JEL: H54, R12, R58
УДК 332+338

<https://dx.doi.org/10.14530/se.2020.3.181-196>

Дальний Восток как макрорегион: инфраструктурный аспект

Б.Х. Краснопольский

Краснопольский Борис Хананович

доктор экономических наук

профессор, главный научный сотрудник

Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, 680042, Российская Федерация

E-mail: boriskrasno@gmail.com

ORCID: 0000-0002-1549-036X

Аннотация. В «Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2030 года» говорится, что классификация макрорегионов страны проводится путем отнесения тех или иных групп субъектов РФ к этим пространственным образованиям по экономико-географическим, физико-географическим, экономическим и инфраструктурным критериям. Среди экономистов преобладает подход к формированию макрорегиональной структуры страны в основном по экономическим критериям, что связано с анализом функционирования региональных, межрегиональных и международных рынков продукции и услуг в изучаемых пространственных образованиях. При этом все остальные критерии отходят на второй план. В статье поднимается вопрос о необходимости учета и других критериев в пространственной организации страны, в частности – инфраструктурных. Их использование позволяет подчас серьезно корректировать выводы, получаемые в этом плане при проведении оценки только по экономическим критериям. В статье в целях выявления методических подходов к проведению инфраструктурной региональной классификации проводится краткий анализ зарубежного опыта так называемого «инфраструктурного регионализма». Делается вывод, что в настоящее время еще не сложились достаточно научно обоснованные и готовые к практическому применению методические приемы. Автор ограничивается чисто логическим обоснованием точки зрения, что Дальний Восток все-таки представляет собой макрорегион, если провести оценку процессов его формирования на основе инфраструктурных критериев. Эта позиция противоречит утверждениям специалистов, выстраивающим свои доказательства на основе экономических критериев по поводу Дальневосточного макрорегиона.

Ключевые слова: макрорегионы, экономические критерии, инфраструктурные критерии, инфраструктурный регионализм, пространственная экономика, инфраструктура региона, региональное управление, реляционный регион

Для цитирования: Краснопольский Б.Х. Дальний Восток как макрорегион: инфраструктурный аспект // Пространственная экономика. 2020. Т. 16. № 3. С. 181–196. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2020.3.181-196>

Far Eastern Russia as a Macro Region: The Infrastructure Aspect

B.H. Krasnopolski

Boris Hananovich Krasnopolski

Doctor of Science (Economics)

Chief Scientist

Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhoookeanskaya St., Khabarovsk, 680042, Russian Federation

E-mail: boriskrasno@gmail.com

ORCID: 0000-0002-1549-036X

Abstract. ‘Strategy for Spatial Development of Russian Federation as far as 2030’ states that the classification of the country’s macro regions is carried out by categorizing certain groups of Russian Federation constituent member territories under these spatial entities following the economic and geographical, physiographic, economic and infrastructure criteria. Among economists the approach to the formation of the macro-regional structure of the country is based mainly on economic criteria and this approach relies on the analysis of the functioning regional, interregional and international markets of products and services in the examined spatial entities. At the same time, all other criteria go into the background. The article addresses the need to observe also other criteria in the spatial organization of the country, the infrastructure ones in particular. These criteria make it sometimes possible to drastically adjust the conclusions made in the course of assessment relying only on economic criteria. The article provides a brief survey of foreign experience with the so-called ‘infrastructural regionalism’ to identify methodological approaches to the infrastructural regional classification. It is concluded that at present there are no sufficiently scientifically proven practical methods. The author confines himself to the rationale that Far Eastern Russia is yet a macro region if its formation processes are assessed following the infrastructure criteria. This standpoint contradicts the assertions of experts who substantiate their argument on the basis of economic criteria for the Far-Eastern Russia macro region.

Keywords: macro regions, economic criteria, infrastructure criteria, infrastructural regionalism, spatial economics, regional infrastructure, regional governance, relational region

For citation: Krasnopolski B.H. Far Eastern Russia as a Macro Region: The Infrastructure Aspect. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2020, vol. 16, no. 3, pp. 181–196. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2020.3.181-196> (In Russian).

ВВЕДЕНИЕ

В недавно вышедшем из печати журнале «Пространственная экономика» представлена весьма интересная статья, выполненная на высокопрофессиональном уровне, – «Экономические макрорегионы: интеграционный феномен или политико-географическая целесообразность? Случай Дальнего Востока» (Минакир и др., 2020). В этой статье на базе глубокого эмпирического анализа, построенного на изучении в основном *экономических критериев*

в развитии Дальневосточного макрорегиона, делается следующий вывод: «Таким образом, несмотря на многочисленные усилия, как в советский, так и в постсоветский период отечественной истории, добиться формирования на Дальнем Востоке единого экономического пространства, отличающегося теснотой экономических взаимодействий и общностью рыночных зон, не удалось. Следовательно, ответ на вопрос, поставленный в названии настоящей статьи, выглядит однозначно: Дальневосточный макрорегион, основой которого является анализируемый в статье «старый» Дальневосточный федеральный округ, представляет собой не экономическую интеграционную территориальную группировку, а политико-административный конгломерат разнородных, причем не только с физико-географической, но и с экономической точки зрения субъектов РФ» (Минакир и др., 2020, с. 93–94).

То есть, согласно оценке по экономическим критериям Дальний Восток не является макрорегионом в полном смысле этого понятия.

Это вполне обоснованный вывод, исходя из анализа, подчеркнем еще раз, *экономических критериев* в функционировании различных международных, национальных и региональных рынков обмена продукцией и услугами территорий Дальнего Востока в настоящее время.

Но в «Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2030 года» (Стратегия..., 2019), на которую ссылаются авторы статьи, говорится, что классификация макрорегионов страны проводится путем отнесения тех или иных субъектов РФ к этим пространственным образованиям не только по экономико-географическим, физико-географическим, чисто экономическим, но и по *инфраструктурным критериям*. То есть данный стратегический документ предполагает и другие критерии выделения макрорегионов страны. Причем обратим внимание, что речь идет о стратегическом документе с лагом как минимум в 10 лет, а не о документе сегодняшнего дня. Кстати, в Стратегии говорится и о более долгосрочной перспективе – на период до 2040–2050 гг., в течение которого должна быть реализована задача непрерывного (сплошного) подразделения всей территории страны на макрорегионы.

Зададимся вопросом – изменится ли характеристика Дальневосточного макрорегиона, данная этому пространственному образованию в приведенной выше статье (Минакир и др., 2020), если к его оценке подойти с позиций инфраструктурных критериев?

Автор не проводил специальных эмпирических исследований по этой проблеме. Здесь требуется достаточно проработанная методика. Существует ли она, или пока постановка этого вопроса возможна только на основании чисто логических рассуждений?

В отечественной научной литературе автор такой методики не нашел. Например, в статье (Курушина, Петров, 2018), посвященной критериям

проектов пространственного развития и оценки целесообразности формирования макрорегионов, проблема сводится к обсуждению весьма важных, но общеметодологических подходов на основе оценки межрегиональной интеграции. Конечно, в этой интеграции будет играть роль и магистральная, и внутрирегиональная инфраструктура, но в выводе статьи пока только акцентируется внимание исследователей на необходимости разработки методического инструментария оценки межрегиональных проектов, включая разноосновные типологии пространства, в том числе инфраструктурные (Курушина, Петров, 2018, с. 186).

Некоторые сдвиги здесь просматриваются в усилившихся тенденциях в зарубежных исследованиях, касающихся так называемого «инфраструктурного регионализма», связанного с «поворотом» региональных научных работ в области пространственной экономики к ведущей роли этого сетевого элемента пространственной структуры, причем в долгосрочном периоде.

Вообще, общий посыл о важности инфраструктурного аспекта в пространственных исследованиях далеко не нов, он в принципиальном плане широко используется и в отечественных научных работах. Но оригинальная постановка вопроса в зарубежных НИР о превращении инфраструктуры в ключевой маркер региональных пространственных преобразований, возможно, несет в себе ряд исследовательских новшеств, в том числе методических. Конечно, это требует серьезной научной аргументации. Проведем краткий анализ зарубежного опыта в этом плане.

НАУЧНАЯ СЕТЬ ИССЛЕДОВАНИЙ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РЕГИОНАЛИЗМА

Сравнительно недавно, в сентябре 2019 г., Ассоциацией региональных исследований (The Regional Studies Association, RSA¹) была создана научная сеть для исследования инфраструктурного регионализма (The RSA Research Network on Infrastructural Regionalisms, NOIR), которая призвана заниматься исследовательскими разработками в области пространственной экономики на стыке инфраструктуры и региональных исследований².

Известно, что регионализация связана с процессом перераспределения властных полномочий, передачи функций власти от национального на региональный уровень. Она вызывает появление и развитие новых институциональных форм, отвечающих новой роли регионов в процессе принятия

¹ The Regional Studies Association (RSA). URL: <https://www.regionalstudies.org/> (дата обращения: апрель 2020).

² The RSA Research Network on Infrastructural Regionalisms (NOIR). URL: <https://www.regionalstudies.org/network/infrastructural-regionalisms-noir/> (дата обращения: апрель 2020).

решений на различных уровнях пространственной организации общества. Исследование влияния инфраструктуры в ее разнообразных формах на процессы регионализации и их результативности в социально-экономической политике государства поставлено во главу исследовательских разработок в области инфраструктурного регионализма.

Ставя инфраструктуру в центр «поворота региональных НИР» к ведущей роли этого сетевого элемента пространственной структуры региона, NOIR отражает как возросшее концептуальное, географо-экономическое и политическое значение инфраструктуры, так и ее специфические эндемические характеристики и значение в освоении и использовании природных ресурсов и развитии регионов. Этот подход может привести к совершенствованию различных действующих методов и приемов оценки ее влияния на формирование региональных образований. NOIR предлагает несколько форумов для обсуждения особенностей создания региональной инфраструктуры, разработки совместных исследовательских проектов и содействия конструктивному диалогу между учеными и специалистами-практиками.

Инфраструктурный регионализм проявляется в различных формах в зависимости от уровня рассмотрения систем пространственной организации человеческого сообщества и объекта инфраструктурного обеспечения. Исследования в области инфраструктурного регионализма сосредоточены на тех различных формах, которые являются внешними по отношению к местным, региональным системам и действуют за их пределами, но имеют с ними тесные функциональные связи. Анализ регионов с таких позиций дает новый взгляд на региональные проблемы, поскольку инвестиции и деинвестирование во внешние элементы инфраструктуры выявляют жизненно важные дискурсивные и материальные связи, от которых напрямую зависят структурирование и модификация рассматриваемых регионов и локальных агломераций на более «приземленных», первичных уровнях пространственных систем.

Здесь важно подчеркнуть, что данные подходы напрямую корреспондируют с ранее обоснованными утверждениями автора статьи о важности приоритетного учета, в особенности на начальных стадиях исследований внешних элементов инфраструктуры более высокого ранга пространственного образования относительно исследуемого региона и соблюдения строгих пропорций в формировании внешних и функционально связанных с ними внутренних элементов инфраструктуры по всем областям обеспечения производственной активности и жизнедеятельности населения изучаемого регионального конгломерата (Krasnopolski, 2020). Таким образом, эти утверждения в своей постановке получают прямое подтверждение научной объективности и логики проведения с позиций исследований в области инфраструктурного регионализма.

Развитие инфраструктурных активов во всех многофакторных проявлениях различных видов инфраструктуры в пространственной системе региона поднимает фундаментальные вопросы о том, как ее финансирование, управление и пространственная распределенность могут способствовать локальной социально-экономической и экологической устойчивости в региональном масштабе. NOIR выдвигает инфраструктуру на передний план инновационных, междисциплинарных и многопрофильных исследований в различных регионах, чтобы определить генезис зарождения, развития и становления устойчивых региональных систем, а также риски их возможной стагнации в пространстве и во времени. Учитывая возникающие междисциплинарные интересы к инфраструктуре и необходимость разработки универсальной теоретической концепции, NOIR фокусируется на четырех ключевых темах, каждая из которых поднимает ряд концептуальных вопросов.

1. Перспективы междисциплинарных исследований по региональной инфраструктуре.

Как изучаются проблемы инфраструктуры в связи с региональными преобразованиями? NOIR объединяет действующих и вновь подключившихся к этим проблемам ученых, отстаивающих различные дисциплинарные точки зрения для определения концептуальных и эмпирических параметров оценки развития и функционирования инфраструктуры регионов. С практической точки зрения NOIR стремится создать оценочный инструментарий для межсекторального изучения эффективности политики и методики о формировании и активности региональных инфраструктур.

2. Инфраструктура и региональное управление.

Известно, что решение региональных проблем находит согласование и организуется с помощью различных формальных и подчас неофициальных механизмов. Тем не менее существует лишь ограниченное понимание того, как различные заинтересованные стороны и властные управленческие органы координируют интересы и политику в региональных «пространствах» и между собой. NOIR оценивает то, как инфраструктура помогает создавать региональные структуры управления, привлекая ученых, работа которых направлена на решение вопросов, возникающих в процессе принятия решений в области инфраструктуры. Как это непосредственно и опосредованно отражается на формировании конкурирующих интересов различных региональных партнеров; какие препоны могут возникать; какие активности могут расширять региональные партнерские отношения и во власти, и в бизнесе? Определяя, как принимаются решения по развитию инфраструктуры, NOIR стремится объяснить их влияние на общинные региональные образования и на создание региональных систем управления.

3. *Взгляд с позиций региона.*

Территориальность и реляционность регионов с позиций пространственной политики не поддаются такому же более / менее четкому восприятию, как, например, «государство» или «город». Регион занимает промежуточное положение в этой пространственной системе. На его уровне негласно «запрещено» видеть себя как эти объекты. Поиск согласованности в рамках «нечеткости» регионального пространства требует специальных альтернативных методов восприятия пространственности и прочих параметров. Члены NOIR задаются вопросами: а что значит «видеть на региональном уровне», что значит «видеть как регион»? Как вообще взаимодействие с решением инфраструктурных проблем на всех уровнях инфраструктуры формирует представления регионов о их собственном положении в системе пространственной организации общества?

4. *Инфраструктура и региональные реалии.*

Региональные пространства крайне неравномерны, и подсистемы инфраструктуры представляют собой некую «паутину», некие «нити», которые связывают эти региональные пространства, к сожалению, зачастую нерациональными способами. Здесь необходимо подчеркнуть, что не нужно путать инфраструктурные подсистемы с так называемыми общеориентированными структурными «сетями». Эти сети входят в состав инфраструктуры, но ее главное отличие – это целевая ориентация на создание условий для генезиса строго определенных видов деятельности человеческого сообщества и их региональных конгломератов. Нужно также учитывать, что региональное пространство по-разному воспринимается различными социальными группами населения, зачастую несбалансированными, фрагментарными и «разорванными» даже в одной общественной системе способами. NOIR исследует повседневный опыт формирования региональной инфраструктуры на всех ее уровнях, оценивая, как ее элементы посредничают в реализации глобальных потоков хозяйственной и жизнеобеспечивающей деятельности в пространственной структуре человеческого сообщества.

«Инфраструктурный поворот» в политических, социальных и экономических науках, в особенности в пространственной экономике, в зарубежных исследованиях наметился примерно в последний 20-летний период. Этот «поворот» породил новую волну междисциплинарных исследований, отвечающих на вопрос о том, как инфраструктура формирует региональное пространство. Весьма интересно в этом плане проследить генезис формирования этого «поворота» на примере публикаций весьма известного в мире журнала «Regional Studies»¹, который охватывает разработку теорий

¹ Regional Studies. URL: <https://rsa.tandfonline.com/toc/cres20/current>; <https://www.tandfonline.com/action/journalInformation?show=aimsScope&journalCode=cres20> (дата обращения: апрель 2020).

и концепций, эмпирический анализ и политические дебаты в области региональных исследований и является одной из основных публикационных площадок RSA.

В одной из редакционных статей этого журнала, посвященных инфраструктурному регионализму (Glass et al., 2019), подчеркивается, что публикуемые материалы отражают эволюцию инфраструктуры как эмпирическую и концептуальную проблему в рамках региональных исследований. Подобный анализ регионов с помощью ведущей роли инфраструктуры – будь то крупные, капиталоемкие проекты или более прозаические объекты инфраструктуры – дает новый нетрадиционный взгляд на региональный вопрос. В этой статье приводятся данные о том, что инфраструктурная проблематика, например, фиксируемая в системе Web of Science, показывает 40-кратный рост публикаций по инфраструктуре и регионам за последние 20 лет, и в 2018 г. издано в 3,5 раза больше статей, чем в 2009 г. (2677 против 764). Более глубокое прочтение этих статей ясно свидетельствует о качественном переходе от исследований чисто технократического инженерного и технико-экономического характера по принципу «затраты – результаты» к оценке широкого системного взаимодействия внешних и внутренних инфраструктурных элементов тех или иных пространственных структур. Эти исследования отслеживают социально-экономические, экологические и политические аспекты инфраструктурных влияний на обеспечение хозяйственной и социальной жизни в пространственном разрезе.

Инфраструктура уже давно является одной из основных (иногда неявных для специалистов) проблем региональных исследований: независимо от рассматриваемого региона, инфраструктурные системы играют основополагающую роль в структурировании, системообразовании и стабилизации городского и регионального развития. Анализ регионов через инфраструктуру обеспечивает новый взгляд на региональный вопрос. Исследование прямых и обратных связей между крупными магистральными капиталоемкими проектами новых железнодорожных линий и автомагистралей, тоннелей и плотин, систем электроснабжения, на которых в основном сосредоточено общественное внимание, и банальной повседневной эксплуатацией и обслуживанием основных инфраструктурных подсистем на уровне «низовых» региональных образований показывает жизненно важное значение этого «инфраструктурного поворота» в системе региональных исследований.

Итак, что касается последних десятилетий, то в этот период в западной научной литературе происходят процессы большего акцентирования внимания ученых на инфраструктурных проблемах и их определяющей роли в формировании систем регионального управления и развития, а также в связи с этим некой «региональной перекалибровки».

ИНФРАСТРУКТУРА, РЕЛЯЦИОННЫЙ РЕГИОН И ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РЕГИОНАЛИЗМА

В начале 2000-х гг. при исследовании роли инфраструктуры и ее влияния на конкурентоспособность и эффективность региона было обращено внимание на то, что развитие региона определяется в ряду прочих факторов отношениями между партнерами (агентами), при котором один из них оказывает определяющее влияние на другого, причем это взаимовлияние может меняться во времени и пространстве. Отсюда и появился термин «реляционный регион», то есть специфическое пространственное образование со сложившимся соотношением властных структур и их взаимовлиянием в его управлении.

Например, в работе (Allen, Cochrane, 2007) авторы изучали новые взаимодействия властных сил в регионе, их связи и возникновение территориальных «разрывов» в зависимости от форм создаваемой инфраструктуры как основы формирования подобных специфических пространственных образований. Благодаря исследованию диффузных форм управления, возникающих на юго-востоке Англии в начале 2000-х гг., авторы предложили топологическое понимание региона как объекта, формирующегося вследствие политических процессов в сфере управленческой инфраструктуры, которые лежат за его пределами и влияют на формирование региональных структур неравномерным образом.

Их понятие региональных властных полномочий оспаривало точку зрения, согласно которой регионы являются как бы жестко территориально фиксированными «контейнерными» пространствами. Инфраструктурный аспект их аргументации указывал на то, что ряд основных функций региональных органов управления юго-востока (правительственные, экономические, культурные) подвержен значительному государственному вмешательству, направленному на создание крупномасштабной инфраструктуры для роста пространственных систем более высокого ранга. Но в любом случае изучение подобных региональных образований выступает как важный «объектив», с помощью которого можно исследовать, как многочисленные местные и транслокальные интересы согласовываются в рамках неравномерности регионального пространства в его горячих точках инфраструктуры и как образуются некие «разрывы» в инфраструктурных сетях.

В работах этого периода важно отметить, что, хотя призывы к новым инвестициям в инфраструктуру доказывают способность этих инвестиций интегрировать новые региональные пространства, авторы все-таки придерживаются мнения, что необходим постоянный поиск доказательств увязки согласованных действий управленческих центров различных уровней, целенаправленности их финансовой логики и вытекающей из этого анализа

политической приемлемости перемасштабирования пространственного планирования.

Анализ динамики инвестиций в инфраструктуру и региональных экономических показателей путем критической оценки проекта методологии действий казначейства Великобритании проводится в работе (Coyle, Sensier, 2019). Авторы утверждают, что процесс оценки инфраструктурных проектов в Великобритании служит укреплению регионального неравенства в пользу Лондона. Сильное сопротивление высокопоставленных чиновников активному вмешательству в широкое пространственное развитие экономики и приверженность чисто технико-экономическому анализу по принципу «затраты – результаты» в развитии инфраструктуры приводит к тому, что государственная политика воспроизводит неравномерное географическое развитие в стране. В ответ на это они призывают к стратегическому подходу в принятии решений в области инфраструктуры, который мог бы перераспределить государственные инвестиции для стимулирования региональных экономических показателей за пределами развитого юго-востока и столичного пространственного ареала.

Сложившаяся система неиерархического управления инфраструктурой и конкурентоспособности крупных городов в региональном развитии в новых экономических пространствах в Большом Бостоне (США) и Кембридже (Великобритания) изучается в исследовании (Jonas et al., 2010). Концептуальная основа авторов этой работы переориентирует внимание исследователей с обычных инфраструктурных нарративов на изучение регионального спроса на пространственные изменения в целях разработки новой территориальной политики коллективного обеспечения. В зрелых и новых высокотехнологичных пространствах авторы выявляют, что инфраструктурные преобразования, как правило, служат интересам местных столиц, работающих на глобальных рынках и в международных сетях, оставляя в стороне периферийные проблемы регионов.

Инфраструктура как средство изучения географически сложившихся регионов и практической политики мегарегионов рассматривается в работе (Schafran, 2014). Сосредоточив внимание на Северной Калифорнии (США), автор утверждает, что потенциал этого мегарегиона как политико-экономического пространства заключается далеко не только в его большом географическом масштабе как субъекта управления. Хотя, возможно, необходимо мегарегиональное мышление в отношении крупномасштабных инфраструктурных систем. В статье утверждается, что при рассмотрении масштабов анализа и масштабов политического вмешательства необходимо проводить ключевые различия. Автор делает два важных вывода. Во-первых, самые яркие проявления мегарегиона Северной Калифорнии встречаются не в его огромных

территориальных масштабах или системе городских центров, а в его инфраструктурных коридорах, которые связывают это региональное пространство. Во-вторых, каждый элемент инфраструктуры обеспечивает жизненно важную конкретную область, вокруг которой осуществляется политика в мегарегиональном масштабе на практике, и состав этих инфраструктурных элементов должен быть жестко фиксирован и пронизывать все уровни пространственного развития, при этом они должны иметь четкие функциональные связи. В противном случае нет никакой гарантии на успех политико-управленческого вмешательства в пространственное развитие мегарегионов.

В целом статьи последнего 20-летнего периода показывают, что общество сталкивается с турбулентным настоящим и неопределенным будущим, и что именно поэтому такой фактор пространственного развития, как инфраструктура, ее материальная, функциональная, системообразующая и стабилизирующая роль будет продолжать занимать существенное место в исследованиях в области пространственной экономики. Опираясь на традиции региональных исследований в области инфраструктурных проблем и решение императивов нынешней инфраструктуры, поворот в перемещении на передний план исследовательских проработок инфраструктурных проблем вполне оправдан, так как приводится все больше доказательств того, как заделы в опережающем создании инфраструктурных элементов строят пространственные конфигурации стран и регионов. Этот вопрос является сложным как в фундаментальном, так и в прикладном плане. Региональные исследования должны преодолеть то, что считается пробелом в их проведении, а именно отсутствие универсальной сравнительной теории региональных инфраструктур, которая должна показывать пути новых пространственных преобразований.

Такая теория, скорее всего, будет иметь четыре измерения.

Во-первых, исследования в области инфраструктурного регионализма должны быть междисциплинарными для разработки и использования новых инструментов, позволяющих проводить межсекторальную политику. Во-вторых, в таких исследованиях следует расставлять достаточно четкие приоритеты и определять динамику взаимосвязей по формированию инфраструктурных подсистем, чтобы формальное управление инфраструктурой не противоречило целям создания новых региональных пространств. Структуры, базирующиеся на запланированных и органически формируемых региональных коалициях, отличаются значительными сложностями, которые могут подорвать или расширить возможности региональных партнерств. В-третьих, должны проводиться исследования, в ходе которых высказываются различные точки зрения. В-четвертых, нужно ответить на вопросы: какие методы и политические модели необходимы для того, чтобы найти согласованность в рамках «нечеткости» регионального пространства, и ка-

ким образом может быть осуществлено «видение на региональном уровне» через призму инфраструктуры в качестве центрального объекта исследования? Отметая любые рудиментарные представления об инфраструктуре как наборе технократических и неких «нейтральных» сетей, необходимо ориентироваться на региональные исследования, которые закладывают основу для достижения многоцелевых ориентиров регионального развития, — экономической результативности, социальной справедливости, природно-экологической устойчивости, высоких стандартов физической и духовной жизни человека и др.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Какие выводы можно сделать из краткого анализа зарубежного опыта в области так называемого инфраструктурного регионализма для ответа на тот вопрос, который поставлен в начале этой статьи? Можно ли из этого опыта извлечь какие-то реально действующие методические приемы для оценки Дальнего Востока как макрорегиона с позиций инфраструктурных критериев?

Несмотря на принципиальную важность обсуждаемых в зарубежных исследованиях вопросов по концепции инфраструктурного регионализма, конкретные методические приемы из этих публикаций и деятельности NOIR пока получить затруднительно. И это понятно, так как все эти работы находятся на начальной, методологической стадии исследований.

Первое, можно сделать вывод о том, что данные исследовательские разработки направлены в значительной степени на исследование системообразующей и критериальной роли магистральных видов инфраструктуры в формировании различных уровней пространственной организации общества. Эта идея пронизывает практически все утверждения специалистов. Несмотря на то, что роль государственных органов в агрессивности политики по продвижению своих интересов в регионы при помощи магистральной инфраструктуры подвергается весьма серьезной критике, все-таки эта политика приносит свои положительные результаты.

Второе, зарубежные исследования в этом плане направлены также на решение вопросов согласования интересов различных политических сил и субъектов власти в управленческой структуре регионов и их деятельности в части опережающего инфраструктурного обеспечения пространственного развития. Это вполне естественно в зарубежной практике управления, когда политический спектр в стране представлен различными многопартийными структурами, в том числе и на региональном уровне. В нашей стране, несмотря на формальное существование нескольких партийных структур во

власти, сложился к настоящему времени практически монопартийный подход к решению различных проблем, в том числе и в области пространственно-экономического развития. Именно с этим связано у нас весьма ограниченное число исследований в тех направлениях, которые изучаются за рубежом. Хорошо это или плохо – это отдельный вопрос, который требует изучения на профессиональном уровне на стыке политологии и пространственной экономики.

Третье, приведенный выше анализ зарубежных публикаций показывает, что исследователи отходят от рудиментарных представлений об инфраструктуре с позиций в основном технико-экономической оценки функционирования ее отдельных составляющих. Системный анализ и синтез многофакторного инфраструктурного обеспечения различных сфер развития в разрезе пространственной структуры страны и ее регионов становится ведущим в «инфраструктурном повороте» в исследованиях пространственной экономики. В российской практике количество исследовательских разработок в этом плане также весьма ограничено.

И конечно, обращают на себя внимание те соображения, которые высказаны в ряде зарубежных публикаций, касающиеся отсутствия универсальной сравнительной теории региональных инфраструктур, которая должна показывать пути новых пространственных преобразований на базе существенных изменений в инфраструктурной сфере.

Еще раз подчеркнем, что эти выводы важны для дальнейших исследований в области методологии инфраструктурных исследований в пространственной экономике, но они не дают практического инструментария для методики проведения анализа формирования макрорегионов по инфраструктурным критериям. Поэтому подход к исследованиям на базе подобных теоретических выкладок может быть осуществлен пока чисто логически.

Можно предположить, что, базируясь на инфраструктурных критериях, государство в своем стратегическом документе (Стратегия..., 2019) при выделении Дальневосточного макрорегиона на перспективный период исходило из факта создания для этого пространственного образования некой сетки, «паутины» магистральной и среднемагистральной инфраструктуры в виде широтных транспортных коридоров – Северного морского пути (СМП), Транссибирской магистрали (Транссиб), Байкало-Амурской магистрали (БАМ), Колымской трассы «Магадан – Якутск» и «окаймляющих» регион меридиональных коридоров – Дальневосточных морских коммуникаций с выходом на СМП, Амуро-Якутской железнодорожной магистрали (АЯМ), связывающей Транссиб и БАМ с Якутией с выходом на речные коммуникации по р. Лене вплоть до Тикси и СМП и др.

Здесь при рассмотрении Дальневосточного макрорегиона можно ус-

мотреть некоторую логическую связь с мегарегионом Северной Калифорнии, о котором уже шла речь выше и о котором в своей публикации автор (Schafraan, 2014) при рассмотрении масштабов анализа сделал вывод, что самые яркие проявления в структуре этого мегарегиона видны не в его огромных территориальных масштабах или системе городских центров, а в его инфраструктурных коридорах, которые связывают это региональное пространство. Конечно, географические масштабы Дальнего Востока и Северной Калифорнии существенно различаются, но в принципе в данном случае действительно видны некие схожие процессы.

Причем в этом плане здесь обсуждаются только вопросы о магистральных транспортных коридорах, а в реальности спектр этих инфраструктурных «коридоров» гораздо шире. Это и системы регионального энергообеспечения и энергоснабжения, информационно-коммуникационного обслуживания, сложившаяся «сетка» узлов и центров хозяйственной и жизнеобеспечивающей деятельности населения, сеть институциональной инфраструктуры и др. Что же касается внутрирегиональной инфраструктуры, то Дальний Восток является, пожалуй, самым слабо инфраструктурно обустроенным пространством России.

Итак, ведущая роль инфраструктурного подхода и критериев инфраструктуры в пространственном структурообразовании Дальнего Востока даже при оценке только на базе магистральных транспортных коридоров (то есть внешних инфраструктурных элементов для этого макрорегиона) позволяет взглянуть несколько иначе на это региональное образование, чем сформулировано в выводе упомянутой выше статьи (Минакири и др., 2020). При таком подходе этот макрорегион все-таки получает больше плюсов на существование, так как представляет собой «экономическую интеграционную территориальную группировку», базирующуюся на сетке внешних для данного пространственного образования магистральных инфраструктурных коридоров, что должно привести в дальнейшем стратегическом периоде к формированию социально-экономического конгломерата пусть физико-географически разнородных, но с экономической точки зрения взаимодополняющих друг друга субъектов РФ.

А это взаимодополнение уже в значительной степени будет зависеть от расторопности и управленческого опыта региональных органов власти и бизнес-сообществ субъектов РФ, входящих в Дальневосточный макрорегион, а не только от политики вышестоящих государственных структур. Конечно, в свою очередь это вызывает целый «букет» новых проблем, которые касаются вопросов управления Дальневосточным макрорегионом как более-менее единым пространственным образованием, причем не в каких-то чисто формальных, «бумажных» видах, а в реальном институциональном

оргane, который, кстати, также будет являться одним из видов магистральной инфраструктуры макрорегиона.

Конечно, это только логическое предположение. Оно требует эмпирических доказательств, если продолжать исследование этого вопроса. И в первую очередь – разработки его конкретных методических приемов, на что необходимо направить деятельность научных коллективов, занимающихся исследованиями в этой области.

В общем плане здесь просматривается и еще один вывод: проблема макрорегионального районирования того или другого пространственного образования состоит в том, что использование одного класса критериев (в нашем случае – экономических) не позволяет получить однозначный ответ в результате этой процедуры. Необходимо решать многокритериальную задачу, что в случае использования одного критерия невозможно сделать. И это приводит к тому, что задача макрорегионального районирования сводится к превращению в однокритериальную, когда она решается исходя из целей и критериев тех или других групп исследователей, которые придерживаются только «своих» научных представлений. То есть такое «жесткое» целеполагание играет здесь далеко не лучшую роль и в целом может нарушать реальное представление об исследуемых процессах и объектах.

Отсюда вытекает, что необходимо в пространственных исследованиях также сосредоточить внимание ученых на разработке методологии и методики решения многокритериальных задач в области макрорегионального районирования, что представляется весьма сложным в части создания соответствующего инструментария.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Курушина Е.В., Петров М.Б. Критерии успешности проектов пространственного развития на основе межрегиональной интеграции // Экономика региона. 2018. Т. 14. Вып. 1. С. 176–189. <https://dx.doi.org/10.17059/2018-1-14>
- Минакир П.А., Исаев А.Г., Демьяненко А.Н., Прокапало О.М. Экономические макрорегионы: интеграционный феномен или политико-географическая целесообразность? Случай Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2020. Т. 16. № 1. С. 66–99. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2020.1.066-099>
- Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 г. № 207-р / Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72074066/> (дата обращения: апрель 2020).
- Allen J., Cochrane A. Beyond the Territorial Fix: Regional Assemblages, Politics and Power // Regional Studies. 2007. Vol. 41. Issue 9. Pp. 1161–1175. <https://doi.org/10.1080/00343400701543348>
- Coyle D., Sensier M. The Imperial Treasury: Appraisal Methodology and Regional Economic Performance in the UK // Regional Studies. 2019. Vol. 54. Issue 3. Pp. 283–295. <https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1606419>
- Jonas A.E.G., While A.H., Gibbs D.C. Managing Infrastructural and Service

- Demands in New Economic Spaces: The New Territorial Politics of Collective Provision // *Regional Studies*. 2010. Vol. 44. Issue 2. Pp. 183–200. <https://doi.org/10.1080/00343400802662666>
- Krasnopol'ski B.H. Pacific Arctic: The System-Forming Role of Infrastructure in the Sustainable Development of the Region // *Smart Technologies and Innovations in Design for Control of Technological Processes and Objects: Economy and Production*. Springer. 2020. Pp. 40–48. https://doi.org/10.1007/978-3-030-15577-3_4
- Glass M.R., Addie J-P. D., Nelles J. Regional Infrastructures, Infrastructural Regionalism // *Regional Studies*. 2019. Vol. 53. Issue 12. Pp. 1651–1656. <https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1667968>
- Schafraan A. Rethinking Mega-Regions: Sub-Regional Politics in a Fragmented Metropolis // *Regional Studies*. 2014. Vol. 48. Issue 4. Pp. 587–602. <https://doi.org/10.1080/00343404.2013.834043>

REFERENCES

- Allen J., Cochrane A. Beyond the Territorial Fix: Regional Assemblages, Politics and Power. *Regional Studies*, 2007, vol. 41, issue 9, pp. 1161–1175. <https://doi.org/10.1080/00343400701543348>
- Coyle D., Sensier M. The Imperial Treasury: Appraisal Methodology and Regional Economic Performance in the UK. *Regional Studies*, 2019, vol. 54, issue 3, pp. 283–295. <https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1606419>
- Glass M.R., Addie J-P. D., Nelles J. Regional Infrastructures, Infrastructural Regionalism. *Regional Studies*, 2019, vol. 53, issue 12, pp. 1651–1656. <https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1667968>
- Jonas A.E.G., While A.H., Gibbs D.C. Managing Infrastructural and Service Demands in New Economic Spaces: The New Territorial Politics of Collective Provision. *Regional Studies*, 2010, vol. 44, issue 2, pp. 183–200. <https://doi.org/10.1080/00343400802662666>
- Krasnopol'ski B.H. Pacific Arctic: The System-Forming Role of Infrastructure in the Sustainable Development of the Region. *Smart Technologies and Innovations in Design for Control of Technological Processes and Objects: Economy and Production*. Springer, 2020, pp. 40–48. https://doi.org/10.1007/978-3-030-15577-3_4
- Kurushina E.V., Petrov M.B. Performance Criteria of Spatial Development Projects Based on Interregional Integration. *Ekonomika Regiona = Economy of Region*, 2018, vol. 14, no. 1, pp. 176–189. <https://dx.doi.org/10.17059/2018-1-14> (In Russian).
- Minakir P.A., Isaev A.G., Demyanenko A.N., Prokapalo O.M. Economic Macregions: An Integration Phenomenon or a Political Geographic Rationale? Far Eastern Russia Case. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2020, vol. 16, no. 1, pp. 66–99. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2020.1.066-099> (In Russian).
- Schafraan A. Rethinking Mega-Regions: Sub-Regional Politics in a Fragmented Metropolis. *Regional Studies*, 2014, vol. 48, issue 4, pp. 587–602. <https://doi.org/10.1080/00343404.2013.834043>
- Strategy of Spatial Development of the Russian Federation Until 2030: Order of the Government of the Russian Federation of 13 February, No. 207-R, 2019*. Garant. Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72074066/> (accessed April 2020). (In Russian).

Поступила в редакцию / Submitted: 20.04.2020

Принята к публикации / Revised: 22.06.2020

Опубликована online / Published online: 30.09.2020