

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СТАТУС СРЕДИННОГО  
РЕГИОНА РОССИИ**

**Татаркин А.И.**

*Недостаточный учет или игнорирование пространственного фактора, как правило, ведет к серьезным ошибкам в управлении социально-экономическим развитием любого хозяйственного объекта на макро-, мезо-, мини- или микроуровне экономики. Точечное, формальное представление экономических процессов не дает возможности учесть многообразные позитивные и негативные влияния на развитие территорий (особенности регионов, транспортную составляющую затрат на производство и др.). Всем хорошо известна старинная русская поговорка, характеризующая пространственный фактор: "За морем телушка – полушка, да рубль перевоз!". Простой человеческий опыт говорит, что не учитывать пространственный фактор в хозяйствовании нельзя. Тем более это справедливо при управлении развитием крупной региональной социально-экономической системы ранга экономического района или федерального округа.*

Пространственные факторы бытия крупных территориальных социально-экономических систем играют в их развитии весьма значительную роль. К примеру, такая пространственная характеристика, как расположение территории в середине или на периферии страны или континента, по-разному влияет на результаты ее функционирования. Периферийное расположение, как правило, имеет целый ряд отрицательных последствий: удорожание производства за счет высокой доли транспортных расходов в затратах, удорожание продукции региона на внутренних рынках страны, и, наконец, удорожание рабочей силы за счет более высоких расходов на ее воспроизводство (дорогие продукты питания, отдых, услуги и прочие факторы, усложняющие жизнеобеспечение на периферии). Все "прелести" периферийности постоянно испытывают на себе регионы Российского Севера, Дальнего Востока и Юга. Из-за негативных условий их расположения требуется применять целый комплекс мер для обеспечения хотя бы минимальной конкурентоспособности экономики и привлекательности территорий для жизни людей. В условиях рынка это меры структурной, тарифной, размещенческой, кадровой политики и другие (например, районные коэффициенты оплаты труда, тарифные скидки на перевозки, льготные субсидии и т.д.).

Казалось бы, регионы, расположенные посередине страны, напротив, должны иметь значительные преимущества в развитии. Недаром срединные регионы всегда в истории притягивали к себе и производство, и население, и финансы, и управленческие функции. Не потому ли столицы государств тяготеют к срединным территориям? Достаточно вспомнить классический исторический опыт Москвы, расположенной в центре славянских княжеств и собравшей их в единое государство, или современный опыт таких стран, как Бразилия, Нигерия, а совсем недавно и Казахстан, переместивших свои новые столицы ближе к середине территории государства.

Однако опыт развития срединных регионов показывает, что их пространственное положение, наряду с естественными "плюсами", обладает и целым рядом не менее естественных "минусов", рождающих проблемы, которые невозможно игнорировать, строя стратегические планы развития. В настоящей статье попытаемся показать эти

проблемы и способы их преодоления на примере Урала, расположение которого позволяет причислить его к срединным регионам России и всего евроазиатского пространства. В ходе этого анализа мы попытаемся сформулировать основные положения *теории развития и динамики роли срединных регионов* в социально-экономической системе страны, континента и др., как важной части территории более высокого порядка (назовем ее "материнской"), в середине которой и располагается исследуемый срединный регион.

Но сначала необходимо уточнить термин "**срединный регион**". В литературе чаще упоминается "центральный" регион или "центр" территории, "столичный регион" и т. д. В понятии же "срединный регион" более четко звучит его основная отличительная черта – нахождение, расположение в середине территории страны, континента, части света или иного, более крупного по сравнению со срединным регионом пространства. Частью этого "материнского" пространства срединный регион и является. Важнейшим отличительным его качеством можно считать то, что среднее расстояние перемещения от этого региона до любой точки "материнской" территории, частью которой он является, будет меньше, чем аналогичное среднее расстояние до любой точки этой территории у других ее регионов. Иными словами, *срединный регион наиболее доступен* для других регионов, также как и другие регионы наиболее доступны как раз из срединного, при условии наличия транспортных коммуникаций. Хочется подчеркнуть, что "срединный" регион отличается от "центрального" (хотя эти понятия очень близки), поскольку может располагаться не точно в геометрическом центре страны и тем более необязательно в историческом центре. Отличается он и от "столичного", поскольку далеко не всегда наделен столичными функциями. Важнее то, что срединный регион в силу своего расположения рано или поздно начинает притягивать к себе многие функции, обеспечивающие ему преимущества, благодаря размещению посреди территории страны. Это *производственные функции*, обеспечивающие естественную экономию на транспортных расходах при перемещениях сырья и продукции по территории или к ее границам. Это выгоды для проживания *населения*, также получающего преимущества при перемещениях по территории страны. Срединный регион концентрирует функции *обслуживания*, в первую очередь транспортно-логистические. Все функции могут полнее и оперативнее реализовываться при их размещении в середине обслуживаемой территории (на этом, кстати, основана теория построения иерархической системы обслуживания территориальных образований, а также теория "центральных мест" Кристаллера). Наконец, это функции *управления*, которое при размещении в середине управляемых территорий или в середине ареала размещения управляемых хозяйственных объектов становится более действенным, во-первых, из-за ускорения прохождения решений, во-вторых, экономии хозяйствующих субъектов на транзакционных издержках. В конечном счете, преимущества срединного региона по фактору управления могут привести к постепенному переходу в этот регион высших функций управления, то есть функций "столичности", хотя для этого нужна еще и политическая воля.

Еще одной характерной чертой срединности региона можно считать его большое, и как правило решающее, участие в делах страны, его ключевую "*срединную*" роль в экономике, политике, культуре и других сферах жизни "материнской" территории, частью которой он является. Уже из перечисленных характеристик срединности региона становится ясно, сколь большое значение имеет правильная оценка роли срединного региона, уточнение закономерностей его развития для прогноза развития всей террито-

рии, особенно в периоды реструктуризаций и трансформаций ее социально-экономической системы.

\*  
\*      \*

К настоящему времени в зарубежной и отечественной *региональной теории* тема *пространства* и его роли в развитии регионов, отличающихся расположением относительно основных координат и границ этого пространства, исследуется активно и опубликовано достаточно большое количество работ. Можно выделить, с одной стороны, работы, ставшие уже классикой изучения влияния пространства на социально-экономические процессы. Отметим, в первую очередь, работы, обобщающие многочисленные направления исследований пространственных проблем развития регионов. В основательном и многоплановом труде Уолтера Изарда (Айзарда), посвященном методам регионального анализа [1], рассматриваются теории размещения производства, размещения населения и потоков товаров, финансов во взаимодействии и взаимоувязке между всеми этими элементами жизнедеятельности региональной социально-экономической системы. У. Изард не исследует специально особенности срединных регионов при региональном анализе, но в его работе неоднократно встречаются примеры анализа региональных проблем для типично срединных регионов США (штатов Среднего Запада). Им отмечается высокий уровень открытости экономики подобных регионов, значительная доля услуг в их продукции и другие преимущества [1, с. 270 – 280]. Можно обнаружить в таких регионах и повышенную концентрацию "центральных" мест, имеющих высокий ранг в иерархии региональных систем обслуживания. Более целенаправленно изучается роль центрального региона ("места") в теориях ряда немецких экономистов – "регионалистов", классиков пространственного анализа. Й. Тюнен [2] указал на закономерность размещения производства (сельскохозяйственно-го) концентрическими слоями вокруг центрального города-потребителя. В. Лаунхард и А. Вебер нашли математические способы отыскать оптимальную точку размещения предприятия в середине экономического пространства с позиций минимизации затрат, транспортных и трудовых\*. Оказалось, что эта точка лежит близко к середине неких геометрических фигур (треугольников или шестиугольников), так называемых "штан-дортов". Теоретические выкладки Тюнена, Лаунхарда и Вебера убедительно раскрывают значение срединного, или центрального, места в формировании всей пространственной конфигурации социально-экономической системы. К середине региона, в соответствии с этими теориями, стремятся: производство, функции обслуживания, потоки товаров и финансов.

Особо следует выделить теорию "центральных мест" В. Кристаллера, в которой объясняются не только закономерности размещения производства услуг, но связанные с этим закономерности размещения населенных мест в зависимости от размера территории, которую данный населенный пункт способен обслужить размещаемым здесь набором услуг. Каждый уровень (тип) поселения обладает своим набором услуг, в зависимости от места в иерархии обслуживания и в иерархии поселений. Наибольшим набором услуг и наибольшей территорией обслуживания обладает находящийся в вершине иерархии крупный город (поселение, расположенное в центре системы – "центральное место"). В итоге вся территория может быть разбита на части (зоны) со своими центрами разного иерархического уровня, так называемая "решетка Кристаллера"

---

\* Анализ этих работ дается в работе А.Г. Гранберга [3].

[3, с. 52 – 53]. Данная теория полезна при построении системы расселения с оптимальным размещением системы услуг.

Теоретические выкладки Тюнена, Лаунхарда, Вебера и Кристаллера получили обобщение в работах А. Леша [3, с. 63 – 66], построившего на их основе общую теорию размещения фирмы. Фирма, исходя из требования минимизации транспортных издержек, трудовых затрат и максимизации рынка сбыта продукции, должна неизбежно размещаться в вершинах "решетки Кристаллера" и обслуживать территорию гексагональных штандортов. В некотором смысле эта теория объясняла объективное стремление фирм (предприятий) к наиболее удобным точкам пространства с потенциально минимальными транспортными издержками. Реально эти точки оказываются в срединных регионах страны. Как видно из этого краткого обзора, центральность или срединность занимают важное место во многих специальных теориях организации пространства в зарубежной регионалистике.

В отечественных региональных исследованиях вопросы срединных территорий так или иначе затрагиваются во многих теоретических и прикладных исследованиях: и в теориях *размещения производительных сил*, и в теориях *расселения населения*, и в теориях *обслуживания* систем поселений в районной планировке и в других подобных теориях. Особо выделим в отечественной регионалистике блоки региональных исследований, непосредственно касающиеся проблем "срединности", в частности теории: а) размещения производительных сил с концепцией выравнивания уровней развития регионов страны между центральными (развитыми) и окраинными (депрессивными) регионами; б) типологии регионов (П. Бакланов) и городов (Б. Хорев), в которых выделяются регионы и города с центральными административно-хозяйственными функциями. Особо отметим исследования систем городских агломераций и системообразующей роли их центров в расселении (Г. Лаппо, Е. Анимича и др.). Однако и в отечественной, и в зарубежной регионалистике нет законченной теории развития крупного срединного региона, существуют лишь фрагменты общей *теории развития и роли срединных регионов территории*.

С другой стороны, в большинстве указанных работ поверхностно исследованы негативные стороны проблемы, особенно концентрации в срединном регионе наряду с преимуществами и целого набора отрицательных факторов, являющихся зачастую продолжением преимуществ. Среди них выделим перегруженность территории техногенным воздействием, дефицит наиболее жизненно важных ресурсов (водных, инфраструктурных, энергетических, экологических и прочих), удорожание последних.

Говоря о лидерстве срединных регионов в экономическом и социальном развитии страны, многие авторы замалчивают их "лидерство" по уровню удельных затрат жителя на социальные услуги из-за высоких цен на эти услуги. Совершенно не исследована проблема сохранения срединным регионом лидерства на длительную перспективу, чтобы не утратить конкурентоспособности. Естественным выглядит в региональных исследованиях акцент на интегрирующую роль срединных регионов. При этом недостаточно, на наш взгляд, уделяется внимания необходимости реализации потенциальных интеграционных возможностей срединности региона через такие меры, как развитие коммуникаций, особенно создание транспортных коридоров, обеспечение интеграции системами связи и информации. Ограниченно исследуется необходимость *системного подхода к интеграции*, то есть рассмотрения интеграции как в сферах производства, финансов, так и в культуре, науке, образовании и во всех других сферах жизнедеятельности и хозяйствования, без которых интеграция будет неполной, если вообще будет возможна в усеченном виде.

Есть необходимость упомянуть еще об одном аспекте развития срединного региона – эксплуатации им ресурсов периферии. На самом деле часто сам срединный регион подвергается эксплуатации со стороны сопредельных и столичных территорий, да и со стороны периферии тоже. Эксплуатируется как раз выгодное положение региона в середине пространства, что позволяет передавать в него многие функции (в первую очередь, обслуживания, инфраструктуры, интеграции всего пространства), тем самым перегружая срединный регион этими функциями в ущерб другим, социально ориентированным видам хозяйствования, к примеру. В идеале возможны варианты сопряженного эффективного развития срединного региона и других территорий, например, на основе совместного инновационного развития. Последний вариант также недостаточно исследован и ограниченно реализуется на практике. Напрашивается вывод, что обобщающей теории развития крупного срединного региона в законченном виде пока в мировой науке не существует. Наиболее близко, на наш взгляд, подошли к этой проблематике исследования отношений типа "центр – периферия".

На Западе классиком концепции "центр – периферия" принято считать Дж. Фридмана, который предложил общую теорию отношений в подобных системах. Основные ее положения сводятся к следующим сентенциям: "Неравномерность развития и размещения производства и населения неизбежно приводит к поляризации территории. Поляризация, в свою очередь, приводит к порождению мощного центрального ядра территории, а также и ее периферии, гораздо менее сильной экономически" [4]. Эти диспропорции вызывают постоянное напряжение в системе, а потому и потоки кадров, финансов, ресурсов и других экономических факторов. Направление потоков зависит от способности центра удерживать свои преимущества перед периферией. Но для этого центр должен постоянно находиться в развитии. По Дж. Фридману, "трансформация ядра (центра) должна происходить за счет генерирования и распространения новаций от центра (хартланда) к периферии (хинтерланду). Диффузия новшеств от центра к периферии содействует развитию периферийных регионов, но одновременно усиливает зависимость вторых от первых, в частности идет постоянный отток рабочей силы из периферийных регионов к центру" [4]. В отечественной регионалистике, и особенно в экономической географии, концепция "центр – периферия" также вызвала живой интерес исследователей из-за огромных пространств России и большой социально-экономической дифференциации этих пространств.

Наиболее полным и законченным исследованием выглядит работа О.В. Грицая, Г. В. Иоффе, А. И. Трейвиша\*. В этой работе удалось показать тесную связь изменений роли центра и периферии страны в зависимости от смены экономических и технологических стадий развития ее социально-экономической системы. При этом меняются параметры производственной структуры, системы расселения в стране и в самом срединном (центральном) регионе. Авторы показали, что выделение центральных зон, или ядра территории, и периферийных зон является объективным процессом, характерным для всех развитых стран и крупных регионов мира: Северной Америки, Европы. Авторы определяют, по крайней мере, несколько ядер в срединных регионах Европы, включая Европейскую часть России: Эльзас – Лотарингию (в Западной Европе), Рурский регион (в Германии), Ломбардию (в Северной Италии), Силезию (в Южной Польше), Донбасс – Приднепровье (Восточная Украина). Эти ядра соединяются в большие эко-

---

\* В своей работе [5] эти авторы наиболее полно исследовали проблему дифференциации территорий стран и континентов на "центральные" и "периферийные" как объективный процесс воплощения современных тенденций научно-технологического развития экономики в их пространственном преломлении.

номические и урбанизированные оси развития Европы ("Лотарингскую" ось – от Ливерпуля, Манчестера в Великобритании через Эльзас – Лотарингию во Франции до Милана и Турина в Италии), которые идут через Европу в меридиональном направлении. Ось "тяжелой промышленности" начинается тоже в Англии (Ливерпуль, Манчестер, Бирмингем), проходит через Рур (Германия), Судеты (Чехия), Силезию (Польша), Приднепровье – Донбасс (Украина), Среднее Поволжье (Россия) и заканчивается на Урале. Эта вторая ось пересекает Европу посередине в широтном направлении. Обе оси отличаются повышенной концентрацией промышленности и сверхурбанизация, а также сходная история развития: от первых этапов доиндустриального развития с преобладанием добывающих производств и примитивных технологий горного производства – к технологиям первых стадий индустриального уклада (угольной, металлургической промышленности), затем расширение производств за счет тяжелого машиностроения, основной химии, новых подотраслей металлургии; наконец, встраивание отраслей 4-го технологического уклада – органической химии, автомобилестроения, электротехники, а в последние годы – переход к производствам пятого технологического уклада – электронике, биотехнологиям, тонкой химии, лазерной технике, авиастроению и др. Указанные срединные оси Европы похожи не только историей экономического развития, но и рядом проблем, обусловленных повышенной урбанизированностью территории, экологическими перегрузками пространства, устарелостью многих технологий и сооружений, то есть типичными признаками старопромышленных индустриальных зон. В последнее время большинство из них развивается по типичному пути преодоления проблем "старения": инъекции в экономическую и пространственную структуру инновационных отраслей и производств, формирование городов науки и высоких технологий – "технополисов", "наукоградов", а также городов образовательного профиля – университетских центров. Эти меры привлекают высокие технологии, венчурный бизнес и квалифицированные кадры, что, в конечном итоге, позволяет срединным индустриальным территориям вновь захватывать передовые позиции в экономике и социальном развитии страны, Европы и мира.

Во многом Уральский регион России повторяет путь других срединных регионов Европы и мира. Схожесть видится в том, что срединность территории наиболее действенна в сочетании с наличием природных ресурсов: угля, руды, нефти и газа. Более того, она действенна в сочетании с интересами государства, бизнеса, инвесторов и населения в первую очередь. Только тогда срединный регион развивается на протяжении длительного исторического периода, накапливая в себе традиции и многоярусную, многоукладную экономику, развитую инфраструктуру и систему расселения.

\*

\* \*

Уральский регион, на наш взгляд, сосредоточил в себе столько характерных для срединного региона типичных черт и проблем, что подробный анализ тенденций его развития может служить эмпирической базой для выявления важнейших закономерностей эволюции срединного региона страны и даже континента, подобного Евразийскому. Институт экономики УрО РАН многие десятилетия исследует проблемы генезиса, развития и динамики роли Уральского региона в экономике страны и мира. На примере Урала всесторонне исследованы теоретические и прикладные вопросы срединного региона, что позволяет лучше прогнозировать его развитие в контексте современных тенденций социально-экономических реформ и объективных перемен (процессов глобализации, перехода к постиндустриальным этапам развития, к экономике "знаний", к "информационному обществу" и т. д.). В данной работе нам хотелось показать, как исто-

рически менялась роль Урала в развитии страны, оставаясь при этом все же в рамках типично "срединного", сформулировать теоретические выводы о характере, причинах и ключевых чертах "срединности" региона и об их влиянии на основные цели и тенденции управления развитием подобных регионов.

Каковы основания отнесения Урала к срединному региону страны?

Прежде всего, по транспортной доступности региона относительно других территорий. Расчеты показывают, что из семи федеральных округов только Центральный, Уральский и Приволжский могут претендовать на статус срединных регионов страны по этому признаку: средние расстояния от столиц этих округов до столиц всех других округов составляют примерно сопоставимые цифры, около 2000 км по воздушным путям. Однако Уральский федеральный округ имеет в сравнении с другими претендентами на "срединность" некоторые преимущества. На Урале потенциал срединности сочетается с рядом дополнительных преимуществ: расположение в середине страны сочетается здесь со срединным расположением на Евразийском континенте. Так, средние расстояния от столицы Урала Екатеринбурга до важнейших столиц Азии – Токио, Пекина, Дели, Бангкока, Сингапура, Джакарты, Астаны, Ташкента и др. – все-таки меньше, чем от Нижнего Новгорода (Поволжье) и Москвы (Центр). Кроме того, Урал лежит на кратчайших трансконтинентальных воздушных путях из Северной Америки и Скандинавии в Переднюю, Южную и Юго-Восточную Азию. Важным преимуществом срединности Урала по сравнению с другими регионами, претендующими на срединное положение, являются богатые запасы природных ресурсов, особенно минерального сырья и топлива.

Срединность Уральского региона подтверждена всей его историей. Во многом именно фактор расположения региона в глубине территории России и Евразийского континента сыграл решающую роль в сосредоточении на Урале многих важнейших стратегических "базовых" отраслей экономики: оборонной, энергетической, ядерной и других, производящих средства производства. Срединность Уральского региона подтверждается и его перспективной ролью в реализации приоритетных задач развития страны и всего евразийского экономического и политического пространства, а именно в приобретении регионом роли "интегратора" этого пространства, а также важнейшего звена в интеграции регионов России: Запада, Центра, Востока, Севера и Юга. Уральский регион вполне справлялся со своей срединной ролью "опорного края" и имеет все шансы остаться таковым и в перспективе. Сошлемся на конкретные примеры и факты.

Каким бы в пространственном смысле ни воспринимался Уральский регион, в границах Уральского экономического района (УЭР), принятого в сетке экономического районирования еще Госпланом СССР, или в границах образованной на основе УЭР в 1991 г. Ассоциации экономического взаимодействия областей и республик Урала (Большой Урал), куда вошла еще и Тюменская область, и наконец, Урал в границах Уральского федерального округа, образованного в 2000 г. и исключившего из своего состава традиционно уральские Оренбуржье, Пермскую область, Башкортостан и Удмуртию, но включившего Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа, всегда это был Урал – "срединный", опорный край державы, не только создававший экономический базис страны и ее оборонный хребет, но и постоянно на протяжении столетий фокусирующий в себе самые актуальные проблемы государства.

Еще при Петре I на Урале начали "ковать" военное и промышленное могущество тогда еще молодой России, а к 1917 году Урал превратился не только в важнейший промышленный регион страны, но и в район очень глубоких классовых противоречий, в опору пролетарской революции. В годы первых советских пятилеток здесь решалась

проблема индустриализации экономики страны, в период Великой Отечественной войны обеспечивалась ассимиляция эвакуированного из западных регионов производственного потенциала и формирование оборонного. Во многом именно на Урале была решена задача обеспечения победы в Великой Отечественной войне над фашизмом современным оружием всех классов. В период освоения ресурсов Востока, Сибири и Казахстана на Урале решалась еще одна стратегическая общегосударственная задача по созданию опорной промышленной и инфраструктурной базы для экспансии экономики на восток (включая Дальний Восток).

Срединное положение Урала внутри территории страны вдали от границ и в купе с его выдающимся природно-ресурсным и производственным потенциалом на протяжении столетий делало регион привлекательным для решения крупнейших государственных задач стратегического значения. В глубинном районе страны считалось наиболее удобным размещать производство вооружений, концентрировать усилия на приобщении новых территорий к реализации на востоке и севере общегосударственной стратегии. Именно Урал сыграл важнейшую роль в достижении ядерного паритета с Западом в конце 40-х – начале 50-х годов прошлого века. В Уральском регионе были размещены 5 из 10-ти городов ядерной программы СССР, на которых была произведена в 1949 г. первая советская атомная (плутониевая) бомба. Впоследствии Урал превратился в полигон для испытания атомных проектов энергетического назначения в мирной ядерной программе страны. Белоярская АЭС испытала все основные типы промышленных ядерных реакторов энергетического назначения, вплоть до реакторов на быстрых нейтронах. В регионе были размещены многие предприятия ракетно-космического промышленного комплекса, а также НИИ соответствующего направления. Достаточно назвать ракетный центр в г. Миасс и НИИМаш в г. Нижняя Салда, предприятия ракетно-космической отрасли в городах Екатеринбург (НПО Автоматики, Оптико-механический завод и др.), Нижний Тагил, Ижевск и других центрах ракетостроения и приборного оснащения космических аппаратов на Урале.

Нельзя не подчеркнуть, что не только производственным потенциалом Урал обеспечивал развитие страны, здесь формировались культурные и научные кадры. В Свердловской опере начиналась творческая биография народных артистов СССР С. Лемешева, И. Архиповой, известного ныне в стране оперного режиссера Александра Тителя, на Свердловской киностудии сотрудничали известные режиссеры Г. Панфилов, М. Козаков, Я. Лапшин, В. Хотиненко, снимались известнейшие актеры: А. Мягков, Е. Стеблов, Л. Чурсина, А. Вертинская и многие другие. Всей стране известна свердловская школа современной рок-музыки: ансамбли "Чай-Ф", "Наутилус-Помпилиус", "Агата Кристи" и др. Популярностью пользуются традиционный кинофестиваль неигрового кино, проходящий в Екатеринбурге, одной из лучших в стране считается свердловская школа анимационного фильма. Здесь же регулярно проводится встреча писателей-фантастов "Аэлита", имеющая международный статус. Единственный в стране выживший в период реформ и кризисов 90-х годов "толстый" литературно-художественный журнал "Урал" также издается в Екатеринбурге, а его главный редактор Николай Коляда – один из самых популярных в стране современных драматургов. Перечень культурных достижений Урала можно было бы продолжить. Сюда вошли бы признанное во всем мире ювелирное и камнерезное искусство из уральского камня, самоцветов и драгоценных металлов. Можно долго рассказывать о знаменитом каслинском художественном чугунном литье, прославившем российское искусство художественного литья еще на Всемирной промышленной выставке в Париже в 1899 г. знаменитой ажурной чугунной комнатой. Особый раздел пришлось бы написать о самобытной уральской

горнозаводской архитектуре, прекрасно вписывающей в окружающую природу горнозаводские сооружения с непременными плотинами и заводским прудом – озером, множество которых украшает города и поселки Урала.

Но хотелось бы вспомнить еще и активную политическую роль опорного региона в современной России. Именно с Урала – первый Президент России Борис Ельцин, первый Госсекретарь РФ Геннадий Бурбулис, один из соавторов российской Конституции член-корр. РАН С.С. Алексеев, уральские корни имеет и Егор Тимурович Гайдар – "отец" российской "шоковой терапии" в экономике. Руководство российской академической науки также во многом получило научное признание на Урале: президент РАН академик Ю.С. Осипов, вице-президент академик Г.А. Месяц. Многие известные в мире академики работают на Урале: биолог В.Н. Большаков, математик Н.Н. Красовский, металлург Л.И. Леонтьев, физик Е.Н. Аврорин и др.

Очевидно, что срединная роль региона в стране и его опорная роль в становлении мощи державы формируют и особый менталитет его творческой интеллигенции, научной, промышленной и политической элиты, менталитет непосредственной сопричастности и ответственности за развитие всех сфер жизни страны, менталитет лидеров на ключевых этапах исторического развития. Так повелось еще с петровских и екатерининских времен, с XVIII – XIX веков, эпохи Демидовых, Чайковского, Дягилева, Мамина-Сибиряка, а позднее Грум-Гржимайло, Ферсмана, П. Бажова, Е. Пермяка, Е. Родыгина, В. Воловича, Эрнста Неизвестного. Сейчас их преемники продолжают начатое предками: и драматург Н. Коляда, и художник Г. Брусиловский, и композитор А. Пантыкин, и многие другие. Урал всегда славился традициями, и это тоже, наверное, черта менталитета тех, кто чувствует себя "срединным хребтом" страны.

Конечно, срединность нельзя рассматривать только как географическое или экономико-географическое понятие, хотя оно, бесспорно, имеет очень большое значение. Урал располагается в середине России относительно недалеко от ее *географического центра*, расположенного на Среднесибирском плоскогорье вблизи озера Виви. До центральной точки России от столицы Урала Екатеринбурга примерно 2000 км, а от северной столицы УрФО г. Салехарда до географического центра России – чуть более 1000 км. До западных государственных границ России от Урала примерно 1500 – 2500 км, до восточных – около 5000 – 6000 км. К западу от Уральского хребта располагается примерно четверть всей территории страны, три четверти ее населения и экономического потенциала. К востоку – расположено три четверти территории России и примерно четвертая часть ее населения. Эта территория обладает девятью десятыми природных энергоресурсов страны (нефти, газа, угля, гидроэнергетического потенциала), запасами других природных богатств (леса, металлических руд, плодородных почв, морских угодий и др.). Роль Урала заключается в соединении потенциалов Запада и Востока страны. И такое соединение должно быть эффективным. Возможности эффективной интегрирующей роли Урала были замечены давно, но использовались по-разному. На рубеже XIX и XX веков при постройке через Урал и эксплуатации Транссибирской железнодорожной магистрали и, особенно, в период переселения крестьян в Сибирь из центральных регионов эта роль резко возросла. Первоначально магистраль, открывшую выход ресурсам и товарам встававшей на ноги Сибири в западные регионы и на экспорт, российские чиновники попытались использовать в колониальных целях, проводя в отношении восточных территорий фискальную политику. Для этого на рубеже Урала (станция Челябинск) был установлен таможенный пост, взимающий в доход государства таможенные сборы за перевозимые по Транссибу грузы, что снижало конкурентоспособность сибирской продукции, но способствовало развитию на Урале промышлен-

ности. За счет этого, частности, получила развитие в Челябинске мукомольная промышленность, поскольку перевозить муку на запад от таможенного барьера оказалось выгоднее, чем подорожавшее по мере уплаты пошлины сибирское зерно.

По мере переселения крестьян из Центра и Запада России в Сибирь и их закрепления развитие сибирской промышленности и сельского хозяйства стало стимулировать развитие всей сибирской экономики в целом. За счет льготных тарифов сибирским грузам и отмены так называемого "челябинского тарифного перелома", например, масло и зерно Алтая сразу становились конкурентоспособными не только в Центре и на Западе России, но и в Европе, что послужило мощным толчком к быстрому развитию производственного потенциала Сибири. Уместным считаем применять этот опыт П. Столыпина и в современной рыночной России – путем ввода льготного тарифного режима для грузов Сибири и Дальнего Востока при их транспортировке через Урал в западные регионы для обеспечения конкурентоспособности товаров Сибири и Дальнего Востока, развития экономической интеграции этих дальних территорий в единый российский рынок и ограничения сепаратистских настроений на восточных территориях России.

\*

\* \* \*

Но вернемся к срединной роли Урала и ее корням.

Последние кроются, наряду с выгодным экономико-географическим положением, еще и в неординарном социально-экономическом потенциале региона (хотя оба эти фактора взаимообусловлены). Центральное, или, как мы его именуем, "срединное" место Уральского региона в экономике, политике и культуре России обусловлено уникальными ресурсными характеристиками его собственного потенциала: в границах Уральского федерального округа Урал располагает 10,5% территории России, 9% ее населения, 33% всех разведанных запасов минерального топлива РФ, шестой частью запасов железных руд, около 5% запасов руд цветных металлов, почти 10% запасов леса. Доля УрФО в производстве промышленной продукции России достигла к 2005 г. почти четверти. Решающий вклад вносит экономика Урала и в государственный бюджет: на начало 2001 г. доля УрФО в общих поступлениях налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации составила 17,8%, а в 2004 г. – более 18,5%.

Мощный экономический потенциал, безусловно, придает дополнительный вес фактору выгодного географического положения региона. Не случайно Уральский регион имеет, по данным журнала "Эксперт", один из самых высоких инвестиционных рейтингов в России, а доля инвестиций в основной капитал по УрФО превысила к 2005 г. 22,7% от общероссийских инвестиций (в 1996 г. она составляла 20,7%). Но не только величина экономического потенциала придает весомость Уральскому региону. Его "хребтовость", если так можно выразиться, зависит еще и от *структуры* его экономического потенциала. А структуру экономики Урала как раз отличает "базовость", нацеленность на производство средств производства, доля которых всегда составляла от 60 до 80% продукции уральской промышленности. Среди базовых – важнейшие для всей экономики производства машин, оборудования, техники и технологий широчайшего спектра: от торгового и транспортного оборудования до строительной техники, буровых и металлургических установок, химического оборудования, электронной техники и автоматики, производства ядерной энергетики. Урал обеспечивает большинство технологических процессов страны: от крупномасштабных добывающих технологий до высоких микро- и нанотехнологий, от технологий третьего и четвертого технологических укладов до новейших технологий пятого и шестого укладов, хотя последних пока явно

недостаточно. Поэтому обновление уральского производства, ориентация его на высокие технологии и новые "прорывные" научные достижения имеют базовое значение для структурной и технологической перестройки большей части отечественной экономики, поскольку с Урала в этом случае могут пойти импульсы обновления всех технологий в стране. Диффузия новаций из УрФО позволит не только осуществить структурную трансформацию всей экономики России, но и заметно ускорить перестройку структуры экономики самого Урала в пользу высоких технологий и творческих отраслей (науки, проектного дела, образования, менеджмента и маркетинга, венчурного бизнеса, инновационной деятельности и прочих).

Следует отметить, что срединное положение Урала меняется по мере развития процессов глобализации мировой экономики. Экспансия формирующихся мировых экономических сообществ наталкивается на ограниченность мировых пространств и ресурсов, что приводит к соприкосновению мировых интересов, порой весьма жесткому (например, в Передней Азии и на Ближнем Востоке). Урал является естественной границей интересов Европейского, а точнее, Европейско-Атлантического экономического и политического сообщества, с одной стороны, и Азиатского, а точнее Азиатско-Тихоокеанского экономического и политического сообщества, – с другой. Поэтому Урал находится в эпицентре конкурентной борьбы за экономическое влияние: в Екатеринбурге соседствуют консульства США, Великобритании, Германии, Чехии, Монголии и Китая. В ближайшее десятилетие, по данным Правительства Свердловской области, в Екатеринбурге планируют разместить свои консульства не менее 15 стран ближнего (Узбекистан, Таджикистан и др.) и дальнего зарубежья (Франция, Италия, Япония, Индия, некоторые арабские страны). Урал создает им условия для мирной конкуренции, предоставляя возможности для удовлетворения экономических и политических интересов в самых разных направлениях: от инвестиций в бурно развивающийся топливно-энергетический комплекс до возможностей приобретения сверхсовременных видов вооружения и реализации своих товаров на емком рынке Урала.

На Урале широко представлены торговые и производственные интересы авторитетнейших мировых фирм: Дженерал Моторс и Форд, Интел и Майкрософт, Боинг и Аэробус, Амстел и Сименс, Рено и Вольво – с Запада; Самсунг, Сони, Мицубиси, Хонда, LG – с Востока. Это только крупнейшие корпорации мира. Но за ними идут в срединный регион России сотни средних и малых фирм самых различных сфер экономики. Заняв позиции в срединном регионе, легче осуществлять торгово-экономическую экспансию на рынки всей страны, как "с господствующей высоты". На рынках Урала уже сейчас конкурируют между собой "Пепси" и "Кока-кола", "Бритиш-Петролиум" и "Тексако", "Сименс" и "Электролюкс", "Самсунг" и LG, "Данон" и "Пармалат", поскольку Урал рассматривается как удобный плацдарм для экспансии на рынки России.

В силу своего нахождения в середине России Урал располагает самыми короткими и удобными связями с большинством ее регионов. Географическое положение Уральского региона невольно делает его транспортные пути передаточным звеном между всеми районами страны: Востоком и Западом, Севером и Югом. Исторически сложилось так, что пространственная экспансия России шла, главным образом, в широтном направлении: из западных и центральных территорий на Урал и далее в Зауральские степи, Сибирь, Забайкалье, на Дальний Восток и Приморье. Поэтому наиболее развиты на Урале субширотные транспортные магистрали. Все наиболее значительные из железнодорожных транзитных путей Восток – Запад проходят через Урал. Транссиб разветвляется здесь на два направления: через Челябинск и Екатеринбург; Южсиб – через Уфу – Магнитогорск – Карталы; Средсиб – через Миасс – Полетаево – Троицк –

Кустанай. Стратегией развития транспорта Уральского федерального округа на 15 – 20 лет, разработанной при непосредственном участии Института экономики Уральского отделения РАН в 2004 г., предполагается прохождение через Урал новых субширотных магистралей Восток – Запад: Севсиба – по трассе Сургут – Приобье – Троицко–Печорск – Сосногорск – новый порт на Баренцевом море (возможно, в незамерзающей части бухты Индига), а также Приполярной трассы (Полярсиба): Игарка – Новый Уренгой – Салехард – Лабытнанги – Чум и далее к Индиге или устью Печоры.

Эти варианты будут особенно эффективны при их объединении с проектом создания нового морского круглогодичного выхода России в мировой океан через незамерзающий порт Баренцева моря и, тем самым, объединения Европейского проекта транспортного "Баренцкоридора", водно-сухопутного пути из Северной Европы и Скандинавии, через Баренцево море и его новые порты, далее по территории России в Сибирь, Центральную Азию и на Дальний Восток. Как видно, в этом проекте трансуральским участкам пути будет уделено особое внимание, так как они позволят грузам Сибири, Казахстана, Центральной Азии и Востока получить еще один, притом кратчайший, выход к морским торговым путям.

Урал получит дополнительный стимул экономического развития, став важнейшим транзитным регионом страны на путях крупнейших экспортно-импортных потоков и торгового обмена Дальневосточного экономического региона и Европейского экономического сообщества с подключением стран Центральной Азии и Северной Европы. Простой взгляд на карту показывает, что геоэкономическое и геополитическое положение Урала стремительно прирастает не только широтными связями Восток–Запад, но и субмеридиональными потоками Север – Юг. Срединный Уральский регион действительно превращается в *перекресток* потоков грузов, пассажиров, инвестиций, финансов. Этот фактор неизбежно приведет и уже приводит к всестороннему развитию всей транспортно-логистической инфраструктуры региона. Так, подготовлен и активно обсуждается проект создания в районе Екатеринбурга многоцелевого (мультимодального) транспортно-логистического центра, который мог бы объединить множество функциональных структур: транспортно-экспедиционных, торговых, гостиничных, складских, таможенных, финансовых и многих других, связанных с обслуживанием мощных потоков грузов и пассажиров, следующих по всем видам транспорта, пересекающихся в регионе. А уже сейчас здесь в транспортных "коридорах" пересекаются железнодорожные, автомобильные магистрали трансконтинентального значения, идущие параллельно с ними трубопроводы, передающие потоки нефти, газа и их продуктов. Этими же коридорами следуют потоки электроэнергии по ЛЭП высокого напряжения до 500 и 1000 кВ. Инженерное оборудование таких коридоров, и особенно их пересечений, требует специальных технических решений, отвечающих современным условиям безопасности. А с открытием для полетов иностранных воздушных судов российского сектора Арктики должны прибавиться на Урале и воздушные коридоры трансарктических авиарейсов – как самого короткого пути из Северной Европы и Северной Америки на Ближний Восток, в Среднюю Азию, Индию и Индокитай. Пересечение на Урале всех этих воздушных и сухопутных коридоров потребует особых технических решений по обеспечению безопасности и экологичности.

\*

\* \* \*

К сожалению, это далеко не единственная побочная проблема, связанная со срединностью региона. В самом деле, имея многие преимущества для развития экономики благодаря своему положению, срединный регион получает и множество проблем, о ко-

торых нельзя умалчивать. Одной из наиболее очевидных проблем становится его удаленность от экспортно-импортных портов страны, что для региона, осуществляющего активную политику международных экономических связей и экспортирующего около 50,5% производимой продукции (нефти, металлов, удобрений, леса и лесопродукции), становится негативным фактором. Особенно остро встала проблема кратчайшего выхода Урала к морским коммуникациям после отхода портов Украины и Прибалтики в статус иностранных портов. Поэтому Урал вынужден искать новый, ближайший к региону, морской портовый выход. В качестве такового рассматриваются бухты Баренцева и Белого морей, обладающих приемлемым ледовым режимом для круглогодичного судоходства. Этот поиск оказался весьма трудным из-за сложного ледового режима северных морей, а также из-за изношенности отечественного ледокольного флота в этом регионе. Пока наиболее благоприятным выглядит проект создания нового порта в незамерзающей части бухты Индига в Баренцевом море. Но и он потребует крупных инвестиций, в том числе и в части ледокольного обеспечения зимнего судоходства. Это только одна из определяемых расположением региона проблем. На самом деле их гораздо больше.

Остановимся на наиболее актуальных.

Сосредоточение огромного потенциала базовых отраслей экономики и их инфраструктуры на относительно небольшой территории приводит к резко возрастающей экологической нагрузке на все компоненты окружающей среды. Недаром Урал считается одним из самых загрязненных техногенными отходами регионов страны и даже мира. За последние 10 лет выбросы загрязняющих веществ в атмосферу УрФО ежегодно составляли от 4,6 до 5,7 млн. т, достигая 25 – 33% всех выбросов России. За год в УрФО образуется около 29 млн. т токсичных отходов, из которых утилизируется лишь около 10,3 млн. т, то есть менее половины [6]. Именно здесь располагается, по версии мировых природоохранных организаций, самый загрязненный промышленными отходами город планеты – Карабаш (Челябинская область). Высокая концентрация экономической деятельности и населения приводит к перегрузкам природной среды. Концентрация промышленности на Урале в несколько раз превышает общероссийскую. Протяженность транспортных путей также в 2 – 3 раза выше на единицу территории Урала, чем по России. Примерно на треть выше и нагрузка на эти пути. Грузонапряженность на Свердловской и Южно-Уральской железных дорогах в среднем на 30 – 40% выше среднесетевых показателей. При этом значительная часть этих перегрузок связана с передаточными функциями дорог Урала, поскольку транзит в грузопотоке уральских железных дорог составляет не менее 25% всех перевозок. Еще выше показатели транзита на трубопроводных магистралях, следующих через Урал (до 50% и выше). Вообще, практически вся инфраструктура Урала в той или иной степени работает не столько на потребности своего региона, сколько на нужды экономики соседних регионов, иногда очень дальних. Например, строительная база Уральского региона примерно на 30% загружена заказами соседних территорий, вплоть до Ямальского полуострова. Электроэнергетика региона, как правило, обеспечивала электроэнергией соседние вновь осваиваемые регионы Сибири и Казахстана на начальных этапах освоения (в течение первых 10 – 15 лет). Справедливости ради нужно признать, что по мере выхода энергетики этих регионов на проектные мощности Урал может получать из них дешевую энергию для собственных нужд (что и делается в части Казахстана и Западной Сибири).

Еще одним из последствий сверхинтенсивного развития срединного региона является его чрезмерная урбанизированность. На Урале подтверждается теория отечест-

венных эконом географов А.И. Трейвиша, Г.В. Иоффе и О.В. Грица о возникновении в срединных регионах промышленных стран своеобразных "индустриально-урбанизированных поясов" протяженностью до тысячи километров. Они упоминают о подобных поясах в Европе, идущих от Ливерпуля и Глазго через Эльзас и Лотарингию вплоть до Северной Италии (Милана, Турина и Генуи). Подобные пояса есть и на Востоке США и на Востоке Японии. Урал для России – типичный пример срединного индустриально-урбанизированного пояса, "перетянувшего" ее по "тали". Действительно, доля городского населения в Уральском федеральном округе, по переписи населения 2002 г., достигла 80,7% при среднероссийском показателе 73%.

Это значит, что около 12,4 млн. человек в УрФО проживают в городах и поселках городского типа. Из них почти половина (более 6 млн. чел.) проживает в регионах свехурбанизированных крупных городских агломераций – Екатеринбургской, Челябинской, Нижнетагильской, Магнитогорской, каждая из которых сосредотачивает от 0,5 до 2,5 млн. жителей. Если же выделить из всей территории Урала свехиндустриальную и свехурбанизированную так называемую Горнозаводскую полосу, протянувшуюся вдоль восточного склона Уральского хребта от Ивделя на севере до Орска на юге, то окажется, что в этой полосе нагрузки на территорию еще выше средних по Уралу: концентрация промышленности здесь в 4 раза выше среднероссийской, инфраструктуры – не менее чем в три раза, плотность населения достигает 50 – 100 чел. на 1 км<sup>2</sup>, а в городских агломерациях и того выше (до 500 – 1000 человек на 1 км<sup>2</sup>). Подобные нагрузки обостряют многие проблемы: недостает территорий под городскую застройку, под пригородное сельское хозяйство и загородное жилье, возрастает потребность в утилизации промышленных и бытовых отходов, очень остро встает проблема водоснабжения Горнозаводской полосы и улучшения экологического состояния ее территорий.

Нельзя не остановиться и еще на одной важной для срединного региона страны проблеме – перманентной *асимметрии* между той ролью, которую играет регион в жизни страны, и финансовым обеспечением его функциональных потребностей. Понятно, что менталитет "опорного края" державы, сформированный у населения Урала, заставлял людей выполнять свою миссию при любых обстоятельствах, даже терпя лишения и нужду. Такого же мнения о терпеливости уральцев придерживались и плановые органы страны, развивая социальные отрасли региона по пресловутому "остаточному" принципу. В результате, к началу реформ 90-х годов XX столетия Уральский регион имел крайне перекошенную в пользу "тяжелых" отраслей экономики хозяйственную структуру и отставание от России практически по всем показателям социальной инфраструктуры.

Доля отраслей тяжелой промышленности, к примеру, достигала на Урале к началу реформ 1990-х годов 25 – 30% от всей валовой продукции промышленности, в несколько раз превышая аналогичный среднероссийский уровень. Производство же потребительских товаров значительно отставало от потребностей населения региона, не превышая одной трети необходимого уровня. К сожалению, полтора десятилетия рыночных реформ кардинально не улучшили ситуацию. Скорее, наоборот, ухудшили ее. Именно отрасли, обеспечивающие экономику потребительскими товарами, в большей степени пострадали во время реформ. В легкой и пищевой промышленности производство сократилось в разных подотраслях на 70 – 90%. Таков же порядок изменений в строительстве жилья и объектов социальной инфраструктуры. В итоге к 2005 г. доля потребительского сектора в промышленности Урала (УрФО) составила всего около 3% при общероссийском показателе 17%, к тому же производство потребительских това-

ров отличалось низким уровнем технологий. Именно поэтому потребительская продукция Уральской промышленности не выдерживает конкуренции ни с импортной, ни с отечественной, произведенной в регионах соответствующей специализации. Результат этих перекосов проявляется в том, что рост потребительских расходов населения Урала отстает от общероссийских показателей. К началу 2004 г. потребительские расходы населения УрФО составили только 50,5% от денежных доходов населения. Это самая низкая доля среди всех семи федеральных округов и уступающая среднероссийскому показателю (71,2%). Кроме того, еще с советских времен Урал хронически отстает от средних по стране показателей развития социальной инфраструктуры и предоставления услуг населению. По объему платных услуг на душу населения в 2000 – 2004 гг. УрФО отставал от среднероссийского уровня в 1,2 раза, по обеспеченности жильем – на 4% и т.д.

Занимая среди федеральных округов стабильно первые-третьи места по объемам промышленного производства, по многим показателям социального развития Урал не может подняться выше 4 – 6 места. Подобная асимметрия роли региона, к сожалению, сохраняется с советских времен, когда уральские территории по обеспеченности социальной инфраструктурой обычно не входили в первые 10 – 20 регионов, а занимали места в четвертом, а то и шестом десятке (из почти 90 регионов страны – нынешних субъектов РФ). Такая асимметрия производственной и социальной ролей требует от государства более пристального патерналистского внимания к региону, который в значительной части реализует его оборонные, научно-технические и производственные функции.

\*  
\*   \*   \*

Каковы же перспективы срединного Уральского региона в свете современных задач общественного и социального развития России? Каким мы видим рациональный путь использования регионом своего срединного положения, научно-технического, ресурсного менталитета и ресурсного потенциала? Здесь нам необходимо вернуться к насущным задачам страны, в стороне от которых Урал, по определению, не может остаться. Обратим внимание на самые актуальные из задач, декларированных руководством страны:

- интеграция экономического и политического пространства страны в интересах создания единого общероссийского рынка, где каждый регион призван определить свою достойную "нишу";
- переход от ресурсно-ориентированной экономики к экономике "высоких технологий", экономике "нового знания", основанной на новых и более высоких технологических укладах;
- ликвидация бедности, в том числе, как мы понимаем, и бедных регионов с отсталым уровнем решения социальных проблем;
- формирование "регионов-ориентиров", "регионов-локомотивов" ускоренного роста экономики на основе инновационных, а не только ресурсных факторов.

Каким видится механизм реализации названных задач?

Мощным импульсом социально-экономического развития Урала на ближайшие десятилетия должно стать, по нашему мнению, его срединное расположение в центре трех наиболее перспективных и богатых энергоресурсами регионов страны и мира. В частности, на северо-западе от Урала расположен Тимано-Печорский нефтегазоносный регион, включающий шельф Баренцева моря и обладающий значительными запасами бокситовых, титановых, марганцевых и других рудных месторождений. На северо-

востоке представлена северная часть Западно-Сибирского нефтегазового месторождения, включающая шельф Карского моря, богатая никелевыми и медными месторождениями Плато Путорано, свинцовыми и хромовыми рудами Полярного Урала. Наконец, к югу от Урала располагается Прикаспийское нефтегазовое месторождение с шельфом Каспия и рудами Западного Казахстана.

Все названные выше приграничные Уралу регионы ожидает бурный рост производства в ближайшие 20 – 50 лет, который невозможен, на наш взгляд, без опоры на уральскую промышленность, технику, технологии, перерабатывающие мощности. Во всяком случае, упускать шанс развития сотрудничества уральских промышленников с представителями бизнеса этих регионов нельзя. Вместе с тем, вряд ли будет целесообразным для региона продолжение утяжеления его хозяйственной структуры за счет новых производств тяжелой промышленности. У региона появляется шанс использовать создающееся положение, когда в одном месте (на Урале) и в одно время (в первой половине столетия) соединяются крупные финансовые возможности благодаря благоприятной конъюнктуре мировых цен на энергоносители и сырье в отраслях специализации соседних провинций и инновационные возможности самого Урала. А инновационные возможности Урала – это еще одна составляющая потенциала региона, о которой следует сказать особо. Так уж складывалось исторически, что крупные и технически сложные стратегические задачи уральской экономики потребовали мобилизации в регион мощной научно-конструкторской базы. Здесь сформировались крупные научные школы в металлургии, геологии и геофизике, биологии и генетике, в региональной экономике, во всех сферах ядерной физики и химии, в электрофизике и многих других научных направлениях. Сформировался и мощный отряд исследователей. Всего в УрФО насчитывается около 250 организаций, ведущих исследования и разработки, с более чем 50 тыс. сотрудников, в том числе 3,5 тыс. кандидатов и докторов наук. Здесь очень сильный отряд академической науки. В Уральском отделении РАН (УрО РАН) 58 НИИ и 33 структурных подразделения. Только в Екатеринбурге функционирует 18 академических институтов. Из более чем 3000 человек, ведущих исследования, 56 являются академиками и членами-корреспондентами РАН, почти 500 – докторами и более 1500 – кандидатами наук. Этот научный потенциал постоянно генерирует новые разработки в перспективнейших направлениях сверхпроводимости, лазерных технологий, сварки взрывом, порошковой металлургии, композитных материалов, синтеза полимеров и лекарственных средств, неразрушающего контроля швов и соединений и многого другого.

Многие исследования ведутся вузовскими и отраслевыми научными коллективами: исследования датчиков, сверхтвердых материалов, изотопов, полупроводников и прочих тем. Положительно и то, что на Урале сформировались первые ростки организационных форм доведения исследований до производства, то есть внедрения в экономику. Одним из первых в стране регион стал создавать технопарки (структуры содействия малому и среднему инновационному предпринимательству), затем технополисы (наукограды), охватывающие целые города высоких технологий и инноваций. Первый в стране технополис был зарегистрирован в г. Заречный на базе Белоярской атомной электростанции еще в 1992 г. Импульсы инноваций, попадая на почву растущих экономик сопредельных развивающихся регионов, способны инициировать структурную перестройку всей экономики страны. Поэтому на Урале и в сопредельных регионах, при участии Института экономики УрО РАН, в настоящее время разрабатывается программа создания единой сети инновационных центров разного уровня, в совокупности позволяющих превратить срединный регион страны в некий мегатехнополис [7], т.е.

регион высоких технологий и производства "нового знания", столь востребованного в постиндустриальный век, в который вступает мировое сообщество и Россия вместе с ним. Хочется надеяться, что инновационный тип развития экономики Урала приведет к росту благосостояния его населения.

Для завершения объективной оценки практической роли срединного региона есть необходимость, на наш взгляд, рассмотреть тенденции и идеи в развитии менталитета уральцев. Можем согласиться с авторами, которые выдвигают в качестве первоочередных в региональной политике страны решение следующих задач. С одной стороны, всемерная поддержка "регионов-локомотивов" роста экономики на основе их структурной переориентации с сырьевой направленности к инновационной высокотехнологичной экономике "знаний". С другой стороны, поддержка регионов, способных сыграть интегрирующую роль в развитии единого рыночного пространства России [8]. Для Урала последняя задача видится значительно масштабнее – как интеграция евроазиатского экономического и политического пространства.

Идеи интеграции усилий регионов в интересах роста их возможностей и конкурентоспособности все более овладевают различными мировыми сообществами. Успешно реализуется идея европейской интеграции. Интеграцией охвачены регионы Юго-Восточной Азии, Америки, Арабского Востока. Идея интеграции евразийского экономического и политического пространства (во всяком случае, на постсоветском пространстве) давно озвучена Президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым и начинает постепенно обретать своих сторонников в постсоветских странах и регионах. Урал, в силу своей срединности в Евразии, одним из первых поднял флаг евразийской интеграции. Эти процессы уже восприняты производством, о чем можно судить даже по названиям объединений. Холдинг в черной металлургии – "Евразхолдинг" – объединяет крупнейшие металлургические предприятия европейской части страны, Урала и Сибири. Причем, в европейской части сосредоточены торговые и инвестиционные структуры холдинга, а на Урале и в Сибири – основные производственные мощности: НТМК, Качканарский ГОК "Ванадий", Запсиб и Новокузнецкий металлургический комбинат. СУАЛ-холдинг делает то же с предприятиями алюминиевого комплекса Урала, Сибири и Республики Коми. Холдинг УГМК объединяет около 30 предприятий цветной металлургии: от Владикавказа и Кирова (в европейской части страны) до Томска, Шадринска, а в перспективе и до Удокана (Читинская область) в азиатской части. Аналогичные процессы осуществляются в транспортной сфере: проектируемый в Екатеринбурге транспортно-логистический центр получил наименование "Евразийский" и соответствующее назначение. Не отстают и сферы науки, образования, культуры и даже спорта. В Екатеринбурге идет активное проектирование крупнейшего государственного "Евразийского" университета, который будет готовить специалистов по всем современным важнейшим специальностям, востребованным народным хозяйством. На базе научного и преподавательского состава УрО РАН и вузов Екатеринбурга предполагается ежегодно обучать до 250 тысяч студентов и затратить на строительство учебных, производственных помещений и научных лабораторий около 2 млрд. рублей. Университет будет заниматься образованием и научными исследованиями. Закладываются возможности университета активнее заниматься внедрением научных разработок через систему технопарков и технополисов. Формируется система туристическо-гостиничных услуг на базе объектов туризма на границе Европы и Азии. Одна из лучших баскетбольных команд Екатеринбурга называется "ЕВРАЗ". Известно, что и в Казахстане намерены открыть Евразийский университет имени Льва Гумилева, исследователя степных этносов. Что ж, Казахстан также срединная страна Азии. В вопросе гла-

венства в евразийской интеграции наметилась конкуренция. Очевидно, что это хороший признак для успеха идеи. Но Урал, на наш взгляд, имеет неплохие шансы *возглавить* евразийскую интеграцию, во всяком случае, в пределах России, а затем – почему бы и не всю интеграцию в Евразии.

В заключение хочется отметить, что срединность и ее приложения могут сыграть свою существенную роль в региональной политике только при правильном использовании этого ресурса в программных мероприятиях, при разработке региональных стратегий и региональной политики государства и межгосударственных образований. Пример Урала – тому порукой!

## ЛИТЕРАТУРА

1. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах. М.: Прогресс, 1966.
2. Тюнен Й. Изолированное государство в его отношении к сельскому хозяйству и национальной экономике. 1926. Пер. с нем.: *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationaloconomie*. Berlin, 1875.
3. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М.: Высшая школа экономики, 2001. С. 44 – 51.
4. Friedman J. *Regional development policy*. Boston: Mass Inst. Techn, 1966. 317 p.
5. Грицай О.В., Иоффе Г.В., Трейвиш А.И. Центр и периферия в региональном развитии. М.: Наука, 1991. 168 с.
6. Диагностика экологической безопасности хозяйственной деятельности в регионах Уральского федерального округа. Препринт. Екатеринбург: ИЭ УрО РАН, 2004. 68 с.
7. Татаркин А.И., Юрпалов С.Ю., Ятнов В.А. Поляризованный Урал – сочетание программно-целевых и рыночных механизмов управления // *Федерализм*. 2001. № 2. С. 89 – 105.
8. Княгинин В., Щедровицкий П. Задачи переходного периода // *Эксперт-Урал*. 2004. № 48. С. 8 – 9.