

*БОРОДУЛЯ Даниил Александрович – студент 2-го курса бакалавриата факультета политологии Санкт-Петербургского государственного университета (191124, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Смольного, 1/3, 7-й под.; d.borodulia2016@yandex.ru)*

## РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ: ПОЛИТИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ (на примере Тихвинского района)

**Аннотация.** В статье рассматривается одна из главных проблем современной российской действительности – межрегиональное неравенство. Модель «центр–периферия» используется для демонстрации диспропорции в развитии регионов и выделения регионов-лидеров, регионов-середины и регионов-периферии. Индуктивный метод применяется для рассмотрения политических и социально-экономических проблем регионального развития через призму районов. В качестве примера избран Тихвинский район, обострившиеся проблемы в промышленности, здравоохранении, транспортном обеспечении которого являются отражением межрегионального неравенства на уровне района.

**Ключевые слова:** межрегиональное неравенство, модель «центр–периферия», регионы-середины, индуктивная методология, внутрирегиональные проблемы

### Введение в проблематику

Разница в уровне политического и социально-экономического развития центра России и регионов, отдаленных от столицы, Москвы, – серьезная проблема современной России. После 1991 г. статистические данные демонстрируют диспропорцию в развитии регионов РФ, выраженную в росте дифференциации социально-экономического развития регионов, узкопрофильной специализации регионов, концентрации финансового и производственного капиталов в более развитых регионах [Беглова 2008]. Проблема межрегионального неравенства существовала и в СССР, однако академик А. Гранберг полагает, что ее обострению в РФ поспособствовал быстрый отказ от плановой экономики и переход к рыночной [Миронова, Холина 2011: 24]. Многие регионы не успели перестроиться после резкой смены экономических условий. На данный момент специалисты выделяют несколько типов регионов, которые опережают остальные в своем развитии: это добывающие, ориентированные на экспорт сырья, и сконцентрировавшие в себе финансовый капитал. Наиболее яркими примерами более развитых регионов являются города федерального значения Москва и Санкт-Петербург, Московская обл., Республика Татарстан, Республика Башкортостан, Краснодарский край, Самарская обл., Ямало-Ненецкий АО, Сахалин, Тюменская обл. За период с 1996 по 2006 г. объем ВРП периферийных регионов вырос до 57% при сокращении роста ВРП регионов периферии (или росте всего в 1% в сравнении с регионами-лидерами) [Миронова, Холина 2011: 27].

Исследователи проблемы межрегионального неравенства в РФ характеризуют ее посредством модели «центр–периферия»<sup>1</sup>. Сущность такой модели

<sup>1</sup> Региональное неравенство в России. – *Эконс*. 25.01.2022. Доступ: <https://econs.online/articles/ekonomika/regionalnoe-neravenstvo-v-rossii/> (проверено 18.12.2023).

в том, что стекание ресурсов происходит на высоком уровне только в центр, периферии же переработанные ресурсы в виде инноваций достаются с трудом, что порождает неравенство в развитии регионов. Если в начале нулевых годов центр составлял меньшинство, а периферия – большинство, то на сегодняшний день существует тенденция к осреднению регионов. Средний уровень развития погружает регионы в буферную зону между центром и периферией, не улучшая и не ухудшая их положение, формируя застой, которого можно избежать только посредством притока инвестиций. Сегодня в РФ около 35% населения РФ живет в центре, около 5% – в зоне периферии, оставшиеся 50–60% находятся в промежуточном положении, не имея возможности ускорить темпы роста своего региона.

Бурное развитие в РФ имеют крупные города-агломерации, которые за счет притока человеческого и финансового капиталов завоевывают преимущество в сравнении с другими регионами. К примеру, в Москве сосредоточены штаб-квартиры и офисы крупнейших компаний, существует самый большой приток инвестиций по РФ в размере более 18%. ВРП Москвы – самый высокий в РФ (20%)<sup>1</sup>. Нахождение в столице большинства важных институтов, постоянный приток кадров и инвестиций обуславливают ее постоянное развитие, в отличие от большинства регионов середины и периферии, которые все это недополучают.

Среди специалистов, изучающих региональное развитие, широко используется дедуктивный метод, который отдает приоритет исследованию крупных территориальных объединений [Решиев, Даурбеков 2012]. Однако региональное развитие можно рассматривать и с помощью индуктивного метода: расщепления регионов до уровня районов и анализа ключевых проблем на их уровне. Тем не менее рассматривать каждый провинциальный регион России трудоемко и непродуктивно, поэтому при использовании индуктивной методологии следует обращаться к одному району [Чуб 2019].

В качестве примера нами избран Тихвинский район. Его особенность в том, что, несмотря на географическую близость к Санкт-Петербургу и Москве, он страдает от ряда вызовов политического и социально-экономического развития. Избрав кейс Тихвинского района, можно не только исследовать региональные проблемы, но и развенчать заблуждение, что диспропорции развития, мешающие повысить уровень жизни, – это проблема отдаленных от столицы регионов.

Город Тихвин был основан в 1383 г. Бурный рост Тихвинского района пришелся на послевоенный период. Тихвин 1980-х гг. – один из крупнейших административных и промышленных центров Ленинградской обл. Градообразующие предприятия – объединения Кировского завода. Тихвинский лесохимический завод вырабатывал лучшие по качеству в стране скипидар, канифоль, абиетиновые смолы, лечебный хвойный концентрат. Тихвин – также центр сельскохозяйственного района. После развала СССР Тихвинский район пришел в упадок: была закрыта часть предприятий (в т.ч. лесохимический завод, молокозавод, на время – отделения Кировского завода, распущены все совхозы, начался отток населения). С начала нулевых годов ситуация стала постепенно выправляться, но уже в 20-е гг. нашего века случился новый кризис.

#### **«Заводской кризис»**

Градообразующим предприятием Тихвина и всего Тихвинского района является Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ), на котором работают

<sup>1</sup> Там же.

порядка 7 000 сотрудников. ТВСЗ — «ведущий производитель грузовых вагонов нового поколения в СНГ. Предприятие является одним из самых масштабных объектов транспортного машиностроения в Европе по объему инвестиций, производственным площадям и уровню технического оснащения»<sup>1</sup>. В связи с санкциями после начала специальной военной операции на Украине товарооборот с «недружественными странами» резко снизился. Поставка за границу лесоматериалов, т.е. досок и бруса из сосны, ели и лиственницы, в 2022 г. упала на 22%, до 23,4 млн куб. м<sup>2</sup>. Сократилась надобность во внешних грузоперевозках, в т.ч. посредством железнодорожного транспорта.

Ранее один из самых массовых поставщиков вагонов в стране, ТВСЗ на достаточно продолжительное время стал невостребованным<sup>3</sup>. К тому же выяснилось, что даже кассетные подшипники для производства вагонов все это время закупались в США, которые прекратили свои поставки в РФ.

Все эти факторы поспособствовали постепенному снижению производственных мощностей и последующей остановке деятельности завода в мае 2022 г. Сначала был на 50% сокращен штат работников, а после почти все сотрудники были распущены в «непредвиденные» отпуска с сокращением заработной платы на 1/3 от предыдущего уровня. Импровизированные каникулы продолжались вплоть до осени 2022 г.: без работы и с урезанными заработными платами люди жили в течение 4–5 месяцев<sup>4</sup>.

Несмотря на то что завод приносит около 1/3 всех налоговых бюджетных поступлений, руководство несколько раз откладывало возобновление рабочего процесса, ссылаясь на разного рода причины. Сначала запуск был запланирован на июнь, однако позже срок был перенесен на середину июля<sup>5</sup>. Однако полное возобновление деятельности началось лишь в сентябре 2023 г.

На данный момент предприятие функционирует относительно стабильно, основная ориентация сместилась в связи с необходимостью обслуживания гособоронзаказа и внутренних рынков. Из заявления руководителя ТВСЗ следует: «...появились перспективы поставок в Иран, Индию и страны Африки. А это подразумевает разработку продуктов под специфику местных железных дорог, сертификацию, выстраивание технологии производства. К тому же из-за изменения логистики и увеличения длины маршрутов перевозок на российском рынке мы получили рост востребованности вагонов внутри страны. Сегодня у нас очень большой производственный план. Оборудование загружено, его своевременное обслуживание и ремонт тоже требуют поиска новых поставщиков, корректировки технологических процессов. Поэтому наши основные задачи сегодня — сохранить работоспособность оборудования и объ-

<sup>1</sup> Тихвинский вагоностроительный завод. Доступ: <https://www.tvzs.ru> (проверено 18.12.2023).

<sup>2</sup> Экспорт пиломатериалов из России в первом полугодии сократился на 16%. — *Ведомости*. 20.07.2023. Доступ: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/07/21/986275-eksport-pilomaterialov-iz-rossii-sokratilsya> (проверено 18.12.2023).

<sup>3</sup> ТВСЗ прекратили поставки вагонов и комплектующих в недружественные страны. — *ЦЭП. Вагон-груз. Программный комплекс*. 22.06.2023. Доступ: <https://wagon-cargo.ru/news/tvsz-prekratili-postavki-vagonov-i-komplektuyushchikh-v-nedruzhestvennye-strany/> (проверено 18.12.2023).

<sup>4</sup> Простой Тихвинского вагоностроительного завода продлен до середины июля. — *Портал 47news*. 01.07.2022. Доступ: <https://47news.ru/articles/214550/> (проверено 18.12.2023).

<sup>5</sup> Тихвинский вагоностроительный завод продлевает период простоя. — *РБК*. 01.07.2023. Доступ: [https://www.rbc.ru/spb\\_sz/01/07/2022/62bee4419a794780736f0c74](https://www.rbc.ru/spb_sz/01/07/2022/62bee4419a794780736f0c74) (проверено 18.12.2023).

емы производства»<sup>1</sup>. Текущая ситуация показывает явный прогресс в деятельности завода, однако, как показал кризис 2022 г., существует риск повторной остановки предприятия в связи с недостатком отечественных комплектующих и преимущественной ориентацией на внешний рынок, который формирует определенную финансовую зависимость от зарубежных партнеров.

### **Проблемы в секторе здравоохранения**

В мае 2023 г. в Тихвинской центральной районной больнице произошла резонансная история, затронувшая впоследствии несколько других субъектов Ленинградской обл. В ГУ МВД поступила информация о незаконном выводе средств Тихвинской ЦРБ, выделяемых региональным фондом ОМС. В ходе следствия было выявлено, что из бюджета было украдено порядка 44 млн руб. (бюджет всей больницы составляет 200 млн руб.)<sup>2</sup>. Под следствие попал почти весь персонал больницы<sup>3</sup>. Интересно, что главный врач больницы уже в апреле досрочно сложил полномочия и улетел в Великобританию. Следователи предполагают, что подобные финансовые махинации могли продолжаться в течение нескольких лет. Администрация ситуацию попыталась обойти стороной и в очередной раз отмолчаться.

### **«Пальмира» разрушается**

В начале осени 2023 г. передвижение по Тихвинскому району на общественном транспорте стало проблематичным. Главный транспортный перевозчик района ООО «Пальмира» оказался на грани банкротства. С мая 2023 г. для жителей Тихвинского района срывы автобусных рейсов – обыденность. После получения многочисленных жалоб представители администрации вынуждены были дать пресс-конференцию, на которой попытались оправдать текущее положение дел следствием мирового экономического кризиса. Говорилось о росте цен на запчасти, ремонт и содержание транспортных средств, сами транспортные средства, бензин. Все эти факторы, безусловно, ставят перевозчика в проблематичное положение.

«По данным сайта госзакупок, администрация Тихвинского района заключила контракт с “Пальмирой” на 76,5 млн рублей в 2020 году. Договор до октября 2025 года»<sup>4</sup>. Однако, помимо основных выплат, глава администрации заявил о компенсации транспортному перевозчику около 20 млн руб. в качестве помощи в связи с понесенными убытками. Он также упомянул, что представители «Пальмиры» требуют увеличения выплат в связи с падением пассажиропотока и низкими тарифами за проезд как внутри города, так и по всему району. Средств, по заявлению администрации, на выплату внеочередных компенсаций в бюджете района и всей области нет. В силах администрации на данный момент – поэтапное сокращение расписания (с весны 2023 г. оно было сокращено на 30%).

Стоит заметить, что население Тихвинского района внесло инициативу

<sup>1</sup> ТВСЗ прекратили поставки вагонов и комплектующих в недружественные страны. — *ЦЭП. Вагон-груз. Программный комплекс*. 22.06.2023. Доступ: <https://wagon-cargo.ru/news/tvsz-prekratili-postavki-vagonov-i-komplektuyushchikh-v-nedruzhestvennyye-strany/> (проверено 18.12.2023).

<sup>2</sup> Страховые души. В больнице Тихвина нашли 700 липовых пациентов. — *Портал 47news*. 21.06.2023. Доступ: <https://47news.ru/articles/233028/> (проверено 18.12.2023).

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> В Тихвине жители потеряли автобусы. Перевозчик готов бастовать. — *Портал 47news*. 17.08. 2023. Доступ: <https://47news.ru/articles/236179/> (проверено 18.12.2023).

о передаче транспортных услуг более надежным частным перевозчикам, которые ранее осуществляли здесь свою деятельность. Глава администрации на пресс-конференции заявил, что просьбу граждан удовлетворить нет возможности, т.к. частные компании отказываются работать на территории всего района из-за недостатка автобусов и водителей<sup>1</sup>. На сегодняшний день администрация предлагает два варианта решения проблемы. Первый – поиск нового перевозчика, что, однако, в ближайшее время невозможно. Вторым и самым вероятным вариантом – это значительное повышение тарифов на перевозки (точная сумма увеличения на данный момент неизвестна)<sup>2</sup>. Склоняясь ко второму варианту исхода событий, глава администрации заметил, что недовольство граждан текущим положением не сможет изменить ситуацию коренным образом, остается только ждать итоговую сумму повышения цен.

### Подводя итоги

Региональное развитие в РФ претерпевает кризис. Наблюдается явная диспропорция в развитии различных регионов, порождающая наличие в них политических и социально-экономических проблем. По сравнению с периодом с 1996 по 2009 г. проблема межрегионального неравенства обрела более отчетливые черты. Нарастание противоречий между регионами чревато обострением других проблем – религиозных, национальных, политических. Межрегиональное неравенство порождает ситуацию нестабильности внутри государства, что может подорвать сами основы государственности.

Центр-периферийная модель развития регионов и существование регионов-лидеров центра показывает слабую эффективность региональной политики. Отток инвестиций, инноваций, человеческого капитала из менее развитых регионов в более развитые лишь усугубляет проблему разнородности, попутно порождая внутрирегиональные социально-экономические и политические проблемы.

Пример Тихвинского района как достаточно небольшого территориального образования показывает глубинную сущность назревающих противоречий. Налицо апатия административных структур при решении тех или иных проблем, а также использование ими неэффективных рычагов и мер воздействия на сложившуюся ситуацию. Небольшая отдаленность от региона-лидера Санкт-Петербурга совершенно не стимулирует район к развитию, а, наоборот, превращает его в периферийную зону, забирая кадры и финансовый капитал.

Основными способами выхода из сложившейся ситуации специалисты называют улучшение социальной политики по преодолению уровня бедности, а также сокращению разницы в доходах граждан; организацию институтов в регионах середины и периферии для обеспечения притока кадров; привлечение инвестиций от центра к середине и периферии; инновационную политику по развитию регионов.

В полной мере решить проблему межрегионального неравенства невозможно в силу закона конкуренции, однако снять текущую напряженность и обеспечить устойчивый рост менее развитых регионов, тем самым решая их внутренние проблемы, вполне возможно.

<sup>1</sup> Запись пресс-конференции главы администрации Тихвинского района Ю.А. Наумова по вопросу деятельности транспортных перевозчиков. Доступ: Дивья ТВ.

<sup>2</sup> Там же.

**Список литературы**

Беглова Е.М. 2008. Диспропорции регионального развития и бедность. – *Региональная экономика: теория и практика*. № 24. С. 57-65.

Миронова М.Н., Холина В.Н. 2011. Диспропорции регионального развития России: динамика в постсоветский период. – *Вестник РУДН*. Сер. Экономика. № 4. С. 23-34.

Решиев С.С., Даурбеков С.С. 2012. Методы оценки характера и уровня развития региона. – *Журнал экономической теории*. № 1. С. 78-88.

Чуб А.А. 2019. Применение индуктивного подхода в целях выявления перспективных моделей устойчивого развития региона. – *Вестник Ивановского государственного университета*. Сер. Экономика. № 4(42). С. 36-42.

*BORODULYA Daniil Aleksandrovich, 2<sup>nd</sup> year bachelor's degree student of the Faculty of Political Science, St. Petersburg State University (7<sup>th</sup> entr., 1/3 Smolnogo St, St. Petersburg, Russia, 191124; d.borodulia2016@yandex.ru)*

## **REGIONAL DEVELOPMENT: POLITICAL AND SOCIO-ECONOMIC CRISIS OF REGIONAL DEVELOPMENT (on the example of Tikhvin Region)**

**Abstract.** *The article deals with one of the main problems of modern Russian reality – interregional inequality. The center-periphery model is used to demonstrate the disparity in the development of regions and to distinguish leading regions, middle regions and periphery regions. The author uses the inductive method to examine political and socio-economic problems of regional development through the prism of districts. The Tikhvin District is selected as an example, with aggravated problems in industry, health care, and transport, which are the reflection of interregional inequality at the district level.*

**Keywords:** *interregional inequality, center-periphery model, middle regions, inductive methodology, intra-regional problems*