

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2020, №2, Том 12 / 2020, No 2, Vol 12 <https://esj.today/issue-2-2020.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/32ECVN220.pdf>

DOI: 10.15862/32ECVN220 (<http://dx.doi.org/10.15862/32ECVN220>)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Гатауллин Р.Ф. Формирование новой каркасной модели пространственного развития как результат трансформации разноуровневых территориальных систем // Вестник Евразийской науки, 2020 №2, <https://esj.today/PDF/32ECVN220.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/32ECVN220

For citation:

Gataullin R.F. (2020). Formation of a new framework model of spatial development as a result of transformation of multi-level territorial systems. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 2(12). Available at: <https://esj.today/PDF/32ECVN220.pdf> (in Russian). DOI: 10.15862/32ECVN220

Данное исследование выполнено в рамках государственного задания УФИЦ РАН №075-01211-20-01 на 2020 г.

УДК 332.1

ГРНТИ 06.61.53

Гатауллин Ринат Фазлудинович

ФГБНУ «Уфимский федеральный исследовательский центр Российской академии наук», Уфа, Россия
Институт социально-экономических исследований – обособленное структурное подразделение
Заведующий сектором экономики и управления развитием территорий

Доктор экономических наук, профессор

E-mail: gataullin.r2011@yandex.ru

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7459-9728>

РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=664921

Формирование новой каркасной модели пространственного развития как результат трансформации разноуровневых территориальных систем

Аннотация. В статье рассматриваются содержание и виды территориальных каркасов. Каждый вид каркаса рассматривается как целостная и живая структура, когда между элементами которой должна существовать динамичная пропорциональность. Экономическое содержание территориальных каркасов рассматривается в качестве общественных благ особого рода, полезность которых существует в виде положительного воздействия их элементов на развитие экономики и повышение качества жизни населения. Даны признаки отдельных видов территориальных каркасов (нацеленность на удовлетворение определенной группы потребностей, специфика в способе организации деятельности, однотипность материально-технической базы и обязательность наличия его элементов на территории). Рассмотрены промышленный, сельскохозяйственный, социальный, инфраструктурный, строительный, экологический и расселенческий каркасы. Предложена система критериев оптимизации существующих каркасов. Дана также схема формирования каркасной модели пространственного развития.

В качестве элементов каркасов рассматриваются ареалы, линейные и точечные их составляющие. Ареалы – это размещение сельскохозяйственного производства, лесов и площади под расселение, точечные элементы – поселения, природные памятники, линейные – реки, транспортные артерии, лесополосы и т. д.

В структурно-функциональном анализе в качестве основных элементов пространственной структуры регионов могут быть выделены в экономическом каркасе – точки роста, субрегионы и особые зоны различного типа, в расселении – система взаимосвязанных и взаимодействующих, иерархически функционирующих населенных пунктов, образующих агломерации и внеагломерационные поселения, в развитии инфраструктуры – транспортные сети, трудовые ресурсы и судоходные реки.

Как выяснилось, намечаемая экономическая политика в Башкирии в целом учитывает существующие диспропорции в развитии территориальных каркасов и нацелена на их преодоление.

Ключевые слова: пространственное развитие; каркасная модель; виды и элементы каркасов; схема формирования каркасной модели; иерархичность

Актуальность темы исследования

Актуальность темы исследования определяется необходимостью трансформации территориальных систем, сформировавшихся преимущественно в условиях плановой экономики на структуры, соответствующие к рыночным принципам функционирования. При социализме размещение производительных сил, формирование точек роста происходило на основе субъективных предпочтений, что мало соответствовало требованиям эффективного функционирования экономики. Отсюда закономерен происходящий слом бывшей системы каркаса в пространственного развития страны, возникновение обширных депрессивных территорий, обезлюдение и исчезновение множества населенных пунктов.

В то же время создание совершенно нового отраслевого и территориального каркасов экономики, экологии и социального развития, скажем с нуля, невозможно представить. Какие-то виды производства, предприятия и в новых условиях сохранили свою конкурентоспособность, являясь и сегодня главными составляющими экономического каркаса страны.

Сегодня, в условиях складывающегося дефицита ресурсов для развития, особенно инвестиций, возникает острая необходимость выбора конкурентоспособных видов деятельности для территории на перспективу. Любые ошибки в выборе видов деятельности на перспективу ведет к ощутимым потерям, во многом предопределяя жизнеспособность предприятий. С другой стороны, предприятия взаимодействуя друг с другом, образуют не только экономический каркас территории, но и основу социального каркаса, все это взаимодействуя с экологическим каркасом служит фактором формирования поселенческого каркаса. При этом все вышеназванные каркасы территории сохраняя известную самостоятельность, взаимодействуют друг с другом и их совокупная эффективность зависит от пропорциональности между ними.

Поэтому формирование новой каркасной модели пространственного развития предполагает уточнения функционального назначения каждого вида каркаса и изучения условий их сбалансированного развития.

Методологические подходы к решению проблемы

Наш анализ формирования новой каркасной модели пространственного развития осуществляется на основе системного подхода, когда базовыми понятиями являются:

- Пространственное развитие – изменения субъективно сконструированных частей физического пространства, отражающие территориально обособленный и

локализованный во времени процессы транзакций между экономическими агентами, формируемый на основе реализации их экономических интересов [1].

- Каркасная модель – отражение наиболее развитых и важных элементов территориальной структуры региона (опорных центров, ареалов, осей и коридоров) на базе транспортных систем [2]. При этом рассматриваются в числе важнейших следующие виды каркасов: урбанизированный, природно-экологический и историко-культурный. Кроме того, рассматриваются каркасы расселения, транспортный, туристический и другие его виды [2].

При этом каждый вид каркаса рассматривается как самостоятельная и самодостаточная структура, когда как они в реальной жизни тесно взаимосвязаны и образуют единую систему, что выражается в динамичной пропорциональности в развитии ее элементов [3].

Территориальные системы могут быть рассмотрены как общественные блага особого рода. Их полезность существует как положительное воздействие этих структур на развитие экономики и на повышение качества жизни населения. На более высоком уровне как общественные блага находятся такие территориальные системы как группы стран, страны, объединения регионов, регионы, субрегионы [4]. Управленческие воздействия на них, с повышением их статуса и ростом численности предприятий и населения, получивших пользу от правильных управленческих решений, повышают также полезность данных общественных благ.

На уровне городских округов, сельских районов и поселений, управленческие воздействия направлены более адресно на небольшой круг предприятий и людей, следовательно, их полезность намного ниже, чем в системах более высокого уровня.

Основная часть

Каркасные модели в территориальном управлении предполагают проектирование территории за счет оптимального сочетания наиболее крупных и значимых его элементов [5]. Отсюда в нашем исследовании необходимо также подробно рассмотреть систему элементов и видов каркасов. На наш взгляд, каждый вид территориального каркаса характеризуется следующими признаками:

- нацеленностью на удовлетворение какой-либо группы человеческих или производственных потребностей;
- наличием определенного способа организации деятельности, отражающего специфику возникающих в данной сфере экономических отношений;
- однотипностью материально-технической базы, а также возможностью компенсации недостаточности в развитии одного элемента данного вида каркаса другими;
- обязательностью наличия его элементов на территории.

Для развития любого пространства важнейшая роль принадлежит экономическому каркасу, в который можно включить элементы, составляющие его промышленный, сельскохозяйственный, строительный и инфраструктурный виды.

Промышленный каркас пространственного образования образуется за счет крупных и средних предприятий, которые влияют на общие результаты каждого вида деятельности. При этом предприятия могут развиваться разными темпами. Поэтому промышленный каркас постоянно меняется. Его можно охарактеризовать в статике и в динамике. В статике – когда мы

характеризуем размещение предприятий, в динамике – рост объемов производства. В составе промышленного каркаса могут быть выделены как энергетическая, металлургическая и другие ее составляющие.

Сельскохозяйственный каркас пространственного образования характеризуется размещением в его пределах ареалов распространения различных культур или видов сельхозпроизводства. При социализме на картах специализация территории в аграрном производстве определялась по доле различных видов продукции в общем объеме производства в отрасли. В данном случае не учитывалось место отдельных территорий на рынке. В статике при этом можно показать территории или ареалы, в которых производство той или иной продукции в среднестатистическом выражении превышает средний уровень по стране. В динамике – территории, в которых доля производства по видам продукции в стране имеет тенденцию к повышению.

Строительный каркас образуется пространственным размещением мощностей соответствующих организаций и производств строительных материалов.

Инфраструктурный каркас вбирает в себя транспортные коридоры, включающие чаще всего авто-железнодорожные магистрали, судоходные реки, трубопроводы. Кроме транспортных систем сюда включаются сети связи, мощности по хранению продукции и другие элементы товаропроводящих систем.

Социальный каркас любой территории характеризуется размещением и динамикой числа рабочих мест, наличием объектов социальной инфраструктуры различного ранга (по качеству предоставляемых услуг). Зрелость существующего и проектируемого социального каркаса территории определяется полнотой удовлетворения потребностей населения в соответствующих услугах, особенно в сложных и высокого их качества.

Экологический или природоохранный каркас – это сеть природоохранных территорий и объектов разного статуса, предоставленных ареальными, линейными и точечными элементами, которые по значимости могут быть глобальными, национальными и локальными.¹

В число ареальных входят национальные и природные парки, заповедники, заказники; линейных – русла и поймы рек, лесопосадки; точечных – различного рода памятники природы. Все перечисленные объекты выполняют важные функции по рекреации, сохранению экологического равновесия, охране дикой природы и как объекты научных исследований [6]. Главным результатом функционирования экологического каркаса территории является экологическая ее безопасность.

Каркас расселения населения формируется как иерархически построенная система поселений, где ядрами являются агломерации, в которых ведущую роль играют крупнейшие и крупные города [7]. В каркасе расселения особое место принадлежит опорному каркасу расселения, что объединяет или интегрирует экономику и поселения в единую систему.

В зависимости от цели исследования могут быть выделены и проектированы и другие виды каркасов, которые в своем функционировании отвечают по выделенным нами выше признакам: нацеленностью на удовлетворение каких-либо потребностей, определенным способом организации и однотипностью материально-технической базы. Мы в данном случае ограничились кругом наиболее чаще представленных на территориальном уровне каркасов.

¹ Экологический каркас территории [Электронный ресурс]. URL: <https://studfile.net/preview/1957548/page:23/>.

При структурно-функциональном анализе основных элементов пространственной структуры региона выделяют:

- экономическую составляющую пространственного каркаса – точек роста, формирующих субрегионы различного типа, а также особые зоны;
- систему расселения – сети взаимосвязанных и взаимодействующих, иерархически функционирующих населенных пунктов, образующих агломерации и поселения из межагломерационного пространства;
- объектов инфраструктуры, прежде всего транспортную составляющую, которые формируют направления пространственного развития;
- систему сетевого взаимодействия хозяйствующих субъектов, которая интегрирует систему пространственных каркасов в единую систему [8].

Как уже отмечалось в качестве типовых элементов каркасов можно выделить узлы, линии и ареалы. В системе расселения узлы представлены агломерациями. Они же представлены в развитии инфраструктуры. Линейные образования мы чаще видим в системе транспорта и связи. Ареалы – в сельском хозяйстве и экологии.

Оптимальная модель пространственного развития обеспечивается, во-первых, при максимально возможном уровне высокого качества жизни населения, во-вторых, при максимально низком уровне издержек в функционировании каждого элемента каркаса. Исходя из данного посыла, мы не можем согласиться с мнением, что «оптимальная модель пространственного развития региона предполагает, что локализация предприятий в отдельных географических точках и границах является обоснованным вариантом расположения с учетом высокого уровня издержек по доставке продукции специализированных отраслей на территории...» [8].

Мы считаем, нацеленность на обеспечение минимального уровня издержек на предприятиях отраслей специализации сужает проблему. Издержки на обеспечение высокого уровня качества жизни населения могут вырасти в результате роста затрат на экологию и здравоохранение (в случае свертывания предприятий на территории).

Можно предположить, что оптимальная модель пространственного развития должно быть нацелено:

- на снижение диспропорций в развитии различных видов каркасов на территории;
- на более полное использование существующего потенциала территории;
- на повышение качества жизни населения, формирование комфортных условий для жизни.

С учетом данных факторов, развитие каждого вида территориального каркаса с учетом их нацеленности на обеспечение пространственной сбалансированности может быть осуществлено на базе определения:

- необходимого объема ввода мощностей, которые соответствуют элементам различных видов каркасов, а также стоимости их формирования или необходимого уровня инвестиций;
- потерь в функционировании территориальной социально-экономической системы вследствие наличия «узких мест» в функционировании отдельных каркасов или их элементов;

- насыщенности территории объектами, образующими различные элементы рассматриваемых каркасов.

Методика оценки инфраструктурного каркаса в части его социальной составляющей нами изложена несколько раньше в одной из публикаций [9].

Поскольку одномоментного решения проблемы обеспечения оптимальности в развитии различных видов территориальных каркасов невозможно представить, актуальными становятся:

- определение приоритетов и очередности в финансировании развитии отдельных их элементов;
- разработка новых технологий в их развитии;
- наличие обоснованной стратегии развития территории, что возможно предусматривает создание резервов в мощностях определенных элементов каркасов.

В разработанных в свое время Стратегиях социально-экономического развития территорий на период до 2030 г. содержатся расчеты объемов необходимого финансирования по отдельным направлениям, в которых отражены приоритеты развития отдельных каркасов. Исходным при этом является выявление диспропорций в социально-экономическом развитии республики. Традиционно в Республике Башкортостан наблюдается разрыв между показателями экономического и социального развития. В 2018 г. Башкирия по объему промышленного производства, продукции с/х и строительных работ занимала 6–7 места, а по качеству жизни – 25-е место, по доходам населения – 28-е, по ИЧР – 32–34 место. В Стратегии социально-экономического развития Республики Башкортостан на период до 2030 г. на функционирование и развитие отдельных каркасов заложены следующие затраты (табл. 1).

Таблица 1

Расходы на развитие и функционирование отдельных видов каркасов

Виды каркасов	Млрд руб.
Экономика	88,9
Транспорт	394,8
Информационное обеспечение	3,7
Сельское хозяйство	366,7
Социальная инфраструктура	1026,3
Экология	24,7

Составлено автором

В принципе приоритетность развития социальной инфраструктуры и транспорта в данном случае налицо.²

В настоящее время пространственное развитие должно рассматриваться как процесс осложнения существующих территориальных структур, расширения и укрепления связей между ними [10]. Драйвером в этом выступают рыночные силы. Конечно, при этом нельзя не учитывать и значение участия государства. Индикатором поступательности данного вида развития является повышение полезности общественных благ, носителями которого и являются пространственные образования, прежде всего каркасы их развития.

² Стратегия социально-экономического развития Республики Башкортостан на период до 2030 г. [Электронный ресурс] // Техэксперт. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/550329714>.

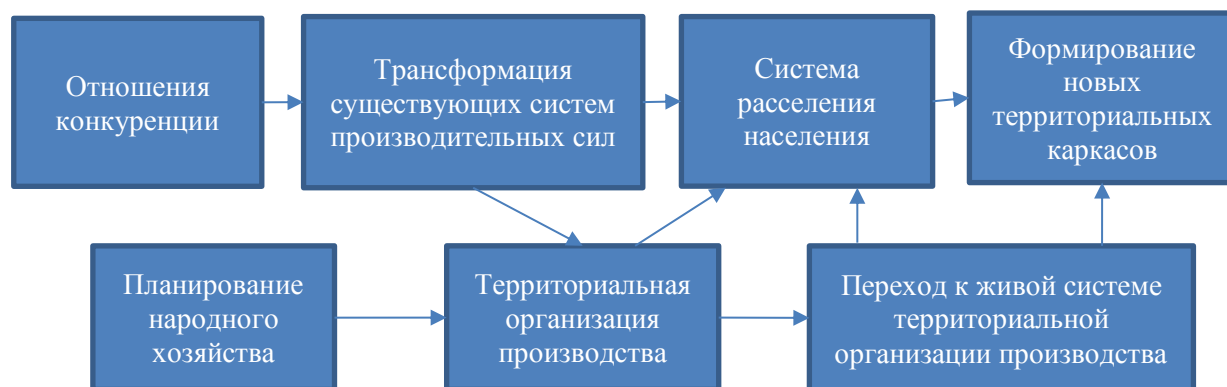


Рисунок 1. Формирование новой каркасной модели пространственного развития (источник: составлено автором)

Как видно из рис. 1, система новых территориальных каркасов в нашей стране формируется на базе существующих систем территориальной организации производства и расселения населения, которая формировалась в результате мер согласно планам социально-экономического развития. Начиная с 90-х годов прошлого века превалирующим фактором территориального развития стали отношения конкуренции, которые, как уже отмечалось, сломали многих элементов каркаса (закрытие предприятий и отраслевая переформатизация экономики), что привело к изменениям и в системе расселения.

Социализм с его косностью означал большую статичность в экономике и расселении. Сегодня мы должны отметить, что переход на рыночные отношения, конкурентность придают системе территориальной организации производства динамичность, превращая ее элементы в живые механизмы, что и означает формирование новых типов территориальных систем, прежде всего – ее каркасов.

Выводы

Переход на рыночные отношения вбирает в себя и существенные изменения в пространственном развитии. Попытки без экономической целесообразности сохранить прежний экономический каркас, систему расселения и транспорта могут превратиться в разбазаривание бюджетных средств и других экономических ресурсов. В настоящее время особую актуальность приобретает определение территориального каркаса страны на перспективу, на основе критериев целесообразности и эффективности принимаемых мер. При этом территориальные каркасы имеют как бы иерархический характер. Каркасы регионов, можно сказать, нанизываются в федеральные каркасы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Структуризация экономического пространства региона: сущность, факторы, проектирование: монография / под общ. ред. Р.Ф. Гатауллина. – Уфа: ИСЭИ УФИЦ РАН, 2016. – 216 с.
2. Яковлева С.И. Каркасные модели в региональных схемах территориального планирования // Псковский регионологический журнал. – 2013. – №8. – С. 15–25.
3. Левченко С.А., Герасимов А.Н., Громов Е.И. Региональные особенности развития пространственных социально-экономических систем. – Ставрополь: АГРУС, 2012. – 136 с.
4. Стратегическое управление: регион, город, предприятие. Под ред. Гранберга А.Г., Егоршина А.П., Львова Д.С. – М.: Экономика, 2005. – 603 с.
5. Селиверстов В.Е. Региональное стратегическое планирование: от методологии к практике. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2013. – 436 с.
6. Пономарев А.А., Байбаков Э.И., Рубцов В.А. Экологический каркас: анализ понятий // Ученые записки Казанского Университета. Естественные науки. – 2012. – Т.154. – Кн.3. – С. 228–238.
7. Гайнанов Д.А., Тажитдинов И.А., Закиров И.Д. Методические аспекты стратегического управления развитием муниципального образования // Известия УФИЦ РАН. – 2011. – №2. – С. 76–82.
8. Андреев В.А. Параметры модели пространственного развития Приморского края // Вестник ВТУЭС. – 2018. – Т.10. – №1. – С. 21–23.
9. Сагатгареев Р.М., Гатауллин Р.Ф. Оценка уровня социально-экономического развития сельских территорий // Фундаментальные исследования. – 2016. – №3. – С. 623–629.
10. Управление накоплением капитала в регионе: монография / Климова Н.И., Красносельская Д.Х. – Уфа: ИСЭИ УФИЦ РАН, 2016. – 137 с.

Gataullin Rinat Fazltdinovich

Ufa federal research centre of Russian academy of sciences, Ufa, Russia
Institute of social and economic researches – subdivision
E-mail: gataullin.r2011@yandex.ru

Formation of a new framework model of spatial development as a result of transformation of multi-level territorial systems

Abstract. The article discusses the content and types of territorial frameworks. Each type of frame is considered as a complete and living structure, when between the elements of which there must be a dynamic proportionality. The economic content of territorial frameworks is considered as a special kind of public goods, the usefulness of which exists in the form of a positive impact of their elements on the development of the economy and improving the quality of life of the population. Signs of certain types of territorial frameworks are given (the focus on meeting a certain group of needs, the specifics in the way of organizing activities, the uniformity of the material and technical base and the mandatory presence of its elements on the territory). Industrial, agricultural, social, infrastructure, construction, environmental and settlement frameworks are considered. A system of criteria for optimizing existing frameworks is proposed. The scheme of forming a framework model of spatial development is also given.

Areas, their linear and point components are considered as elements of frameworks. Areas – the location of agricultural production, forests and areas for settlement, point elements-settlements, natural monuments, linear-rivers, transport arteries, forest belts, etc.

In structural and functional analysis, the main elements of the spatial structure of regions can be identified in the economic framework – points of growth, subregions and special zones of various types, in settlement-a system of interconnected and interacting, hierarchically functioning settlements that form agglomerations and non-agglomeration settlements, in infrastructure development-transport networks, pipelines and navigable rivers.

As it turned out, the planned economic policy in Bashkiria generally takes into account existing imbalances in the development of territorial frameworks and is aimed at overcoming them.

Keywords: spatial development; frame model; types and elements of frames; scheme of forming a frame model; hierarchy