

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ РАЗВИТИЯ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ОСНОВЕ САМОУПРАВЛЕНИЯ И КООПЕРАЦИИ

Зинчук Галина Михайловна

доктор экономических наук, профессор, декан факультета экономики и права РЭУ им. Г. В. Плеханова.

Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», 117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.

E-mail: Zinchuk.GM@rea.ru

Макекадырова Анара Сагындыковна

доктор экономических наук, профессор кафедры экономики труда и управления персоналом РЭУ им. Г. В. Плеханова.

Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», 117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.

E-mail: makekadyrova@mail.ru

Столярова Алла Николаевна

доктор экономических наук, доцент, заведующая кафедрой товароведения ГСГУ.

Адрес: ГОУ ВО МО «Государственный социально-гуманитарный университет», 140411, Московская область, г. Коломна, ул. Зеленая, д. 30.

E-mail: tovarovedmgosgi@mail.ru

В статье рассматриваются направления стратегического развития территории Московской области, определяются целевые ориентиры ее совместного развития с другими субъектами Федерации. На основе авторских расчетов показателей занятости и уровня обслуживания населения выявляются ресурсные составляющие совершенствования процесса развития кооперации на данной территории. Анализируются опорные точки сложившейся модели развития отдельных территорий страны с высокой зависимостью от бюджетного финансирования. Авторами наряду с государственным регулированием предложен механизм самоуправления и самоорганизации как новая форма управления территориальным развитием совместно с другими системами для повышения жизненного уровня населения.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие Московской области, уровень жизни, кооперация, самоорганизация населения, система жизнеобеспечения.

STRATEGIC LANDMARKS OF MOSCOW REGION DEVELOPMENT BASED ON SELF-GOVERNANCE AND COOPERATION

Zinchuk, Galina M.

Doctor of Economics, Professor, Dean of the Faculty for Economics and Law of the PRUE.

Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane, Moscow, 117997, Russian Federation.

E-mail: Zinchuk.GM@rea.ru

Makekadyrova, Anara S.

Doctor of Economics, Professor of the Department for Labour Economy and PH Management of the PRUE.

Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane, Moscow, 117997, Russian Federation.

E-mail: makekadyrova@mail.ru

Stolyarova, Alla N.

Doctor of Economics, Assistant Professor, the Head of the Department for Commodity Expertise of the State Socio-Humanitarian University.

Address: The State Socio-Humanitarian University, 30 Zelenaya Str., Kolomna, Moscow Region, 140411, Russian Federation.

E-mail: tovarovedmgosgi@mail.ru

The article studies lines of strategic development of the territory of the Moscow region, shows target landmarks of its joint development with other entities of the Federation. By calculating employment and level of population servicing the authors identify the resource components of improving the process of cooperation development on the territory. They analyze strong points of the existing model of developing certain territories with high dependence on budget financing. The authors propose mechanism of self-governance and self-organization as a new form of managing territorial development together with other systems to improve a standard of living of the population.

Keywords: social and economic development of the Moscow region, standard of living, cooperation, self-organization of the population, system of life support.

Разработка стратегических ориентиров развития Московской области на ближайшую перспективу обусловлена значительным несоответствием, сложившимся в настоящее время в уровнях жизни москвичей и жителей области, и отсутствием перспектив для приведения их в нормальное, сбалансированное состояние. В этой связи при обосновании направлений и путей социально-экономического развития данного субъекта Федерации следует исходить из положения, что его позиции и ресурсный потенциал должны способствовать улучшению уровня жизни населения, обеспечению стабильного и устойчивого развития страны и соседних регионов, входящих в состав ЦФО. В то же время Московскую область нельзя рассматривать в качестве самостоятельного и

независимого от столицы субъекта Федерации. Несмотря на сложившуюся систему раздельного управления рассматриваемыми субъектами Федерации, пространство жизнедеятельности проживающего на их территории населения является сопрягаемым и взаимно пересекаемым.

Подмосковье – это 80 больших и малых городов, по числу и густоте которых оно не имеет равных в стране, 70 поселков городского типа и 5 675 сельских населенных пунктов. Пристоличное положение и связанные с ним урбанизированная среда, емкий рынок, квалифицированные кадры, высокий инновационный потенциал формируют конкурентные преимущества области перед другими субъектами Федерации. Однако эти преимущества не всегда можно реализовать на практике по многим

причинам, одной из которых является действующая система управления, которая осуществляется по унифицированной схеме, т. е. по тем же принципам, характерным для других объектов областного уровня, без учета особенностей развития данного субъекта Федерации, имеющегося у него огромного социально-экономического потенциала, а также позитивного воздействия, оказываемого территорией и населением данной области на формирование национального экономического пространства. Использование этих преимуществ создает перспективы для развития и использования на данной территории прогрессивных организационно-правовых форм местного самоуправления, самоорганизации, кооперативной и других видов деятельности.

Наиболее характерной формой жизнеобеспечения населения является потребительская кооперация, которая формируется и развивается преимущественно в районах и населенных пунктах области, испытывающих по разным причинам трудности в удовлетворении своих потребностей, в снабжении продовольствием, в улучшении условий проживания и др. В настоящее время масштаб развития кооперативной деятельности в области сравнительно

небольшой и охватывает ограниченные виды потребностей.

Другие формы кооперативного обслуживания населения, как было нами выявлено, в Москве и области развиты недостаточно и, как правило, не регулируются районными администрациями. Они осуществляются в основном стихийно, методом «ручного управления». В связи с этим в процессе разработки данной проблемы авторы исходили из необходимости формирования стратегических направлений и ориентиров развития более эффективных по сравнению с действующими самоуправляемых форм организации массового обслуживания населения с учетом расширения состава и объемов производственно-кооперативных связей области с Москвой и другими субъектами Федерации.

Основные направления и сферы развития кооперации выявлены на основе построения кривых спроса и предложения, отражающих потребности и возможности населения, проживающего в населенных пунктах, размещенных на рассматриваемой территории. Для построения кривых спроса и предложения использовались двухсекторная и трехсекторная модели, параметры которых приведены в табл. 1.

Таблица 1

Параметры моделей обоснования критериев устойчивого развития

Название модели	Назначение модели	Структура взаимосвязей	Результат решения	Ориентиры
Двухсекторная	Выявление тенденций изменения потребностей и возможностей	$C + I = C + S$ или $I = S$, где C - потребление; I - инвестиции; S - сбережения	Оценка склонности к потреблению	Воспроизводство населения, повышение уровня жизни
Трехсекторная	Уточнение роли государства в управлении	$Y_d = C + S + T$; $Y_p = C + I + G$; $G + I = S + T$; $\Delta Y / \Delta G = 1 / (1 - MPC)$, где Y_d - валовой продукт; T - налоги; Y_p - региональный продукт; G - доходы; MPC - предельная склонность к потреблению	Оценка склонности к инвестициям	Обеспечение устойчивого роста ВРП

Особенностью стратегии развития кооперации Московской области на ближайшее пятилетие является ускоренное, соответствующее потребностям населения и экономики преимущественное развитие различных видов кооперации. В частности, предусматривается формирование следующей структуры видов кооперации:

- сырье для производства стройматериалов (5%);
- коммерция, ретейлерские, риелторские, инвестиционно-строительные и другие услуги населению (10%);
- финансово-кредитные услуги (3%);
- инновации и научные исследования (2,0%);
- образование (2,0%);
- транспортная инфраструктура, коммуникации, информация и логистика (5%);
- земельные ресурсы (3,0%);
- сельхозсырье и пищевая промышленность (7,0%);
- здравоохранение и рекреационные услуги (3,0%);
- охрана природы (2,0);
- потребительская кооперация (50,0%);
- маркетинговые услуги (8,0%).

Реализация этих направлений развития кооперации потребует существенных структурных изменений и будет сопровождаться ускоренными темпами роста объемов производства ВРП и производительности общественного труда.

В настоящее время совокупный объем хозяйственной деятельности Московского регионального союза потребительской кооперации составляет 3,6% всего производства ВРП Московской области, или 5,1% розничного товарооборота. Стратегией развития кооперации в Москве и области предполагается формирование производственно-технологической, ресурсно-сырьевой, финансово-кредитной, инвестиционно-строительной, транспортно-коммуникационной, инновационно-маркетинговой и других форм и видов кооперации в Московском регионе, что позволит удвоить совокупный объем хозяйственной дея-

тельности, осуществляемый кооперативными формами общественного производства. Это потребует существенных сдвигов в структуре занятого населения области.

В настоящее время численность проживающего в области населения составляет 6,6 млн человек, из которых свыше 80% относятся к городскому, 2,7 млн – занято в экономике, в том числе 24% – в обрабатывающих отраслях; примерно 7% – в строительстве; около 19% – в оптовой и розничной торговле; примерно 8% – на транспорте и связи; 9% – в сфере образования; 8% – в сфере здравоохранения; 3% – в отраслях, предоставляющих коммунальные услуги; 5,7% – в сельском хозяйстве; 16,3% – в прочих отраслях и сферах деятельности.

В результате развития кооперативных форм организации общественного производства в Московской области по секторам экономики могут произойти сдвиги в структуре занятого населения (табл. 2).

Стимулирование развития кооперативных форм организации массового обслуживания населения позволяет наметить целевые ориентиры (табл. 3), достижение которых позволит улучшить позиции Московской и смежных с ней областей в экономическом пространстве страны.

Особое место в обеспечении регулирования развития процессов самоорганизации и кооперации в сфере жизнеобеспечения населения в Московском регионе занимает модернизация транспортно-коммуникационной системы, уровень развития которой пока еще значительно отстает от предъявляемых требований. Так, проведенный авторами анализ позволил выявить ограничивающие факторы ее развития, в числе которых следует в первую очередь назвать высокую грузоемкость ВРП, превышающую средний показатель по группе развитых стран в 3,8 раза; низкую подвижность населения, отстающую от среднего показателя по рассматриваемым странам примерно в 2,7 раза; низкий уровень развития транспортно-дорожной инфраструктуры. Соотношение плотности дорог на 1 квадратный километр террито-

рии Российской Федерации, США, Германии, Франции, Великобритании характеризуется следующей пропорцией: 1,0 : 4,0 : 12,0 : 10,0 : 11,0.

При этом соотношение количества легковых автомобилей на 1 000 человек населения составляет по рассматриваемым

странам 1,0 : 4,5 : 2,7 : 2,8 : 2,8. Следует отметить, что уровень автомобилизации страны является одним из определяющих факторов роста производительности труда. Эти показатели находятся в прямо пропорциональной зависимости по экономически развитым странам.

Т а б л и ц а 2

Сдвиги в структуре занятого населения

Показатель	Год	Москва	Московская область	Санкт-Петербург	Ленинградская область	РФ
Всего занято, тыс. чел.	1990	5 196,6	2 926,5	2 653,0	764,9	75 325
	2000	5 408,1	2 441,9	2 367,7	701,6	64 327
	2007	5 987,0	2 756,0	2 465,8	733,0	66 956
	2015	6 696,5	3 017,7	2 756,0	835,0	66 957,0
Удельный вес основных секторов в общей численности занятых, %						
Первичный (сельское и лесное хозяйство)	1990	0,3	7,4	0,5	12,7	13,2
	2000	0,2	8,9	0,8	12,5	13,4
	2007	0,1	7,9	0,6	10,2	10,8
	2015	0,1	5,9	0,5	8,9	10,5
Вторичный (индустрия и строительство)	1990	34,4	46,2	44,2	44,1	42,3
	2000	28,7	30,1	31,7	34,6	30,4
	2007	25,7	29,8	31,7	34,5	28,4
	2015	22,3	23,6	30,3	33,5	27,2
Третичный (транспорт, торговля, массовые услуги)	1990	42,8	31,2	37,8	32,4	31,8
	2000	53,5	47,6	53,2	44,4	46,0
	2007	59,9	55,8	58,5	44,9	51,2
	2015	64,3	65,3	62,3	48,2	54,3
Четвертичный (наука, образование, деловые услуги)	1990	22,5	15,2	17,5	10,8	12,7
	2000	17,6	13,4	14,3	8,5	10,2
	2007	14,3	6,5	9,2	10,4	9,8
	2015	13,3	5,2	6,9	9,4	8,0

Т а б л и ц а 3

Целевые ориентиры уровня обслуживания населения области

	Исходный уровень 2005–2010	2015	2020	2025
Удельный вес численности населения Москвы и области по отношению к стране	12,0	12,8	12,9	13,0
Коэффициент фондов по Москве	41,0	30,0	22,0	15,0
Доступность жилья	100	70	40	20
Доля ВРП Москвы и области в ВРП страны по ППС	27,5	28,5	29,5	29,5
Коэффициент фондов по области	14,8	14,5	16,8	16,6
Продолжительность поездки на работу, мин	65	50,0	40	35
Плотность заселения, кв. м на чел.	20,3	23,0	26,0	30,0

Зависимость между уровнем развития дорожной инфраструктуры в агломерационных образованиях и индексом душевого регионального продукта характеризуется ориентировочно соотношением 2 : 1,5, т. е. при повышении плотности дорог в два раза производительность труда и душевые

доходы населения могут быть увеличены в 1,5 раза. Индекс предельных общественных издержек за рассматриваемый период, исчисленный на основе соотношений между полными затратами ресурсов транспорта и его валовой добавленной стоимостью, составлял в 1995 г. 0,79; в 2000 г. – 0,84;

в 2002 г. – 0,89; в настоящее время, по нашей оценке, он достиг 0,92. Указанная тенденция является негативной и свидетельствует о том, что недоинвестирование развития транспортной сети страны и Московского региона обуславливает рост предельных общественных затрат в размере от 2 до 4% ежегодно. Это свидетельствует о целесообразности развития кооперативных форм деятельности в сфере создания транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона.

В настоящее время в области не практикуется кооперативная деятельность формирования дорожной инфраструктуры, хотя транспортное обслуживание населения в ряде районов области самоорганизующимися и кооперативными структурами получило сравнительно высокий уровень развития. В то же время имеются отдельные примеры постройки и благоустройства дорог между поселениями области, иницируемые проживающим в них населением. По нашему мнению, необходимо этот положительный опыт шире практиковать не только на территории области, но также и на смежных и сопрягае-

мых с ней территориях. Однако для реализации этого предложения необходимы механизмы государственной и региональной поддержки, которые могут быть оформлены в межобластной программе развития дорожной инфраструктуры центральных регионов страны.

Доля транспорта и связи в ВРП Москвы и области составляет примерно 7,5% (по РФ – 9,2%), а удельный вес численности занятых в этой сфере деятельности – 8,3%, примерно столько же, как и в РФ – 8,0%. Из анализа этих данных следует, что начиная с 2000 г. на поддержание и развитие транспортной системы выделялось от 17,1 до 21,1% инвестиций от общей их величины в экономику страны, основная часть из которых предназначалась не на развитие, а на поддержание достигнутого уровня ее функционирования. По сравнению с размером имеющихся основных фондов в транспортной системе объем указанных инвестиций был занижен примерно на 10%.

В табл. 4 приведены оценки авторов потребности в инвестициях на развитие транспорта.

Таблица 4

Потребность в инвестициях на развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры в 2000–2010 гг. (в % к ВРП)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2010–2020
Фактическая	6,9	7,9	8,2	7,9	7,7	8,7	10,0
Научно обоснованная	10,2	10,4	11,4	10,7	10,5	11,8	12,5
Программно-проектируемая и реализуемая	6,8	6,0	5,8	5,8	5,8	6,0	6,0

При выборе источников инвестирования особое внимание необходимо уделить выполнению функций научно обоснованной координации развития транспортно-коммуникационной системы страны, ЦФО, Московской области и Москвы, применению механизмов консолидации активов, созданию привлекательных условий акционирования и включения в портфель

функционально-взаимосвязанных объектов (например, железных дорог, морских и речных терминалов, аэропортов и др.), инжиниринговых компаний, концессий, новых форм организации государственно-частного партнерства. В современных условиях для этих целей необходим тщательный анализ уже принятых и разрабатываемых целевых комплексных программ

развития транспортной, энергетической, информационной, логистической и других систем и программ социально-экономического развития не только Москвы, но и других субъектов Федерации и страны в целом.

Резюмируя, следует отметить, что одна из целей данной статьи – попытка восполнить пробел, образовавшийся в системе управления национальной экономикой и ее региональными звеньями. До настоящего времени у ученых и специалистов пока еще окончательно не сформировалось единого концептуального представления о социально ориентированном государстве с рыночной экономикой, о нормальных и

доступных всем слоям населения жизнеобеспечивающих условиях его проживания, о структуре общественных потребностей, формах самоорганизации и кооперации их удовлетворения, механизмах регулирования, методах анализа и прогнозирования развития экономической и социальной сфер общества и др. На примере разработки стратегических ориентиров развития Московской области показано, что необходимо формировать такие управленческие решения, реализация которых требует активизации всего населения в достижении проектируемых целей и задач, связанных с улучшением жизненного уровня.

Список литературы

1. Басюк К. В. Оценка инвестиционной привлекательности российских регионов: методологический аспект // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. – 2015. – № 3 (81). – С. 106–116.
2. Друкер П. Ф. Эпоха разрыва. Ориентиры для нашего меняющегося общества. – М. : Вильямс, 2007.
3. Нуреев Р. М. Россия: особенности институционального развития. – М. : Норма, 2009.
4. Основы экономики столичного мегаполиса. – М. : Экономика, 2006.
5. Столярова А. Н. Регулирование процессов самоорганизации и кооперации в пространственных системах жизнеобеспечения : дис. ... д-ра экон. наук. – М., 2012.

References

1. Basyuk K. V. Otsenka investitsionnoy privlekatel'nosti rossiyskikh regionov: metodologicheskiiy aspekt [Assessing Investment Appeal of Russian Regions: Methodological Aspect]. *Vestnik Rossiyskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G. V. Plekhanova* [Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics], 2015, No. 3 (81), pp. 106–116. (In Russ.).
2. Drucker P. F. Epokha razryva. Orientiry dlya nashego menyayushchegosya obshchestva [The Era of Breaching. Landmarks for the Changing Society]. Moscow, Vil'yams, 2007. (In Russ.).
3. Nureev R. M. Rossiya: osobennosti institutsional'nogo razvitiya [Russia: Specific Features of Institutional Development]. Moscow, Norma, 2009. (In Russ.).
4. Osnovy ekonomiki stolichnogo megapolisa [Principles of Capital Metropolis Economy]. Moscow, Economics, 2006. (In Russ.).
5. Stolyarova A. N. Regulirovanie protsessov samoorganizatsii i kooperatsii v prostranstvennykh sistemakh zhizneobespecheniya. Diss. dokt. ekon. nauk [Regulating Processes of Self-Organization and Cooperation in Spatial Systems of Life Support. Dr. econ. sci. diss.]. Moscow, 2012. (In Russ.).