

2. Ивантер В.В. Будущее России: инерционное развитие или инновационный прорыв? - М.: Институт экономических стратегий, 2005. (в соавторстве с Кузыком Б. Н.)
3. Кравцова В.И., Николаенко А.В., Грузинов В.П. Васин В.А., Бойко Ю. А. и др.: под науч. ред. Кравцовой В.И., Васина В.А. Формирование научного и кадрового потенциала для инновационной модели развития России (практика университета). - М. 2010 413 с.
4. Кузык Б.Н. Россия в цивилизационном измерении: фундаментальные основы стратегии инновационного развития, - М.: Институт экономических стратегий, 2008. — 864 с.
5. Кулешов С.В., Свириденко Ю.П., Федулин А.А. Модернизация России (XIX-XX вв.): социальные и политические процессы, М., 2007. 207 с.
6. Белоусов А.В. Глобальный кризис и переход к новой социально-экономической модели развития <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2384>
7. Шестой технологический уклад <http://www.nkj.ru/archive/articles/17800/>

Конкурентоспособность российского автопрома как важный аспект реализации стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации

д.э.н. проф. Яковенко Г.В., Полякова Н.С., Волкова Я.А., Яковенко А.Г.
МГТУ «МАМИ»

8 (945) 223-05-23 доб. 1510

Аннотация. В статье приводится анализ некоторых факторов, влияющих на конкурентоспособность продукции российского автопромышленного комплекса. Приведены основные положения Стратегии развития автомобильной промышленности России, определены основные направления государственной политики в формировании отечественного автомобильного рынка с привлечением иностранных партнеров, зарубежных инвестиций и инновационных технологий. Одной из причин низкой конкурентоспособности российского автомобиля являются проблемы в инженерном образовании, низком объеме финансирования и выборе приоритетов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Ключевые слова: автопром, конкуренция, конкурентоспособность, инженерное образование, автотранспортное средство.

В апреле 2010 года приказом Минпромторга РФ №319 утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. Правительство считает, что для усиления позиций российского автопрома необходимо вложить в него 1,2-1,8 трлн рублей до 2020 года (далее – Стратегия), причем доля российских инвестиций должна составить 584 млрд рублей. Освоение планируемых инвестиций должно обеспечить в 2020 году объем реализуемых автомобилей до 3,5-3,6 млн единиц, что позволит увеличить долю автопрома в ВВП страны до 2,38 процента (в 2010 году – 0,98 процента). Планируется, что импорт автомобилей будет составлять 700 тысяч штук в год [1].

Значение данного документа трудно переоценить. Правительство окончательно определилось в целесообразности формирования национального автомобилестроительного комплекса. При обсуждении Стратегии 4 марта 2010 года Председатель Правительства Российской Федерации В.В. Путин подтвердил, что «... наша конечная цель – сформировать в стране современную автомобильную промышленность, включающую всю технологическую цепочку: от стального листа до конечного продукта»[2].

Подчеркнув значение автомобильной промышленности как ведущей отрасли машиностроения, определяющей экономической и социальной уровень развития страны, разработчики стратегии определили ситуацию в отечественном автопроме как «неоднозначную» [1]. Такая несколько размытая по точности формулировка, но объективная по сути оценка поло-

жения в автомобилестроении России определена рядом факторов.

Во-первых - поступательный до 2008 года рост благосостояния и, естественно, платежеспособности населения вызывал бурное развитие автомобильного рынка со смещением спроса в соотношении цена/ качество в сторону более надежных, комфортабельных, экономичных, обладающих современными системами активной, пассивной и экологической безопасности автотранспортных средств. Добавим, что свою положительную роль сыграло развитие потребительского кредитования и укрепление национальной валюты.

Во-вторых – удельный вес продукции отечественного автопрома в торговых операциях на автомобильном рынке снизился, в то время как, напротив, возросла доля иностранных производителей даже внутри самых дешевых ценовых сегментов.

Добавим, что и обсуждение стратегии, и ее утверждение проходило в период оздоровления национальной экономики. Международный финансово-экономический кризис привел к падению отечественного автомобильного рынка в 2009 году на 50 процентов по отношению к предыдущему, 2008 году.

Оперативно предпринятые российским правительством меры, включая улучшение условий кредитования как производителей, так и потребителей, введение пошлины на импорт автомобилей и автокомпонентов, программа утилизации старых машин позволили минимизировать негативные последствия, в основном сохранить промышленный и кадровый потенциал автостроительного комплекса.

Эксперты автомобильного рынка полагают, что в 2012 году российский авторынок может занять первое место в мире по объему продаж. Ассоциация европейского бизнеса не исключает, что в 2011 году в России будет реализовано 2,24 млн автомобилей, а в 2012 году число проданных автомобилей достигнет 3 млн единиц [3].

Основная цель первого этапа реализации Стратегии развития автомобильной промышленности была достигнута к концу 2010 года, т.е. в установленные сроки (2010 год-преодоление последствий экономического кризиса) [1]. В течение 2011-2014 годов необходимо решить более ориентированные на достижение других показателей задачи: посткризисное восстановление отрасли в условиях роста рынка, формирование базы инновационного развития, реализация важнейших инновационных и инвестиционных проектов. На 2015-2020 годы поставлены задачи по развитию конкурентоспособной промышленности в условиях стабилизации рынка и формирование внутренних источников инновационного развития.

По мнению Председателя Правительства РФ В.В. Путина, поставленные цели вполне реальны, однако для этого необходимо «...серьезно заниматься повышением конкурентоспособности отечественного автопрома, и значительное место уделить вопросам подготовки инженерных кадров, проведению научно-исследовательских конструкторских разработок» [2].

Уточним понятия «конкурентоспособность» и «российский автопром». За основу примем определение конкурентоспособности, данное А.Б. Борисовым: « Конкурентоспособность – способность товаров отвечать требованиям конкурентного рынка, запросам потребителей в сравнении с другими аналогичными товарами, представленными на рынке. Конкурентоспособность определяется, с одной стороны, качеством товара, его техническим уровнем, потребительскими свойствами и , с другой стороны, ценами, установленными продавцами товаров. Кроме того, на конкурентоспособность влияют мода, продажный и послепродажный сервис, реклама, имидж производителя, ситуация на рынке, колебания спроса» [9].

На вопрос – что считать российским автопром, включить ли в отрасль иностранных производителей, работающих на территории страны, или ограничиться только отечественными предприятиями отрасли – ответил председатель правительства РФ В.В. Путин. Он заявил, что «... буквально за несколько лет нам удалось привлечь в страну практически все крупнейшие мировые автоконцерны, убедить их открыть в России свои сборочные заводы. И сегодня они стали неотъемлемой частью российского автопрома, являются полноценными

участниками отечественного производства автомобилей» [2].

То есть продукция традиционного российского автопрома должна конкурировать с соответствующей продукцией иностранных производителей на мировом автомобильном рынке или на внутреннем российском рынке.

На мировом автомобильном рынке позиции российского автостроительного комплекса достаточно слабы. За январь-апрель 2011 года экспортировано всего около 16 тысяч легковых автомобилей стоимостью 109,4 млн долларов, в том числе в страны СНГ – 14,5 тысяч машин на сумму 95,1 млн долларов. Также в страны СНГ поступили из России всего 2,7 тыс. грузовиков на 51 млн долларов, в другие страны – 700 машин на сумму 49,6 млн долларов. В стоимостном выражении цена одного грузовика, поставляемого членам СНГ гораздо ниже машины, экспортируемой в другие страны. Из отечественных производителей свою продукцию за рубеж поставляют ОАО «КАМАЗ» и ОАО «АвтоВАЗ».

В то же время, несмотря на достаточно высокие пошлины, импорт автомобилей в Россию с начала 2011 года вырос почти в два раза. Только за первые четыре месяца текущего года в страну ввезено 280,4 тыс. легковых автомобилей общей стоимостью 5,4 млрд долларов, в том числе 243,2 тыс. автомобилей на сумму 5,147 млрд долларов импортировано из стран дальнего зарубежья, а 37,2 тыс. автомобилей на 236 млн долларов – из стран СНГ.

Это говорит о том, что в ближайшие годы на мировом рынке продукция отечественного автопрома неконкурентоспособна. Разработчики Стратегии учитывая объективные факторы, влияющие на уровень отечественной продукции автомобилестроения, также считают, что при предпочтительном сценарии – высокая доля экспорта при низкой доле импорта – его «уровень реалистичности невысок и требует значительных затрат для реализации [1]. Поэтому предлагается умеренно инерционный сценарий, т.е. реструктуризация автомобильной отрасли для удовлетворения спроса на местном уровне или условия понижения доли прямого импорта и сохранения или возможном росте доли экспорта.

В целях ограничения поступления на российский авторынок иномарок соответствующими мероприятиями Стратегией предусматривается защита отечественного автомобильного рынка от импорта поддержанных автомобилей и автокомплектующих, не отвечающих требованиям действующих технических регламентов Российской Федерации. Кстати, можно привести в пример практику Китая, который запретил ввоз на свою территорию поддержанных иномарок, обложил новые импортные машины пошлиной в размере 200 процентов стоимости и не стимулирует строительство сборочных производств китайских промышленников в других странах.

Все же, несмотря на достаточно высокие цены, российские потребители предпочитают автомобили иностранных марок.

Анализ автомобильных сайтов в Интернете показывает, что переход к рыночным отношениям привел к появлению новых тенденций на отечественном автомобильном рынке:

- появилась возможность иметь в семье более одного автомобиля;
- средний класс ввел в практику замену автомобиля на новый в среднем каждые три года;
- покупатель стал диктовать свои требования к дизайну и комплектации автомобиля;
- с 2006 года автомобили иностранных автопроизводителей показали опережающие темпы роста продаж по сравнению с отечественными машинами;
- стала развиваться сеть центров продаж и технического обслуживания;
- банки стали предлагать населению доступные потребительские автокредиты;
- мировые автоконцерны, оценив перспективы рынка, стали создавать сборочные или полноценные производства на территории России.

Особенно важно рассмотреть принцип современных подходов к безопасности автомобиля. Активная безопасность предполагает обеспеченность автотранспортного средства соответствующими электронными устройствами, влияющими на неверные действия водителя или самостоятельно воздействующие на определенные системы автотранспортного средства

в целях обеспеченности его безопасности вплоть до экстренного торможения автомобиля.

К сожалению, отечественное нормотворчество отстает от требований сегодняшнего дня и, тем более, от конкурентных требований к продукту российского автопрома.

Рост дорожно-транспортных происшествий, экологическая ситуация в крупных населенных пунктах, эксплуатация автотранспортных средств с неудовлетворительными техническими характеристиками вызвали необходимость разработки и принятия регулирующего документа – Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, – который вступил в силу в сентябре 2010 года и вызвал достаточно неоднозначную оценку со стороны, прежде всего, владельцев автотранспортных средств. Особые споры, вплоть до судебных исков, вызвал 21 пункт регламента, согласно которому изготовитель, не являющийся резидентом РФ, должен иметь в России единственного представителя. По мнению экспертов, это негативно скажется на конкуренции между представителями автопроизводителей и на конечных потребителях. Требуется новые четкие правила в отношениях официальных дилеров и дистрибьютеров.

Не вызывают оптимизма и меры, предпринимаемые государством в части экологической безопасности автомобильного транспорта. В 2010 году 60 процентов автомобильного парка не удовлетворяет нормам «Евро-2», нормам «Евро-4» удовлетворяет только 11,6 процента эксплуатируемых автотранспортных средств [10].

Однако в сентябре 2011 года Правительство РФ на своем заседании внесло изменения в действующий технический регламент для автомобильного топлива. Внедрение новых экологических классов топлива решено перенести на более поздний срок и без обязательной их привязки к нормам по октановому числу, что позволит, по мнению экспертов, уравнивать спрос и предложение и сбалансировать цены топлива для всех потребителей рынка [4]. Несоответствие отечественных автомобилей европейским экологическим нормам крайне отрицательно сказывается на конкурентных возможностях продукции российского автопрома, несмотря на то что Стратегия предусматривает организацию модернизации по ряду проектов НИОКР, в том числе «проектам совершенствования компонентной базы, совершенствования конструкции автомобилей в рамках выполняемых перспективных требований по экологической пассивной, активной безопасности, а также утилизации» [1].

Без жесткой протекционистской политики государства традиционные российские производители (ОАО «АвтоВАЗ», «Группа ГАЗ», ОАО «КАМАЗ», АМО «ЗИЛ» и др.) не могут произвести конкурентоспособную продукцию по причине изношенной производственно-технологической базы, ограниченных инвестиций, отсутствия современных технологий, отсутствия гибкости производства и слабости профессионального менеджмента.

Правительство вынуждено стимулировать зарубежных автопроизводителей популярных марок максимально развивать производство на территории России. Новые меры будут приводить к постепенному сокращению доли отверточной сборки.

По новым правилам, иностранные автопроизводители освобождаются от пошлины на импорт автокомпонентов в случае выполнения ряда условий:

- объем производства должен составлять не менее 300 тысяч авто в год;
- не менее 30% двигателей для них должны производиться в России;
- локализация производства комплектующих до 2020 года должна быть доведена до 60%.

В результате принятия новых мер общий объем инвестиций в проекты промышленной сборки автомобилей в России составит около 7 миллиардов долларов, а количество новых рабочих мест – более 35 тысяч.

Рост объемов производства и инвестиции в отечественный автопром позволят серьезно оздоровить российскую экономику, основанную, прежде всего, на добыче и экспорте сырья. Стратегия развития автомобильной промышленности до 2020 года подразумевает увеличение добавочной стоимости, созданной в России, в 4,5 раза и довести к этому сроку долю автопрома в ВВП до 2,38 процента.

Развертывание промышленных площадок на территории страны приносит не только экономические выгоды. Появляется возможность внедрять в отечественное производство современные технологии, использовать опыт мировых автогигантов в формировании культуры производства, что особенно актуально в связи с крайне низкой производительностью труда на российских традиционных промышленных предприятиях.

По данным предкризисного 2008 года в стране было произведено 1,85 млн автомобилей, т.е. на одного работающего приходилось 2,5 автомобиля, в то время как в среднем в мире этот показатель составляет 8 автомобилей, а в европейской автомобильной промышленности – 9 машин.

По конкретным странам этот показатель выглядит следующим образом: Япония и Южная Корея – 16 машин, США – 11,3 машины, Франция – 10,9 машины, Германия – 8,4 машины, Индонезия – 6,4 машины, Турция и ЮАР – 4,8 машины, Россия – 2,5 машины, Египет – 1,4 машины.

Российский автопром по производительности труда более чем в три раза отстает от среднемирового показателя и более чем в шесть раз от таких стран, как Япония и Корея [5].

Ситуация с обеспечением промышленного производства в автостроительном комплексе тесно связана с общим уровнем инженерного образования в России и, прежде всего, с подготовкой инженерно-технических кадров.

Подготовку специалистов по техническим и технологическим специальностям и направлениям в стране реализуют свыше 550 высших учебных заведений (30 процентов от их общего числа). Общее количество студентов, обучающихся по данным специальностям, составляет более 1,6 млн человек (около 23 процентов всех студентов). По информации заместителя Министра образования и науки Российской Федерации А. Паномарева в 2009 году на подготовку одного инженера тратилось 60-70 тыс. рублей в год, в 2010 – 78 тыс. рублей, в 2011 – 112 тыс. рублей [6]. На брифинге в РИА «Новости» при обсуждении проблемы инженерных кадров в России и путей ее решения помощник Президента РФ А. Дворкович высказал мнение, что «увеличить финансирование подготовки инженеров планируется за счет сокращения средств, выделяемых на образование экономистов и юристов, поскольку специалистов этих специальностей готовиться будет меньше, особенно в технических вузах» [6]. То есть, при таком подходе автопром может лишиться не только инженерного состава, но и грамотных экономистов, знающих особенности технологических процессов автомобилестроения и способных реализовать поставленные задачи по повышению конкурентоспособности отечественного продукта, повысить его инвестиционную привлекательность, рассчитать ожидаемый эффект от внедрения инновационных технологий, определить соответствующую маркетинговую стратегию.

Президент Российской Федерации Д. Медведев на совещании по вопросам развития инженерного образования и подготовки инженерно-технических кадров для отечественной промышленности заявил, что «программы обучения, лабораторные работы, исследовательская база в большинстве вузов действительно устарели и не отвечают тем задачам, которые предъявляются современными университетами и, соответственно, современными предприятиями. Программы в большинстве вузов все-таки требуют корректив. И очевидно также то, что у большинства выпускников, конечно, очень мало производственного опыта. К тому же разделение образования на магистратуру и бакалавриат пока не привело к ожидаемому повышению качества инженерного образования, а надежды на это были» [7].

С подобными проблемами сталкиваются и в других развитых странах. В США реализуются такие идеи, как усиление мотивации американских школьников и студентов к выбору ими естественнонаучных или инженерных специальностей, улучшение качества школьного образования по естественным наукам и математике, привлечение квалифицированных школьных учителей по данным предметам, в т.ч. путем повышения их зарплат, внедрения разнообразных программ финансового стимулирования одаренных студентов, активного во-

влечения частного бизнеса во взаимодействие с университетами и техническими колледжами. Схожая озабоченность текущей ситуацией наблюдается в Великобритании, Франции, Германии.

В то же время на долю Индии и Китая в 2007 году приходилось около 31 процента от общей численности научно-технического персонала в мире, тогда как в 2004 году эта доля составляла 19 процентов. В Китае и Японии на долю естественнонаучных и инженерно-технических дисциплин приходится две трети общего числа бакалавров, в странах ЕС – 36 процентов, в США – 24 процента [8].

Только на государственном уровне возможно реанимировать общественный интерес к инженерной специальности, воссоздать ее престижность, поднять уровень авторитета преподавателей и ученых-исследователей технических вузов. Определение приоритета инженерного образования, подкрепленного на определенном этапе соответствующими финансовыми стимулами позволит решить те задачи, которые определены Стратегией развития автомобильной промышленности Российской Федерации.

Шестым пунктом Комплекса мероприятий по реализации I-го этапа Стратегии предусматривалась государственная поддержка подготовки научно-исследовательских, инженерных и производственных кадров под цели и задачи развития автомобильной промышленности. Соответствующие программы учебных курсов должны были разработать в 4 квартале 2010 года Минобразования РФ и Минпроторг РФ.

Учитывая, что Стратегия утверждена Министром промышленности и торговли Российской Федерации, представляется возможным, что данный пункт может остаться декларативным, т.к. непонятно, насколько данный документ юридически обязателен для Министра образования и науки Российской Федерации. По мнению специалистов отрасли, выпускники инженерных вузов недостаточно подготовлены к работе на высокотехнологичных предприятиях, слабо владеют современными методами проектирования, не способны определить полезность получаемой информации. На инженерно-технические должности могут претендовать не более половины выпускников, а на управленческие должности – не более 5 процентов [11].

Развитие инновационной экономики, технологической базы и наукоемких производств, определяющих конкурентоспособность современного автомобиля, требуют новых современных подходов к обеспечению производства прогрессивными научными разработками.

Стратегия предусматривает на I этапе разработку перечня НИОКР в части развития энергосберегающих технологий, применения альтернативных видов топлива, повышения безопасности конструкции и экологии. На II этапе реализации Стратегии планируется разработка перечня программ приоритетных инновационных и инвестиционных проектов автомобилестроительных компаний параллельно с разработкой новых и модернизацией существующих образовательных программ и программ повышения квалификации для обеспечения промышленности кадрами нового типа [1].

В разделе 9.1 «Реализация приоритетных проектов НИОКР шестым пунктом на среднесрочную перспективу предусматривается «развитие технологии по реализации «интеллектуальных» систем безопасности АТС. Создание и адаптация на объектах комплексных микропроцессорных систем управления, диагностики и контроля с применением элементов искусственного интеллекта для повышения активной и пассивной безопасности автотранспортных средств и снижения тяжести дорожно-транспортных происшествий» [1].

Однако если Стратегия предусматривает создание подобных систем в среднесрочной перспективе (т.е. в течение 3-5 лет), то разработчики нового поколения «Форд-Фокус» предлагают в ближайшее месяцы выпустить на рынок автомобиль с современными системами активной безопасности.

Пример данной марки автомобиля для нас тем более интересен, так как многие системы активной безопасности могут быть внедрены на автомобилях фирмы Ford, собранных на

территории России в г. Всеволожске.

Планируется устанавливать на автомобилях Ford, прежде всего, в Европе, следующие электронные системы активной безопасности:

- радар фронтального обзора в целях обеспеченности функционирования круиз-контроля и системы автоматического экстренного торможения (Active City Stop – ACS);
- два радара заднего обзора, информирующих водителя автомобиля о наличии транспортных средств в слепых зонах боковых зеркал (BLIS – Blind Spot Information System);
- камеру заднего обзора (вида), помогающую водителю при парковке или заднем ходе;
- четыре передних и четыре задних ультразвуковых датчика системы помощи при парковке;
- два боковых ультразвуковых датчика для активной системы автоматической параллельной парковки;
- трехлучевой лидар (лазерный радар дальномер) системы активного торможения ACS;
- камеру системы распознавания дорожных знаков, отслеживания полосы движения и предупреждения об усталости водителя.

Естественно, такое количество ноу-хау в автомобиле массового спроса должно изменить основные принципы организации дорожного движения, прежде всего, на федеральных автомобильных дорогах.

Например, установка на отечественные Ford Focus системы слежения за полосой движения, состоянием водителя, распознавания дорожных знаков и автоматического переключения дальнего света фар при обнаружении встречных машин с использованием камеры в блоке датчиков под лобовым стеклом пока нецелесообразна из-за грязи и пыли на российских дорогах и нарушениях стандартов установки дорожных знаков. Разработчики системы активной безопасности и фирмы Ford провели ряд экспериментов по использованию вышеуказанных ее элементов на территории России, которые показали, что «...распознавание дорожных знаков и полосы движения происходит менее чем в 30 процентах случаев».

Бесспорно, в идеале можно представить автомобиль будущего с полностью автономным и автоматизированным, без участия человека, управлением и графиком движения. Однако анализ имеющихся тенденций в автомобилестроении показывает, что это вряд ли произойдет в ближайшие 15-20 лет.

Реализация предполагаемых направлений формирования систем активной безопасности автомобиля требует параллельного совершенствования дорожной инфраструктуры и всего процесса организации дорожного движения. Действенным фактором для повышения безопасности дорожного движения и снижения аварийности на дорогах может служить и возможность автоматического общения автомобилей между собой в целях передачи предупредительной информации о ситуации на дороге, погодных условиях, наличии препятствий и тому подобное.

Такой подход определяет Стратегию развития автомобильной промышленности как составную часть Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденную распоряжением правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р и предусматривающую разработку и экспериментальную отработку эффективных инфотелекоммуникационных технологий и навигационных сервисов для обеспечения потребностей рынка конкурентоспособных транспортных услуг [12].

Формат статьи не позволяет в полной мере рассмотреть такие важные аспекты конкурентоспособности, как ценовая политика, экономичность, взаимосвязи и взаимозависимости продукции российского рынка, его сегментацию и особенности спроса. Данные проблемы авторы планируют рассмотреть в других работах.

Выводы

Российский автопромышленный комплекс представлен как традиционными российскими производителями, так и иностранными производителями, осуществляющими свою

деятельность на территории Российской Федерации.

В ближайшие годы продукция российского автопрома не будет обладать необходимыми качествами конкурентоспособности на мировом автомобильном рынке.

В условиях внутренней конкуренции характеристики продукции российского автопрома зависят от уровня государственной поддержки и привлечения иностранных инновационных технологий и инвестиций.

Научно-педагогическому коллективу МГТУ «МАМИ» необходимо учитывать основные задачи и цели Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации в обосновании разработки и практического применения учебных планов и научной тематики.

Литература

1. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. Утверждена приказом Минпромторга РФ № 319 от 23 апреля 2010 года.
2. <http://www.premier.gov.ru>
3. auto.km.ru/content/
4. «Российская газета» - Столичный выпуск № 5575 (199) от 08.09.2011
5. auto.dmir.ru/news/19814
6. www.kapital-rus.ru
7. Стенограмма совещания 23.03.2011 (www.enginrussia.ru)
8. Медовников Д., Оганесян Т., Розмирович С. Главные люди в стране // Эксперт, № 15 (749) от 18.04.2011
9. Борисов А. Большой экономический словарь.- М. Книжный мир., 2003-895с.
10. <http://autostat.ru>
11. <http://www.newsland.ru>
12. Транспортная стратегия Российской Федерации. Распоряжение правительства РФ № 1734-р от 22 ноября 2008 года.

Влияние системы расселения Российской Федерации на региональную экономику

Козлова А.А.

Санкт-Петербург, Северо-Западная Академия Государственной службы
city-construct@rambler.ru

Аннотация. Данная статья ставит перед собой задачу продемонстрировать связь между системой расселения Российской Федерации и состоянием региональных экономик, с помощью экономических теорий XX века, прибегающих к моделям кумулятивного роста. Последние открытия в области новой теории торговли, относящейся к области экономической географии, а также свидетельства возрастания значения города в экономическом процессе, обуславливают актуальность данной темы. Особенно важно использовать результаты подобного анализа для развития экономики ряда российских регионов, где падает рождаемость, темпы экономической активности и остро встает вопрос дальнейшего выживания. Автор делает попытку систематизировать опосредованные сигналы, посредством которых можно судить о стоянии экономики как страны, так и отдельных регионов, а также сформулировать рекомендации по оптимизации системы расселения в целях оздоровления экономики всех уровней.

Ключевые слова: город, урбанизация, структура, экономика, развитие.

Глобальный процесс урбанизации

В 1800 году менее 3% населения земли обитало в городах. К 1900 году 150 миллионов