

«Юргинское кольцо»: концепция межрегионального коридора развития в рамках идеологии трансформации экономики Кузбасса¹

Ю.А. Фридман, Е.Ю. Логинова, Г.Н. Речко

УДК 338.22

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2025-5-98-116

Аннотация. Экономика Кузбасса (Кемеровской области), крупнейшего в России углепромышленного региона, находится в зоне сильнейшей турбулентности, спровоцированной изменениями конфигурации мировой и российской экономики. Очевидным ответом Кемеровской области на возникшую угрозу представляется трансформация социально-экономической системы региона с целью отказа от ориентированной на экспорт угля модели развития. Настоящая статья продолжает цикл исследований авторов по проблемам развития Кузбасса, рассматривается возможность трансрегионального подхода для трансформации его экономики. Предложена концепция коридора развития с центром в городе Юрге (так называемое «Юргинское кольцо»). Она включает комплекс пространственно-отраслевых решений в сфере логистики, машиностроения и инноваций, направленных на стимулирование инвестиций и поддержку неугольных отраслей в Кемеровской области – на основе межрегиональной и шире международной кооперации. По мнению авторов, реализация этих инициатив может дать импульс развитию Кузбасса в качестве ядра экономических связей Сибири.

Ключевые слова: Кузбасс; стратегия; трансформация; трансрегионализм; коридор развития; логистический хаб; машиностроение; инновации

Постановка проблемы

Негативные изменения конъюнктуры на мировых рынках, санкции со стороны недружественных стран, введение импортных пошлин на российский уголь дружественным Китаем, а также ограничения экспорта, связанные с недостаточной пропускной способностью железнодорожной инфраструктуры, – совокупность этих факторов в 2024 г. поставила российскую угольную отрасль в крайне сложное положение. Следствием этого стал глубокий кризис социально-экономической системы Кузбасса, крупнейшего на сегодня в стране производителя угля.

¹ Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН в рамках проекта «Движущие силы и механизмы развития кооперационных и интеграционных процессов в экономике Сибири», № 121040100279–5.

Ряд экспертов пытается связать возникшие проблемы с циклическими факторами и географическими ограничениями развития российской угольной отрасли, глубоко интегрированной в мировой сырьевой сектор². На наш взгляд, то, с чем столкнулась Кемеровская область в 2024 г., – проявление проблем системного характера. И прежде всего, результат вызовов, которые ставят под сомнение базовую идею современной модели развития Кузбасса в качестве крупного экспортно ориентированного углепромышленного центра.

Первый вызов – глобальный энергетический переход: замещение в условиях технического прогресса ископаемого топлива возобновляемыми источниками энергии. Второй – геополитическая напряженность: становление нового миропорядка, что сопровождается ускоренной геоэкономической фрагментацией и переформатированием глобальной системы торгово-экономических связей. Эти вызовы провоцируют факторы риска для развития Кемеровской области: сжатие внешнего и внутреннего рынков угля, усиление конкуренции Кузбасса с новыми угольными кластерами в азиатской части РФ за экспортную логистику, санкционные ограничения на поставку в Россию из-за рубежа оборудования и технологий, высокая углеродоемкость кузбасской экономики [Fridman et al., 2024].

Антикризисные инициативы властей Кемеровской области, которые сегодня выносятся в публичное пространство³, фактически не выходят за рамки попыток разрешения кризиса в угольной отрасли региона, а также призывов к диверсификации экономики и являются по сути своей тактическими мерами. Уверенность в светлом будущем «черного золота» – главный аргумент в продолжающейся борьбе за угольный Кузбасс. Документы стратегического планирования, которые в той или иной мере определяют вектор экономического развития РФ, видят Кемеровскую область в контексте всей страны, в первую очередь,

² См., например: Милькин В. Уголь заехал в тупик // Ведомости. 05.01.2025. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/columns/2025/01/05/1084455-ugol-zaehal-v-tupik> (дата обращения: 15.03.2025); Трифонова П., Скорлыгина Н., Лавренков И., Борисов Н. Затяжной углепад // Коммерсантъ. 31.01.2025. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7462586> (дата обращения: 18.02.2025); Ощепков М. Непотопляемые: как угольные компании России переживут кризис в отрасли // Forbes Russia. 19.03.2025. URL: <https://www.forbes.ru/sustainability/532979-nepotoplaemye-kak-ugol-nye-kompanii-rossii-perezivut-krizis-v-otrasli> (дата обращения: 23.03.2025).

³ См., например: Сообщение в официальном telegram-канале председателя Правительства Кемеровской области – Кузбасса А.А. Панова. 08.02.2025. URL: https://t.me/rapov_kuzbass/3418 (дата обращения: 10.03.2025); Илья Середюк: для Кузбасса сейчас особенно актуальна диверсификация экономики // Официальный сайт Администрации Правительства Кузбасса. 13.03.2025. URL: <https://ako.ru/news/detail/ilya-seredyuk-dlya-kuzbassa-seychas-osobenno-aktualna-diversifikatsiya-ekonomiki> (дата обращения: 20.03.2025).

углепромышленным регионом (хотя и признают необходимость переориентации ее экономики с добычи угля), а с недавних пор еще и туристской территорией⁴.

Однако нынешнее обострение системных проблем в Кузбассе – повод для возобновления дискуссии о необходимости ревизии стратегии региона, причем не только с позиции отраслевого наполнения (чего в нем должно быть больше: угля или туризма?), но и выбора модели (моделей) развития. Оговоримся, что под стратегией в данном случае понимается не конкретный документ, а общее видение будущего территории, понимание целей ее развития, путей и механизмов их достижения.

Изучение мирового опыта настройки социально-экономических систем в соответствии с изменениями условий внешней среды, в том числе с помощью практик ревитализации, позволили сделать вывод: для Кемеровской области наиболее реалистичным и эффективным ответом на системные вызовы может стать применение совокупности мер адаптационного и трансформационного характера [Крюков и др., 2024]. Такой подход подразумевает многоэтапный процесс изменения парадигмы кузбасской экономики, который включает проведение структурной адаптации отраслей специализации, выполнение трансформационных маневров и трансформации социально-экономической системы региона. В основе этого предложения – опора на традиционные конкурентные преимущества региона, связанные с добычей и экспортом угля, на новые отрасли, структурные маневры, широкую межрегиональную и международную кооперацию, развитие экономики знаний. Предполагаемый итог трансформации Кузбасса – переход от ориентированной на экспорт сырьевой модели экономики к полиотраслевой экономической платформе развития региона.

Цель настоящей статьи – рассмотреть возможность использования для трансформации кузбасской экономики трансрегиональной модели, построенной путем адаптации актуальных форматов взаимодействия в мировой политике и экономике под современные потребности развития субъектов РФ.

Методология исследования

Отправной точкой для разработки предлагаемой концепции послужила идея трансрегионализма (transregionalism), относительно недавно ставшего насущным

⁴ См., например: Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года (утв. Расп. Правительства РФ № 4146-р от 28.12.2024). URL: <http://static.government.ru/media/files/ttXJCZ4PNa7bmTrRgcUPwoIQA8SYR91B.pdf> (дата обращения: 10.01.2025); Стратегия социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года (утв. Расп. Правительства РФ № 129-р от 26.01.2023). URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/1202301300025.pdf> (дата обращения: 30.01.2025); Программа развития угольной промышленности России на период до 2035 года (утв. Расп. Правительства РФ № 1582-р от 13.06.2020). URL: <http://static.government.ru/media/files/OoKX6PriWgDz4CNNAxwIYZEE6zm6I52S.pdf> (дата обращения: 25.01.2025).

направлением мирополитических исследований в зарубежной и отечественной науке, о чем свидетельствует немалое число опубликованных с начала 2000-х гг. работ ([Hänngi et al., 2006; Börzel, Risse, 2016; Voskressenski, 2017; Ефремова, 2017; Кузнецов, 2016; Лебедева, Кузнецов, 2019; Прохоренко, 2015] и др.). Однако на текущий момент единый подход к феномену трансрегионализма, как и к выбору терминологии, не сформировался, хотя само это явление стало объективной реальностью и имеет очевидное влияние на взаимоотношения акторов международной политической и экономической жизни.

Спектр определений трансрегионализма довольно велик. Представители российской научной мысли чаще подразумевают под этим понятием «создание интегрированных объединений между различными региональными кластерами, не привязанных к географическому фактору» [Кузнецов, 2016]. На первом плане – *усиление функциональных связей между участниками* (отдельными государствами и группами государств из разных регионов мира, и/или интеграционными образованиями). Одной из целей трансрегиональных объединений становится обеспечение возможности участия стран-членов в глобальном управлении [Ефремова, 2017] в мире, который эволюционирует к полицентричности и характеризуется усилением процессов регионализации. Примерами подобных образований могут выступать БРИКС, МИКТА, связи между ЕС и АСЕАН, китайская инициатива «Один пояс, один путь» и т.д.

В число функций трансрегионального взаимодействия исследователи включают институционализацию, рационализацию, формулирование повестки дня, формирование идентичности, обеспечение баланса сил, стабильности и развития [Rüland, 2010; Кузнецов, 2019]. Конечно, перечень неполный, и практически каждый его пункт в той или иной степени продолжает оставаться объектом дискуссии.

Развитию трансрегиональных отношений, как полагают ученые [Лебедева, Кузнецов, 2019; Лебедева, 2019], в значительной степени способствовала комбинация трех основных мегатрендов современной мировой политики: глобализации, интеграции и демократизации, – кроме того, важна роль научно-технического прогресса и других условий. Неслучайно трансрегионализм называют новым этапом глобализации.

Трансрегионализм стал заметным явлением и в мировой экономике. Его приоритетом оказывается «в первую очередь общность экономических интересов, а не территориальная близость и наличие общих границ» [Хейфец, 2016] (последний фактор отходит на второй план в ситуации ускоренного развития новых видов коммуникационных сетей). Среди предпосылок развития трансрегионального экономического взаимодействия исследователи называют усиление тенденций национального протекционизма, недостаточную эффективность регуляторных механизмов в сфере мировой торговли, проблемы в развитии интеграционных объединений разных стран.

На наш взгляд, одним из актуальных форматов практической реализации трансрегионального взаимодействия можно считать *коридоры развития* (development corridors). Этот термин тоже еще нов и не получил однозначного толкования. В узком смысле под коридором развития понимается конкретный тип коридора, в широком – все коридоры, от транспортных до экономических [Норе, Сох, 2015]. И хотя большинство специалистов согласны, что коридоры развития есть результат трансформации известной идеи транспортных коридоров [Бриллиантов, 2022], последние далеко не всегда эволюционируют в коридоры развития.

Сегодня распространен подход, согласно которому коридоры развития включают два компонента: физический (материальный) и функциональный [Бриллиантов, 2022; Намжилова, 2018]. Физический – это существующая и создаваемая линейная инфраструктура, в том числе транспортные коридоры, формирующие каркас коридора развития. Функциональная составляющая призвана удовлетворять различные социальные и экономические потребности участников таких проектов. Причем в настоящее время функциональный компонент все более очевидно начинает превалировать, чему во многом способствует трансформация физической составляющей благодаря взрывному развитию коммуникаций.

Пример практического воплощения данного подхода – стратегическая инициатива Китая «Один пояс, один путь», которую КНР развивает с 2013 г. Она представляет собой совокупность проектов в сфере транспорта, логистики, торговли и фактически совмещает достижение Китаем экономических и геополитических целей [Лузянин, Афонасьева, 2017]. Участниками инициативы на июнь 2023 г. были 152 страны и 32 международные организации, которые подписали с КНР более 200 документов и соглашений о сотрудничестве в рамках этой программы⁵. Таким образом, коридоры развития в их нынешнем виде можно рассматривать в качестве сложных интегрированных сетевых структур.

В рамках настоящей работы, продолжающей ранее начатое исследование [Фридман и др., 2023], предлагаем трактовать *коридоры развития как функциональное соединение экономического потенциала территории, ее инфраструктурного каркаса и проактивной системы государственного управления с целью стимулирования устойчивого развития данной территории*. Ключевую роль в организации и управлении коридорами развития играет государство, а их основу составляют капиталоемкие долгосрочные, в первую очередь инфраструктурные, проекты, планирование и выполнение которых должно идти на базе государственно-частного партнерства.

⁵ Кулинцев Ю. Десятилетие китайской инициативы «Один пояс, один путь»: вызовы, достижения и перспективы // Официальный сайт Российского совета по международным делам. 20.11.2023. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/desyatiletie-kitayskoy-initsiativy-odin-poyasa-odin-put-vyzovy-dostizheniya-i-perspektivy/> (дата обращения: 10.02.2025).

Коридоры развития, по нашему мнению, могут одновременно служить и экономическим инструментом управления пространственным развитием, и инструментом социально-экономической трансформации территории. Они, в частности, могут способствовать диверсификации экономики, экономической децентрализации, созданию рабочих мест и росту производительности, институциональному развитию территорий-участников⁶.

В случае с объектом нашего исследования – Кемеровской областью – представленные форматы международного взаимодействия, считаем, могут быть адаптированы и использованы в качестве инструментов для решения проблемы реформирования кузбасской экономики в условиях системных вызовов. В частности, помочь в проведении трансформационных маневров для донстройки региона под новые условия развития.

Результаты и их обсуждение

В Кузбассе трансрегиональная концепция развития применима в первую очередь к районам, расположенным на Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб), которая таким образом берет на себя роль основного транспортного маршрута в структуре предлагаемого коридора развития⁷. Транссиб соединяет Европейскую Россию с Сибирью и Дальним Востоком, а также является важной частью международного транспортного коридора между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР). Эта железная дорога была введена в эксплуатацию более ста лет назад, в начале XX в., ее фактическая протяженность по главному пассажирскому ходу (от Москвы до Владивостока) составляет 9288,2 км⁸.

Транссиб проходит по северу Кемеровской области. Основные его железнодорожные станции в регионе (с запада на восток): Юрга, Тайга, Анжеро-Судженск, Мариинск, Тяжинский. Для каждого из этих населенных пунктов строительство железной дороги дало импульс развития, а, например, для Тайги даже определило отраслевую специализацию экономики города.

Анализ социально-экономического положения данных муниципальных образований (таблица) позволяет сделать вывод, что наибольшим потенциалом в качестве центра экономической активности в рамках нового коридора развития сегодня обладает город Юрга.

⁶ Развитие экономического коридора. От концептуальной рамочной структуры до практической реализации – методическая записка. Азиатский банк развития. Сентябрь 2023. // Официальный сайт Азиатского банка развития (The Asian Development Bank). URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/913256/economic-corridor-development-ru.pdf> (дата обращения: 19.02.2025).

⁷ Более подробно о компонентах структуры экономического коридора см., например: [Норе, Сох, 2015].

⁸ История строительства Транссибирской магистрали // РИА Новости. 14.07.2013. URL: <https://ria.ru/20130714/949077561.html> (дата обращения: 12.02.2025).

Основные социально-экономические показатели отдельных муниципальных образований (МО) Кемеровской области – Кузбасса (2021 г.)

Показатель	Юргинский округ	Тайгинский округ	Анжеро-Судженский округ	Мариинский округ	Тяжинский округ
<i>Численность постоянного населения, оценка на конец года</i>					
тыс. чел.	79,7	24,3	71,1	52,3	20,6
место среди МО Кузбасса	8	25	9	10	27
<i>Миграционный прирост (убыль (-))</i>					
человек	106	131	-340	-210	-184
<i>Коэффициент естественного прироста (убыли (-)) населения, на 1000 человек населения</i>					
человек	-9,6	-7,6	-13,7	-8,7	-14,0
место среди МО Кузбасса	13	3	30	7	32
<i>Число предприятий и организаций, на конец года</i>					
единиц	740	132	502	368	145
место среди МО Кузбасса	8	30	12	13	28
<i>Обрабатывающие производства, объем отгруженных товаров</i>					
млрд руб.	17,6	0,1	124,4	4,5	6,3
место среди МО Кузбасса	5	28	3	14	11
<i>Инвестиции в основной капитал</i>					
млрд руб.	2,0	1,4	3,9	2,5	0,8
место среди МО Кузбасса	23	27	16	20	32
<i>Ввод в действие жилых домов на 1000 человек населения</i>					
м² общей площади	296,1	293,0	363,6	244,1	247,3
место среди МО Кузбасса	18	20	12	25	24
<i>Оборот розничной торговли на душу населения, в фактически действовавших ценах</i>					
млн руб.	171,6	110,2	136,1	100,3	102,1
место среди МО Кузбасса	5	18	10	21	20
<i>Удельный вес уловленных и обезвреженных загрязняющих атмосферу веществ в общем количестве загрязняющих веществ, отходящих от стационарных источников</i>					
проценты	89,0	31,9	24,0	27,3	2,9
место среди МО Кузбасса	3	14	18	15	31

Примечание. В состав рассматриваемых пяти муниципальных образований вошли территории трех городских округов (Юргинского, Тайгинского, Анжеро-Судженского) и двух муниципальных округов (Мариинского, Тяжинского).

Источник. Составлено авторами по данным: Муниципальные образования Кузбасса: Стат. сб. / Кемеровостат. Кемерово, 2022. 174 с.

Юрга находится в северо-западной части Кемеровской области, на берегу реки Томь, главной водной артерии региона. Помимо Транссиба, через город проходит федеральная автомобильная дорога Р-255 «Сибирь» (Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск) и региональная автотрасса Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий – Кемерово – Юрга. Расстояние по автодорогам от Юрги до Кемерово составляет 110 км, до Новосибирска – 170 км, до Томска – 100 км⁹.

Первые упоминания о населенном пункте с названием Юрга относятся к последней четверти XIX в., хотя сведения о поселке (селение Усть-Искитим) на месте нынешнего города встречаются еще в конце XVII в.¹⁰ Бурный рост всех вошедших впоследствии в город поселений связан со Столыпинской аграрной реформой начала XX в., которая сопровождалась переселением значительного количества крестьян из Европейской России в Сибирь. В 1906 г., после того, как была проложена Транссибирская магистраль, Юрга стала железнодорожной станцией. Ее развитию способствовало строительство железнодорожной ветки для вывоза угля из Кузнецкого бассейна на рынки Урала и европейской части страны, реализацией проекта занималось Акционерное общество Кузнецких каменноугольных копей (Копикуз)¹¹. В 1920 г. Юрга получила статус районного центра, но до 1940 г. по сути своей оставалась пристанционным поселком.

Качественно новый этап в развитии Юрги стартовал, когда осенью 1939 г. Государственный комитет при Совете Народных Комиссаров СССР принял решение о строительстве в Новосибирской области¹² машиностроительного завода. Напомним, по третьему пятилетнему плану (1938–1942 гг.) в восточных районах Советского Союза предполагалось создание так называемых дублеров ряда промышленных предприятий из европейской части страны. Так, новый завод в Юрге должен был стать дублером предприятия «Баррикады» (Сталинград, ныне Волгоград). В феврале 1943 г., когда шла Великая Отечественная война, юргинский завод официально введен в строй и приступил к выпуску продукции военного назначения. После войны его развитие продолжилось – со временем Юргинский машиностроительный завод (Юрмаш) стал одним из ведущих в Западной Сибири машиностроительных предприятий с полным производственным циклом: от выплавки стали до изготовления оборудования. Наряду с оборонной продукцией Юрмаш производил сотни наименований продукции гражданского

⁹ Инвестиционный паспорт Юргинского городского округа Кемеровской области – Кузбасса. 2023. 45 с. URL: https://www.yurga.org/upload/files/deyatelnost/investitsionnaya-deyatelnost/IP_2023.pdf (дата обращения: 11.01.2025).

¹⁰ Юрга и юргинцы. Томск: Издательский дом «Д-Принт», 2009. 168 с.

¹¹ См., например, раздел, посвященный деятельности Акционерного общества Кузнецких каменноугольных копей (Копикуз), на официальном сайте Музея-заповедника «Красная Горка» (г. Кемерово). URL: <https://redhill-kemerovo.ru/istoriya/stati/kopikuz/> (дата обращения: 15.03.2025).

¹² Кузбасс, включая Юргу, был выделен из состава Новосибирской области в 1943 г., и на его территории образована Кемеровская область.

назначения (сельскохозяйственные машины и запчасти для них, горно-шахтное, химическое и металлургическое оборудование, товары широкого потребления и т.д.), которая поставлялась в регионы СССР и за рубеж.

Одновременно происходило активное развитие и самой Юрги. В 1949 г. этот рабочий поселок был преобразован в город районного подчинения, а в 1953 г. – областного. С 1950-х гг. начался его бурный рост: строилось благоустроенное жилье, объекты городской инфраструктуры, шло создание сети учреждений образования, здравоохранения, культуры и пр. Население города Юрги в 1959 г. составило 46 556 человек, в 1989 г. – уже 93 911¹³, то есть численность выросла вдвое за тридцать лет. При этом коллектив Юрмаша в 1970-е гг. насчитывал тысячи человек. «Именно машиностроительный завод в свое время сделал Юргу городом, и сегодня именно он определяет его лицо», – отмечали авторы книги о городе, которая вышла в 1978 г.¹⁴ Эта фраза подчеркивает главную особенность Юрги – ее угольное происхождение, что принципиально отличает город в целом от Кузбасского региона, который своим появлением обязан разработке угольных месторождений.

Исследователи называют 1960–1980-е гг. периодом «наивысшего взлета» юргинской промышленности (тогда был построен крупный абразивный завод, наращивали свой производственный потенциал предприятия стройиндустрии, энергетики, пищевой, легкой промышленности и пр.) и также характеризуют его как «пик развития Юрги социалистической» [Галкин, 2001] – важной составляющей Кузбасского территориально-производственного комплекса.

Замедление темпов экономического роста в стране в середине 1980-х гг. и затем рыночные реформы 1990-х, которые вызвали длительный и глубокий структурный кризис в российской экономике, привели к резкому сокращению промышленного, и прежде всего военного, производства в городе. В середине 1990-х гг. разразился кризис на Юрмаше: осуществив в сжатые сроки конверсию, некогда градообразующий завод фактически оказался банкротом, а его работники стали активными участниками протестных акций¹⁵.

За последующие тридцать лет власти Кузбасса не раз предпринимали попытки возродить машиностроительное предприятие, искали потенциальных инвесторов и эффективных собственников. В разные годы в таком качестве по отношению к Юрмашу выступали менеджеры компании «Южкузбассуголь», «Донецксталь», структуры госкорпорации «Ростех» и другие менее известные

¹³ Данные Всесоюзных переписей населения 1959 г. и 1989 г.

¹⁴ Горбатов В., Атучин Я. Юрга. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1978. 72 с.

¹⁵ Юрга и юргинцы. Томск: Издательский дом «Д-Принт», 2009. 168 с.

представители бизнеса¹⁶. Однако это приносило лишь краткосрочные успехи, и их сменяла очередная процедура банкротства.

Идея, которую последовательно продвигают уже три губернатора Кемеровской области, – сделать юргинский завод центром по производству горно-шахтного оборудования, тем самым вписать Юрмаш в углецентричную модель развития региона (она стала безоговорочно доминировать в Кузбассе после 1990-х гг. [Крюков и др., 2024]). Но надо признать, что на текущий момент значительная часть персонала и компетенций предприятия утеряна. «Пусть пока 180–200 человек работает на производстве. У нас другой вопрос, за это время мы потеряли кадры. <...> гиганта мы не восстановим, но запустить цеха и производить продукцию, которая востребована нашими угольщиками, – мы в состоянии», – рассказывал о ситуации на Юрмаше летом 2024 г. нынешний глава Кемеровской области И.В. Середюк¹⁷.

Напомним, Юрга официально признана моногородом (профильная отрасль – машиностроение). В 2014 г. она вошла в перечень монопрофильных муниципальных образований РФ, утвержденный правительством страны¹⁸. В первой половине 2010-х гг. власти инициировали разработку программ, нацеленных на диверсификацию юргинской экономики¹⁹, и в частности, на снижение доли машиностроения в объеме отгруженной продукции, которая превышала тогда 50%. Делать это предполагалось за счет привлечения инвестиций в альтернативные отрасли, такие как металлургия, строительная индустрия, энергетика, малый и средний бизнес и пр., а кроме того, в развитие инфраструктуры города [Иванова, Антонова, 2011].

В середине 2010-х гг. исследователи зафиксировали изменение структуры экономики Юрги, появление большего разнообразия видов экономической деятельности и отход от монопрофильности, однако при этом отмечали: «Данный

¹⁶ См., например: *Лавренков И.* Власти Кузбасса поручили Юрмаш «Южкузбассуглю» // Коммерсантъ-Сибирь. 19.10.2005. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/618998> (дата обращения: 20.01.2025); *Лавренков И., Гавриш О.* Юргинский машзавод стал донецким // Коммерсантъ. 22.12.2006. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/732694> (дата обращения: 16.01.2025); *Бодров В.* Почему «Ростех» захотел закрыть «Юрмаш» // «ФедералПресс». 02.11.2020. URL: <https://fedpress.ru/article/2611880> (дата обращения: 15.01.2025).

¹⁷ Врио главы Кузбасса заявил, что работу Юрмашзавода нельзя восстановить в прежнем объеме // ТАСС. 10.07.2024. URL: <https://tass.ru/obschestvo/21329487> (дата обращения: 10.02.2025).

¹⁸ Перечень монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов) (утв. Расп. Правительства РФ № 1398-р от 29.07.2014). URL: <http://static.government.ru/media/files/41d4f68fb74d798eae71.pdf> (дата обращения: 15.02.2024).

¹⁹ Речь, в частности, о Комплексном инвестиционном плане модернизации монопрофильного муниципального образования «Юргинский городской округ» (утв. решением Юргинского городского Совета народных депутатов Кемеровской области № 281 от 26.05.2010) [URL: <https://base.garant.ru/7515478/> (дата обращения: 02.03.2025)] и более поздних версиях данного документа, которые были приняты на уровне города и области.

переход связан не только с успешной реализацией комплекса мер по диверсификации, но и негативными последствиями кризиса, повлиявшего на развитие градообразующей отрасли в целом» [Антонова, 2015].

В настоящее время основой экономики Юргинского городского округа является промышленный сектор, представленный преимущественно обрабатывающими производствами (по итогам 2024 г. свыше 84% в структуре отгруженных товаров, выполненных работ и услуг²⁰): машиностроительным, металлургическим, пищевым, производством строительных материалов и пластмассовых изделий и др.²¹ В 2010 г. для поддержки инвестиционной деятельности в Юрге была создана зона экономического благоприятствования промышленно-производственного типа, в 2016 г. ей на смену пришел другой инструмент – территория опережающего социально-экономического развития. В числе преимуществ Юрги для инвесторов муниципальные власти называют²² выгодное географическое положение города, наличие инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры, трудовых ресурсов, свободных производственных площадей и земельных участков²³.

Вместе с тем Юрге свойственны общие для всего Кузбасского региона проблемы, препятствующие ее эффективному развитию (рис. 1): старопромышленный характер экономики, низкая инвестиционная активность, невысокий уровень развития предпринимательства, длительная тенденция снижения численности населения (с начала 1990-х гг. постоянное население города сократилось примерно на 15 тыс. человек), недостаток квалифицированных кадров, накопленный запрос на строительство новых и развитие существующих объектов инфраструктуры (например, необходима модернизация инженерных сетей, давно стоит вопрос о возведении капитального автомобильного моста через реку Томь, который бы связал Юргу и Яшкинский муниципальный округ Кемеровской области и т.д.).

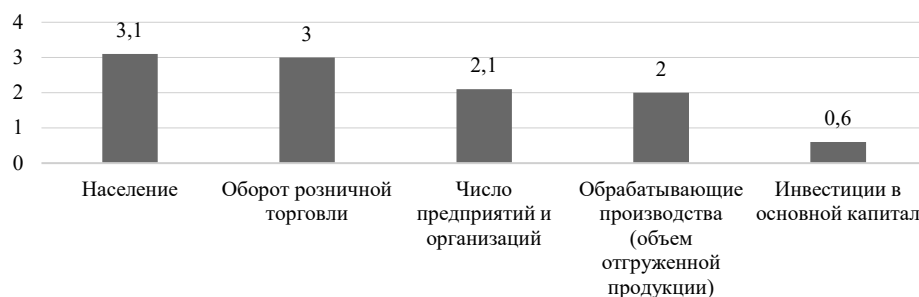
²⁰ Информация об итогах социально-экономического развития Юргинского городского округа за 2024 год // Официальный сайт администрации г. Юрги. URL: https://www.yurga.org/upload/files/deyatelnost/ekonomika/sotsialno-ekonomicheskoe-razvitie/SER_2024.pdf (дата обращения: 26.03.2025).

²¹ Определяющую роль в экономике города играют такие предприятия, как ОАО «Кузнецкие ферросплавы» ОСП «Юргинский ферросплавный завод», группа предприятий ООО «ТехноНИКОЛЬ», ООО «Сибирская фабрика «Комус-упаковка», ООО «АртЛайф-Техно».

²² Инвестиционный паспорт Юргинского городского округа Кемеровской области – Кузбасса. 2023. 45 с. URL: https://www.yurga.org/upload/files/deyatelnost/investitsionnaya-deyatelnost/IP_2023.pdf (дата обращения: 11.01.2025).

²³ Заметим, город Юрга один из немногих в Сибири построен по генеральному плану развития, разработанному институтом «Гипрогор» (Москва). И разработчики генплана Юрги утверждали, что «выгодное географическое положение, сложившаяся научно-производственная база, социально-инженерная инфраструктура и наличие значительного запаса свободных городских земель – важный стимул для развития города до 150–200 тыс. жителей» [Юрга..., 2004].

Разработчики действующей Стратегии социально-экономического развития Юргинского городского округа до 2035 г. в качестве решения для этого комплекса проблем предлагают сценарий социально ориентированного инновационного развития. Такая модель опирается на использование традиционных конкурентных преимуществ и активизацию новых факторов экономического роста, при этом основным производственным ресурсом выступают знания и технологии. Сценарий предполагает ускоренный рост экономики города за счет наращивания промышленного производства на основе развития обрабатывающих высокотехнологичных секторов экономики и экономики знаний, интенсивной модернизации технологической базы, создания конкурентоспособных территориально-производственных кластеров и т.д. Все это должно способствовать структурным сдвигам и появлению «более мощного “локомотива” экономического роста на базе обрабатывающих производств и сектора высокотехнологичных наукоемких услуг»²⁴. В итоге, по замыслу составителей стратегии, привлекательность Юрги для капитала и людей вырастет.



Источник. Составлено авторами по данным: Муниципальные образования Кузбасса: Стат. сб. / Кемеровостат. Кемерово, 2022. 174 с.

Рис. 1. Оценка удельного веса Юргинского городского округа в кузбасской экономике (фрагмент), %

По нашему мнению, выбор такого целевого сценария развития говорит о стремлении авторов стратегии вписать город в актуальную мировую повестку, но они не предлагают равноценной замены угасающему машиностроительному ядру юргинской экономики. И, что особенно важно, разработчики стратегии – сознательно или нет – не пытаются вывести город из-под влияния довлеющей над Кузбассом сырьевой экспортно ориентированной модели развития.

²⁴ Стратегии социально-экономического развития Юргинского городского округа на период до 2035 г. (утв. решением Юргинского городского Совета народных депутатов № 14 от 30.10.2018). URL: https://www.yurga.org/upload/files/deyatelnost/ekonomika/strategicheskoe-planirovanie/sser_2035.pdf (дата обращения: 20.01.2025).

Мы предлагаем изменить ракурс и оценивать перспективы реализации потенциала Юрги в системе координат трансрегионального взаимодействия, не замыкаясь на Кузбассе, раскрыть конкурентные преимущества города через комплекс пространственно-отраслевых решений (под условным названием «Юргинское кольцо»), которые сочетают различные наборы инвестиционных инициатив, проектов и территорий-партнеров (рис. 2). Сразу оговоримся, практическое воплощение предлагаемых идей экономического и пространственного развития Кемеровской области невозможно без участия государства как инициатора, организатора и руководителя процесса реализации данного суперпроекта. Это связано в том числе с необходимостью четкого регулирования взаимодействия субъектов РФ, отношения которых друг с другом носят выраженный конкурентный характер, крупного бизнеса и зарубежных стран – возможных участников коридора развития.



Рис. 2. Концепция пространственно-отраслевого комплекса «Юргинское кольцо»

Логистический хаб. Базовая идея этого направления заключается в создании на территории Юрги логистического хаба – мультимодального комплекса для складирования, обработки, перераспределения большого объема разных грузов, доставляемых железнодорожным (прежде всего), автомобильным и иными видами транспорта. Срединное географическое положение Кемеровской области – Кузбасса между Москвой и Владивостоком, практически на центральном участке Транссиба, позволяет предполагать, что новый хаб способен претендовать на стратегически значимое место в национальной логистической

системе. Безусловно, концепция такого комплекса должна быть очень тщательно проработана с целью обеспечения его привлекательности для потенциальных инвесторов, девелоперов и будущих арендаторов. Только в этом случае можно рассчитывать на то, что хаб приведет к развитию экономики города и станет точкой роста для региона.

Юргинский мультимодальный логистический парк, по нашему мнению, мог бы сосредоточиться на вывозе промышленной продукции из Кузбасса (в первую очередь угля, металла, химических продуктов) и других регионов юга Западной Сибири (продукция нефте- и газохимических, машиностроительных, агропромышленных предприятий и пр.), а также успешно выполнять функцию администрирования транзитных грузов. Таким образом, хаб объединит южные районы Западной Сибири, оптимизирует транспортные потоки между ними, а также этих регионов с Уралом, Центральной Россией и Дальним Востоком, в свою очередь, экспортные маршруты будут включать Казахстан, Монголию, Китай. Конечно, реализация масштабного проекта потребует модернизации транспортной инфраструктуры страны, расширения провозных способностей железных и автомобильных дорог, и кроме того, синхронизации стратегий развития различных корпораций, отраслей, регионов.

Машиностроительный кластер. Формально он является продолжением инициативы кузбасских властей, связанной с организацией на базе Юрмаша центра горно-шахтного оборудования с испытательным полигоном²⁵. Но содержательно концепция этого направления должна базироваться на идее формирования в Юрге всероссийского кластера актуального горного машиностроения. В своей деятельности он должен опираться, с одной стороны, на уникальные наработки и компетенции Кузбасса в данной сфере, накопленные за более чем столетнюю историю промышленного освоения угольных месторождений, с другой – на достижения глобальных лидеров машиностроительной отрасли для целей локализации производства такого оборудования. Главным принципом создания и функционирования кластера нам видится кооперация российских регионов: производителей и потребителей горной техники, оборудования для сортировки и обогащения угля, где Юрга будет выступать в качестве ядра-консолидатора системы сетевого взаимодействия.

Значительная часть производства оборудования для горной промышленности в РФ на данный момент сосредоточена на Урале, что обусловлено исторически, а также в азиатской части страны, куда сейчас активно смещаются добывающие мощности угольной отрасли, обогащение и углепереработка. Потому появление подобного кластера именно в Сибири, на Транссибе, логично и закономерно, тем более что так будет обеспечен и выход его продукции на рынок государств – членов Евразийского экономического союза (в частности, Казахстана и Кыргызстана) и стран АТР.

²⁵ См., например: *Лавренков И.* На базе «Юрмаша» планируется создание центра горно-шахтного оборудования // Коммерсантъ – Сибирь. 11.07.2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6822292> (дата обращения: 15.03.2025).

Межрегиональный кластер для реализации научно-технологических инициатив. Еще одним элементом трансрегиональной модели развития, который может быть реализован на территории Юрги, представляется инновационный кластер. Он в нашем понимании должен быть результатом межрегионального сотрудничества в контуре нескольких регионов Сибирского федерального округа: Кемеровской, Томской и Новосибирской областей (в перспективе в этот перечень может войти Алтайский край, обладающий уникальными компетенциями в биофармацевтике, аграрном машиностроении и пр.). Томск и Новосибирск являются лидерами научно-технологического развития Сибири, каждый из них обладает собственными эффективными научными и научно-производственными кластерными сообществами. Включение Кузбасса в орбиту их деятельности с большой вероятностью может стать стимулом для экономического роста севера региона на базе неоиндустриализации, через создание высокотехнологичных отраслей и производств конкурентоспособных инновационных товаров и услуг. Для Томской и Новосибирской областей участие в создании и работе Юргинского кластера – это дополнительная возможность коммерциализации научных разработок и выход на новые рынки сбыта интеллектуальной собственности.

Юргинский межрегиональный инновационный кластер, на наш взгляд, должен будет стать площадкой для развития новых форматов взаимодействия бизнеса, науки, города и региона. Для этого потребуются изучить успешный опыт российских регионов (например, Москвы, Татарстана, Башкортостана, Иркутской области и др.), а также зарубежных стран, прежде всего тех, что столкнулись с необходимостью перезапуска экономики старопромышленных центров.

Главной движущей силой решения задач технологического развития в рамках этого кластера станет малый и средний бизнес. Он обладает серьезными компетенциями по различным направлениям инновационно-технологической деятельности и предлагает потребителям свою продукцию по привлекательным ценам на основе долгосрочного сотрудничества.

Конкретное отраслевое наполнение инновационного блока проектов кластера в Юрге определится в результате поиска перспективных рыночных ниш, но, как минимум, оно будет соответствовать отраслевому профилю регионов-партнеров и органично развивать их взаимодействие по цепочкам добавленной стоимости (например, в химической, машиностроительной, фармацевтической отраслях, индустрии стройматериалов и пр.).

Таким образом, перечень конечных узлов нового коридора развития, где непосредственно формируются социально-экономические предпосылки его роста и наполнение, можно разделить на две группы. Первую образуют экономические центры соседних сибирских регионов: Кемерово, Томск, Новосибирск, Барнаул. Вторую группу по мере расширения системы взаимодействия будут пополнять города Урала, Восточной Сибири, Дальнего Востока и т.д. В будущем, возможно, этот коридор может быть преобразован в Большой транссибирский коридор развития – в таком случае эффект масштаба поможет полнее использовать социально-экономический потенциал азиатской части России и стран-партнеров.

«Юргинское кольцо»: концепция межрегионального коридора развития в рамках идеологии трансформации экономики Кузбасса

Безусловно, потребуются кропотливая работа по координации государственной пространственной и промышленной политики с подходами региональных правящих элит к управлению столь обширными и разнообразными территориями.

Выводы

Углепромышленное направление еще длительное время будет оставаться фундаментом кузбасской экономики, однако в изменившихся условиях оно с высокой вероятностью утратит роль ее движущей силы.

Кузбассу важно как можно быстрее запустить процесс реальной диверсификации экономики с помощью мер проактивной экономической политики, для того чтобы усилить устойчивость своей социально-экономической системы и подготовиться к смене парадигмы развития.

Важным инструментом решения этой задачи, по нашему мнению, может стать трансрегиональная модель, нацеленная на интеграцию региона в полицентричную систему взаимодействия внутри РФ и за ее пределами.

В основе предлагаемой концепции – межрегиональный коридор развития с центром в Юрге. Реализация комплекса пространственно-отраслевых проектов позволит превратить город в инвестиционно-производственный хаб, который даст импульс развитию Кемеровской области – Кузбасса в качестве ядра экономических связей Сибири.

Литература / References

- Антонова И.С. Теория диверсификации экономики моногорода // Вестник науки Сибири. 2015. № 2 (17). С. 179–193.
- Antonova, I.S. (2015). The Theory of Diversification of Single-Industry Economy. *Vestnik Nauki Sibiry*. No. 2(17). Pp. 179–193. (In Russ.).
- Бриллиантов Н.Д. Коридоры развития: теоретические аспекты и международный опыт // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 1. С. 110–123. DOI: 10.24412/2072–8042–2022–1–110–123
- Brilliantov, N.D. (2022). Development Corridors: Theoretical Aspects and International Experience. *Russian Foreign Economic Journal*. No. 1. Pp. 110–123. (In Russ.). DOI: 10.24412/2072–8042–2022–1–110–123
- Галкин Н.В. История Юрги: в 2 ч. Кемерово: Кузбассвуиздат, 2001. 472 с.
- Galkin, N.V. (2001). *The history of Yurga*. In 2 parts. Kemerovo. Book Publ. 472 p. (In Russ.).
- Ефремова К.А. От регионализма к трансрегионализму: теоретическое осмысление новой реальности // Сравнительная политика. 2017. № 2. С. 58–72. DOI: 10.18611/2221–3279–2017–8–2–58–72
- Efremova, K.A. (2017). From Regionalism to Transregionalism: Theoretic Understanding of a New Reality. *Comparative Politics Russia*. No. 2. Pp. 58–72. (In Russ.). DOI: 10.18611/2221–3279–2017–8–2–58–72
- Иванова О.П., Антонова И.С. Моногород Юрга Кемеровской области: инвестиционная привлекательность проектов диверсификации экономики // ЭКО. 2011. № 6. С. 158–170.

- Ivanova, O.P., Antonova, I.S. (2011). Single-Industry Yurga of Kemerovo Region: Investment Attractiveness of Economics Diversification Projects *ECO*. No. 6. Pp. 158–170. (In Russ.).
- Крюков В.А., Фридман Ю.А., Логинова Е.Ю., Речко Г.Н., Хохрина О.И. Стратегии развития Кузбасса в контексте концепции ревитализации старопромышленного региона // Экономика региона. 2024. Т. 20 (4). С. 978–992. DOI: 10.17059/ekon.reg.2024-4-1
- Kryukov, V.A., Fridman, Yu.A., Loginova, E.Yu., Rechko, G.N., Khokhrina, O.I. (2024). Kuzbass in Transition: Development Strategies for Revitalizing an Old Industrial Region. *Economy of Regions*. Vol. 20(4). Pp. 978–992. (In Russ.). DOI: 10.17059/ekon.reg.2024-4-1
- Кузнецов Д.А. От региональной интеграции к трансрегиональной: к постановке теоретической проблемы // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Философия. Политология. Культурология. 2019. Т. 5, № 1. С. 94–103.
- Kuznetsov, D.A. (2019). From Regional to Transregional Integration: Theoretical Issue. *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo*. Filosofiya. Politologiya. Kul'turologiya. Vol. 5 (1). Pp. 94–103. (In Russ.).
- Кузнецов Д.А. Феномен трансрегионализма: проблемы терминологии и концептуализации // Сравнительная политика. 2016. № 2. С. 14–25. DOI: 10.18611/2221-3279-2016-7-2(23)-14-25
- Kuznetsov, D.A. (2016). Transregionalism: Problems of Terminology and Conceptualization. *Comparative Politics Russia*. No. 2. Pp. 14–25. (In Russ.). DOI: 10.18611/2221-3279-2016-7-2(23)-14-25
- Лебедева М.М. Современные мегатренды мировой политики // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63, № 9. С. 29–37. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-9-29-37
- Lebedeva, M.M. (2019). Modern Megatrends of World Politics. *World Economy and International Relations*. Vol. 63 (9). Pp. 29–37. (In Russ.). DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-9-29-37
- Лебедева М.М., Кузнецов Д.А. Трансрегионализм – новый феномен мировой политики // Полис. Политические исследования. 2019. № 5. С. 71–84. DOI: 10.17976/jpps/2019.05.06
- Lebedeva, M.M., Kuznetsov, D.A. (2019). Transregional Integration As a New Phenomenon of World Politics: Nature and Prospects. *Polis. Political Studies*. No. 5. Pp. 71–84. (In Russ.). DOI: 10.17976/jpps/2019.05.06
- Лузянин С.Г., Афонасьева А.В. Один пояс, один путь – политические и экономические измерения // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2017. № 40. С. 5–14. DOI: 10.17223/19988648/40/1
- Lusianin, S.G., Afonasyeva, A.V. (2017). Belt and Road Initiative – Political and Economic Dimensions. *Tomsk State University Journal of Economics*. No. 40. Pp. 5–14. (In Russ.). DOI: 10.17223/19988648/40/1
- Намжилова В.О. Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт // Россия и АТР. 2018. № 1. С. 65–81.
- Namzhilova, V.O. (2018). Economic Corridors in Eurasia: China's Initiatives and Word Experience. *Russia and the Pacific*. No. 1. Pp. 65–81. (In Russ.).
- Прохоренко И.Л. Новый регионализм и трансформация международного порядка // Пути к миру и безопасности. 2015. № 2. С. 20–28.

- Prokhorenko, I.L. (2015). The New Regionalism and Configuration of the Contemporary World Order. *Pathways to Peace and Security*. No. 2. Pp. 20–28. (In Russ.).
- Фридман Ю.А., Логинова Е.Ю., Речко Г.Н., Хохрина О.И. Диверсификация экономики Кузбасса: концепция коридоров развития // Журнал Сибирского федерального университета. Гуманитарные науки. 2023. Т. 16, № 9. С. 1576–1583.
- Fridman, Yu.A., Loginova, E.Yu., Rechko, G.N., Khokhrina, O.I. (2023). Kuzbass Economic Diversification: The Concept of Development Corridors. *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*. Vol. 16. No. 9. Pp. 1576–1583. (In Russ.).
- Хейфец Б.А. Трансрегиональное переформатирование глобального экономического пространства. Вызовы для России. М.: Институт экономики РАН, 2016. 86 с.
- Kheifets, B.A. (2016). *Transregional Reformatting of the Global Economic Space. Challenges for Russia*. Moscow. Institute of Economics RAS Publ. 86 p. (In Russ.).
- Юрга и юргинцы. Портрет города. Юрга: ООО «Печатные системы», 2004. 100 с.
- Yurga and Yurgins. *Portrait of the City*. (2004). Yurga. Printing Systems Publ. 100 p. (In Russ.).
- Börzel, T., Risse, T. (Eds.) (2016). *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*. Oxford University Press. 667 p.
- Fridman, Yu.A., Rechko, G.N., Loginova, E.Yu. (2024). Forecast for the Resilience of the Kuzbass Economy in Conditions of Systemic Challenges in the Context of Coal Mining Development. *Regional Research of Russia*. Vol. 14. Is. 4. Pp. 598–607. DOI: 10.1134/S2079970524600562
- Hänggi, H., Roloff, R., Rüland, J. (2006). *Interregionalism and International Relations*. London; New York: Routledge. 304 p.
- Hope, A., Cox, J. (2015). *Topic Guide: Development Corridors*. xii + 62 pp. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf (accessed: 12.02.2025).
- Rüland, J. (2010). Balancers, Multilateral Utilities or Regional Identity Builders? International Relations and the Study of Interregionalism. *Journal of European Public Policy*. No. 17. Pp. 1271–1283. DOI: 10.1080/13501763.2010.513586
- Voskressenski, A.D. (2017). *Non-Western Theories of International Relations: Conceptualizing World-Regional Studies*. Springer Global (Europe-America): Palgrave Macmillan. 270 p.

Статья поступила 27.02.2025

Статья принята к публикации 25.04.2025

Для цитирования: Фридман Ю.А., Логинова Е.Ю., Речко Г.Н. «Юргинское кольцо»: концепция межрегионального коридора развития в рамках идеологии трансформации экономики Кузбасса // ЭКО. 2025. № 5. С. 98–116. (In Russ.). DOI: 10.30680/ЕКО0131–7652–2025–5–98–116

Информация об авторах

Фридман Юрий Абрамович (Новосибирск) – доктор экономических наук, профессор. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН.
E-mail: yurifridman@mail.ru; ORCID: 0000–0003–3120–7197

Логинова Екатерина Юрьевна (Новосибирск) – кандидат политических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН.
E-mail: katrin.2007@mail.ru; ORCID: 0000–0002–2743–3653

Речко Галина Николаевна (Новосибирск) – кандидат экономических наук, доцент.
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН.
E-mail: rgn.kem@mail.ru; ORCID: 0000-0001-7423-4051

Summary

Yu.A. Fridman, E.Yu. Loginova, G.N. Rechko

The Yurga Ring: The Concept of Interregional Development Corridor as Part of Kuzbass Economic Transformation

Abstract. The economy of Kuzbass (Kemerovo Region), which is now Russia's largest coal-industrial region, is going through severe turbulence. This is triggered by the ongoing changes in the configuration of the global and Russian economies. The Kemerovo Oblast's obvious response to this threat is to transform the socio-economic system of the region in order to abandon its coal export-oriented development model. This paper continues the authors' research cycle on Kuzbass development problems and considers the possibility of using a transregional approach to transform its economy. We propose the concept of a development corridor centered in the city of Yurga (the so-called "Yurga Ring"). It includes a set of spatial and sectoral solutions in the field of logistics, engineering and innovation, aimed at stimulating investment and supporting non-coal industries in the Kemerovo region – on the basis of interregional and, more broadly, international cooperation. According to the authors, the implementation of these initiatives can give an impetus to development of Kuzbass as the core of Siberia's economic ties.

Keywords: *Kuzbass; strategy; transformation; transregionalism; development corridor; logistic hub; engineering; innovation*

For citation: Fridman, Yu.A., Loginova, E.Yu., Rechko, G.N. The Yurga Ring: The Concept of Interregional Development Corridor as Part of Kuzbass Economic Transformation. *ECO*. No. 5. Pp. 98–116. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2025-5-98-116

Information about the authors

Fridman, Yuri Abramovich (Novosibirsk) – Doctor of Economic Sciences, Professor. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS.

E-mail: yurifridman@mail.ru; ORCID: 0000-0003-3120-7197

Loginova, Ekaterina Yurievna (Novosibirsk) – Candidate of Political Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS.

E-mail: katrin.2007@mail.ru; ORCID: 0000-0002-2743-3653

Rechko, Galina Nikolaevna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS.

E-mail: rgn.kem@mail.ru; ORCID: 0000-0001-7423-4051