоме.

Основные тенденции и особенности регионального развития страны во многом определяются деятельностью в области составления стратегий и концепций регионального развития. Катализатором этой деятельности стало создание Министерства регионального развития, поставившего задачу разработать такого рода стратегию для всех субъектов Федерации. Большой проблемой в данном случае являлось то обстоятельство, что опыта разработки подобных региональных стратегий в нашей стране не существовало.

Подобные концепции разрабатываются, естественно, и в других странах мира, в т. ч. и постсоциалистических [10]. Особенно большое развитие такие программы

получили в Европейском Союзе. Однако в качестве основы для разработки этих программ в «Единой Европе» является «политика связности» («cohesion policy») [19]. Основными целями данной политики является гармонизация развития регионов ЕС и установление как можно более тесного взаимодействия между ними. Безусловно, в реализации этой политики не всё получается так, как задумывалось. Но всё же она существует. Попытаемся разобраться, проявляется ли нечто подобное в стратегиях развития северо-западных регионов России, притом что «политика связности» имеет для Российской Федерации едва ли меньшее значение, чем для Европейского Союза.

В С.-Петербурге в настоящее время (конец 2013 г.) ведётся разработка «Стратегии–2030» (Стратегии социально-экономического развития города до 2030 года) [15]. В качестве «возможных приоритетов» этой стратегии рассматриваются «строительство жилья (...) развитие общественного транспорта (...) создание парковочного пространства (...) обеспечение местами в детских садах (...) повышение надёжности систем теплоснабжения (...) обеспечение безопасности на дорогах». Всё это очень хорошо и нужно, но здесь обозначены лишь внутригородские проблемы, малоинтересные не то что для остальной России, но даже и для близлежащих субъектов Федерации. Да и вряд ли хоть один из указанных выше «возможных приоритетов» можно считать действительно стратегическим.

По настоящему значимые для будущего «северной столицы» проблемы, а именно её место в системе международного и внутригосударственного разделения труда, «Стратегией–2030» практически не учитываются. Сама «Стратегия–2030», общественное обсуждение которой завершилось в декабре 2013 г., изложена в трёх томах. В первом томе приводится анализ социально-экономического развития С.-Петербурга, во втором томе — стратегический анализ, в третьем томе — выбор основных направлений и целей социально-экономического развития Петербурга на период до 2030 г. [16]. В первом томе этой концепции совершенно справедливо утверждается, что «По сути, игнорируется факт существования активно формирующейся Петербургской агломерации. Петербургская агломерация — это комплекс населённых пунктов и территорий, связанных с Петербургом устойчивыми трудовыми, рекреационными, культурно-бытовыми миграционными потоками, хозяйственными связями» [16, с. 101]. Но при этом в первом томе «Стратегии–2030» проблемам взаимодействия с Ленинградской областью уделено 3 страницы текста из более чем 400 страниц.

Во втором томе нашлось место для чего угодно, вплоть до «сланцевой революции» в США и глобального потепления. Но исследованию места Петербурга и Северо-Запада в целом в системе территориального разделения труда, формирования отраслей специализации и фоновых отраслей экономики и социальной сферы, как и межрегиональному взаимодействию, места там нет, при том, что объём второго тома составляет более 200 страниц.

Завершается этот том тремя сценариями развития, как нынче модно — консервативным, умеренно-оптимистичным и инновационным. При обнаружении таких «трёх сценариев» где бы то ни было, живо вспоминается присказка «то ли дождик, то ли снег, то ли будет, то ли нет». «Три сценария» превращают деятельность по планированию и прогнозированию в фикцию — можно выдумать всё, что угодно, никаких доказательств не требуется. При этом объективный анализ долговременных внутренних и внешних тенденций развития региона даёт возможность определить «сценарий развития» вполне однозначно. Но такого анализа в двух томах «Стратегии –2030», посвя-

щённых именно анализу, просто нет. Третий том в значительной мере повторяет первые два, и проблемам межрегионального взаимодействия в нём посвящены два раздела — «Развитие Санкт-Петербургской агломерации» и «Развитие арктического кластера». Все прочие направления межрегионального взаимодействия, видимо, считаются недостойными внимания.

«Концепция социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года» [8] вообще не затрагивает вопросы межрегионального взаимодействия ни в каком отношении — ни в плане сотрудничества, ни в плане конкуренции. Это обстоятельство уже отмечалось исследователями [1], но, естественно, никаких изменений в текст вышеупомянутой концепции внесено не было. Однако основу экономики Ленинградской области составляют отрасли, выполняющие вспомогательные и обслуживающие функции по отношению к Санкт-Петербургу.

В последние десятилетия к этим функциям добавилось жилищное строительство — на примыкающих к С.-Петербургу территориях области создаются огромные жилищные массивы. Нынешним и будущим жителям этих массивов, как область, так и проблемы её развития абсолютно безразличны. Вся их деятельность целиком и полностью связана только с С.-Петербургом. Но сами поселения, где строятся новые жилищные массивы, часто имеют официальный статус сельских населённых пунктов. Население деревни Новое Девяткино Всеволожского района Ленинградской области уже сейчас составляет примерно 11 тыс. чел., и застроена эта «деревня» зданиями в 9–14 этажей, причём строительство здесь продолжается очень активно. За 2012 г. в пятимиллионном С.-Петербурге было введено немногим менее 2,6 млн кв. м жилья, а в четырёх примыкающих к его границам районах Ленинградской области (Всеволожском, Ломоносовском, Гатчинском, Выборгском), общая численность населения которых около 700 тыс. чел., — более 1,1 млн кв. м [2; 6].

Такое развитие событий однозначно свидетельствует об усиливающемся сращивании С.-Петербурга с примыкающими к нему частями области. Нельзя сказать, что это сращивание С.-Петербурга и области, особенно активизировавшееся в последние десять — двенадцать лет, полностью игнорируется. Так, предполагается строительство конечных станций Петербургского метрополитена на примыкающих к городу территориях Ленинградской области. Соглашение об этом при строительстве новых станций «Янино», «Кудрово» и «Бугры» было подписано губернаторами С.-Петербурга и Ленинградской области 17 декабря 2013 г. [5]. Но такого рода соглашения лишь признают объективно сложившуюся ситуацию, которая никаким образом не была спрогнозирована до этого.

Не то что о взаимодействии, но даже о существовании прочих граничащих с Ленинградской областью субъектов Федерации в «Концепции социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года» даже не упоминается. Это очень странно, поскольку северная часть Псковской области (Плюсский, Гдовский, частично Стругоокрасненский районы) в своей «повседневной жизни» теснее связаны с Ленинградской областью, чем с Псковской, и напротив, часть Подпорожского района Ленинградской области, расположенная к северу от р. Свирь, больше «привязана» к Петрозаводску. Такого рода примеры можно продолжить.

В Новгородской области существует «Стратегия социально-экономического развития до 2030 года», утверждённая областным законом № 100–ОЗ от 9 июля 2012 г. [17]. Но в ней отсутствует не то что анализ, но даже упоминание о месте Новгород-

ской области в системе межрегионального взаимодействия не только в пределах России, но даже и Северо-Запада. Разработчики концепции местами вообще не утруждали себя какой-либо конкретикой. Утверждается, например, что «Межрегиональная отраслевая кооперация приобретает особую значимость для развития региональной экономики, так как значительным образом связана с реализацией одного из перспективных направлений регионального развития, а именно развития экономики кластеров», но в каких отраслях мыслится такая кооперация и какие результаты она должна дать, непонятно.

Видимо, главное в данном предложении то, что в нём употреблено модное слово «кластер», которое используется в самых разных значениях чаще всего неправильно. В тексте новгородской «Стратегии» слово «кластер» употребляется, например, ещё и так: «Новгородская, Ленинградская, Вологодская, Псковская области, Санкт-Петербург и Республика Карелия при консолидации усилий могут образовать единый историко-культурный кластер». Что такое «историко-культурный кластер», зачем и каким образом все упомянутые субъекты Федерации могут его образовать, остаётся не до конца проясненным.

«Стратегия социально-экономического развития до 2030 года» определяет для Новгородской области два сценария социально-экономического развития и соответственно формирования системы расселения. Первый сценарий «с элементами организации расселения», по мнению разработчиков концепции, выражается в поляризованном развитии территории, основанном на сосредоточении производства и расселения в наиболее благоприятных для развития фокусах («планировочных узлах») и полосах («планировочных осях»). Второй сценарий — «сценарий свободной самоорганизации расселения, предполагающий децентрализацию Новгородского полюса роста и усиленное развитие периферийных частей области».

Прежде всего, следует отметить, что налицо путаница понятий «организация» и «самоорганизация». Если мы говорим о развитии системы, то организация — это развитие под влиянием внешних воздействий, самоорганизация — внутренних процессов, происходящих в самой системе [9]. Очевидно, что процессы самоорганизации приведут к усилению поляризации уровней пространственного развития Новгородской области, если уж именно таким образом они действовали по крайней мере на протяжении всего XX в. «Децентрализация» же системы расселения может быть осуществлена лишь с помощью сознательных и дорогостоящих усилий, т. е. процессов организации.

Если такую децентрализацию и организовывать, то для этого надо либо коренным образом перестраивать городские поселения Новгородской области, либо создавать на пустом месте новые такие поселения, оснащённые всей современной инфраструктурой. Нечто подобное, но «в обратном направлении», пытались организовать в 70-е гг. XX в. Это процесс ликвидации «бесперспективных деревень» и переселения их жителей в новые благоустроенные посёлки. Реализация этой политики закончилась полным провалом. Видимо, такого же результата стоит ожидать и в случае попыток осуществления политики «рационального размещения населения» путём децентрализации как в Новгородской области, так и вообще в России.

Разработчики концепции развития Новгородской области полагают, что «Своеобразие формирования рациональной системы расселения при этом сценарии будет заключаться в децентрализованном расселении, (эффективном и экономичном для

проживания населения) ... Это позволит каждому населённому пункту в полной мере использовать преимущества своего экономико-географического положения, природно-ресурсного и трудового потенциала ...».

Однако стоит вспомнить о том, что в первой половине 1990-х гг. не было недостатка в прогнозах, определённо утверждавших, что в связи с развитием компьютерных технологий и сетей начнётся процесс деконцентрации населения, которое станет перемещаться из крупных городов в средние и малые. Однако действительность оказалась прямо противоположной — во всех развитых странах процесс концентрации населения в крупных городах и городских агломерациях не только продолжился, но и усилился [12].

Кроме этого, нет ясности, в связи с чем в Новгородской области может начать реализовываться либо первый, либо второй сценарий трансформации системы расселения. Нет никаких сомнений в том, что такого рода процессы могут либо происходить одновременно и однонаправленно как в Новгородской области, так и в смежных с ней частях страны, либо не происходить вовсе.

В Псковской области существует «Стратегия социально-экономического развития до 2020 года», но статус её ниже, чем в Новгородской области — эта стратегия утверждена не областным законом, а распоряжением администрации области от 16 июля 2010 года № 193-р [18]. По ряду позиций это типовая областная «стратегия развития», но имеющая всё же свои характерные особенности. К числу ключевых особенностей можно отнести повышенное внимание к формированию сети магистральных транспортных коммуникаций, соединяющих Псковскую область с соседними регионами. Это, казалось бы, хорошо, поскольку обеспечивает межрегиональное и даже межгосударственное с учётом приграничного положения области транспортно-экономическое взаимодействие. И лишь с сожалением можно отметить, что большая часть предложений разработчиков стратегии представляет собой попросту «картографические фантазии».

В «Стратегии социально-экономического развития Псковской области до 2020 года» в качестве ключевых задач развития транспортной инфраструктуры приводятся «Строительство железнодорожного участка Псков — Гдов, формирование магистрального направления Псков — Гдов — Сланцы — Сосновый Бор — С.-Петербург; строительство железнодорожных подъездных путей к формирующемуся промышленному узлу Дно-Порхов-Дедовичи; модернизация и электрификация участков Луга — Псков, Псков — Печоры, Веймарн — Сланцы — Гдов, Оредеж — Дно, Дно — Псков» [18, с. 45].

Предлагается восстановить существовавшую железную дорогу Псков — Гдов, вслед за чем в «долгосрочном периоде» предлагается «Организация скоростного железнодорожного сообщения по маршруту С.-Петербург — Луга — Псков; строительство магистральной железнодорожной линии Пыталово — Красногородск — Опочка — Невель — Усвяты — Велиж — Смоленск». Согласно этому предложению, меридиональная железная дорога должна пройти на юг от Пскова, соединив его со Смоленском и пройдя в основном параллельно Витебской железной дороге с пересечением её в Невеле.

Часть из предложенного, вне всякого сомнения, весьма рациональна. Но это то, что связано не с новым железнодорожным строительством, а с улучшением использования уже существующих железных дорог, главным образом Варшавской дороги

на оставшемся в пределах нынешней России участке С.-Петербург — Псков — Пыталово. Однако скоростное пассажирское сообщение между С.-Петербургом и Псковом организовано вне всякой связи с данной «Стратегией». Более того, в силу организационных проблем (сложностей взаимодействия Северо-Западной пригородной пассажирской компании с руководством Псковской области) это движение в 2013 г. уже прерывалось и реорганизовывалось таким образом, что стало попросту неудобным для пассажиров.

Новое железнодорожное строительство предлагается вести в рамках создания трансрегионального транспортного коридора «Балтика — Черноземье — Каспийское море» [12]. В этом же направлении предполагается строительство магистральной автомобильной дороги. Как утверждает Н. М. Межевич, «Очевидно не только экономическое, но и политическое значение планируемых магистралей. Половина перечисленных проектов — это классические рокадные дороги, идущие параллельно линии государственной границы» [12, с. 9].

К сожалению, представления о том, что новое транспортное строительство способно улучшить социально-экономическую ситуацию в тех или иных регионах, распространены очень широко. Это вульгарно-экономический подход, совершенно не соответствующий действительности.

Многие железные дороги, построенные в разное время, равным счётом никак не способствовали развитию примыкающих к ним территорий. В качестве примера можно привести железную дорогу Бологое — Полоцк, проходящую главным образом через территорию Тверской области. Эта дорога как раз и есть «классическая рокадная дорога», построенная в годы Первой мировой войны. Территории, через которые она проходит, представляют собой одни из самых бедных и стремительно деградирующих территорий Центральной России.

Трудно сказать, как именно в положительную сторону изменила направление развития окружающих территорий железная дорога Тихвин — Будогощь. На этой дороге за всю историю её существования не появилось ни одного нового населённого пункта, а старых и не было, вследствие чего там два типа названий станций — разъезды с номерами (например, № 2) и остановочные пункты с километрами (например, 36-й км). Можно вспомнить так почти ничем и не «обросшую» Витебскую железную дорогу, полностью достроенную в 1904 г. С примыкающих к ней территорий население активно уезжало в другие регионы страны, но какие бы то ни было её станции, даже узловые, «полюсами развития» так и не стали. Достаточно просто увидеть города Дно или Новосokolьники, чтобы в этом убедиться.

Поскольку уровень технического развития наших железных дорог мало изменился с 80-х гг. XX в., то можно считать близкими к действительности расчёты того времени. А они таковы: «Однопутная железная дорога с открытием разъездов первой очереди, построенная по действующим строительным нормам и правилам при тепловозной тяге, может иметь пропускную способность 6–12 пар поездов в сутки и при 1–2 парах пассажирских поездов перевозить 2–4 млн т грузов (*в год — прим. авт.*)» [7]. Объём перевалки грузов через порт Усть-Луга, грузы которого и должны пойти по предлагаемой дороге, к концу 2013 г. должен был составить 67 млн т при том, что в 2012 г. он составлял 46,6 млн т [3]. Какая польза для этого порта от железной дороги, через которую можно пропустить 2–4 млн тонн в год, не вполне понятно, особенно если оценить объём инвестиций в строительство новых железных дорог и реконструкцию уже существующих, но крайне мало используемых (Гдов — Сланцы — Веймарн).

Естественно, что у двухпутных электрифицированных железных дорог, оснащённых современными системами сигнализации и связи, пропускная способность выше в десятки раз, и такие дороги в пределах Северо-Запада есть — например, С.-Петербург — Москва. Но трудно ожидать такого же размаха при строительстве предполагаемых дорог Псков — Гдов и Псков — Смоленск, в состав какого бы мифического или мистического, во всяком случае — несуществующего, «транспортного коридора» их не включали.

Никакого политического значения новое строительство также не имеет. «Территориальная разобщённость» страны благодаря новому железнодорожному строительству в Псковской области никак не изменится. Для перевозок внутри области, как грузовых, так и пассажирских, вполне успешно используется автомобильный транспорт. Постоянно растущее количество автоперевозчиков и направлений перевозок свидетельствует о том, что «мобильность населения» устойчиво возрастает, иначе этот бизнес вряд ли стал удачным. Более того, в 2013 г. возобновлено авиасообщение между Псковом и С.-Петербургом, отсутствовавшее больше двадцати лет [4]. О коммерческой успешности этого проекта сведений пока нет, но в случае его прибыльности вполне можно ожидать восстановления когда-то существовавших линий «малой авиации» по Псковской области.

После уже упоминавшейся статьи Н. М. Межевича следует текст, где со ссылкой на проф. Н. В. Зубаревич утверждается, что в сверхцентрализованном государстве, каким является современная Россия, никуда, кроме Москвы, ездить не нужно, и предлагается решить транспортную задачу — добраться из Мурманска в Архангельск, причём утверждается, что как поездом, так и самолётом это можно сделать только с пересадкой в Москве или С.-Петербурге.

Насчёт поезда это неправда — два раза в неделю курсирует прицепной вагон «Мурманск — Архангельск», в чём без труда можно убедиться как «на местности», так на сайте Российских железных дорог. На самолёте действительно можно добраться только с пересадкой, но это связано не со «сверхцентрализацией» государства, а с низким пассажиропотоком. Трудно предположить, кто и с какой целью массово может перемещаться между двумя средними по численности населения (в обоих — несколько менее 400 тыс. чел.) северными городами, расстояние между которыми составляет около 1200 км по железной дороге, примерно 1700 км по автодорогам и более 600 км по воздуху. Ещё более «трагические» результаты решения пресловутой «транспортной задачи» можно было получить, предложив добраться, например, из Анадыря в Якутск — это тоже центры соседних субъектов Федерации, но сухопутного сообщения там нет, и на самолёте одной пересадкой можно обойтись не всегда.

Однако транспортное сообщение между центрами более южных, чем Мурманск и Архангельск соседних субъектов Федерации, например, между Псковом и Великим Новгородом, Псковом и Смоленском или Псковом и С.-Петербургом, вполне успешно осуществляется без заезда в Москву. То же самое относится и к сообщению между центрами других субъектов Федерации, расположенных в староосвоенных частях страны.

Подводя итоги, можно сказать, что проблеме межрегионального взаимодействия при разработке «стратегий» развития регионов либо вообще не уделяется внимания (С.-Петербург, Ленинградская и Новгородская области), либо её разработка превращается в «мечтания над картой» (Псковская область). О «политике связности» («cohesion policy») либо межрегиональном взаимодействии как не то что приоритете,



но даже и просто составляющей развития субъектов Федерации не упоминается ни в одной из рассмотренных концепций и стратегий. Остаётся предположить, что, по мнению их разработчиков, эти субъекты Федерации существуют в некоей «бесконтактной» среде и развиваются сами по себе. Но это явная глупость — ни один субъект Федерации не может развиваться в отрыве от всей остальной страны, и стратегии развития регионов должны создаваться только в контексте общегосударственной стратегии, но никак не наоборот. Впрочем, всё это имеет смысл лишь в том случае, если рассматривать все эти стратегии и концепции как реально работающие документы. Однако как показывает практика, в подавляющем большинстве случаев это лишь красивые картинки на презентациях и на сайтах региональных администраций. В реальной деятельности их положения чаще всего никак не применяются.

Авторы полагают, что разработка «стратегий» и «концепций» развития на уровне субъектов Федерации — пустая трата времени и денег. Уж очень разнородные территории формируют любой такой субъект. Первое, с чего следует начать — проведения экономико-географического районирования территории страны с целью выделения территорий, имеющих сходные проблемы развития. Такие экономико-географические районы могут включать в свой состав территории нескольких субъектов Федерации или располагаться в пределах одной области, края, республики.

Так, например, у южных частей Псковской и Новгородской областей, относящихся к бассейну озера Ильмень, настолько много общего между собой, что проблемы их развития целесообразно рассматривать совместно. То же самое относится к северным районам Псковской области, северо-западным районам Новгородской области и южной части Ленинградской области. В С.-Петербурге у исторического центра города намного больше общих проблем с бывшими «дворцовыми пригородами», чем со «спальными районами» города — здания, построенные в XIX — начале XX вв., в центральных частях города и, например, Петергофе и Кронштадте разрушаются одинаково.

Здесь можно найти нечто общее с осуществленной в первой половине 1960-х гг. и подвергнутой всеобщему осмеянию реформе административно-территориального деления страны с разделением органов местной власти на «городские» и «сельские». Видимо, эта идея просто намного опередила своё время, и сейчас есть смысл к ней вернуться, но на принципиально новой основе, отвечающей реалиям современной эпохи.

Первое, что должно быть сделано при экономико-географическом районировании страны — выделение самих экономико-географических районов. Здесь можно будет использовать существующую сетку административно-территориального деления, но не выше, чем на районном уровне. Следует иметь в виду, что критерии выделения этих районов в разных субъектах Федерации различны, как и их размеры. Вслед за этим необходимо определить уровень вовлечённости данного экономико-географического района в систему территориального разделения труда, выявив отрасли специализации, если они есть, фоновые отрасли и их значение. Кроме этого, необходимо определить систему как внутренних, так и внешних транспортно-экономических связей района.

Потребуется определение общего уровня освоенности и тенденций развития экономико-географических районов, для чего настоятельно необходимы полевые исследования. Простое переписывание статистических справочников, как это постоянно делается в «стратегиях развития», почти ничего не даст — собственно, эти мало

на что пригодные стратегии тому наглядное подтверждение. Далее нужно понять, действие каких условий и факторов привело экономико-географический район в его нынешнее состояние, и насколько возможно усилить благоприятные тенденции развития, приостановить или повернуть вспять неблагоприятные. И только после этой подготовительной работы можно переходить к составлению «стратегии развития» той или иной территории.

### Литература

1. *Баженов В. Н., Подишувейт О. В.* Проблемы и возможности развития внешнеэкономической деятельности Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Республики Карелия // Балтийский регион, 2012. № 1 (11). С. 70–80.
2. Всеволожский район лидирует по объёму введённого жилья. [Электронный ресурс]: URL: [http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/385031/vvod\\_zhilya\\_upal\\_na\\_5](http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/385031/vvod_zhilya_upal_na_5), <http://www.restate.ru/material/148606.html> (по состоянию на 16.01.2014)
3. Грузооборот порта Усть-Луга к концу 2013 года достигнет 67 миллионов тонн. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.baltinfo.ru/2013/07/22/Gruzooborot-porta-Ust-Luga-k-kontcu-2013-goda-dostignet-67-millionov-tonn-368663> (по состоянию на 16.01.2014)
4. Действующее расписание регулярных пассажирских рейсов ОАО «Псковавиа» в период с 28 октября 2013 года по 25 марта 2014 года. [Электронный ресурс]: URL: [http://www.pskovavia.ru/jsc/page\\_5/](http://www.pskovavia.ru/jsc/page_5/) (по состоянию на 16.01.2014)
5. Дрозденко: Метро «Кудрово» в Ленобласти начнут строить в конце 2015 года. [Электронный ресурс]: URL: <http://lenobl.allnw.ru/news/200566> (проверено по состоянию на 16.01.2014)
6. *Зайцева Н.* Ввод жилья упал на 5 % // Ведомости — Санкт-Петербург, 30.03.2013. № 13 (3275).
7. *Зотов Д. К., Ушаков С. С.* Проблемы развития транспорта СССР. М.: Транспорт, 1990. С. 153.
8. Концепция социально-экономического развития Ленинградской области до 2025 года. [Электронный ресурс]: URL: <http://econ.lenobl.ru/Document/1375361169.pdf> (по состоянию на 16.01.2014)
9. *Мартынов В. Л.* Коммуникационная среда и региональное развитие России. СПб.: Гидрометеоздат, 2000. 196 с.
10. *Мартынов В. Л.* Региональная политика в постсоциалистической Польше // Псковский регионологический журнал. № 10. Псков: ПГПУ, 2010. С. 3–10.
11. *Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* Региональное развитие Северо-Запада: особенности и проблемы // Унаследованные социально-экономические структуры и переход к постиндустриальному обществу. Сборник научных трудов. М.: Институт географии РАН, 2007. С. 130–149.
12. *Межевич М. Н.* Инфраструктурный фактор в современной экономической географии макрорегиона «Северо-Запад» // Псковский регионологический журнал. № 16. Псков: Псковский государственный университет, 2013. С. 3–11.
13. Обращение ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 03.12.1931 «О жилищно-коммунальном хозяйстве Ленинграда». [Электронный ресурс]: URL: <http://www.lawmix.ru/sss/15676> (по состоянию на 16.01.2014)
14. Пресс-конференция Владимира Путина. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.kremlin.ru/transcripts/19859> (по состоянию на 16.01.2014)
15. Санкт-Петербург. Стратегия социально-экономического развития до 2030 года. О стратегии. [Электронный ресурс]: URL: <http://spbstrategy2030.ru/content134> (по состоянию на 16.01.2014)
16. Санкт-Петербург. Стратегия социально-экономического развития до 2030 года. [Электронный ресурс]: URL: <http://spbstrategy2030.ru/> (по состоянию на 16.01.2014)
17. Стратегия социально-экономического развития области до 2030 года. [Электронный ресурс]: URL: <http://region.adm.nov.ru/economy/strategy2030/strategy2030.php> (по состоянию на 16.01.2014)
18. Стратегия социально-экономического развития Псковской области до 2020 года. [Электронный ресурс]: URL: <http://mvp.pskov.ru/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-pskovskoi-oblasti-do-2020-goda> (по состоянию на 16.01.2014)
19. Cohesion policy 2014-2020. [Электронный ресурс]: URL: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/what/future/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/index_en.cfm) (по состоянию на 16.01.2014)

**Об авторах**

**Мартынов Василий Львович** — доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, С.-Петербург, Россия.

E-mail: martin-vas@yandex.ru

**Сазонова Ирина Евгеньевна** — кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, С.-Петербург, Россия.

E-mail: iesazonova@mail.ru

**V. Martynov, I. Sazonova**

**INTER-REGIONAL COOPERATION AT «STRATEGIES OF DEVELOPMENT» SUBJECTS OF RUSSIAN FEDERATION (ON THE EXAMPLE OF NORTH-WEST ECONOMIC REGION)**

*In the first post-Soviet decade, the interest in regional problems and specifics of inter-regional cooperation was universal, but later it has gone down. Major trends and features of the regional development of the country is largely determined by the activity in the field of drafting strategies and regional development concepts. In St. Petersburg is currently (the end 2013) developing the «Strategy–2030» (Strategy for socio — economic development of the city until 2030). Nevertheless, it practically ignores significant problems for the future of the «northern capital». The concept of socio-economic development of the Leningrad region for the period up to 2025 do not raise issues of interregional cooperation. In the Novgorod region there is a «Strategy of socio-economic development until 2030» which takes into account interregional cooperation. In the Pskov region there is a «Strategy of socio-economic development until 2020». Most of its proposals can be named as «cartographic imagination».*

*Problem of inter-regional cooperation in the development of «strategies» development of regions or no attention is paid to (St. Petersburg, Leningrad and Novgorod region), or its development into a «reverie over the map» (Pskov region) . But this problem is crucial for the development of any regional strategy. The authors believe that the first thing to begin with is economic and geographical regionalization of the country.*

**Key words:** *Interregional cooperation, regional development, Northwest Economic Region (Russia), St. Petersburg, Leningrad Oblast, Novgorod Oblast, Pskov Oblast, development strategy, traffic engineering, economic-geographical regionalization.*

**About the authors**

Prof. **Vasilii Martynov**, Department of Economic Geography, A. I. Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.

E-mail: martin-vas@yandex.ru

Dr **Irina Sazonova**, Associate Professor, Department of Economic Geography, A. I. Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.

E-mail: iesazonova@mail.ru