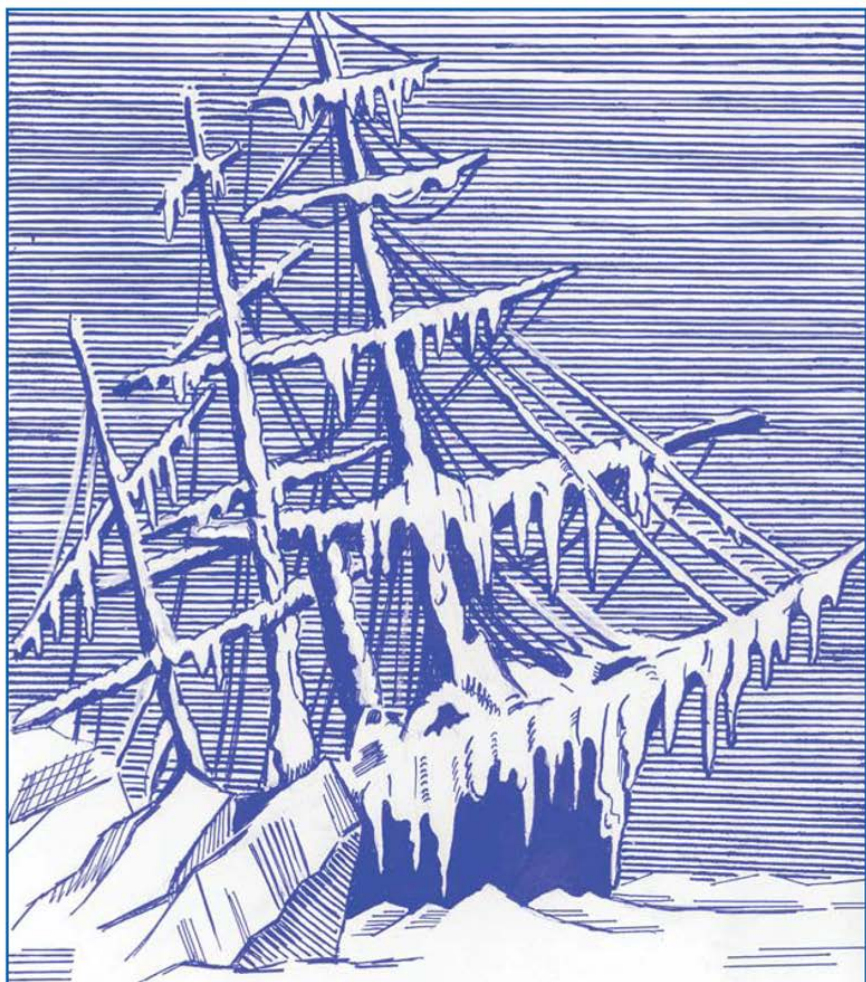


ЭКО



ВСЕРОССИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ № 5 2016 г.



Наш Северный путь...

ИЗДАЕТСЯ С ЯНВАРЯ 1970 ГОДА,
ВЫХОДИТ ЕЖЕМЕСЯЧНО



ЭКОномика и организация
промышленного производства

5 (503) 2016

Главный редактор **КРЮКОВ В.А.**, член-корреспондент РАН, профессор,
заместитель директора Института экономики
и организации промышленного производства СО РАН

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

АГАНБЕГЯН А.Г., зав. кафедрой Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, академик РАН
БОЛДЫРЕВА Т.Р., зам. главного редактора
БУХАРОВА Е.Б., директор Института экономики, управления и природопользования Сибирского федерального университета, к.э.н.
ВОРОНОВ Ю.П., вице-президент Новосибирской торгово-промышленной палаты, к.э.н.
ГЛАЗЫРИНА И.П., зав. лабораторией эколого-экономических исследований
Института природных ресурсов, экологии и криологии СО РАН, д.э.н., профессор
ГРИГОРЬЕВ Л.М., глава департамента мировой экономики факультета мировой экономики и мировой политики НИУ «Высшая школа экономики», к.э.н., профессор
ЗОРКАЛЬЦЕВ В.И., зав. лабораторией Института систем энергетики СО РАН, д.т.н., к.э.н., профессор
КОЛМОГОРОВ В.В., к.э.н., председатель совета директоров ЗАО «Распределенная энергетика»
КУЛЕШОВ В.В., координатор, директор Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, академик РАН
МИРОНОСЕЦКИЙ С.Н., член совета директоров ООО «Сибирская генерирующая компания»
НИКОНОВ В.А., генеральный директор ОАО «Агентство инвестиционного развития Новосибирской области»
ПСАРЕВ В.И., зав. кафедрой Алтайского госуниверситета, зам. председателя Исполнительного комитета Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение», к.э.н., д.т.н.
СУСЛОВ Н.И., зав. отделом Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, д.э.н., профессор
УСС А.В., президент Сибирского федерального университета, председатель Законодательного собрания Красноярского края, д.ю.н.

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

БАРАНОВ А.О., зав. кафедрой Новосибирского госуниверситета, д.э.н., професор; КАЗАКОВАН.А., директор по региональному развитию ООО «Лоялти Партнерс Восток»; КЛИСТОРИН В.И., Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, в.н.с., д.э.н.; ЛАПACHEВ В.В., ЗАО «НОВИЦ», д.х.н.; МЕЛЬНИКОВА Л.В., Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, с.н.с., к.э.н.; МУСИЕНКО И.В., директор консультационной фирмы «СтратЭкон Консалтинг», к.э.н.; НОВИКОВ А.В., и.о. ректора Новосибирского государственного университета экономики и управления, д.э.н.; САМСОНОВ Н.Ю., Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, к.э.н.; ФОМИН Д.А., Новосибирский государственный технический университет, с.н.с., к.э.н.

УЧРЕДИТЕЛИ:

УЧРЕЖДЕНИЕ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК СИБИРСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ РАН,
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА
СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ РАН, РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «ЭКО»

ИЗДАТЕЛЬ:

АНО «Редакция журнала «ЭКО»

В НОМЕРЕ

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

2 Артерия или матрица?

Тема номера: НАШ СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ...

- 5 КРЮКОВ В.А.
Один путь – один хозяин?
Нужен ли единый оператор
Северного морского пути
- 18 МУ А.,
БРИГЖЭМ Л.
Как обеспечить
устойчивость перевозок
по Северному морскому пути
- 28 БЛАМ Ю.Ш.,
КРЮКОВ В.А.,
МАЛОВ В.Ю.,
ТОКАРЕВ А.Н.,
ЧУРАШЕВ В.Н.
Оценка перспектив
создания Северного широтного
транспортного коридора
- 44 КИБАЛОВ Е.Б.
Провал реформы
железнодорожного транспорта:
пройдемся по персоналиям

ОБСУЖДАЕМ ПРОБЛЕМУ

- 55 КАЗАНЦЕВ С.В.
Оценка влияния
экономического спада
и антироссийских санкций
на регионы РФ
- 71 ГУМЕРОВ Р.Р.
Продовольственная безопасность
России: проблемы и угрозы

РЕГИОН

- 89 КОБЫЛИНСКАЯ Г.В.
Влияние структуры финансирования
инвестиций на развитие
регионов Севера
- 107 ЗАХАРЧУК Е.А.,
ПАСЫНКОВ А.Ф.
Российская Арктика:
оценка и возможности
финансового развития
- 120 ЧЕРНЕГА А.А.
Роль местных жителей
в социальном конструировании
туристических достопримечательно-
стей малых городов России

ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

- 134 КЛИСТОРИН В.И.
Империализм как последняя стадия

ИНСТИТУТЫ РЫНКА

- 150 ЮДИНА И.Н.,
БЕТМАКАЕВ А.М.
Спасти нельзя ликвидировать:
о санации проблемных банков
в условиях кризиса
- 164 КОТЛЯРОВ И.Д.
Управление отношениями банка
с проблемными заемщиками

ЭКОНОМИКА И ЭКОЛОГИЯ

- 175 МАКАРОВ А.В.
Проблемы сотрудничества России
с Монголией в контексте охраны
трансграничных вод
- 189 **SUMMARY**

Артерия или матрица?

О роли транспорта в экономике страны написано больше чем достаточно. Развитая транспортная инфраструктура не только способствует улучшению продвижения товаров и услуг, но и напрямую влияет на экономические перспективы как локальных территорий, так и огромных странств, сближая различные рынки и агентов хозяйственной деятельности.

Менее единодушны исследователи и практики относительно того, к чему ведет процесс освоения пространства. Одни считают, что его результатом становится сближение уровней жизни и условий проживания населения (с точки зрения доступности современных возможностей удовлетворения разнообразных потребностей человека) на весьма отдаленных друг от друга территориях, другие – что транспортная доступность, напротив, ведет к «стягиванию» экономического пространства и стремительному нарастанию асимметрии (экономическая активность сосредоточивается в агломерациях и урбанизированных территориях).

Думается, что обе точки зрения отражают разные стороны одного феномена – стремительно нарастающей роли фактора доступности товаров и услуг в современном мире. Однако речь идет не только об их производстве – все большее значение приобретает понимание ценности и уникальности человеческого бытия во всем том разнообразии возможностей, которые в состоянии предоставить планета Земля и стремительно растущие возможности человеческого знания. Мир все больше переходит к пониманию ценности пространства не только в экономическом (снижение издержек, доступность тех или иных факторов производства), но и в экологическом, культурном и общечеловеческом контекстах.

Особенно актуальны все отмеченные обстоятельства для нашей страны – вне пространства рассматривать ее экономику бессмысленно и контрпродуктивно. Россия накопила колоссальный опыт освоения пространства – создания и развития неповторимых (учитывая географию, историю и, в целом, развитие страны) транспортных систем и комплексов – прежде всего, Северного морского пути, а также Великой сибирской железной дороги. Их уникальность определяют следующие факторы:

- значительная роль государства в создании и развитии (начиная от определения задач и заканчивая сооружением и эксплуатацией);
- формирование уникальных производственно-технологических комплексов и систем (от топологии до выдающихся технологических решений – таких, как караванная проводка судов с сопровождением

мощных атомных ледоколов, а также супертяжелые составы, сверхмощные электровозы и тепловозы и др.);

- предопределенность управления функционированием данных систем из единого «штаба» (или «штабов», находящихся в очень тесной координации и строгой иерархии взаимной соподчиненности);

- значительная инерция развития, совершенствования и возможностей адаптации в случае возникновения тех или иных изменений (например, относительных цен на услуги различных видов транспорта, что и произошло в случае автомобильных перевозок на дальние расстояния по сравнению с услугами ОАО «РЖД»).

Ключевой вопрос развития и определения направлений функционирования российских транспортных систем – это осознание их роли в развитии пространства, учет их уникальности с точки зрения достижения необходимого результата.

К сожалению, непонимание и неучет уникальных особенностей и свойств созданных ранее транспортных систем при реформировании железнодорожного транспорта, определении форм функционирования и развития Северного морского пути свидетельствуют об очень одностороннем взгляде на место, роль и подходы к регулированию их развития.

Данные системы априори не созданы для функционирования в условиях экономики, основанной на действии рыночных сигналов. Их технологическая структура (например, количество и мощности тупиков и разъездов в случае железнодорожного транспорта) не обладает должной гибкостью и в меняющихся экономических условиях неспособна обеспечить изменения интенсивности и ритма работы. Из этого следует вывод о сохранении жестких матричных структур управления с присущими им иерархическими отношениями соподчиненности и взаимозависимости. Матрица (во многом благодаря известному фильму) стала символом предопределенности и заданности событий и решений – «всерьез, надолго и, может быть, даже навсегда».

Матричный принцип («единый оператор», единый подход и одно «лицо, принимающее решение») несовместим, к сожалению, с решением задачи развития пространства – настолько непростой и многоаспектной, что матрица здесь бессильна. В большей степени отвечает развитию пространства подход на основе другого образа – образа артерии. Артерия – основной источник снабжения живого организма всем необходимым – не может функционировать без исключительно обширной сети кровеносных сосудов и еще более мелких капилляров. В природе различные источники кровоснабжения организма не только тесно связаны друг с другом, но и составляют единое целое.

Реформирование ОАО «РЖД» на основе «единого подхода» никак не учитывало не только технологические ее характеристики, но и особенности пространственной топологии той сети, в рамках которой она функционирует. В результате «...отрасль в целом оказалась неуправляемой и была ввергнута в пучину хаоса и неразберихи...» (статья Е. Б. Кибалова). Результат – снижение скорости перевозок, потеря конкурентоспособности, отсутствие потенциала дальнейшего развития. Поэтому новые проекты и развитие восточного направления железных дорог не должны оставаться вне государственного поля зрения. В частности, «...новая широтная магистраль представляет собой основу для нового северного широтного пояса экономического развития, где еще (по климатическим условиям) возможно создание мест для постоянного проживания населения, и существенно облегчает транспортные выходы на Северный морской путь» (статья Ю. Ш. Блама с соавторами).

Уникальная морская трасса – Северный морской путь – также имеет вполне определенную и логичную сферу приложения усилий государства и ранее реализованных подходов. В пространственном отношении – это восточный сектор Арктики, а в технологическом – поддержание и развитие уникального атомного ледокольного флота. В то же время в современных условиях «...перевозка добытых минеральных ресурсов в Арктике независимыми перевозчиками – более экономичный и эффективный способ морской транспортировки по сравнению с перевозкой с караванным сопровождением судов ледоколами» (статья А. Му, Л. Бригхэма).

Важна не доставка грузов сама по себе, а тот социально-экономический результат, который данная деятельность обеспечивает в районах Арктики и Севера (статья В. А. Крюкова).

Успешность и устойчивость транспортных систем в значительной степени зависят от кропотливого и тщательного определения точек соединения артерий и капилляров – сфер и ниш прямого государственного участия и инициативы и энергии бизнеса. Только в этом случае может возникнуть та необходимая синергия, без которой немислимы развитие пространства и его разумное использование.

Главный редактор «ЭКО»



КРЮКОВ В.А.

Один путь – один хозяин? Нужен ли единый оператор Северного морского пути¹

В.А. КРЮКОВ, член-корреспондент РАН, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск

В статье рассматриваются проблемы и следствия применения различных подходов к формированию системы управления (регулирования) функционированием трассы Северного морского пути.

По мнению автора, при тех возможностях, которыми располагает государство, современной ситуации развития Арктики в наибольшей степени отвечает система управления, учитывающая особенности различных сегментов экономики. А именно: хозяйственные функции единого оператора допустимы только при реализации проектов с доминирующим участием государства. В остальных случаях они ограничиваются вопросами координации и согласования интересов всех сторон, участвующих в обеспечении функционирования пути (включая отправителей и получателей грузов).

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, единый оператор, функции управления, координация, развитие инфраструктуры, тарифы ледовой проводки, караванная проводка судов

История вопроса и его актуальность

Общепризнанны различия социально-экономических систем по отношению собственности, роли рынка и государства, подходам к управлению государством и месту отдельного человека (именно человека, а не «личности») в экономике и обществе и многим другим важным признакам. Менее очевидно, что они характеризуются также неодинаковыми подходами к формированию технико-технологических подсистем в различных секторах экономики. При этом в разных социально-экономических системах, функционирующих в один и тот же промежуток исторического времени (исчисляемый не годами, а по крайней мере, десятилетиями), могут применяться одинаковые базовые принципы и элементы создания компонентов технологических подсистем, одни и те же достижения в области естествознания, но из-за кардинальных отличий в «компоновке» и условиях их

¹Статья подготовлена в рамках программы Президиума РАН № 13, проект XI.174. (0325–2015–0011) «Север и Арктика Азиатской России – взаимодействие экономики и ресурсно-природной среды на новой технологической и институциональной основе».

применения результаты могут оказаться принципиально различными.

Примером может служить уникальная транспортная система, созданная в Советском Союзе – Северный морской путь (СМП). Его особенность – очень тесная связь процессов транспортировки грузов морскими судами с функционированием портового хозяйства вдоль трассы пути, наличием системы навигационного и гидрографического обеспечения, а также нацеленность на реализацию проектов освоения минерально-сырьевых ресурсов в «высоких широтах» и решение оборонных и геостратегических задач. В 1932 г. была создана и соответствующая структура управления – Главное управление Северного морского пути («Главсевморпуть») при Правительстве СССР, с очень широкими и полномочиями по осуществлению хозяйственных и транспортных функций.

«Ядром» (основой устойчивости) сформированной технологической подсистемы стал уникальный ледокольный флот (прежде всего, атомные ледоколы, многие из которых не имели аналогов в мире), который позволил перейти в 1970-е годы на круглогодичную навигацию в западном секторе Арктики. Масштабы решаемых задач требовали и соответствующих подходов – заблаговременного планирования всех морских операций, значительных единичных мощностей ледоколов, караванной проводки судов (т. е. одновременной транспортировки колоссальных партий груза), управления и диспетчеризации из единого центра (см. ниже).

Важнейшее условие – соответствие масштабов на всех этапах и стадиях, от проекта по освоению минерально-сырьевых ресурсов до караванов, ледоколов и портовых сооружений. Эффективность такой подсистемы обеспечивалась экономией на масштабе. Проигрывая в гибкости (и, соответственно, в учете фактора времени), данная система выигрывала за счет относительно низких удельных издержек в конечном звене стоимостной цепочки.

При этом неизбежен вопрос: что будет, если, во-первых, нарушить в рамках данной цепочки соответствие масштабов всех ее звеньев – от проектов до перевозимых партий грузов, и, во-вторых, учесть «фактор времени» (иными словами, стоимость денег)? Ответ вполне очевиден – данная система в скором будущем потеряет былую привлекательность. Не из-за того, что она плоха, а потому, что создана для реализации целей и задач

в другой «системе координат» (не экономических, а физических – объемы перевозимых грузов).

Как быть в таком случае с перевозкой грузов и освоением Арктики в современных условиях?

Ответ в общем очевиден – нужны более гибкие подходы к учету особенностей различных составляющих единой цепочки формирования стоимости услуг. Это вовсе не означает немедленной ликвидации того, что было создано ранее и чем у нашей страны есть все основания гордиться. В частности, необходим учет особенностей разных грузоотправителей и грузополучателей. Не только физическое перемещение груза является целью работы транспортной системы, но и предоставление данной услуги в срок и с необходимым «качеством» (конкурентный тариф, учет запросов потребителя, минимизация перевалок и излишних процедур оформления).

Россия по-прежнему, как и много-много лет назад, стоит на «пороге» Арктики. Новизна ситуации связана не только с разработкой минеральных ресурсов и нефтегазовыми миражами (которые так сильны, что далеко не самое выдающееся и «запрограммированное» трудом советских геологов месторождение на шельфе Карского моря получило гордое имя «Победа» [1]), но и, прежде всего, со стремительным формированием глобального экономического пространства, которое все настойчивее «проникает» в Арктику (несмотря на взлеты и падения объемов перевозок грузов в этом районе земного шара в последние годы).

На этапе продвижения нашей страны на восток был найден транспортный путь (как тут не вспомнить М. К. Сидорова, А. М. Сибирякова, С. В. Востротина [2], а также таких увлеченных людей, как, например, художник А. Борисов [3] и многие другие). Затем, в условиях социалистической индустриализации [4–5], создана транспортная система (О. Ю. Шмидт и большая плеяда ученых и практических работников занимались реализацией этой задачи на протяжении весьма длительного периода времени [6]). На нынешнем этапе ситуация кардинально изменилась – требуется найти решение в период затянувшихся политических и экономических трансформаций².

² Нельзя не отметить ту колоссальную роль в активизации обсуждения проблем СМП в 1990–2010 гг., которую сыграл академик А. Г. Гранберг (1936–2010 гг.) [7].

Идеальный вариант – сохранить все лучшее из созданного ранее, привнести то, что обусловлено новым временем и новыми возможностями (лучшим знанием Арктики, прежде всего), и сформировать адекватный подход к функционированию Северного морского пути, увязать его перспективы с решением проблем социально-экономического развития «высоких широт». Увы, многое из того, что было создано ранее, сегодня разрушено и пришло в негодность (в частности, порты и инфраструктура в восточном секторе Арктики).

В последние годы проблемы Арктики и Северного морского пути обсуждаются на самом высоком уровне. Так, в Мурманске 9 марта 2016 г. состоялось заседание президиума Госкомиссии по вопросам развития Арктики под председательством заместителя председателя Правительства РФ Д. О. Рогозина. На данном совещании было дано поручение «... представить в Правительство Российской Федерации в срок до 20 апреля... материалы, в том числе **о создании единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне Российской Федерации, с целью организации перевозок по трассе Северного морского пути**» [8].

Поэтому возникает вполне закономерный вопрос о том, как и какие функции может (и должен) в современной экономике выполнять данный единый оператор, можно ли перенести в современную жизнь подходы всеохватывающего «единения» всех звеньев транспортной системы, которые были присущи «Главсевморпути» периода славных лет индустриализации и покорения природы?

Следует заметить, что для обсуждения данных вопросов требуется уточнить исходные термины, прежде всего – «транспортно-логистический оператор». Вполне очевидно, что это – компания, осуществляющая все стадии, от получения грузов до их доставки потребителю. При этом она может либо выполнять подобные функции самостоятельно (или через свои филиалы и дочерние структуры), либо выступать в роли генерального оператора и передавать часть функций на контрактной основе другим компаниям, либо совмещать оба подхода и т. д. Не исключена и возможность осуществления операторских функций в «мягком формате» – при прямом участии в создании и поддержании

условий мореплавания, а также информационной координации всех пользователей трассы Севморпути.

Независимо от применяемой схемы управления, основная ее направленность – гибкость и эффективность в предоставлении транспортных услуг, а также содействие решению социально-экономических проблем развития северных и арктических территорий России.

Наиболее сложная проблема – не столько разработка и подготовка логически выверенной схемы, сколько формирование процедур учета интересов и устремлений самых разных «стейкхолдеров» (от получателей грузов до строителей ледоколов и объектов транспортной инфраструктуры), а также выработка шагов по претворению задуманного на практике.

Координировать или управлять?

Подход к управлению (координации) развития и использования трассы Северного морского пути в значительной мере определяется тем, какие цели являются преваляющими и кто обеспечивает их достижение.

При решении подобных задач доминируют два подхода:

- при возникновении сложной комплексной социально-экономической проблемы (развитие трассы СМП также можно считать такой проблемой) в России наметилось стремление к подготовке «именных» (или специализированных) законов прямого действия (например, «Закон об Арктике», о необходимости которого говорят представители северных территорий в Госдуме уже немало лет);
- проявилась тенденция передать решение всех сложных проблем координации, взаимодействия участников, имеющих разные интересы, «единому координирующему органу» с широкими полномочиями (якобы ему виднее, и в процессе работы он всегда найдет приемлемое решение).

К сожалению, ни один из этих подходов в современном мире и экономике не работает (и, следует добавить, работать не может). Причины – опережающий рост издержек, низкая экономическая эффективность и постоянная необходимость финансовой поддержки извне.

В России нет ни достаточных финансовых ресурсов, ни реальной возможности административным путем «привести» интересы

всех участников к единому знаменателю (появились новые субъекты хозяйственных отношений, созданы органы государственного управления с определенными функциями, сформирована разветвленная (хотя и весьма противоречивая) нормативно-правовая база).

Нельзя и неправомерно сосредоточивать в одном органе управления контрольные, управленческие (регулирующие) и хозяйственные функции. Это один из постулатов формирования эффективной системы органов государственного управления (к сожалению, Россия заплатила за его осознание колоссальную цену на протяжении всей своей истории, и современный этап ее развития – не исключение).

Система управления (координации) трассы СМП должна основываться на новых подходах к реализации подобных масштабных проектов и преследовать в качестве главной цели обеспечение социально-экономического развития Севера и Арктики России. Причем на основе приемлемых и допустимых по современным меркам социальных, экономических и технологических решений.

О целях и задачах СМП в свете современных тенденций

Фактически развитие трассы Северного морского пути преследует две цели:

- геостратегическую (или, как пишут политические обозреватели, – «демонстрацию флага»);
- социально-экономическую – развитие северных и арктических территорий (сюда входят и судоходство, и реализация крупных проектов, и, как одна из важнейших подцелей, обеспечение современных условий проживания и традиционной деятельности народов Севера).

Эти важнейшие цели связаны между собой. «Демонстрацию флага» нет нужды проводить в форме акций и демаршей международного «звучания», если в регионах Арктики и Севера России успешно решаются социально-экономические проблемы и развивается хозяйственная деятельность.

Реализация социально-экономической цели предполагает, прежде всего, создание условий и предпосылок для повышения эффективности проектов освоения северных территорий и роста

уровня жизни проживающего населения. Северный морской путь, с этой точки зрения, призван обеспечивать:

- завоз грузов и товаров, имеющих большое значение с точки зрения жизнеобеспечения и реализации проектов;
- вывоз произведенных продуктов и материалов (в основном для последующей переработки в местах, приближенных к рынкам сбыта готовой продукции);
- транзит судов – как с запада на восток, так и в обратном направлении.

В этом качестве на решения по развитию СМП оказывают влияние (в какой-то степени конкурируют) те тенденции, которые складываются в морских перевозках не только в Арктике, но и в целом в глобальной экономике. Основной тренд в развитии транспортно-логистических систем и комплексов в мире состоит в формировании подходов, ориентированных на нужды клиента (клиентоориентированных систем). Это означает, прежде всего:

- гибкость в предоставлении услуг и сервисов (таких, как транспортировка грузов);
- стремление к быстрейшему возврату вложенных средств.

Именно поэтому, например, полностью прекратились лесоперевозки по Северному морскому пути в связи с коренным изменением модели хозяйствования в лесной отрасли – компании стали менее крупными, снизились объемы заготавливаемых партий леса, наблюдается стремление к быстрой оборачиваемости финансовых ресурсов и проч. (никто не будет ждать целый сезон, чтобы отправить партию лесопроductии на рынок).

В связи с этим в мире растет интерес к судам повышенного ледового класса (не столько к ледоколам, сколько к специализированным сухогрузам, танкерам и т. д.). Такие суда, при значительно большей их стоимости, обеспечивают необходимую гибкость в выборе маршрутов, условий мореплавания, дают возможность ускоренной доставки грузов. В определенном смысле имеет место аналогия конкуренции грузоперевозок большегрузными автопоездами с железной дорогой, которая ее постоянно проигрывает.

Результат – повышение конкурентоспособности всей цепочки, от создания продукции на Севере и до ее реализации в другом регионе.

Особые условия мореплавания

Работа Северного морского пути связана с целым рядом повышенных рисков – климатических, навигационных (льды, гидрография), технических. Поэтому вполне очевидно, что организация перевозок по трассе СМП должна основываться на учете двух групп обстоятельств – экономической гибкости и безопасности.

Гибкости в большей степени отвечает сочетание традиционных схем мореплавания (караваны с ледокольной проводкой) с возможностью одиночного плавания судов. Безопасность при этом обеспечивается не только характеристиками судов, но и условиями сопровождения мореплавания (навигация, гидрография).

В свою очередь, характеристики судов служат основанием для допуска их на трассу СМП в определенное время года [9] (данная практика реализуется ныне действующей Администрацией СМП), в сочетании со страхованием. Однако страхование весьма затруднено из-за отсутствия на трассе спасательных и вспомогательных служб и услуг, а также вследствие хронического недостатка необходимой портовой инфраструктуры (ее бедственного состояния, прежде всего, в восточном секторе Арктики).

В целом безопасность обеспечивается рядом обстоятельств:

- сертификацией судов (в том числе в рамках процедур их страхования);
- условиями допуска на трассу;
- обеспечением навигации, оказания помощи и поддержки судам, попавшим в затруднительные обстоятельства;
- наличием портовой инфраструктуры вдоль трассы.

Причем все составляющие такой системы безопасного судоходства очень тесно связаны и ориентированы на «разумного пользователя» трассы – никому не придет в голову рисковать репутацией и нести колоссальные материальные и финансовые риски, отправляя в плавание непригодное судно (сумма страховых вычетов превысит самые смелые ожидания предполагаемой выгоды).

Функции и роль координатора

Из представленного выше, на наш взгляд, вытекает необходимость разделения всех видов деятельности по организации работы Северного морского пути на три основных составляющих:

- улучшение условий судоходства;
- инфраструктурное обеспечение вдоль трассы;
- собственно судоходство.

Обеспечение условий судоходства – навигация и оказание помощи в чрезвычайных ситуациях. Навигацию могут осуществлять сертифицированная лоцманская служба (службы), а также действующая в настоящее время Администрация СМП. К числу организаций, которые призваны этим заниматься, можно отнести Росгидромет РФ и МЧС РФ (целесообразно их функции в этой области обозначить более четко).

Инфраструктурой должны заниматься три основные группы действующих лиц:

1) Минобороны РФ, Минтранс РФ (плюс проекты в рамках деятельности «институтов развития»);

2) компании и хозяйствующие субъекты (ОАО «Ямал-СПГ», ОАО «ГазпромНефть», ОАО «Норильский никель» и др.);

3) Правительство РФ и субъекты РФ (нельзя не отметить «подвижничество» Ямало-Ненецкого АО).

Судоходство могут осуществлять все компании, прошедшие соответствующую сертификацию судов. Формат получения такой услуги, как «ледовая проводка», каждая компания для себя решает сама. **Централизованно определяемые «услуги ледокольного флота» неприемлемы и недопустимы.** Ледокольный флот, «демонстрирующий флаг», базовое финансирование получает за счет государства и в рамках выполнения им государственных геостратегических задач. **Коммерческие компании – пользователи трассы СМП – прибегают к услугам ледовой проводки (если они им необходимы) на основе прозрачных тарифов, подлежащих согласованию с антимонопольным ведомством.**

С учетом всего сказанного представляется необходимым и уместным ограничение задач и функций предполагаемого «Оператора СМП» такими направлениями деятельности, как:

- предоставление площадки для обсуждения позиций и соображений по функционированию СМП всеми заинтересованными сторонами (грузоотправители, грузополучатели и транспортники) (известный аналог – саморегулируемая организация НП «Совет рынка», которая обеспечивает функционирование коммерческой инфраструктуры оптового рынка электроэнергии);

- оказание услуг по навигации мореплавания по трассе Севморпути (только для сертифицированных и застрахованных грузоперевозчиков). Здесь важно наличие связи со страхованием и получением кодов доступа к навигационным системам и актуальным базам климатических данных и сведений по ледовой обстановке.

Не следует подменять функции МЧС, Росгидромета и прочих федеральных структур, присутствие и участие которых в выполнении определенных задач, в том числе и на трассе СМП, задано их функциями, закрепленными в нормативных документах. Не следует смешивать информирование и объединение усилий разных участников с функциями хозяйственного руководства и управления (кому, когда и как транспортировать грузы, каким маршрутом обеспечивать доставку и проч.).

Опыт Ненецкого и Ямало-Ненецкого АО, а также Норильска говорит о том, что бурно развиваются те участки трассы, где силами бизнес-сообщества реализуется тот или иной значимый проект. Поэтому неправомерно данные интересы ущемлять и ставить в зависимость от транспортных и связанных с ними «координирующих» организаций. Важна не доставка грузов сама по себе, а тот социально-экономический результат, который данная деятельность обеспечивает в районах Арктики и Севера. При этом, однако, вопросы доступа третьих лиц к создаваемым инфраструктурным объектам необходимо определять заблаговременно.

С экономической точки зрения, критерии эффективности всей цепочки трассы СМП, от проекта до полученного в месте потребления продукта, – это **приемлемые издержки и возврат инвестиций**. А основной результат – социально-экономическое развитие территорий Арктики и Севера России. Социально-экономическое развитие не может базироваться на дотациях и исключениях из правил: рано или поздно такая система деградирует и становится обузой для экономики и макрорегиона, и страны в целом.

Если же мы забываем об экономической составляющей и руководствуемся геостратегическими интересами, реализуется «старый, но верный» административно-командный принцип (план, сроки, исполнители, госфинансирование). Однако современные

финансовые и экономические возможности страны не позволяют этого делать в рамках обширной программы: времена затратных амбициозных проектов ушли в прошлое. Вместе с тем использование механизмов государственно-частного партнерства открывает возможность для поэтапной реализации инфраструктурных проектов по трассе СМП [10].

СМП и Арктическая трасса

Все зарубежные пользователи разделяют две трассы – Северный морской путь («внутренняя российская транспортная артерия») и Northern Passage (Арктическая трасса – международная артерия, проходящая в международных территориальных водах по «полярной арктической дуге»). Решение о выборе трассы определяется не количеством ледоколов, а транспортными тарифами и наличием страхователя. Именно последнее обстоятельство предопределило наблюдаемое в последний год резкое снижение пробудившегося ранее интереса международных перевозчиков к данному маршруту.

Что наиболее важно?

В современной экономике формы и способы доставки грузов определяют отправитель и получатель, они же принимают на себя при этом значительную долю возникающих рисков. Это способствует росту экономической эффективности работы любой хозяйственной системы (Северный морской путь – не исключение, несмотря на наличие многих значимых специфических черт и исторических особенностей). Важнейший элемент всей системы работы трассы СМП – соучастие всех заинтересованных сторон и ясное понимание интересов и задач каждого.

В качестве соображений рекомендательного свойства считаю необходимым подчеркнуть следующее:

- неправомерно смешение и объединение в рамках одного управляющего (координирующего) органа функций контроля, обеспечения функционирования и, собственно, хозяйственной деятельности;

- в России создан целый ряд органов управления, функции которых «выходят» на решение задач СМП, необходимы лишь

определенная ревизия и стыковка их по регламентам и срокам реализации в рассматриваемом конкретном случае;

- требуется координация – в форме учета мнений и позиций всех участвующих сторон – как грузоотправителей, так и грузополучателей и собственно транспортных организаций; целесообразно создать «Совет пользователей СМП» с правами и полномочиями рекомендательно-предписывающего характера (решение совета обязательно для всех его участников);

- целесообразна увязка процедур допуска к плаванию по трассе СМП не только с сертификацией судов, но и со страхованием;

- услуги ледовой проводки необходимо осуществлять на основе прозрачных и утвержденных антимонопольными ведомствами тарифов за реально оказанные услуги; решение о получении данной услуги принимает грузоотправитель или грузополучатель (с учетом условий страхования и характеристик используемых для перевозки судов);

- формирование и развитие портовой и терминальной инфраструктуры вдоль трассы СМП должны осуществляться с учетом реализуемых бизнес-сообществом проектов, а также интересов и возможностей государства (как в целом, так и отдельных субъектов Федерации); функции координации работ по созданию подобной инфраструктуры в большей степени отвечают задачам Минтранса РФ;

- важнейшая задача налаживания современной системы работы СМП – обеспечение безопасности и своевременности реагирования на непредвиденные обстоятельства мореплавания в высоких широтах (МЧС РФ, Росгидромет, система связи и текущего мониторинга).

Необходимо отойти от иллюзии простых и «проверенных» решений, основанных на всевластии и всесилиии единого оператора с широкими и даже чрезвычайными полномочиями. Главное в его деятельности – умение согласовывать разные интересы и находить взаимоприемлемые решения.

Литература

1. Николаев Я. В Карском море нашли запасы нефти и газа. URL://<http://rg.ru/2014/09/27/neft-site.html>
2. Северная морская экспедиция Министерства путей сообщения на реку Енисей в 1905 году//Управление внутренних водных

путей и шоссейных дорог. – Санкт-Петербург: типография И.Н. Кушнерев и Ко, 1906. – 94 с.

3. *Борисов А.* Великий Северо-Восточный морской путь. Великий речной путь из Сибири в Европу. – Санкт-Петербург: типография А.С. Суворина, 1910. – 52 с.

4. *Рыбин С. В.* Северный морской путь из Европы к устьям Оби и Енисея. Его экономическое значение для Сибири и степень использования в настоящее время//Комитет Северного морского пути. – Новониколаевск, 1924. – 90 с.

5. *Гуков А. И.* Город Тикси. – М.: Принтком, 2013. – 472 с.

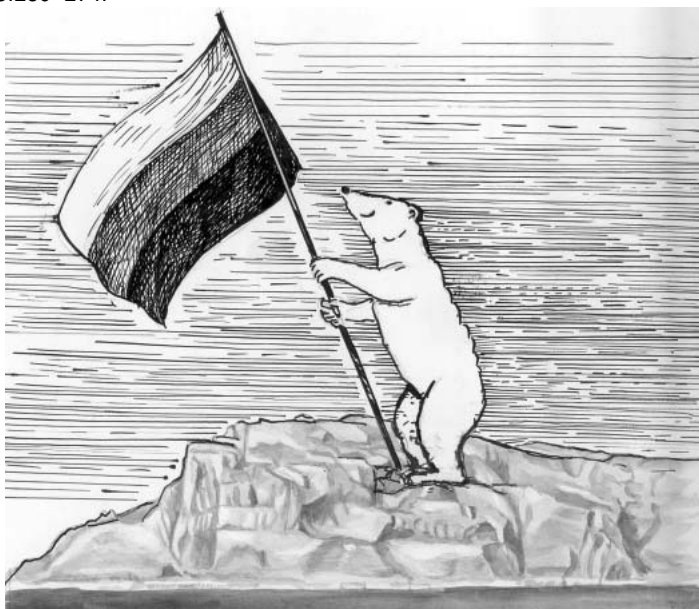
6. Российская Арктика: современная парадигма развития / Под ред. А. И. Татаркина. – Санкт-Петербург: Нестор-История, 2014. – 844 с.

7. Проблемы Северного морского пути / Под ред. А. Г. Гранберга и В. И. Пересыпкина. – М.: Наука, 2006. – 581 с.

8. О решении по итогам заседания президиума Госкомиссии по вопросам развития Арктики// Портал Правительства России. Поручения и их выполнение. – 2016. – 10 март. URL:// <http://government.ru/orders/22291/#sel=>

9. Ice Class Criteria. Appendix 2 to the Rules for Navigation in the Northern Sea Route water areas (items 10,11). URL:// http://www.arctic-lio.com/nsr_iceclasscriteria

10. *Крюков В. А., Севастьянова А. Е., Токарев А. Н., Шмат В. В.* Обоснование направлений развития ресурсных территорий, как комплексная мезоуровневая проблема //Экономика региона. – 2015. – № 4. – С.260–274.



Как обеспечить устойчивость перевозок по Северному морскому пути

А. МУ (Arild Moe), Институт имени Фритьофа Нансена, Норвегия.

E-mail: arild.moe@fni.no

Л. БРИГХЭМ (Lawson Brigham), Аляскинский университет в Фэрбэнксе, США

Основу устойчивого функционирования Северного морского пути составляют большие ледоколы, которые обеспечивают доступ к различным регионам России через судоходную часть Арктики. Несколько атомных ледоколов, созданных еще в советское время, нуждаются в замене. До сих пор неясно, как будет использоваться ледокольный флот для повышения эффективности функционирования Севморпути. Также неясно, разрешат ли власти России независимую навигацию ледокольных коммерческих перевозчиков без эскорта караванов ледоколами.

Ключевые слова: Северный морской путь, ледоколы, организация использования

Ледокольный флот СССР и Российской Федерации всегда был основой системы судоходства по Северному морскому пути. Был реализован новаторский подход к использованию атомных ледоколов, а также развитию флота дизель-электрических ледоколов, многие из которых были построены в Финляндии. Основная часть рейсов осуществлялась в форме караванной проводки – группы судов сопровождалась большими ледоколами Мурманской и Дальневосточной судоходных компаний. Управление Севморпути Министерства морского флота СССР (Минморфлота) занималось управлением использованием ледокольного флота и грузовых судов, пригодных для арктических перевозок, а также планированием операций на Севморпути. С конца 1980-х годов перевозки Северным морским путем резко сократились, а в 1990-х существенно обветшала инфраструктура. Позже внимание к этому морскому пути снова возросло, но уже по причине роста навигации и амбициозных российских планов развития.

Среди важнейших вопросов были следующие.

- Как использование ледоколов вписывается в новую эру Севморпути, а именно: как организована их работа?

- Достаточно ли адаптировано использование ледокольного флота к тенденциям в международных перевозках, и действительно ли оно является частью общей политики, разрабатываемой для Севморпути?

Как организована работа ледоколов?

Первый атомный ледокол «Ленин», введенный в эксплуатацию в 1960 г., и все последующие атомные ледоколы были объединены в структурную единицу «Атомфлот», ставшую после нескольких реорганизаций подразделением Мурманского морского пароходства, находящегося в подчинении Министерства морского флота. В 1993 г. пароходство было акционировано, а большинство акций впоследствии продано частным владельцам. Атомные ледоколы остались в собственности государства, хотя и в операционном ведении Мурманского морского пароходства. С 1998 г. эксплуатацию флота оставили за пароходством в трастовом управлении на основе пятилетних контрактов. Но в 2008 г. было решено отменить трастовое управление и передать «Атомфлот» в собственность государственной корпорации «Росатом». Аргументами в пользу этого (хотя и спорными) были коммерческие злоупотребления со стороны Мурманского морского пароходства в отношении флота, неумелое распоряжение государственными активами, а также конкуренция, так как пароходство было одной из нескольких морских судоходных компаний.

Наконец, предполагалось, что передача атомных ледоколов корпорации «Росатом» приведет к лучшему использованию ядерных технологий и обеспечению топливом. В это же время существовали планы разработки серии плавающих атомных электростанций и подчинения их «Атомфлоту» [1; 2]¹.

Невозможно точно сказать, что сыграло решающую роль в этой реорганизации, но результат ясен: технологическая интеграция была увеличена за счет функциональной. Оставив флот атомных ледоколов в подчинении Министерства транспорта, «Атомфлот» экономически только выиграл. Но поскольку считалось, что до передачи Министерство транспорта сделало очень мало для обеспечения инвестиций во флот, «Росатому» тут же

¹ От программы строительства плавучих атомных электростанций (ПАТЭС) не отказались. В 2015 г. было объявлено, что первая станция будет завершена в 2016 г. URL: <http://ria.ru/atomtec/20150821/1199191284.html>

удалось получить из государственного бюджета значительные средства для этой цели.

Согласно правилам судоходства по Северному морскому пути, которые были приняты СССР в 1990 г. и действовали до 2013 г., координация движения осуществлялась Администрацией Северного морского пути. При этом в правилах 1990 г. было указано, что эту задачу могут выполнять также штабы морских операций, которые располагались в Диксоне для западной части и в Певеке – для восточной части Севморпути. Администрация Северного морского пути была ликвидирована в 1999 г., но штабы морских операций продолжали функционировать. Однако когда в 2010–2011 гг. разрабатывались новые положения для Севморпути, «Атомфлот» настаивал на включении в свой состав штабов морских операций, в функции которых входило бы руководство и надзор за всем движением по Севморпути, и компания помогла сформулировать проект распоряжения по этому вопросу. В этом случае «Атомфлот» мог бы получить формальную роль координатора движения по всему Севморпути.

Однако в новых положениях о навигации по Севморпути, одобренных Министерством транспорта и вступивших в силу с 2013 г., штабы морских операций не упомянуты вовсе. Новые положения не предусматривали и единого исполнительного органа, осуществляющего руководство сопровождением отдельных судов. Каждый капитан судна должен заниматься планированием и осуществлением плавания в соответствии с требованиями и информацией, полученными от Администрации Северного морского пути, находящейся в Москве. Но на практике планирование сводилось к необходимости договариваться с компанией, занимающейся ледокольными работами.

Согласно положениям, сопровождение могут выполнять только ледоколы под российским флагом. Помимо «Атомфлота», это касается Мурманского и Дальневосточного морских пароходств, транспортного отдела «Норильского никеля» и «ЛУКойла», эксплуатирующего современный ледокол на своем Варандейском терминале в Печорском море, а также «Росморпорта» – государственного предприятия, подчиняющегося Министерству транспорта. Теоретически пользователи Северного морского пути могут вести переговоры по сопровождению (проводке) с любой

из этих компаний, но на практике только услуги «Атомфлота» можно использовать для длинных маршрутов.

Такая же ситуация и с ледовыми лоцманами. Их услуги предоставляют три компании, назначенные Администрацией Севморпути: Мурманская ассоциация морских капитанов, Гильдия полярных лоцманов и «Атомфлот». На практике же в большинстве случаев это делает только «Атомфлот».

Закон о Северном морском пути 2012 г. был принят с целью разъяснения системы руководства Севморпути. Согласно этому закону была создана новая Администрация Северного морского пути, ответственная за «организацию навигации в акватории Северного морского пути». В действительности же, несмотря на прежнее название, новый орган, созданный как федеральное государственное казенное учреждение, подчиненное Агентству морского и речного флота («Росморречфлоту») Министерства транспорта, получил очень ограниченные полномочия. В 2013 г. Администрацию разместили в Москве, хотя и Архангельск, и Мурманск, и Санкт-Петербург лоббировали его размещение у них. Её главная функция – это прием заявлений на плавание по трассе Севморпути и выдача разрешений в соответствии с рядом критериев. Администрация также предоставляет информацию о ледовой ситуации и гидрометеорологических условиях вместе с данными от Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИ) и других агентств, принадлежащих Министерству природных ресурсов РФ, в соответствии с которой определяются условия разрешений (эта информация передается пользователям).

Администрацией Северного морского пути регулярно издаются долгосрочные ледовые прогнозы, разрабатываемые ААНИ. Однако она не обладает полномочиями отдавать распоряжения другим государственным органам и, похоже, никак не участвует в формировании политики развития или решении вопросов о приобретении ледоколов.

Складывается такая картина. С одной стороны, мы видим формальную структуру с Министерством транспорта наверху и подчиненными ему исполнительными органами, а также частные компании и государственные органы, обеспечивающие техническую поддержку.

С другой стороны, существует и иная структура, где одна из технических организаций, а именно «Атомфлот», в действительности принимает ключевые решения и располагает необходимой информацией.

Картина эта напоминает «хвост, который виляет собакой».

Главный участник – «Атомфлот»

«Атомфлот» как федеральное государственное унитарное предприятие является коммерческой организацией, но не владеющей активами, которыми распоряжается, а именно ледоколами. Хотя, на первый взгляд, «Атомфлот» ограничен в своих действиях, но он все же является частью Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом». Последний вначале взял на себя инициативу по переводу «Атомфлота» в статус акционерного общества, заявив, что «Атомфлот» и ледоколы останутся полностью государственной собственностью (собственностью «Росатома»), но затем была выдвинута идея продажи акций другим государственным компаниям, в частности «Совкомфлоту» и Объединенной судостроительной корпорации².

Поскольку «Атомфлот» остается унитарным государственным предприятием, он не публикует годовые отчеты, по которым можно было бы получить всестороннее представление об экономике обслуживания ледоколов. Но ряд данных, собранных Информационным агентством «Интегрум», похоже, соответствует отдельным цифрам, представленным в заявлениях и интервью высшего руководства «Атомфлота». За прошлые годы доходы «Атомфлота» выросли. Интересно, что они упали в 2013 г., когда количество перевозок было наибольшим, и увеличились в 2014 г., когда перевозки упали до минимума. Как сообщалось, к 2013 г. более значительными источниками дохода стали обслуживание полярных станций и поддержка научных исследований на континентальном шельфе [3]. Позже важными областями деятельности, приносящими значительный доход, стали интенсивная поддержка

² Поддержка со стороны Президента РФ была косвенной, поскольку «Атомфлот» исключен из списка государственных предприятий, не подлежащих акционированию (Указ Президента РФ от 28 сентября 2011 г. № 1256). Тем не менее это было воспринято как утверждение планов «Росатома». Формулировка была повторена в Указе Президента России от 30 сентября 2013 г. № 39.

строительства порта в Сабетте на полуострове Ямал и эскорт военных конвоев.

«Атомфлот» получает ежегодные субсидии. Они несколько уменьшились после передачи его «Росатому», но в последние годы оставались стабильными [4]. По словам генерального директора «Атомфлота», «практически вся субсидия, которую государство сегодня предоставляет Атомфлоту, тратится нами на безопасное содержание выведенных из эксплуатации объектов – “Арктики”, “Сибири”, ПТБ “Лепсе” и “Володарский”... Рабочий флот сам себя содержит» [5].

Тем не менее, как было заявлено, основная цель – полное покрытие текущих затрат к 2018 г., что связано с ожиданием роста объема перевозок до 10 млн т. Похоже, эта цель вполне достижима, если не в 2018 г., то вскоре после этого, когда, как ожидается, будут функционировать «Ямал-СПГ» и месторождение Новопортовское. Но текущие затраты – это одно дело, и совсем другая задача – инвестиции. Три новых линейных атомных ледокола, которые решено строить, будут стоить, по плану, более 3,5 млрд долл.³, а строительство четырех новых дизельных ледоколов разного размера оценили в 20,4 млрд руб. (приблизительно 700 млн долл. в 2012 г., когда контракт был подписан) [6].

Интересы и результаты

Значительное влияние на использование российских ледоколов и общую эффективность Северного морского пути оказывают две основные эксплуатационные проблемы. Продолжительность ледяного сезона навигации на восточных и западных участках Севморпути является важным фактором базирования ледоколов. С конца 1970-х западная часть Севморпути до порта Дудинка на Енисее стала открытой для судоходства круглый год. Первоначально ведомые ледоколом конвои обслуживали западные маршруты, но в последние годы современные ледокольные перевозчики класса «Норильск» работают круглый год без сопровождения ледоколов. Ледокольные перевозчики сжиженного

³ Постановление Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 660 «Об осуществлении бюджетных инвестиций в строительство головного универсального атомного ледокола», Постановление Правительства РФ от 19 августа 2013 г. № 715 «Об осуществлении бюджетных инвестиций в строительство двух серийных универсальных атомных ледоколов».

природного газа, отбывающие из порта Сабетта на полуострове Ямал и движущиеся на запад, также могут совершать плавание зимой без сопровождения ледокола.

Восточную часть Севморпути формируют маршруты через море Лаптевых, Восточносибирское и Чукотское моря в Берингов пролив, где продолжительность сезона навигации колеблется. Сопровождение судов атомными ледоколами вдоль восточной части Севморпути круглый год технически обоснованно, но при этом проблемы безопасности и экономической эффективности не решены.

Современные ледоколы, такие как суда класса «Норильск» и другие коммерческие перевозчики, работающие в канадской части Арктики, созданы для плавания без ледокольной поддержки или сопровождения. Такие суда способны плавать по всему Севморпути в течение летних месяцев и круглогодично – в западном направлении. Доставка добытых минеральных ресурсов в Арктике независимыми перевозчиками – более экономичный и эффективный способ морской транспортировки по сравнению с перевозкой с караванным сопровождением судов ледоколами. Предполагается, что независимая транспортировка не облагается сборами за использование ледоколов, хотя лоцманский сбор будет включен (это – обязательное требование Севморпути). Сегодня при стратегическом планировании использования новых ледоколов и функционирования Севморпути необходимо практически решить вопрос об увеличении использования ледокольных перевозчиков и отхода от модели караванной проводки, разработанной в советское время.

Однако в этом вопросе наблюдается явный конфликт интересов. Как утверждает «Атомфлот», лучший и самый безопасный вид транспортировки по Севморпути – караваны или отдельные суда, сопровождаемые ледоколами. Это позволяет использовать суда низколедового класса, строительство и эксплуатация которых дешевле, чем судов с большей ледовой проходимостью, предназначенных для независимой навигации. Для «Атомфлота» как компании модель караванной проводки определенно предпочтительнее, так как это – основа ее бизнеса. Но и с точки зрения российского правительства, караванная проводка может также казаться предпочтительнее, поскольку это означает, что все ледокольные мощности будут заняты, и использование

караванов таким образом помогает смягчить финансовое бремя. Однако, настаивая на этой модели, Россия может лишиться потенциальных пользователей Севморпути, которые желают использовать морские маршруты для независимой навигации.

Вполне могут быть реализованы и различные комбинации независимой и сопровождаемой проводки судов, особенно для расширенного навигационного сезона Севморпути. Пользователи, предпочитающие независимую навигацию, все же должны признать (и, вероятно, это произойдет) ту роль, какую ледоколы играют в аварийных ситуациях. В конце концов, крайне важно найти нужное применение ледокольного флота в современном судоходстве.

Будущее зависит от многих факторов

Ледокольный флот, как это было и в советское время, – часть арктической инфраструктуры. Он является основой системы сопровождения караванов по Севморпути, обеспечивает удлинение навигационного периода. Однако остается неясным, сколько новых ледоколов, дизельных и атомных, необходимо для поддержания различных уровней обслуживания, требуемого в течение удлиненного навигационного сезона по всему Севморпути, в частности, на его восточных направлениях.

Понятно, что облегчение доставки природных ресурсов (нефти, газа и твердых полезных ископаемых) из российской части Арктики на мировые рынки является движущей силой развития Севморпути. Чтобы обеспечить его безопасность и экономическую жизнеспособность как национального водного пути, связанного с добычей и транспортировкой природных ресурсов, потребуются значительные инвестиции в морскую инфраструктуру, включая современные ледоколы, но необязательно только в атомный флот. Официальная российская политика состоит в том, чтобы развивать Севморпуть и как международный транспортный путь. Но неясно, какими должны быть государственные инвестиции для достижения этой цели, если она вообще реализуема.

«Атомфлот» – это основная компания на трассе Севморпути, предоставляющая ледокольное сопровождение и ледовых лоцманов. Она, обладая большим опытом работы в Арктике и актуальной внешней информацией, несомненно, сыграет ключевую роль

в формировании политики развития Северного морского пути, включая вопросы распределения ресурсов. Компания планирует нарастить перечень предлагаемых услуг за счет создания также и флота неатомных судов. Но такое направление развития влечет за собой риск дальнейшей монополизации морских услуг.

Деятельность «Атомфлота» сегодня абсолютно автономна от Министерства транспорта, которое должно проводить государственную политику в данной области. В то же время вопрос управления «Атомфлотом» остается нерешенным. Теоретически управление Севморпутем основано на конкуренции между разными частными и государственными поставщиками услуг. В действительности же «Атомфлот» играет доминирующую роль. При этом не видно никаких попыток со стороны других государственных органов координировать использование дизельных ледоколов с деятельностью атомного флота. Тогда возникает вопрос: **разумно ли используются государственные инвестиции в строительство ледоколов и другую инфраструктуру?**

Многие современные ледокольные коммерческие перевозчики могут работать (вне районов погрузки) без ледокольного сопровождения. Но, похоже, что потенциал расширения эксплуатации таких перевозчиков (например, судов класса «Норильск», приходящих в Дудинку, и ледокольных челночных танкеров, курсирующих в Печорском море) не полностью осознан Россией при планировании развития Севморпути. Пока неясно, как включить такие суда в функционирование Севморпути, как независимая навигация скажется на потребности в ледокольном флоте, основанном на системе эскорта каравана, разработанной еще в советское время, и размерах этого флота?

Все эти вопросы присутствуют в обсуждениях и переговорах о поддержке ледокольным флотом движения больших танкеров СПГ из порта Сабетта на полуострове Ямал по сезонным восточным и западным маршрутам Севморпути между собственником «Ямал-СПГ», желающим минимизировать использование ледоколов, и «Атомфлотом», желающим его максимизировать.

Подход России к развитию Северного морского пути не может (и не будет) основываться только на критериях исключительно коммерческой целесообразности. Необходимо принимать во внимание более широкий спектр приоритетов России. Национальная безопасность является безусловным приоритетом (как и для других

стран) и очень часто рассматривается в качестве аргумента финансовой поддержки и субсидирования деятельности Севморпути. В то же время связь между обеспечением национальной безопасности и многими другими аспектами функционирования Северного морского пути не столь очевидна. А какой может быть координация при конкуренции между государственными потребностями (например, в поддержке операций военно-морского флота) и коммерческим сопровождением судов по Севморпути?

Координация эксплуатации российских ледоколов и коммерческого движения должна стать краеугольным камнем эффективного и безопасного функционирования Севморпути в будущем. Одновременно необходимы предсказуемые и понятные правила игры для пользователей ледокольных услуг.

Но пока будущее Северного морского пути и координация работы российского флота ледоколов остаются неопределенными. Находящиеся в стадии становления управленческие и эксплуатационные функции Министерства транспорта, «Атомфлота» и других частных и государственных морских предприятий свидетельствуют о крайней сложности системы управления, которая бросит вызов эффективности и экономической жизнеспособности Севморпути.

Литература

1. Флот вернули государству // Эксперт-он-лайн. – 2008. 17 апр. URL: <http://expert.ru/2008/08/27/atomflot> (дата обращения: 25.03.2016).
2. Киреева А. Атомные ледоколы будут акционированы // Регион. – 2011. – 7 дек. URL: <http://region51.com/node/52769> (дата обращения: 04.03.2015).
3. Страна РОСАТОМ. – 2013. – № 45.
4. Pro Атом. – 2015. – 30 сент.
5. b-port.com – 2011. – 28 дек. URL: <http://www.b-port.com/guest/item/73488.html?tmpl=component>
6. Корабел.ру – 2012. – 26 март.

Оценка перспектив создания Северного широтного транспортного коридора

Ю.Ш. БЛАМ, кандидат экономических наук, **В.А. КРЮКОВ**, член-корреспондент РАН, **В.Ю. МАЛОВ**, доктор экономических наук, **А.Н. ТОКАРЕВ**, доктор экономических наук, **В.Н. ЧУРАШЕВ**, кандидат экономических наук, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск

Дана оценка перспективного грузопотока по северному широтному коридору. Показаны возможные узкие места на широтных железнодорожных магистралях, связывающих запад и восток страны. Приведены исторические аналогии в принятии стратегических решений по транспортным проектам в Арктической зоне России. Обоснована целесообразность использования народнохозяйственных критериев для оценки крупных инфраструктурных проектов. Показана особая важность для достижения даже 2%-го ежегодного прироста экономики страны создания нового перехода через Уральский хребет на границах Республики Коми, Свердловской области и Ханты-Мансийского АО.

Ключевые слова: транспортный комплекс, Арктическая зона, история освоения, Северо-Сибирская магистраль, оценка грузопотока

Россию без преувеличения можно отнести к суперконтинентальным державам, в которых и подавляющая часть экономического потенциала и, соответственно, основная масса населения размещены вдали от морских побережий, позволяющих строить транспортный комплекс на основе наиболее дешевого – морского – транспорта. Для условий России железнодорожный транспорт еще на долгие годы (по крайней мере, до конца XXI века) останется определяющим, «становым хребтом» единого экономического пространства.

Первоначальный этап строительства железных дорог в России – середина XIX века – характеризуется тем, что оно велось преимущественно частным капиталом и решало в основном коммерческие проблемы. Осознание геополитического и стратегического значения этого вида транспорта для России произошло, вероятно, только после тяжелого поражения в Крымской войне, когда армия, защищавшая Севастополь, не могла получать обмундирование, продовольствие и оружие в достаточном количестве [1].

Военные неудачи на юго-западе отразились и на северо-восточном направлении геополитики России: колонизация Аляски российскими предпринимателями оказалась без поддержки государства, и царское правительство вынуждено было продать Аляску за смехотворную цену – за огромную территорию почти в 600 тыс. квадратных миль было заплачено всего 7,2 млн долл.

К концу XIX в. строительство железных дорог перешло в значительной степени к государству («за счет казны»), без чего создание Транссиба было бы невозможно. Но и эта Великая Сибирская дорога несколько запоздала. Создаваемая ускоренными темпами, она оказалась слабо подготовленной к нуждам ведения военных действий на Дальнем Востоке. Ни провозные способности, ни подвижной состав не отвечали потребностям ведения войны с Японией. Но, что в перспективе оказалось ещё печальнее, из-за сорокалетней полемики вокруг железнодорожного вопроса Сибири был упущен счастливый шанс широкого и энергичного выхода России на азиатско-тихоокеанский рынок.

Предложения инженеров путей сообщения связать железной дорогой Санкт-Петербург и Мурманск, высказываемые еще в конце XIX в., считались экономически неоправданными. И только после начала первой мировой войны 1914 г. «вдруг» выяснилось, что весь балтийский флот «законсервирован» в Финском заливе, а для получения помощи от союзников – Антанты – одного Архангельска крайне недостаточно. Дорога была построена в кратчайшие сроки, но, естественно, с большими потерями и материальных, и людских, и финансовых ресурсов. Эта же дорога оказалась очень востребованной во времена Великой Отечественной войны, также для получения помощи от союзников.

Строительство Полярной магистрали Салехард – Норильск в конце 1940-х годов также рассматривалось как необходимость повышения обороноспособности страны на северном направлении. Но, к сожалению, в 1953 г. эта стройка была фактически ликвидирована, что вызвало огромный перерасход материальных и финансовых ресурсов, когда всего через 10 лет начались геологоразведка и освоение нефтегазовых месторождений Западной Сибири [2].

Идея создания Великого Северного пути, связывающего исключительно по территории России два океана – Северный Ледовитый и Тихий – была высказана еще в начале XX в., когда

Транссиб уже (очень быстро) оказался на грани своих провозных способностей, а вектор промышленного развития неумолимо смещался на Север. И проекты новой широтной железнодорожной магистрали от Белого или Баренцева моря до незамерзающих портов Японского моря предлагались с завидной регулярностью. Сегодняшняя ситуация в Сибири и на Дальнем Востоке имеет много общего с аналогичной ситуацией вековой давности, однако при совершенно других исходных позициях. Здесь уже почти два десятилетия идёт постоянный процесс убывания, а не наращивания населения: примерно 153 тыс. в год из 29 млн человек, проживающих в Зауралье. И это в ситуации общероссийского демографического кризиса.

Если посмотреть на карту железных дорог России, то легко заметить, как в части России к востоку от Урала на север от Транссиба тянутся несколько «усов» – дорог к ресурсам, соединение которых по широте и дает представление о будущей Северо-Сибирской магистрали (Севсибе) [3]. А соединение Севсиба, БАМа и продолжение дороги от Ханты-Мансийска на запад позволяют оконтурить будущую Северо-Российскую Евразийскую магистраль (рис. 1).



Железные дороги: ■■ существующие - - прогнозируемые ■ Северный морской путь ■ морские порты

Рис. 1. Северный транспортный коридор в системе широтных магистралей России

Цели и задачи Северного широтного коридора

Среди важнейших целей создания нового широтного пояса экономического развития, транспортной скрепой которого является Северо-Сибирская железнодорожная магистраль, можно выделить:

- геополитическую – организация нового широтного хода с запада на восток страны исключительно по территории России, «дублирующего» Транссиб, но без пересечения границ и без зависимости от другого государства;

- экономическую – освоение новых перспективных районов с ценными для экономики страны природными ресурсами, достижение внутриотраслевой конкуренции за грузоперевозки (снижение тарифов), а также усиление роли России в организации международного транзита по линии «Западная Европа – Юго-Восточная Азия»;

- социальную – создание новых рабочих мест по всей трассе и, с учетом мультипликативного эффекта, – по всей территории, сохранение единого социального пространства страны (обеспечение регулярно действующих транспортных коммуникаций между северными и восточными ареалами проживания населения страны с южными и западными регионами) [4].

Для российских железных дорог как коммерческого предприятия далеко не безразлична экономическая составляющая любого проекта нового железнодорожного строительства. Надо определиться, прежде всего, какие грузы в перспективе могут пойти по новой магистрали, поэтому в статье представлен анализ современного и прогноз перспективного грузопотока по линии Азия – Европа, который может «лечь» на железнодорожные линии, причем как уже существующие, так и перспективные.

В настоящее время страна вступает в наиболее сложный и достаточно длительный период развития экономики, который будет иметь место при прогнозируемой сокращающейся численности занятых. В таких условиях и 3%-й годовой прирост ВВП является неплохим результатом. Следует учитывать также, что снижение численности занятых в перспективе проявится в наиболее жесткой форме: произойдет резкое сокращение притока в экономику молодежи, вступающей в трудоспособный возраст (1999 г. – 1,2 млн чел. родившихся против почти 2,0 млн чел. в 1990 г.).

В статье рассчитаны варианты долгосрочного экономического прогноза с целью ответа на вопрос, какими могут быть изменения пространственной и отраслевой структуры экономики России на период до 2030 г. при условии достижения среднегодовых темпов роста ВВП в интервале 102–103%. Однако для выявления потенциальной нагрузки на транспортные коммуникации в случае реализации «форсированного» варианта развития экономики страны аналогичные расчеты были произведены при условии среднегодовых темпов роста 105,4%, как это было определено в последних документах Минэкономразвития.

Среди основных факторов, определяющих перспективную дифференциацию межрегиональных темпов экономического роста, учитывались такие сложившиеся в ретроспективе тенденции, как изменение численности населения, ситуация на рынке рабочей силы, целесообразность стимулирования миграции, межрегиональные различия в душевых показателях производства и потребления, государственная политика выравнивания межрегиональных различий, особая политическая значимость федеральной поддержки экономики отдельных регионов.

Используемый аппарат отраслевой и пространственной разверстки макроэкономических прогнозных показателей базируется на системе сбалансированных по стране региональных таблиц распределения товаров и услуг. Исходный пункт – система таких таблиц для базового года (2010 г.). Межрегиональные транспортные связи представлены по сетевому принципу, экспорт и импорт разнесены по регионам не по месту регистрации формальных экспортеров и импортеров, а по критерию «где пересекается граница».

Результаты расчетов по всем вариантам показали более медленные темпы роста объемов спроса на транспортные услуги, что обусловлено снижением в суммарном выпуске доли сырья и топлива, продукции первых их переделов. В агрегированном представлении различие между общей динамикой выпуска и изменениями спроса на услуги транспорта и связи незначительно, в детализированном оно более выразительно – в частности, в целом за прогнозный период спрос на услуги железнодорожного транспорта увеличивается по разным вариантам на 39–75% (против 49–92% роста суммарного выпуска по всем видам деятельности).

Такие соотношения не являются признаком ослабления роли транспорта и транспортной инфраструктуры, напротив, чем ниже транспортоемкость выпуска, тем сильнее негативное воздействие на экономику ограничений на объемы транспортной работы. Аналогичная зависимость имеет место и для других инфраструктурных отраслей, особенно электроэнергетики.

Оценка перспективных грузопотоков

Уголь. Поскольку для условий России уголь не может быть передан на другой вид транспорта, он является системообразующим: на него приходится около 33% всех перевозимых грузов в целом по железнодорожной системе страны, а по некоторым участкам Транссиба – до 70%.

Анализ структуры грузопотоков показывает, что на географию перевозок угля по железным дорогам непосредственное влияние оказывает местоположение основных угледобывающих районов страны – Кузнецкого, Канско-Ачинского, Восточно-Сибирского, Дальневосточного (Приморского и Якутского), Печорского и Восточного Донбасса. В целом на их долю приходится более 90% всех перевозок угля по железным дорогам России.

За 2000–2012 гг. объемы перевозок угля по сети железных дорог увеличились, при этом происходит переориентация поставок сибирских углей с западного направления на восточное [5].

Наиболее загруженными в 2012 г. являлись участки, связанные с перевозками кузнецких углей в западном направлении через узловые пункты: Новокузнецк, Новосибирск, Барнаул, Омск, Екатеринбург. По этим участкам осуществлялись также поставки в небольших объемах канско-ачинских и хакасских углей.

В восточном направлении на всем протяжении между узловыми пунктами Тайшет и Владивосток были загружены участки Транссиба, по которым перевозились кузнецкие, канско-ачинские и восточно-сибирские угли.

Ввод Северо-Сибирской железной дороги позволит перенести на нее значительную часть потока сибирских углей в порты северных морей и Балтики, с которым не справится Транссиб. К 2030 г. объем перевозок на участке Белый Яр – Ухта может достичь 18 млн т. Вместе с тем сохранится напряженность на участках Новосибирск – Омск (53 млн т), Омск – Екатеринбург (62 млн т), Омск – Тюмень (42 млн т), Тюмень – Екатеринбург (42 млн т).

Нефть и нефтепродукты. Особенностью формирования грузопотока этих продуктов по железной дороге (в том числе в зоне влияния перспективной трассы Ванино – Архангельск) является то, что он в значительной степени зависит от развития магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов. С точки зрения грузопотока большое значение также имеет состав добываемого углеводородного сырья, например, содержание жидких фракций в попутном нефтяном газе (ПНГ), наличие конденсата при добыче природного газа.

Создание системы трубопроводной транспортировки нефти «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), а также планы по дальнейшему развитию трубопроводной системы на востоке России (строительство нефтепровода-отвода на Комсомольский НПЗ и подключение Хабаровского НПЗ) сократят объем грузопотока нефти по железной дороге.

Природ добычи конденсата в Тюменской области будет увеличивать нагрузку (при отсутствии Севсиба) на участок трассы Тюмень – Екатеринбург и далее на Северную железную дорогу и в центральную часть России.

Увеличение добычи конденсата в Тюменской области только «НОВАТЭКом» без учета перспективного прироста «Газпрома» уже сталкивается с ограниченной пропускной способностью железной дороги. Поэтому реализация проекта по строительству Севсиба на территории Тюменской области (ХМАО) может снять ограничения на транспортировку углеводородов, способствовать их более рациональному использованию, производству продукции с более высокой добавленной стоимостью.

Развитие нефтепереработки и нефтегазохимии может существенно увеличить грузопоток нефтепродуктов и нефтехимической продукции. Так, для нефтехимического комплекса в Приморском крае могут потребоваться поставки значительных объемов сырья со всех восточных НПЗ «Роснефти» (Ачинского, Ангарского и Комсомольского). Развитие Белогорского НХК «СИБУРа» также увеличивает грузопоток, но уже готовой нефтехимической продукции. Он, вероятно, будет ориентирован на страны АТР, т. е. по железной дороге продукция будет доставляться в порты Приморского края.

Создаваемые новые мощности в нефтехимии уже сейчас сталкиваются с ограниченной пропускной способностью железных

дорог. Одной из важных предпосылок наращивания в России производства нефтехимической продукции является создание мощной, надежной и разветвленной транспортной инфраструктуры по доставке продукции на внутренний и мировой рынки.

Проект Севсиба может значительно разгрузить напряженные участки Транссиба. Без строительства Севсиба будет невозможно транспортировать весь прирост добычи жидких углеводородов в Тюменской области или продукции их переработки, в том числе нефтегазохимической.

Лесные грузы. Основная тенденция в этой области – более полная утилизация заготавливаемой древесины и сокращение перевозок на дальние расстояния необработанной продукции. По-прежнему в перспективе (особенно до 2020 г.) темпы роста объемов лесозаготовок будут определяться экспортным спросом и политикой импортозамещения массовых видов лесопродукции глубокой степени переработки (естественно, внутренний спрос тоже будет расти, но по многим позициям будет покрываться местными производителями). Следует учитывать неоднозначные последствия вступления в ВТО для лесного комплекса.

Строительство Северо-Сибирской магистрали в какой-то мере облегчит доступ к лесным ресурсам на всём ее протяжении от Богучан до Урала, что особенно важно для Томской области и ХМАО. Можно прогнозировать расширение объема поставок хвойных пиломатериалов, продукции глубокой переработки хвойной древесины, а также древесного биотоплива (пеллет и аналогичных видов) на экспорт в западном направлении, а улучшение логистики, несомненно, положительно скажется на развитии лесного комплекса территорий, прилегающих к Северосибирской магистрали. Вполне вероятно, что существенный поток лесных грузов, генерируемых в Братско-Усть-Илимском и Богучанском ЛПК, переориентируется на западное направление, и часть их экспорта в Китай перехватят дальневосточные регионы. Предприятия Лесосибирска, Томской области и ХМАО (действующие и создаваемые) будут, в основном, работать на «западный» экспорт, а также страны Средней Азии, Казахстан и на внутренний рынок.

Необходимо сделать важное замечание по оценке объемов лесных грузов в зависимости от темпов роста экономики в целом.

Перевозки лесных грузов во многом определяются экспортными поставками. Следствием этого являются малые различия в лесных грузопотоках при разных темпах развития экономики. При ежегодном 2%-м приросте экономики экспорт деловой древесины может быть даже больше, чем при приросте на 3%. При среднегодовом росте экономики в 105,4% можно предположить увеличение поставок продукции глубокой переработки исходного лесного сырья, что в весовом объеме может не дать существенного повышения лесного грузопотока.

Указанные выше виды грузов составляют для разных участков 70–80% всего грузопотока. Среди остальных видов грузов выделены черные металлы, руды черных металлов, минерально-строительные материалы (включая цемент), химические и минеральные удобрения, зерно (хлебные грузы) и прочие.

В целом современное состояние с нагрузками на перевозки по железным дорогам на участках Транссибирской магистрали, Южсиба и БАМа можно оценить как напряженное. Не случайно практически все отдельные участки этих магистралей по тому или иному признаку отнесены к категории «узких мест», что требует их модернизации, реконструкции, а в отдельных местах – и нового строительства. Напряженная ситуация складывается и в Тюменской области в связи с транспортировкой жидких углеводородов и продуктов их переработки. Компании вынуждены совместно с ОАО «РЖД» разрабатывать и реализовывать проекты по расширению пропускной способности участков железной дороги.

Например, в марте 2012 г. компанией «НОВАТЭК» было подписано Соглашение о стратегическом партнерстве до 2020 г. с ОАО «РЖД», которое предусматривает расширение пропускной способности железной дороги на участке Лимбей – Сургут – Тобольск и обеспечивает необходимые гарантии по вывозу всего объема продукции Пуровского завода по переработке концентратов с учетом расширения его производственных мощностей.

В качестве минимального варианта развития экономики РФ на период до 2030 г. взят прогноз, рассчитанный из предположения о 2%-м среднегодовом темпе роста экономики страны. В этом случае нагрузки на железные дороги по выделенным направлениям можно оценить следующим образом (табл. 1).

Таблица 1. Возможные нагрузки на направления (только грузы) при темпе прироста экономики в среднем 2% в год, усредненные по отдельным участкам, в 2020 г. и 2030 г. (с точностью до млн т), млн т в год

Направления	2020	2030
<i>На запад:</i>		
Дальний Восток – Восточная Сибирь	6–8	9–11
В том числе:		
по БАМу	2–3	4–5
по Транссибу	4–6	5–7
Восточная Сибирь – Западная Сибирь	45–50	58–62
по Южсибу	15–17	18–20
по Транссибу	33–37	41–44
Западная Сибирь – Урал	170–175	190–195
по Средсибу (через Петропавловск)	81–84	90–94
по Транссибу	87–91	100–103
<i>На восток:</i>		
Восточная Сибирь – Дальний Восток	90–95	105–110
по БАМу	20–24	25–28
по Транссибу	70–73	80–84
Западная Сибирь – Восточная Сибирь	73–76	90–95
по Южсибу	23–26	25–28
по Транссибу	50–53	63–66
Урал – Западная Сибирь	70–74	90–95
по Средсибу (через Петропавловск)	24–26	28–32
по Транссибу	45–48	61–64
ИТОГО по связям (в обоих направлениях):		
Восточная Сибирь – Дальний Восток	98–102	115–120
Западная Сибирь – Восточная Сибирь	120–125	150–155
Урал – Западная Сибирь	242–246	282–287

Источник табл. 1–2: расчеты авторов.

При гипотезе о минимальном (2%-м) и максимальном (3%-м) ежегодном приросте экономики РФ на 2030 г. возможный дефицит провозных способностей железных дорог с учетом перспектив дополнительного потока международных контейнеров на 2020 и 2030 гг. представлен в таблице 2.

Полученная нами оценка дефицита провозных способностей по отдельным направлениям показывает, что даже в самом пессимистическом варианте развития экономики страны (102% ежегодного роста) на всем протяжении от Владивостока до Урала

требуется увеличить провозные способности минимум на 20 млн т, что для других видов транспорта представляется невозможным.

Таблица 2. Возможный дефицит провозных способностей на отдельных участках Северного широтного транспортного коридора (при ежегодном приросте ВВП за 2020 г. и 2030 г. 2% и 3%), млн т

Участки транспортной сети (агрегированные)	2020		2030	
	2%	3%	2%	3%
Между Дальним Востоком и Восточной Сибирью	30–33	39–42	37–40	46–50
Между Восточной и Западной Сибирью	18–21	27–29	48–52	62–65
Между Западной Сибирью и Уралом	15017	39–35	45–50	82–85

Проблема связанности экономических пространств Сибири и Урала по-прежнему будет оставаться острой, и кардинальным решением, на наш взгляд, могло бы стать принципиальное изменение топологии транспортной сети, в частности, создание Северо-Российской Евразийской широтной железнодорожной магистрали Ванино – Архангельск (Индига) в составе БАМ–Севсиб – Баренцкомур (Белкомур как первая очередь). Здесь мы еще не ставим вопрос о перспективах освоения регионов как территорий, пригодных для постоянного проживания по всей этой линии, хотя многие из них уже сегодня представляют интерес для крупных ресурсоэксплуатирующих компаний.

Оценка возможных нагрузок на Севсиб получена как сумма оценок по отдельным продуктам (наиболее грузоемким), «привязанных» к пунктам грузогенерации, расположенным в зоне влияния будущей Северо-Сибирской магистрали. В связи с ожидаемым транзитом международных контейнеров в 2030 г. (в размере 1 млн ед. ДФЭ¹) по выделенным участкам Северо-Российской железнодорожной магистрали объемы перевозок могут сложиться следующим образом (вариант 3%-го ежегодного прироста ВВП РФ): Усть-Илимск – Богучаны – 30–32 млн т в год, Богучаны – Лесосибирск – 34–36, Лесосибирск – Белый Яр – 34–36, Белый Яр – Сургут – 55–57, Сургут – Приобье (Ханты-Мансийск) – 66–70, Приобье – Ухта (Сосногорск) – 66–70, Ухта – Архангельск (Индига) – 42–45 млн т.

При этом именно на участки Севсиба, проходящие по территории ХМАО, приходится основной грузопоток (рис. 2).

¹ ДФЭ – единица измерения контейнеров.

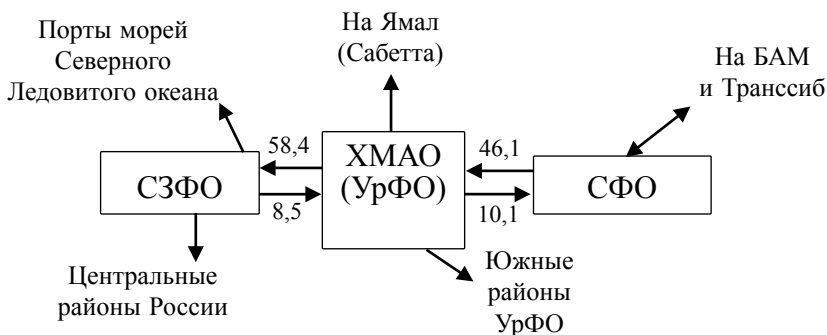


Рис. 2. Оценка перспективных (2030 г.) грузопотоков по Северо-Сибирской магистрали (с учетом перспектив перевода как минимум 20,5 млн т грузов с Транссибирской магистрали для организации там международного контейнерного транзита «Восток – Запад»), млн т в год

Важно отметить, что многие ресурсодобывающие компании, имеющие интересы в районе будущего Севсиба, уже обозначили возможность своего участия в генерации реальных объемов грузов для перевозок железнодорожным транспортом, что отражено в перечне проектов по этим важнейшим отраслям экономики.

Порт Сабетта как точка роста Северного морского пути

Район порта Сабетта, расположенного на восточном побережье полуострова Ямал, может считаться уникальным местом для создания там базы по переработке газа (в СПГ) и его отправке на экспорт, причем как на восток, так и на запад. Строящийся завод по сжижению газа расположен в непосредственной близости от месторождений, промышленные ресурсы (а не только запасы) которых исчисляются триллионами кубометров. Поэтому срок его функционирования рассчитан на многие десятилетия. Это означает, что гарантирован груз для газозовов большой вместимости, что резко поднимает эффективность транспортировок морем. Кроме того, здесь же на основе местных ресурсов возможна переработка нефти и конденсата для получения разнообразных нефтепродуктов. Объемы продукции оцениваются в 3–5 млн т в год. Часть из них может быть направлена на экспорт, а часть в виде горюче-смазочных материалов сможет удовлетворять основные потребности

приарктических территорий, преимущественно в восточном крыле Северного морского пути (СМП). Последнее позволит отказаться от дорогостоящего и не всегда гарантированного северного завоза этих продуктов. В сумме объем мощности порта Сабетта может быть оценен в 18–20 млн т на перспективу до 2030 г.

Показательно, что для рентабельного функционирования СМП достаточно обеспечить провоз 10 млн т. Таким образом, целесообразность порта Сабетта как одного из важнейших на СМП доказывается **уже только одной углеводородной составляющей** грузопотока. Важно отметить и то, что функционирование порта Сабетта возможно и без строительства железнодорожной ветки от Бованенково: подвоз строительных материалов и модулей возможен с моря (Обской губы), как это и осуществляется в настоящее время.

Превращение порта Сабетта в многофункциональный (обслуживающий и угольные, и лесные, и контейнерные грузы) на сегодня не определено однозначно. Возможно, что другие варианты новых портов на Белом и Баренцевом морях для этих видов грузов будут предпочтительнее. Но на сегодня в них еще нет непосредственной заинтересованности реальных инвесторов. Здесь предстоит большая работа по исследованию потенциальных грузополучателей в странах Европы и Юго-Восточной Азии, а также оценке тарифов на использование мощностей разных портов. Сабетта может «заиграть», если будет активизировано завершение создания Полярной дороги на участке Надым – Салехард с железнодорожным переходом через Обь, что позволит направлять грузы от Сургута на Север – в Сабетту и далее².

В любом случае порт Сабетта может стать реальным «импульсом» для нового этапа развития Северного морского пути, что в качестве «цепной реакции» обязательно потребует возрождения как старых портов на Северном морском пути (Амдерма, Певек, Тикси, Диксон, Дудинка, Хатанга), так и, возможно, создания

² В последних (по времени) проектах «РЖД» в рамках «актуализированной Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.» для Ямала названы дороги Карская – Харасавей и Паюта – Новый Порт. Заметим, что ни в Харасавее, ни в Новом Порту нет такого интенсивного строительства, как в Сабетте. Кроме того, нет и столь значительного объема перспективного грузопотока по СМП – 15–18 млн т СПГ. Немаловажен и тот факт, что основной участок железной дороги Обская – Бованенково все еще не передан в собственность «РЖД», что, безусловно, сдерживает превращение всех ямальских участков железных дорог в технически современный объект.

новых пунктов прибрежной инфраструктуры в ресурсных регионах Арктической зоны России. Например, порто-пункта в устье реки Анабар (северо-запад Якутии) для освоения уникального Томторского месторождения редкоземельных элементов. Понятно, что многие из портов на СМП получают (и уже имеют) двойное назначение: и хозяйственное, и оборонное.

Исторически сложилось так, что от основного широтного хода России (и СССР) – Транссиба на юг и, особенно на север, строились так называемые «дороги к ресурсам» – тупиковые линии по 200–300 км. Но даже они давали новую жизнь многим регионам, ранее не включенным в хозяйственную деятельность (пример – город Усть-Илимск в Братско-Илимском ТПК). С течением времени появлялась необходимость перехода от «древовидной» структуры железных дорог к «циклической», когда отдельные ветки связываются в циклы (контур, ячейки сети), что существенно повышает маневренность и надежность функционирования железных дорог. Это дает большее разнообразие в выборе направлений транспортировки, мест размещения новых объектов, способствует комплексному развитию региональной экономики.

Аналогичная ситуация складывается и в настоящее время: создание Северо-Сибирской магистрали на участке нового перехода через Урал выявляет совершенно новые предпосылки для обоснования строительства меридионального хода по восточному склону Уральского хребта. Важно отметить, что этот новый ход не конкурирует с уже существующими железнодорожными линиями на север – такими, как Вологда – Воркута и Тюмень – Сургут – Уренгой, а дополняет всю транспортную сеть Западной Сибири «циклическими» структурами, повышая взаимосвязанность экономик соседних регионов. В районе г. Сургут представляется целесообразной организация транспортного «хаба», объединяющего железнодорожный, автомобильный, речной и авиационный виды транспорта для обеспечения потребности всего северного направления в грузоперевозках Западной Сибири.

★ ★ ★

На рубеже 2030 г., даже при самом пессимистическом варианте развития экономики России и без учета перспективного транзитного потока контейнеров, на всем протяжении желез-

ных дорог, связывающих запад и восток страны (т. е. около 6000 км), дефицит провозных способностей составит не менее 20 млн т. Другими словами, **«узким местом» может стать весь железнодорожный путь запад – восток.** На отдельных направлениях (например, Сибирь – Урал) этот дефицит будет достигать 70 млн т. Никакой другой вид транспорта этот дефицит покрыть не сможет. Если на восточных участках Транссиба и БАМа можно предположить создание 3–4-х путей, то на направлении Сибирь – Урал будет необходимо либо создавать 3–4–5–6-е пути по территории России, либо ориентироваться на модернизацию железных дорог, проходящих по территории Казахстана, что нежелательно с **позиций национальной безопасности.**

Создание северного широтного железнодорожного транспортно-коридора Ванино – Архангельск (Индига) представляется наиболее рациональным вариантом решения проблем связанности запада и востока России с сохранением перспектив превращения Транссиба в **скоростную** пассажирскую и контейнерно-перевозочную магистраль.

Наиболее нагруженными на Северо-Сибирской магистрали могут оказаться участки железных дорог в ХМАО, что предполагает придание этой магистрали статуса «стратегической». Без Севсиба транспортные ограничения **могут стать препятствием для эффективного использования ресурсов углеводородного сырья,** добываемых в Западной Сибири и имеющих важнейшее значение для всей экономики России, для ее инновационного развития (с акцентом на создание новых нефтегазохимических мощностей).

Конкуренция со стороны китайских железных дорог за международный контейнерный транзит становится настолько острой и реальной (по сравнению с тем, что представлялось 15 лет тому назад), что **промедление с созданием нового широтного транспортного коридора и коренной модернизацией Транссиба может отодвинуть перспективы последнего «навсегда».**

Новая широтная магистраль представляет собой основу для нового северного широтного **пояса экономического развития,** где по климатическим условиям возможно создание мест для постоянного проживания населения, и существенно облегчает транспортные выходы на Северный морской путь.

Продолжение Северной дороги до порта Сабетта представляется целесообразным преимущественно для нужд различных коммерческих структур, прежде всего для газовых компаний ПАО «Газпром» и ОАО «НОВАТЭК». Более перспективным с точки зрения многофункционального использования является порт Индига, где возможно создание **естественного** глубоководного порта для транспортировки товаров широкого профиля (уголь, нефть и нефтепродукты, лес и лесопродукты, контейнеры и пр.) в страны Северной Европы и на восточное побережье США.

Проект нового широтного хода по линии Ванино – Архангельск (Индига) затрагивает жизненно важные интересы четырех федеральных округов – Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного, а также нескольких субъектов Федерации. Реализация данного проекта требует объединения усилий губернаторов соответствующих субъектов Федерации и полномочных представителей Президента РФ в округах.

Литература

1. Ламин В. А., Пленкин В. Ю., Ткаченко В. Я. Глобальный трек: развитие транспортной сети на востоке страны. – Екатеринбург, УрО РАН, 1999. – 198 с.
2. Траектории проектов в высоких широтах / Под. ред. Ю. В. Неёлова, А. В. Артеева, В. А. Ламина, С. Е. Алексеева, В. Ю. Малова. – Новосибирск: Наука, 2011. – 440 с.
3. Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны / Отв. ред. В. В. Кулешов; ИЭОПП СО РАН. – Новосибирск, 2008. – 427 с.
4. Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / Отв. ред. В. А. Ламин, В. Ю. Малов; – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. – 385 с.
5. Чурашев В. Н. Перспективы развития транспортировки угля сибирских месторождений // ЭКО. – 2015. – № 5. – С. 82–98.

Провал реформы железнодорожного транспорта: пройдемся по персоналиям

Е.Б. КИБАЛОВ, доктор экономических наук, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск

В статье анализируется неудачная структурная реформа железнодорожного транспорта России. Цитируются исходные установки разработчиков проекта реформы, оказавшиеся несостоятельными, и спорные предложения Минэкономразвития по ее продолжению. Приводятся возражения оппонентов как на стадии обсуждения замысла проекта, так и при обсуждении путей его дальнейшего развития. Формулируются необходимые и достаточные условия продолжения реформы железнодорожного транспорта, обеспечивающие его устойчивое функционирование и эффективное развитие.

Ключевые слова: структурная реформа, железнодорожная отрасль, централизованная модель, вертикально интегрированные дивизионы, Приполярная магистраль

«Я не считаю, что РЖД нужна именно реформа, это не очень правильное слово... Компании необходима программа повышения конкурентоспособности и эффективности».

А. В. Дворкович, заместитель председателя Правительства Российской Федерации¹

Если вести отчет с 1998 г., когда была опубликована «Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»², до 2015 г., когда президент корпорации ОАО «РЖД» В. И. Якунин подал в отставку, реформа, задуманная как либеральная, продолжалась 17 лет, т. е. без спешки и в канонах градуализма. Каковы результаты? Прочитируем в качестве ответа фрагмент статьи профессора В. А. Кудрявцева.

«Если взглянуть на ситуацию с учетом существующих реалий, то можно сказать, что за годы реформы железнодорожная отрасль из единого отлаженного механизма превратилась в аморфный рынок, а ОАО «РЖД» – из структуры, олицетворяющей

¹ URL: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1321402>

² Утверждена Постановлением Правительства РФ № 448 от 15 мая 1998 г.

эту железнодорожную отрасль, в бесправного участника рынка, поскольку не имела права как государственная структура с повешенным на нее ярлыком “естественная монополия” пользоваться рыночными механизмами. Отрасль в целом оказалась неуправляемой и была ввергнута в пучину хаоса и неразберихи. Никто за состояние и качество работы отрасли ответственности не несет, и государство, экономика и население от этого только проиграли» [1].

Заметим, что цитированный текст, несмотря на некоторое сгущение красок, в главном объективен. Он отражает не только негативные оценки результатов реформы с узкопрофессиональной точки зрения, но и совпадает с аналогичной общественной оценкой³. Текст относится к ситуации 2013 г., но сегодня, на наш взгляд, сдвигов к лучшему не просматривается, скорее, наоборот. Реформа, инициированная «младореформаторами» и поддержанная западными кредиторами и экспертами, привела к результатам, обратным ожидаемым. Если конкретизировать оценку профессора В.А. Кудрявцева, то вместо роста конкуренции и качества транспортных услуг существенно выросли тарифы, время оборота вагонов увеличилось, а средняя скорость перевозки грузов – снизилась. Число операторских компаний приблизилось к 2000, что привело к возникновению многозвенной логистики при транспортировке грузов и одновременному снижению надежности их доставки в срок.

Появились трудновыполнимые предложения по радикальному изменению ситуации: либо национализация всего приватизированного, т. е. контрреформа, либо для увеличения пропускной способности сети – триллионные вложения в путь и путевое хозяйство. Ни то, ни другое в ситуации кризиса мировой и отечественной экономик, на наш взгляд, практически невозможно, хотя постановочно небесмысленно. Меняет же Великобритания вектор реформирования своих железных дорог, то решительно их приватизируя, то национализируя. А Китай ежегодно вкладывает в развитие сети железных дорог 100 млрд долл., планируя к 2020 г. построить 50 000 км скоростных дорог [4].

³См. оценку промежуточных результатов реформы Д. А. Медведевым (бывшим в то время президентом России) [2] и аудиторами Счетной палаты [3].

Что же происходит сейчас вместо трансформационного маневра, необходимость которого подтверждена всем ходом неудачной реформы? После отставки президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина смещены с занимаемых постов и переведены в советники главные фигуры прежнего топ-менеджмента корпорации, а Минэкономразвития готовит мероприятие по элиминированию тяги из состава естественного монополиста. Заметим: никто из отставленных функционеров корпорации публично не отчитался перед общественностью за содеянное, ушли, как говорится, молча. Так сказать, в логике «большого советского стиля»: ты провалил порученное тебе дело, но ты человек системы, ты нам социально близок, а мы своих не бросаем, найдем тебе теплое местечко.

Иное дело – «заготовки» Минэкономразвития РФ (МЭР), предлагающего отобрать у ОАО «РЖД» тягу. Это тоже большой, но либеральный стиль: дробить все более или менее работоспособное, раздробленное – коммерциализировать, и пусть рынок спонтанно все упорядочивает. Не получится – что ж: принимая «решение плохое, но неизбежное [которое] ...обязательно будет принято»⁴, хотели как лучше, а получилось как всегда. То есть ненавязчиво будет объяснено, что это рынок потерпел фиаско, а мы «все в белом», и ровно по Чубайсу боремся с наследием коммунизма на железнодорожном транспорте.

В такой примерно логике г-н Мандрон – директор Департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности МЭР, недавно сделал интересные заявления, в которых упирал на краткое слово «должны». Цитируем.

1. «Мы концептуально в рамках одного холдинга должны разделить операционно и сделать отдельно инфраструктурную компанию и локомотивную компанию, чтобы вскрыть всю неэффективность, которая есть».

2. «РЖД должна заниматься диспетчеризацией, и своих машинистов видеть на локомотивах, но у кого будут эти новые локомотивы – непринципиально».

⁴ Из заявления г-на Улюкаева по поводу предстоящей пенсионной реформы [5].

3. «Должно быть три блока – инфраструктура, локомотивы и вагоны в виде ФГК⁵. Все остальные вагоны должны остаться в рынке» [6].

Здесь невольно вспоминается М.В. Ломоносов, стихами убеждавший, «Что может собственных Платонов И быстрых разумом Невтонов Российская земля рождать». Так-то оно так, однако менее известно, что на входе в академию Платона было начертано: «Сюда не войдет не знающий геометрии». А Ньютон утверждал: «Гипотез не измышляю».

С таких высот хочется спросить г-на Мандрона: вы или ваш департамент изучали проблему не очень удачного, скажем мягко, многолетнего реформирования железнодорожного транспорта России? А зарубежный опыт и его пригодность для использования в отечественных реалиях критически анализировали? Если да, то почему до сих пор не поняли, что «геометрия» инфраструктурных отраслей, особенно капиталоемкого железнодорожного транспорта, состоит вовсе не в дроблении и еще раз дроблении, а в необходимости регулярной подпитки железных дорог инвестициями в должном объеме? И что государство как один из главных выгодополучателей эффективно работающего железнодорожного транспорта в условиях немереных российских пространств, освоенных в хозяйственном отношении очагово, не должно «измышлять гипотез», каким образом сэкономить инвестиционные ресурсы на железных дорогах посредством их распродажи по частям?

В ожидании членораздельного ответа посмотрим, что в этой связи говорят еще не отставленные железнодорожники [6].

1. Разделение перевозочной деятельности и инфраструктуры неизбежно приведет к существенному росту транзакционных издержек. «Они будут вызваны технологическим рассогласованием и различием экономических приоритетов деятельности инфраструктурной компании и перевозчиков».

2. Для повышения эффективности перевозочного процесса необходимы консолидация значительной части универсального подвижного состава (полувагонов) у перевозчика и дерегулирование вагонной составляющей в тарифе. «За счет эффекта масштаба, обезличивания парка и гибкости в применении тарифа

⁵ Акционерное общество «Федеральная грузовая компания».

перевозчик будет иметь возможность своевременно и с наименьшими издержками обеспечивать спрос грузоотправителей на перевозку».

3. Что касается привлечения инвестиций в локомотивную тягу, при существующих объемах предъявления грузов на сети РЖД имеется значительный профицит тягового подвижного состава.

В отличие от речей г-на Мандрона, упертого, на наш взгляд, либерала, представители ОАО «РЖД» мягко намекают ему и его начальству из МЭР: ребята, вы опять, видимо, не в курсе дела, а именно: погрузка на железных дорогах падает, профицит вагонов, созданный вашими же стараниями на предыдущих этапах реформы, имеет место, уже возник профицит локомотивов. И вообще, вы что-нибудь слышали о транзакционных издержках?

Возникает вопрос: куда рулить дальше? Вопрос стратегический, и мы как продвинутые налогоплательщики, за чей, собственно, счет в России уже четверть века производятся невиданные либеральные эксперименты, вправе заявить, по крайней мере, в отношении железнодорожного транспорта: то, что описано выше – рецидив, чреватый коллапсом железных дорог страны. Рецидив потому, что все это уже было, известно чем закончилось (см. выше), и важно напомнить, как все начиналось. Дадим историческую справку.

Из интервью г-на Пекана – генерального директора консалтинговой компании⁶, данного через шесть лет после запуска структурной реформы железных дорог России, когда ее негативные результаты профессионалами уже уверенно прогнозировались:

«...Самый громкий наш проект – это реформирование и преобразование Министерства путей сообщения в ОАО «Российские железные дороги». Мы разрабатывали вместе с компанией McKinsey программу структурной реформы на железнодорожном транспорте, и организационную структуру новой создаваемой компании, систему управления, технологию управления ...я надеюсь, что он [проект реформы – Е. К.] эффективный» [7].

⁶Закрытое акционерное общество «Аудиторско-консультационная группа «Развитие бизнес-систем», является партнером компании «Грант Торнтон», работающей в России на рынке аудиторских и консультационных услуг с 1994 г.; в 1998–2015 гг. была членом «Грант Торнтон Интернешнл».

Отвечая далее на вопросы интервьюера, как происходит взаимодействие клиента-заказчика и исполнителя (РБС), Пекан пояснил:

«Это всегда совместное творчество. Степень участия наша в постановке задач каждый раз меняется. Я думаю, что, тем не менее, мы, оказывая в большинстве случаев определяющее влияние в постановке задачи, потому что у нас есть определенный опыт и определенное умение структурировать те проблемы, которые стоят перед бизнесом»⁷.

Таким образом, авторы проекта структурной реформы железнодорожного транспорта персонифицированы. Правда, интересно знать, кто в межкорпоративном авторском коллективе разработчиков был автором, а кто соавтором, но об этом позже.

Сейчас же вернемся к началу реформы и посмотрим, как «совместное творчество» по Пекану и «умение структуризовать проблемы» осуществлялись на деле. Соответствующая информация «вывешена» в Интернете [8].

Итак, слово от имени разработчиков – А. Максимова, бывшему в то время директором по развитию бизнеса РБС, члену Экспертного совета по естественным монополиям Совета Федерации РФ, входит в «ТОП-10» лидеров-руководителей национального рынка аудита и консалтинга. Начинает он точно так же, как много лет спустя г-н Мандрон, упирая на «должны».

1. «Вопросы реформирования железнодорожной отрасли не могут рассматриваться вне общего контекста реформирования естественных монополий. В соответствии с государственной политикой и в железнодорожном транспорте, и, например, в электроэнергетике, сетевые инфраструктуры, составляющие большую часть активов отрасли, *должны* (курсив наш. – Е. К.) остаться в целостном виде в государственной собственности, а выделяются или, назовем своими словами, приватизируются так называемые конкурентные сектора, которые подлежат постепенному дерегулированию».

2. «Принятая логика реформирования естественных монополий *диктует* (курсив наш. – Е. К.) и соответствующую последовательность действий».

⁷ Цитируя фрагменты из интервью Игоря Пекана, мы сохраняем грамматику и синтаксис первоисточника [7].

Дальнейшее цитирование можно было бы прекратить, потому как, коли содержание п. 1 «диктует» все последующие действия, то они же определяют результаты, описанные выше и весьма отличающиеся от обещанных. Но процитируем еще одно положение, чтобы зафиксировать все первоначальные «указивки» разработчика заказчику в полном объеме.

3. «...Ключевыми вопросами в обозримой перспективе будут являться не вопросы образования крупных региональных транспортных компаний с участием железных дорог – такое мнение высказывает ряд оппонентов (тем более что недопустимость слияния предприятий потенциально конкурентной среды и естественно-монопольного сектора является одним из условий проведения структурной реформы⁸), а вопросы эффективного управления территориальными филиалами ОАО «РЖД»».

А что же оппоненты-железнодорожники?

1. «...У большинства опрошенных... по поводу структуры ОАО «РЖД» лиц основным объектом критики выступал один аспект – лишение железных дорог статуса юридического лица. Основной аргумент: сметно-нормативный принцип финансирования в суперкорпорации ОАО «РЖД» характерен, прежде всего, своей затратностью. То есть не заинтересованные в росте эффективности работы железные дороги и их подразделения будут не снижать издержки, а напротив, стараться раздувать их в стремлении увеличить свои бюджеты. А это – основной вопрос работоспособности экономической структуры».

2. «В оценках экспертов также подвергается сомнению управляемость такой громадной унитарной структурой, прогнозируется накопление нерешенных вопросов на местах, звучит мысль о том, что количество обращений в центр компании настолько возрастет, что она не сможет их переваривать».

3. «...При исключительно вертикальном варианте дезинтеграции МПС в ОАО «РЖД» останется наименее рентабельная деятельность, организованная в некую командно-административную систему, являющуюся тем не менее самокупаемым

⁸ Не очень понятно, каким способом удалось согласовать условие «недопустимость слияния» с партнером – компанией McKinsey, памятуя, что американские железные дороги указанное условие игнорируют и по этой причине (но не только) на порядок более эффективны, чем российские.

хозяйствующим субъектом, да при этом еще и основой железнодорожного транспорта страны».

Приведенные цитаты свидетельствуют о том, что народ «зрел в корень» и результаты реформирования по либеральным прописям предсказал точно. Тем не менее приведем высказывания еще двух оппонентов, сомневаться в компетентности которых не приходится.

А.Г. Тулеев, губернатор Кемеровской области:

«С образованием РЖД железные дороги становятся филиалами компании, то есть лишаются статуса юридического лица. Я работал начальником дороги и могу судить, к чему это приведет. Без денег – это уже не начальник дороги. Это – или парень на побегушках, или свадебный генерал – как хотите. Получается, что все деньги концентрируются в Москве. Такая ситуация приведет к серьезному замедлению решения насущных вопросов в регионе. Зачем, например, я поеду к начальнику дороги, о чем с ним буду говорить? За жизнь, что ли? Я считаю, что надо, наоборот, укреплять низы, здесь нужно решать максимум вопросов. Как в реформе системы самоуправления – давать сюда больше полномочий и под них – деньги. Иначе центр не справится. Котловый способ собирания и расходования денег мы уже проходили».

С.М. Резер, президент НП «Гильдия экспедиторов», профессор, доктор технических наук, Заслуженный деятель науки и техники РФ:

«В наше время бурного реформирования в спешке, конечно, возможны ошибки и неверные шаги, но того, что очевидно неправильно и вредно, допускать ни в коем случае нельзя. К таким ошибочным предложениям, по моему глубокому убеждению, относится намеченная ликвидация железных дорог в составе ОАО «РЖД» как самостоятельных юридических лиц. В любой отрасли при осуществлении реформ крайне важно сохранить и укрепить основное производственное звено на местах. Лишь начальник дороги на месте сможет обеспечить привлечение объема перевозок, правильное применение системы тарифов и льготных скидок, ответить на запросы губернаторов, клиентуры, налоговых и других инстанций. Из центра этого эффективно не сделать. Также важнейший фактор, кричащий в пользу железных дорог, это безопасность движения. Здесь регулярные осмотры и ответственность на местах со стороны начальников магистралей

имеют решающее значение. Я думаю, даже если мы допустим эту грубую ошибку, дороги очень скоро (в существующих или в более крупных размерах, в виде округов) обязательно будут восстановлены. Но в процессе такой реорганизации мы потерпим огромные убытки и невозполнимые потери».

Конечно, была и третья группа из числа функционеров бывшего МПС РФ, которая, сообразив, откуда и куда дует ветер, разъясняла и проталкивала либеральной проект реформирования МПС. Сейчас эта группа существенно «зачищена», но не жестко и, по-видимому, советует новому топ-менеджменту ОАО «РЖД» как быть дальше с тем, во что превратилось бывшее МПС РФ.



Действительно, как быть и что делать? Для отечественных железных дорог, на наш взгляд, приемлем в настоящее время иной пореформенный путь, менее контрреволюционный и менее затратный, чем упомянутые выше тотальная приватизация или крупномасштабное инвестирование. Но какой?

Первое *необходимое* условие его реализации, как представляется, вполне очевидно: при любых моделях управления уровень ограниченности инвестиционных ресурсов, направляемых на поддержание в работоспособном состоянии железных дорог общего пользования, не должен быть ниже некоторого критического порога⁹. Когда железные дороги являлись государственными, как это было в СССР, вопрос решался правительством и руководящими органами КПСС в плановом порядке; теперь, если дороги приватизированы даже частично, государственное регулирование следует устроить так, чтобы провалы рынка, ведущие к недоинвестированию железных дорог, ликвидировались за счет федеральных бюджетных средств. Что естественно: именно государство заинтересовано в политической целостности

⁹ О том, каков этот уровень, можно судить по историческому прецеденту. Как писал в своих воспоминаниях С.Ю. Витте об известной железнодорожной аварии в конце XIX века: «Во время крушения государь со своей семьей находился в столовом вагоне; вся крыша столового вагона упала на императора и он только благодаря своей гигантской силе удержал эту крышу на своей спине и она никого не задавила». (Цит. по <http://biofile.ru/his/27413.html>). Все это происходило до огосударствливания российских железных дорог и явилось следствием крохоборства тогдашних железнодорожных магнатов, экономивших на инвестициях в обустройство железных дорог.

страны и получении соответствующих эмерджентных эффектов на макро- и микроуровнях, обеспечиваемых в том числе и *сетью* исправно функционирующих железных дорог. Поэтому, как ни мал ныне инвестиционный пирог, железные дороги должны получить свою законную долю без задержек и не по остаточному принципу.

Достаточных условий несколько. О некоторых автор с соавторами неоднократно писал, в том числе и в «ЭКО» [8]. Коротко перечислим наиболее важные условия.

1. Необходимо найти компромисс между традиционным взглядом железнодорожников о заведомой эффективности централизованной модели управления единым (экстерриториальным) железнодорожным комплексом и альтернативным представлением отрасли как системы полуавтономных железных дорог – региональных вертикально интегрированных (подвижной состав плюс рельсы) дивизионов. Первый шаг на пути к компромиссу предлагался давно, и не только нами. Это расщепление железнодорожной сети России на два блока: европейский – от западной государственной границы до Урала включительно, и азиатский – от Омска до Владивостока. Первый блок может работать в рыночно-конкурентной парадигме, копируя любые аналогичные мировые модели: плотность железнодорожной сети и вообще транспортной сети позволяет в Европейской России менять модели управления, как в Англии, было бы желание и доказана целесообразность.

Иное дело второй, азиатский блок. Здесь плотность железнодорожной сети минимальная, несколько бо́льшая – от Урала до Байкала, чем от Байкала до Чукотки и Приморья, но все же конкурентной эта сеть быть не может ни сегодня, ни в среднесрочной перспективе. Тем не менее азиатский блок стратегически важен для России в качестве гаранта национальной безопасности во всех ее аспектах. Следовательно, по нашему мнению, лучше всего, чтобы этот блок управлялся как казенное предприятие, возможно, дополнительно военизированное на манер МЧС. С постановкой в качестве важнейшей задачи строительства Приполярной железнодорожной магистрали вдоль Арктического побережья (как развитие проекта «Северный широтный ход») в качестве адекватного ответа на вызовы стран-претендентов на ресурсы Северного Ледовитого океана.

2. Было бы полезно силами РАН осуществить научный аудит закрытого акционерного общества «Аудиторско-консультационная группа “Развитие бизнес-систем”») и оценить вклад этой фирмы в научное окормление ее российских клиентов. Если окажется, что польза от оказанных ею услуг многочисленным заказчикам самого высокого ранга аналогична рассмотренным результатам проекта структурной реформы железнодорожного транспорта, то неплохо бы по суду, если удастся, взыскать с исполнителя определенные суммы, хотя бы за моральный ущерб. Подобное мероприятие имело бы профилактическое значение при выборе разработчика проекта дальнейшего реформирования ОАО «РЖД».

3. Не помешал бы также аналогичный научный аудит McKinsey & Company на предмет выяснения эффективности ее деятельности в России на примере разработки проекта структурной реформы железнодорожного транспорта.

4. Что касается МЭР, то неплохо было бы услышать от его руководителя А. В. Улюкаева, в какую сумму обошлась казне провальная реформа железнодорожного транспорта и какие предложения есть у возглавляемого им ведомства по части ее продолжения. Конечно, помимо тех, которые довел до сведения общественности г-н Мандрон.

Литература

1. URL: <http://railway.kanaries.ru/index.php?showtopic=8751> (дата обращения: 07.03. 2016).
2. URL: <http://customsexpert.ru/news/reforma-rzhd-provailas.htm>
3. URL: <http://www.interfax.ru/russia/357139>
4. URL: <http://varlamov.ru/1075810.html> (дата обращения: 07.03. 2016).
5. URL: <http://newsland.com/user/4297846467/content/uliukaev-rekomenduet-uvelichit-pensionnyi-vozrast-dlia-zhenshchin-na-8-let/5145184>
6. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/10/07/611839-minekonomrazvitiya-razdelit-rzhd>
7. URL: <http://www.rbsys.ru/print.php?option=media&page=1831>
8. URL: <http://www.rbsys.ru/print.php?page=53&option=media>; *Быкадоров С.А.* Необходим дифференцированный подход к тарифной политике // ЭКО. – 2015. – №10. – С. 145–152.; *Кибалов Е.Б.* Проблема тарифного регулирования на железнодорожном транспорте // ЭКО. – 2015. – № 10. – С. 139–144.

Оценка влияния экономического спада и антироссийских санкций на регионы РФ¹

С.В. КАЗАНЦЕВ, доктор экономических наук, заместитель директора Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск. E-mail: kzn-sv@yandex.ru

В статье дается оценка потенциальной опасности негативных воздействий на экономику Российской Федерации и ее регионов таких факторов, как неблагоприятная геополитическая ситуация, ухудшающаяся конъюнктура мировых товарных рынков, санкции в отношении России и экономический спад внутри страны. Показано, что под влиянием этих и других причин социально-экономическое развитие части российских регионов замедлилось, экономическое положение – ухудшилось. Согласно расчетам, сила влияния экономического спада в России, ухудшения конъюнктуры на мировых товарных рынках и введенных против Российской Федерации финансово-экономических санкций на изменение совокупности анализируемых показателей в российских регионах прямо пропорциональна зависимости хозяйствующих субъектов от иностранного капитала, внешних источников финансирования и внешнеторгового оборота. Выявлены субъекты Федерации, наиболее и наименее зависимые от этих факторов.

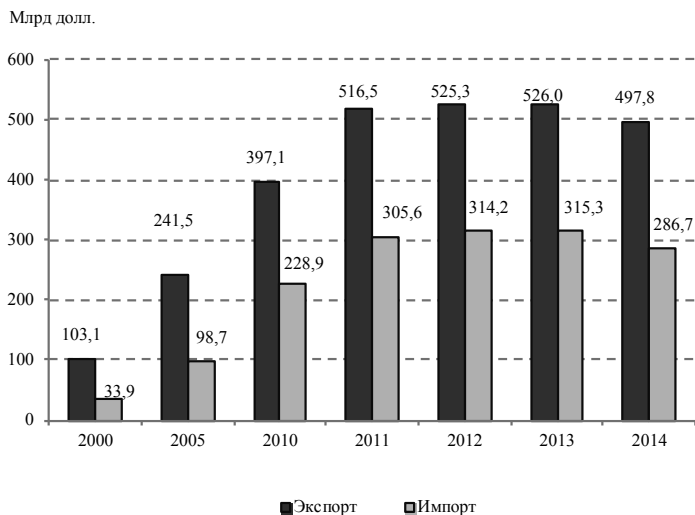
Ключевые слова: антироссийские санкции, экономические угрозы, субъекты Российской Федерации, экономический рост

Последствия санкций и ухудшения мировой конъюнктуры

С 2014 г. ситуация на мировых товарных рынках² ухудшается. Кроме того, с марта 2014 г. действует пакет санкций (финансово-экономических, научно-технологических, торговых и др.), введенных правительствами ряда стран в отношении России. А в результате сокращается объем внешней торговли Российской Федерации и уменьшается приток в страну иностранных инвестиций (рис. 1, 2), что влечет за собой ряд негативных последствий.

¹ Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН в рамках приоритетного направления IX.87 (проект IX.87.1.3).

² Понятие «товар» включает в себя и выносимые на рынок услуги.



Источник рис. 1–4: составлены по данным стат. сб.: «Регионы России. Социально-экономические показатели» за 2010–2015 гг. [1].

Рис. 1. Динамика экспорта и импорта РФ в 2000–2014 гг., млрд долл. США

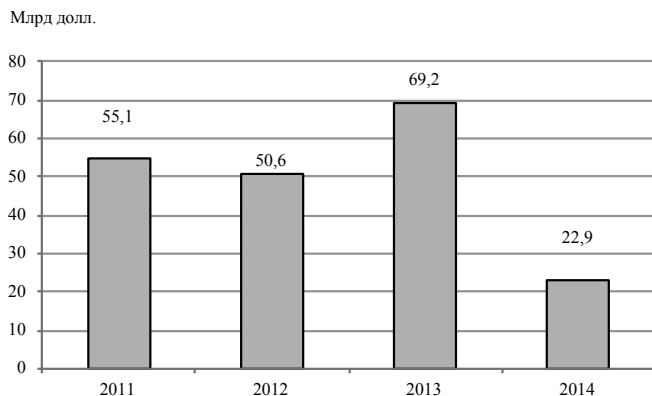


Рис. 2. Поступление прямых иностранных инвестиций в РФ в 2011–2014 гг. (сальдо операций платежного баланса РФ), млрд долл. США

Во-первых, поскольку доля доходов от внешнеэкономической деятельности в доходах федерального бюджета в последние годы близка к 40%, а в доходах консолидированного бюджета находится на уровне 18–22%, сокращение экспорта российских товаров и услуг приводит к падению доходов федерального бюджета и экспортоориентированных хозяйствующих субъектов.

Во-вторых, свертывание объемов производства работающих на экспорт предприятий и их доходов вызывает сокращение занятости и, как следствие, меньший объем налоговых поступлений в бюджеты всех уровней. В доходах консолидированного бюджета РФ только налоги на прибыль и доходы физических лиц составляют около 20%.

В-третьих, основными статьями, на которые приходится более 80% общего объема импорта РФ из стран дальнего зарубежья³, выступают машины, оборудование и транспортные средства; продукция химической промышленности; продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье. Зависимость российского рынка от импортных продуктов существенна, в том числе по программному обеспечению и наукоемким изделиям. Поэтому сокращение объемов импорта (рис. 3), ограничения на экспорт в Россию технологий тормозят развитие ряда производств, что также чревато уменьшением занятости, доходов населения и федерального, региональных и местных бюджетов, а неудовлетворенный платежеспособный спрос стимулирует рост цен.

В-четвертых, вызванное антироссийскими санкциями ограничение возможностей получения отечественными хозяйствующими субъектами зарубежных кредитов ухудшило ситуацию на внутреннем финансовом рынке. Многие хозяйствующие субъекты не могут привлечь необходимые им финансовые ресурсы. Недоступность внешних источников финансирования при отсутствии их равноценной замены внутренними сдерживает развитие производства и технологического прогресса. Это ведет не только к описанным выше последствиям, но и к углублению технологического отставания от занимающих передовые рубежи науки и техники стран. Последнее к тому же затрудняет встраивание России в мировые цепочки производства продуктов.

³ Страны дальнего зарубежья – все государства, кроме вышедших из состава СССР его бывших союзных республик.

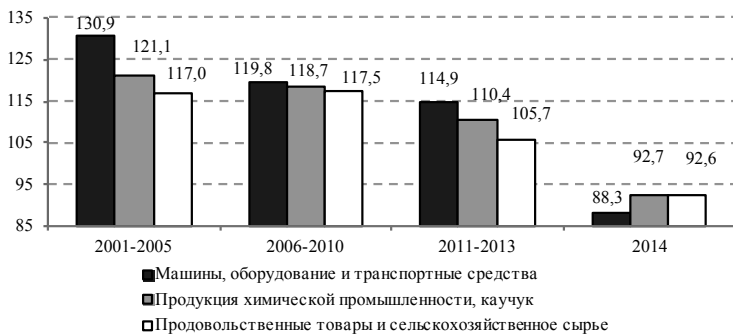


Рис. 3. Среднегодовые темпы роста импорта в РФ в 2000–2014 гг.,%

В-пятых, антироссийские санкции блокируют проведение финансовых операций попавших в санкционные списки⁴ физических и юридических лиц (прежде всего, государственных компаний и предприятий с государственным участием) через иностранные банки, они не могут пользоваться услугами международной финансовой системы.

Оценка потенциальной опасности

Неблагоприятная геополитическая обстановка, сжатие мировых товарных рынков и действующие с марта 2014 г. расширяемые и «уточняемые» (по терминологии их авторов) антироссийские санкции⁵ ограничивают возможности социально-экономического и научно-технологического развития Российской Федерации и входящих в нее субъектов. Первоначальную оценку потенциальной опасности негативных

⁴ В странах, применяющих санкции по отношению к РФ, это официальное название списков лиц, которым запрещен въезд и проведение финансовых операций через банки стран, объявивших санкции.

⁵ Так, 3 марта 2016 г. президент США Барак Хусейн Обама подписал указ, во второй раз продлевающий «многие меры в отношении российских официальных лиц и бизнесменов, входящих в узкий круг президента В. Путина, а также ряда ключевых российских компаний. Меры запрещают им посещать США, иметь там активы и вести бизнес с некоторыми компаниями Соединенных Штатов. ...Эти меры, называемые «целенаправленными санкциями», призваны создать дискомфорт для российского руководства и ударить по российским государственным компаниям, показать неодобрение Соединенных Штатов и удержать Москву от дальнейшего захвата земель» [2].

воздействий вышеназванных мер, определяющих состояние и динамику хозяйственного развития (факторов экономического развития), можно оценить по показателям оборота внешней торговли, поступлениям в страну иностранных инвестиций, задолженности по кредитам, предоставленным кредитными организациями юридическим лицам. О влиянии антироссийских санкций можно судить и по величине средств, выплачиваемых за год за импорт технологий и услуг технического характера⁶.

Обобщающим показателем экономического развития страны обычно выступают объем и динамика валового внутреннего продукта, а для ее регионов – валового регионального продукта. Информацию о последних Росстат публикует с лагом в один год и уточняет в последующие годы.

К сожалению, статистический справочник «Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015: Стат. сб. Росстат. – М., 2015. – 1266 с.» не содержит данные об объемах валовых региональных продуктов в 2014 г. Это, конечно, скрывает глубину произошедшего в 2014 г. экономического спада в субъектах Российской Федерации. Однако его можно оценить с помощью другого обобщающего статистического показателя – сальдированного финансового результата (прибыль минус убытки) деятельности организаций. Величина этого показателя, как и валового регионального продукта, зависит от многих событий и процессов, включая названные выше.

При прочих равных условиях опасность тем больше, чем выше значимость факторов, способных причинить ущерб социально-экономическому развитию хозяйствующих субъектов. В качестве показателя такой значимости примем отношение рассматриваемых величин к объему валового регионального продукта. Чем больше значения этих относительных (т.е. отнесенных к величине ВРП) показателей в 2013 г., тем серьезнее в 2014 г. была потенциальная опасность того, что уменьшение оборота внешней торговли, сокращение притока иностранных инвестиций, рост задолженности по кредитам отрицательно скажутся на экономическом развитии страны и ее регионов.

На основе относительных показателей по разработанной автором методике [4] были рассчитаны интегральные индикаторы

⁶ Оценку введенных против РФ финансово-экономических санкций см., например, в работе [3].

потенциальной опасности нежелательного изменения названных факторов экономического развития для 82 субъектов Российской Федерации. Десять субъектов Российской Федерации, у которых значения интегральных показателей в 2013 г. были самыми плохими, приведены в таблице 1.

Таблица 1. Субъекты РФ с наиболее высокой потенциальной опасностью негативного воздействия нежелательной динамики объемов внешней торговли со странами дальнего зарубежья (Т), поступления в РФ прямых иностранных инвестиций (FDI) и задолженности по кредитам (Dbt) в 2013 г., долл./тыс. руб.

Субъект РФ	Отношение к ВВП		
	Т	FDI	Dbt, руб./руб.
Калужская область	25,01	1,28	0,32
Ленинградская область	26,03	0,83	0,33
Белгородская область	5,50	2,81	0,46
Кемеровская область	17,64	0,27	0,47
Курская область	2,46	0,32	0,54
Республика Мордовия	1,22	0,03	0,57
Тюменская область ⁷	24,88	12,95	0,22
Санкт-Петербург	20,90	2,57	0,58
Москва	27,90	3,41	0,65
Калининградская область	47,67	-0,09	0,54

Примечание к табл. 1, 2, 4: 1) субъекты РФ расположены в порядке ухудшения значения интегрального показателя потенциальной опасности; 2) знак «-» означает снижение.

Источник табл. 1–2, 5–9: рассчитаны по данным стат. сб.: «Регионы России. Социально-экономические показатели» за 2010–2015 гг. [1].

Ранжирование субъектов РФ по значению интегрального индикатора фактических изменений объема товарооборота со странами дальнего зарубежья, величине поступлений прямых иностранных вложений и размера роста задолженности по кредитам, предоставленным физическим и юридическим лицам в рублях и иностранной валюте, определило отличную от представленной в таблице 1 десятку наиболее пострадавших субъектов Федерации (табл. 2). Эти два набора совпали на 50%.

⁷ В работе везде Тюменская область дается без Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Таблица 2. Изменение объемов сальдированного финансового результата деятельности организаций в 2014 г. по сравнению с 2013 г., трлн руб.

Ранжирование по интегральному индикатору потенциальной опасности ухудшения значений трех показателей	Трлн руб.	Ранжирование по интегральному индикатору фактического изменения значений трех показателей	Трлн руб.
Калужская область	-28,6	Челябинская область	+60,1
Ленинградская область	-57,5	Белгородская область	+93,2
Белгородская область	+93,2	Калужская область	-28,6
Кемеровская область	-88,1	Ростовская область	-41,4
Курская область	-8,3	Ханты-Мансийский АО	+196,3
Республика Мордовия	-2,4	Республика Татарстан	-18,1
Тюменская область	-73,1	Московская область	-120,1
Санкт-Петербург	-242,3	Санкт-Петербург	-242,3
Москва	-1215,4	Тюменская область	-73,1
Калининградская область	-19,5	Москва	-1215,4

Доля субъектов Федерации, наиболее подверженных потенциальной опасности из-за ухудшения трех рассматриваемых показателей, в общем объеме уменьшения в РФ в 2014 г. сальдированного результата составила 57,5%, субъектов РФ с наименьшими интегральными индикаторами фактического изменения этих показателей – 57,7%. Это указывает на то, что значительны как потенциальная опасность ухудшения экономического положения для субъектов Российской Федерации в 2014 г., так и произошедшее ухудшение. Существовавшие угрозы, по-видимому, реализовались.

Оценка ухудшения ситуации в 2014 г.

Для более полной оценки последствий воздействия на экономику субъектов Российской Федерации ухудшающейся конъюнктуры мировых товарных рынков, экономического спада внутри страны и антироссийских санкций рассмотрим изменения в 2014 г. по сравнению с 2013 г. пяти названных в начале статьи показателей:

- оборота внешней торговли РФ со странами дальнего зарубежья (в фактически действовавших ценах);
- объема поступлений прямых иностранных инвестиций в РФ (сальдо операций платежного баланса РФ);

- размера задолженности по кредитам, предоставленным кредитными организациями юридическим лицам в рублях и иностранной валюте;
- величины сальдированного финансового результата деятельности организаций (прибыль минус убытки);
- объема выплаты средств за год за импорт технологий и услуг технического характера.

Для этого сначала проранжируем (отдельно по положительным и отрицательным величинам) все субъекты РФ в порядке убывания доли каждого из рассматриваемых показателей в значениях по стране в целом в 2013 г. и 2014 г. По итогам ранжирования были выбраны субъекты Федерации, суммарная доля которых хотя бы в одном из исследуемых показателей превышала 90%. Их оказалось 62 (табл. 3), 40 из них расположены к западу от Уральских гор.

Таблица 3. Число субъектов РФ, суммарная доля значений показателей которых превышает 90% величины показателей для России в целом, ед.

Показатель	Значение показателя в 2013 г.		Значение показателя в 2014 г.	
	положительно	отрицательно	положительно	отрицательно
Поступление прямых иностранных инвестиций	11	18	11	16
Сальдированный финансовый результат деятельности организаций	21	17	16	21
Оборот внешней торговли со странами дальнего зарубежья	24	-	23	
Выплата средств за год за импорт технологий и услуг технического характера	19	-	2	-
Задолженность по кредитам	38	-	38	-

Источник табл. 3–4: составлены автором.

Приведенные в таблице 3 данные показывают, что в 2013–2014 гг. свыше 90% всего товарооборота Российской Федерации, поступлений прямых иностранных инвестиций, импорта технологий и услуг технического характера приходилось менее чем на 30% всех субъектов Федерации (от 11 до 24 регионов). Естественно ожидать, что ухудшение геополитической обстановки и финансово-экономической ситуации в России скажется прежде всего на них.

Для этих 62 субъектов Российской Федерации был рассчитан интегральный индикатор изменения значений пяти рассматриваемых показателей в 2014 г. Его лучшее значение соответствует наименьшему совокупному ухудшению рассматриваемых показателей, а худшее – наибольшему. В таблице 4 приведены десять субъектов Федерации, у которых взятое в совокупности изменение исследуемых показателей в 2014 г. было меньше, чем у других, и десять субъектов РФ, у которых такое изменение было самым большим.

Таблица 4. Субъекты РФ с наименьшим и наибольшим изменением рассматриваемых групп показателей⁸

10 первых – с лучшими значениями интегрального индикатора	10 последних – с худшими значениями интегрального индикатора
Астраханская область	Архангельская область
Республика Башкортостан	Ямало-Ненецкий автономный округ
Белгородская область	Ленинградская область
Краснодарский край	Московская область
Мурманская область	Волгоградская область
Чеченская Республика	Санкт-Петербург
Сахалинская область	Калужская область
Чувашская Республика	Республика Татарстан
Саратовская область	Тюменская область
Ставропольский край	Москва

Наиболее сильное влияние на величину рассчитанного интегрального индикатора многих субъектов Федерации оказали увеличение задолженности по кредитам, предоставленным кредитными организациями юридическим лицам в рублях и иностранной валюте, сокращение объема поступлений в страну прямых иностранных инвестиций и уменьшение величины сальдированного финансового результата деятельности организаций. На долю каждого из значений этих показателей в общей величине рассчитанных интегральных индикаторов приходилось от 18 до 25%⁹. Для Калининградской области и Москвы наиболее значимым было падение объема внешнеторгового оборота со странами дальнего зарубежья (25%). Вторым по значимости для Москвы было уменьшение объема импорта технологий

⁸ Здесь и далее субъекты РФ располагаются в порядке ухудшения значения интегрального индикатора рассматриваемого набора показателей.

⁹ Способ расчета описан в [4].

и услуг технического характера (21%). В интегральном индикаторе Астраханской области доля уменьшения объема импорта технологий и услуг технического характера составила 23%, Тюменской области – 19,7%, Санкт-Петербурга – 13,7%, Московской области – 12%, Белгородской – 11,8%. Средняя арифметическая величина «вклада» уменьшения размера импорта технологий и услуг технического характера в интегральный индикатор рассматриваемой группы показателей¹⁰ равнялась 7,0% и менялась в интервале от 2,1% (Калининградская область) до 23,2% (Астраханская область).

Думается, что на сокращение объемов импорта технологий и услуг технического характера наиболее сильно повлияли финансово-экономические санкции против Российской Федерации, введенные руководством США, ЕС и ряда других государств. Объемы задолженности по кредитам, предоставленным юридическим лицам в рублях и иностранной валюте, я ставлю на второе место по силе воздействия антироссийских санкций на рассматриваемые здесь пять показателей (их средняя по субъектам РФ относительная доля в величине рассчитанного интегрального индикатора равна 24,7%). Третье место, думается, следует отдать объему оборота внешней торговли со странами дальнего зарубежья (средняя относительная доля в интегральном индикаторе составила 20,6%).

Полагаю, что на снижение поступлений в Россию прямых иностранных инвестиций (средняя относительная доля в величине полученного интегрального индикатора равна 24,5%) санкции повлияли слабее, чем состояние конъюнктуры мирового рынка, финансово-экономическое положение основных экспортеров капитала, экономическая ситуация и инвестиционный климат в странах-реципиентах прямых иностранных инвестиций, включая Российскую Федерацию.

У десяти регионов с лучшими значениями интегрального индикатора (см. табл. 4) в 2014 г. рост задолженности по кредитам, предоставленным кредитными организациями юридическим лицам в рублях и иностранной валюте, сокращение объемов внешнеторгового оборота со странами дальнего зарубежья, уменьшение поступления прямых иностранных инвестиций

¹⁰ Термины «показатель» и «индикатор» в работе используются как синонимы.

и сальдированного финансового результата деятельности организаций оказались меньше, чем у остальных субъектов РФ. При этом увеличилась сумма средств, выплаченных за импорт технологий и услуг технического характера¹¹ (табл. 5).

Таблица 5. Изменение рассматриваемых показателей трех групп субъектов РФ в 2014 г. по сравнению с 2013 г.

Показатель	Субъекты РФ, объединенные в группы по значению интегрального индикатора		
	10 первых	10 последних	остальные 42
Задолженности по кредитам, предоставленным кредитными организациями юридическим лицам в рублях и иностранной валюте, млрд руб.	+ 213,7	+1500,3	+943,1
Поступление прямых иностранных инвестиций в РФ (сальдо операций платежного баланса РФ), млн долл. США	-473,0	-42475,0	-3414,0
Оборот внешней торговли со странами дальнего зарубежья, в фактически действовавших ценах, млн долл. США	- 1664,7	- 34258,7	- 8963,8
Сальдированный финансовый результат деятельности организаций (прибыль-убытки), трлн руб.	- 160,6	- 2023,4	- 323,0
Выплата средств за год за импорт технологий и услуг технического характера, млн долл. США	+ 559,2	- 505,8	- 62,1

Примечание: знак «+» означает увеличение, знак «-» – снижение.

Анализ отраслевой структуры валовой добавленной стоимости рассматриваемых 62 субъектов Российской Федерации не выявил ее значимой связи с изменением исследуемых показателей в 2014 г., хотя в структуре валовой добавленной стоимости 2013 г. у группы субъектов Федерации с наихудшей динамикой изменения совокупности исследуемых показателей доли обрабатывающих производств, оптовой и розничной торговли, операций с недвижимым имуществом были несколько выше, чем у других субъектов РФ (табл. 6). Эти отрасли наиболее подвержены

¹¹ В соответствии с федеральным законом от 29.11.2007 г. № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации» (п.5 ст. 4, ч.1 ст. 9) суммы средств, выплаченных Чеченской Республикой и Сахалинской областью за импорт технологий и услуг технического характера, не публикуются в целях обеспечения конфиденциальности первичных статистических данных, полученных от организаций.

воздействию мировой конъюнктуры, антироссийских санкций и падения отечественной экономики.

Таблица 6. Средние арифметические доли отдельных отраслей в структуре валовой добавленной стоимости групп субъектов РФ в 2013 г., %

Отрасль	Субъекты РФ, объединенные в группы по значению интегрального индикатора		
	10 первых	10 последних	остальные 42
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	8,2	3,6	6,3
Добыча полезных ископаемых	9,4	12,5	10,2
Обрабатывающие производства	14,1	20,4	17,8
Строительство	9,6	7,9	6,8
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	13,7	15,8	14,0
Транспорт и связь	8,3	10,4	10,2
Операции с недвижимым имуществом, аренды и предоставление услуг	6,8	11,6	8,5

Основную долю в структуре объема отгруженной продукции (работ, услуг) по виду экономической деятельности «Обрабатывающие производства» в 2014 г. у шести субъектов из десяти лучших по динамике изменения совокупности исследуемых показателей в 2014 г. занимало производство пищевых продуктов, включая напитки и табак, у двух – производство кокса, нефтепродуктов, химическое, а также резиновых и пластмассовых изделий, у одного субъекта Федерации – выпуск машин, транспортных средств и оборудования и еще у одного – производство электро-, электронного и оптического оборудования. Такая структура отгруженной продукции дает основание предполагать, что обрабатывающие производства данной группы субъектов Федерации работают преимущественно на внутренний рынок.

Десять субъектов Российской Федерации с наихудшей динамикой изменения совокупности исследуемых показателей в 2014 г. имели другую структуру объема отгруженной продукции (работ, услуг) по виду экономической деятельности «Обрабатывающие производства». У семи из них в этой структуре преобладало производство кокса, нефтепродуктов, химическое производство, а также резиновых и пластмассовых изделий, у двух – машин,

транспортных средств и оборудования и у одного субъекта Федерации – производство пищевых продуктов, включая напитки и табак. При такой структуре отгруженной продукции можно предполагать, что обрабатывающие производства этой группы субъектов Федерации ориентированы преимущественно на внешний рынок.

Представляется, что на анализируемые показатели повлияла не столько отраслевая структура валовой добавленной стоимости и видов экономической деятельности, сколько зависимость хозяйствующих субъектов от иностранного капитала, внешних источников финансирования и внешнеторгового оборота. Статистическая проверка показала наличие связи исследуемых объемов внешнеторгового оборота, прямых иностранных инвестиций и задолженности по кредитам с величиной сальдированного финансового результата для 82 субъектов РФ в 2013 г. и 2014 г.: коэффициенты линейной корреляции значимы с двусторонним критерием ошибки 1% ($\alpha = 0,01$). Исследование статистики 82 субъектов Российской Федерации¹² также дает основание полагать следующее.

1. Статистическая связь объемов внешнеторгового оборота с величиной сальдированного финансового результата в 2013 г. и в 2014 г. сильнее, чем связь объемов прямых иностранных инвестиций и задолженности по кредитам с величиной сальдированного финансового результата. Что говорит о более существенной в эти годы связи финансовых результатов субъектов РФ с состоянием внешней торговли, чем с размером поступающих в регионы прямых иностранных инвестиций и задолженностью по кредитам.

2. Статистическая связь рассматриваемых показателей в 2014 г. слабее, чем в 2013 г., что указывает на ослабление зависимости финансовых результатов субъектов Федерации от рассматриваемых внешних факторов.

Субъекты Федерации, экономика которых больше ориентирована на внешние рынки сбыта и импорта продукции и услуг, больше подвержены влиянию внешней конъюнктуры и введенных рядом стран против России финансово-экономических санкций (табл. 7). Кроме того, осуществление внешнеторговой деятельности требует заемных средств.

¹² Проверялась гипотеза о равенстве коэффициентов линейной корреляции.

Таблица 7. Отношение значений оборота внешней торговли со странами дальнего зарубежья (Т), полученных прямых иностранных инвестиций (FDI) и задолженности по кредитам, предоставленным кредитными организациями юридическим лицам в рублях и иностранной валюте (Dbt) в 2014 г., к объему ВРП 2013 г., долл./тыс. руб.

Группа субъектов РФ	Т	FDI	Dbt, руб./руб.
10 субъектов РФ с лучшими значениями интегрального индикатора	9,1	0,6	0,3
10 субъектов РФ с худшими значениями интегрального индикатора	21,6	2,7	0,5
Остальные субъекты РФ	7,9	0,2	0,3

Для более полного учета влияния экономической конъюнктуры и антиросийских санкций на финансово-экономическую ситуацию в субъектах Российской Федерации лучше было бы работать с данными о размерах портфельных и прочих поступающих в Россию иностранных инвестиций. Портфельные инвестиции больше, чем прямые, зависят от экономической и политической ситуаций в стране и в мире в целом, а основной объем приходящих в Российскую Федерацию прочих иностранных инвестиций составляют торговые кредиты. При этом объем прочих инвестиций заметно больше, чем прямых (рис. 4). К сожалению, за 2014 г. Росстат опубликовал информацию только о размере поступивших в Российскую Федерацию прямых иностранных инвестиций. Они и использованы в настоящем исследовании.

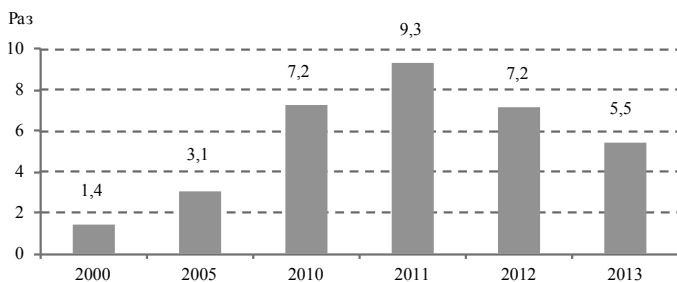


Рис. 4. Отношение объема прочих инвестиций к объему прямых в 2000–2013 гг., раз

На 10 субъектов РФ с лучшими значениями интегрального индикатора приходилась треть прироста стоимости товарооборота Российской Федерации со странами дальнего зарубежья в 2014 г. (на 10 с худшими значениями интегрального индикатора –

четверть), более трети снижения задолженности по кредитам и более 91% от общего увеличения импорта технологий и услуг технического характера (табл. 8). Их доля в общем объеме ухудшения значений рассматриваемых показателей не превышала 9%, в то время как доля 10 субъектов Федерации с худшими значениями интегрального индикатора менялась в пределах от 55 до 81% (табл. 9).

Таблица 8. Доля изменения величины показателя в группах субъектов РФ в общем объеме улучшения значения показателя в РФ в 2014 г.,%

Показатель	Субъекты РФ, объединенные в группы по значению интегрального индикатора		
	10 первых	10 последних	остальные 62
Оборот внешней торговли со странами дальнего зарубежья	33,1	25,0	41,9
Поступление прямых иностранных инвестиций в РФ	20,6	2,9	76,5
Задолженность по кредитам	36,5	0,0	63,5
Выплата средств за импорт технологий и услуг технического характера	91,3	0,3	8,4
Сальдированный финансовый результат деятельности организаций	17,8	2,4	79,8

Таблица 9. Доля изменения величины показателя в группах субъектов РФ в общем объеме ухудшения значения показателя в РФ в 2014 г.,%

Показатель	Субъекты РФ, объединенные в группы по значению интегрального индикатора		
	10 первых	10 последних	остальные 62
Оборот внешней торговли со странами дальнего зарубежья	3,1	72,7	24,2
Поступление прямых иностранных инвестиций в РФ	3,7	80,4	15,9
Задолженность по кредитам	8,6	55,4	36,0
Выплата средств за импорт технологий и услуг технического характера	0,0	81,0	19,0
Сальдированный финансовый результат деятельности организаций	8,5	68,3	23,2

В кратком виде результаты представленного в настоящей статье исследования можно сформулировать следующим образом.

Выполненные расчеты показали, что снижение объемов внешней торговли Российской Федерации, уменьшение поступления в страну иностранных инвестиций, рост задолженности хозяйствующих субъектов внутри страны, частично

обусловленные действием антироссийских санкций, представляют заметную угрозу экономике России и ее регионов.

В 2014 г. такая угроза реализовалась. Под влиянием названных и ряда других факторов экономическое развитие Российской Федерации замедлилось, социально-экономическое положение части регионов ухудшилось.

Поскольку достижение свыше 90% объема рассматриваемых экономических показателей обеспечивает узкий круг субъектов РФ (11–24 региона), именно их экономика в 2014 г. пострадала больше, чем остальных.

Сила влияния экономического спада в России, ухудшения конъюнктуры на мировых товарных рынках и введенных против Российской Федерации финансово-экономических санкций на изменение совокупности анализируемых показателей субъектов Федерации прямо пропорциональна зависимости хозяйствующих субъектов от иностранного капитала, внешних источников финансирования и внешнеторгового оборота.

Ориентация экономики субъектов Федерации на внешние рынки сбыта и импорта продукции и услуг делает этих субъектов более уязвимыми к неблагоприятному воздействию внешней конъюнктуры и введенных против России финансово-экономических санкций.

Связь показываемых субъектами Российской Федерации финансовых результатов с внешнеторговой деятельностью регионов в 2013–2014 гг. была сильнее, чем с объемами получаемых прямых иностранных инвестиций и с величиной задолженности по кредитам, предоставленным кредитными организациями юридическим лицам. Связь финансовых результатов субъектов Федерации с этими факторами роста в 2014 г. слабее, чем в 2013 г., что указывает на усиление влияния других факторов.

Литература

1. Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 25.01.2016).
2. Obama Prolongs Sanctions on Russia Over Ukraine Crisis. URL: <http://abcnews.go.com/International/obama-extends-sanctions-russia-ukraine-crisis/story?id=37362950>
3. Казанцев С. В. Антироссийские санкции – вчера и сегодня // ЭКО. – 2015. – № 3. – С. 63–78.
4. Казанцев С. В. Защищенность экономики регионов России. Монография. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН. – 2014. – 180 с.

Продовольственная безопасность России: проблемы и угрозы

Р.Р. ГУМЕРОВ, кандидат экономических наук, Институт макроэкономических исследований, Москва. E-mail gumerovrr@mail.ru

Статья посвящена актуальным проблемам мониторинга, комплексного анализа и многокритериальной оценки состояния продовольственной безопасности Российской Федерации. Анализируются основные современные угрозы национальной продовольственной безопасности, дана их оценка. Специальное внимание уделено анализу неторговых внешних угроз продовольственной безопасности. Обосновывается вывод о необходимости внесения корректив в Доктрину продовольственной безопасности Российской Федерации и Государственную программу развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013–2020 годы.

Ключевые слова: продовольственная безопасность, рациональные нормы потребления, доступность продовольствия, самообеспечение, импортозамещение, транснациональные корпорации

Постановка проблемы

В основу Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации, утвержденной указом Президента РФ от 30 января 2010 г. № 120, заложена концепция продовольственной самообеспеченности. Но самообеспеченность – не единственный показатель продовольственной независимости в широком смысле этого слова как способности государства проводить суверенную агропродовольственную политику, тем более она не является доминирующим индикатором национальной продовольственной безопасности¹. К числу последних по времени публикаций, в которых делаются попытки выйти за рамки одностороннего подхода к анализу этой проблемы, можно отнести доклад группы экспертов Изборского клуба под руководством академика РАН С.Ю. Глазьева, в подготовке которого принимал участие автор статьи [2], а также доклад, представленный Российской академией народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации [3].

¹ Авторский взгляд на содержание понятия продовольственной безопасности изложен в [1].

Современное состояние российского продовольственного рынка позволяет ставить вопрос об уязвимости национальной продовольственной системы и наличии следующих угроз национальной продовольственной безопасности:

1) современный уровень потребления и отечественного производства основных продовольственных товаров не обеспечивает полноценного питания для ведения здорового и активного образа жизни в соответствии с мировыми стандартами при наличии необходимых материальных предпосылок для их достижения;

2) расходы на приобретение продуктов питания занимают неоправданно высокую долю в расходах российских домохозяйств, ограничивая потребление других материальных и духовных благ;

3) чрезмерно высокая дифференциация доходов обуславливает заметные различия в потреблении продуктов питания различными категориями населения и даже существование недоедающих групп;

4) отечественное производство не обеспечивает потребности населения в продовольствии, а рост импорта сельскохозяйственного сырья и продуктов питания, проникновение на внутренний рынок транснациональных компаний увеличивают риски, снижая возможности национального контроля продовольственной ситуации в стране.

Потребление основных продуктов питания: восстановительная динамика

Годы 1990-е были отмечены форсированным вовлечением неподготовленной – ни в финансовом, ни в институциональном, ни в организационном плане – российской агроэкономики в систему мирового продовольственного рынка, а также масштабными экспериментами в сфере земельных отношений и реорганизации крупных хозяйств в ущерб конструктивным преобразованиям продовольственной системы.

В этот период заметно сократилось потребление наиболее ценных продуктов питания животного происхождения. За 1990–2000 гг. среднедушевое потребление мяса и мясопродуктов снизилось с 75 до 45 кг, молока и молочных продуктов – с 387 до 215 кг, рыбы и рыбной продукции – с 20,4 до 10,4 кг. Существенно упало потребление овощей (с 89 до 79 кг) и фруктов (с 35 до 32 кг) [4].

Точкой перелома можно считать 2001 г., когда начался довольно устойчивый *восстановительный рост* потребления продовольствия. Тем не менее до сих пор в стране не достигнут дореформенный уровень потребления наиболее ценных продуктов питания животного происхождения, высок уровень потребления крахмалосодержащих продуктов (картофель, сахар, хлеб и хлебобулочные изделия) и углеводов. Единственным достижением можно считать абсолютный рост потребления овощей и фруктов, преимущественно за счет возросшего их импорта.

При оценке фактического среднедушевого потребления основных продуктов питания необходимо учитывать различия методик, используемых при расчетах, и возможность манипулирования полученными данными. Выше приведены данные Росстата, рассчитанные на основе продовольственных балансов. Помимо этого, в ежегодных бюллетенях «Потребление продуктов питания в домашних хозяйствах» Росстат публикует данные, основанные на результатах выборочных обследований бюджетов домашних хозяйств. Результаты расчетов по двум методикам заметно различаются: например, если балансовые расчеты свидетельствуют, что среднедушевое потребление мяса и мясопродуктов едва-едва приблизилось к дореформенному уровню и рекомендуемой норме, то данные выборочных обследований говорят о том, что фактическое среднедушевое потребление достигло 85 кг, т. е. и дореформенный уровень, и рекомендуемая норма якобы заметно превышены.

Завышение данных выборочных обследований подтверждается простейшим расчетом: по данным продовольственных балансов, совокупные ресурсы мяса и мясопродуктов в 2013 г. (запасы на начало периода, производство, импорт) составляли 11863 тыс. т, экспорт – 117 тыс. т, производственное потребление и потери – 70 тыс. т, запасы на конец года – 864 тыс. т. Итого на личное потребление было использовано 10812 тыс. т при населении 143,3 млн чел., т. е. 75,5 кг на душу населения. Среднедушевое потребление на гипотетическом уровне 85 кг элементарно не обеспечивается ресурсами.

Обратная картина наблюдается в отношении хлеба и хлебных продуктов: по балансовым расчетам, их среднедушевое потребление в 2013 г. составляло 118 кг, по результатам выборочных обследований – лишь 96 кг. Методические изъяны выборочных обследований видятся в следующем. Во-первых, неправомерна экстраполяция результатов двухнедельного наблюдения на весь

год, поскольку приобретение продуктов питания может осуществляться неравномерно в течение года. Во-вторых, в структуре выборки могут преобладать домохозяйства с высокими доходами, потребляющие больше продуктов животного происхождения и меньше – богатых углеводами.

Рекомендации по рациональным нормам потребления пищевых продуктов, отвечающим традициям и современным требованиям здорового питания, утверждены приказом бывшего Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации (Минздравсоцразвития России)². Нижнюю социально допустимую границу потребления фиксируют индикаторы потребительской корзины, которые лежат в основе определения величины прожиточного минимума³. Нормы потребительской корзины заметно ниже рациональных норм, рекомендованных Минздравсоцразвития России (за исключением рыбы, картофеля, хлеба и хлебопродуктов) (табл. 1).

В таблице для сравнения приведены задания Продовольственной программы СССР. Возможно, ее нормы и были завышены, тем не менее они были утверждены (в отличие от нынешних норм Минздравсоцразвития России) как обязательные и открыты для оценки и контроля. Данные таблицы свидетельствуют о том, что фактический среднедушевой рацион питания не является сбалансированным, если ориентироваться на целевые индикаторы здорового питания Минздравсоцразвития России: по пяти основным продуктовым группам рекомендуемые рациональные нормы потребления превышены (в том числе по сахару – существенно, на 43% по отношению к верхней границе нормы), по четырем – не достигнуты (в том числе значительно – по молоку и молокопродуктам, фруктам и ягодам), по мясу

² Приказ Минздравсоцразвития России от 2 августа 2010 г. № 593н «Об утверждении рекомендаций по рациональным нормам потребления пищевых продуктов, отвечающим современным требованиям здорового питания».

³ Потребительская корзина для основных социально-демографических групп населения в целом по России и в субъектах РФ определяется не реже одного раза в пять лет и устанавливается федеральным законом либо законодательными (представительными) региональными органами. Состав и объем продуктов питания, включаемых в потребительскую корзину для основных социально-демографических групп населения в целом по России, установлены федеральным законом от 3 декабря 2012 г. № 227-ФЗ «О потребительской корзине в целом по Российской Федерации».

и мясопродуктам – потребление находится в интервале рекомендуемых значений нормы [6].

Таблица 1. Целевые индикаторы потребления основных продуктов питания

Продукт	Нормы Минздрав-соцразвития	Потребительская корзина (трудоспособное население)	Показатели Продовольственной программы СССР [5. С. 404]
Мясо и мясопродукты	70–75	58,6	70
Молоко и молочные продукты в пересчете на молоко	320–340	290	330–340
Яйца и яйцопродукты, шт.	260	210	260–266
Рыба и рыбопродукты	18–22	18,5	19
Сахар	24–28	23,8	45,5
Масло растительное	10–12	11,0*	13,2
Картофель	95–100	100,4	110
Овощи и продовольственные бахчевые культуры	120–140	114,6	126–135
Фрукты и ягоды	90–100	60	66–70
Хлебные продукты (хлеб и макаронные изделия в пересчете на муку, мука, крупа и бобовые)	95–105	126,5	135
Прочие продукты (соль, чай, специи)	2,5–3,5**	4,9	

*Масло растительное, маргарин и другие жиры

**Соль.

Заметим, что рекомендуемые набор и объемы потребления продуктов питания – достаточно специфические критерии продовольственной безопасности. В каждой стране или группе стран существует свой набор продуктов, характеризующий исторически сформировавшиеся предпочтения. Например, в Японии относительно низкое потребление мяса и мясопродуктов (49 кг против 65 кг в России в 2011 г.) традиционно компенсируется высоким потреблением рыбы, рыбо- и морепродуктов. Поэтому межстрановые сравнения потребления продовольствия по набору продуктов питания не всегда информативны и корректны. Помимо этого, конкретный набор продуктов зависит не только от вкусовых предпочтений и представлений о полноценном питании, но и от уровня доходов и соотношения цен на отдельные продовольственные товары.

Поэтому для оценки полноценности рациона питания, межстрановых измерений, а также сравнения потребления различных

групп населения внутри страны целесообразно параллельно использовать данные о потреблении продовольствия, «очищенные» от конкретного продуктового наполнения, а именно сведения об энергетической ценности рациона питания и его составляющих (химическом составе).

Однако и в этом вопросе наблюдаются заметные разногласия в оценках между отечественными и зарубежными источниками. По данным Организации сельского хозяйства и продовольствия (ФАО) ООН, энергетическая ценность ежедневного рациона российского населения составляла в 2012–2014 гг. 136% от рациональной потребности. При этом она на 41% формировалась за счет потребления зерновых, корнеплодов и клубнеплодов (в развитых странах – на 32%). Ежедневное потребление белков животного происхождения составляло в среднем на одного жителя Российской Федерации 54 г против 60 г по группе развитых стран (2009–2011 гг.)⁴. Если же ориентироваться на данные Росстата⁵, потребность в энергетической ценности рациона питания обеспечивается в стране лишь на 92,4% [7. С. 19], потребление белков животного происхождения составляет лишь 49,1 г/сутки. Более того, в различных публикациях Росстата есть расхождения между значениями отдельных индикаторов потребления.

Таким образом, мы сталкиваемся с очевидным отсутствием качественной и надежной информационной базы для мониторинга, анализа и оценки состояния потребления продовольствия.

Впрочем, обе базы данных (ФАО и Росстата) фиксируют одинаковые тренды – положительную динамику энергетической ценности рациона питания российского населения и улучшение его качественного состава. Правда, на момент работы над статьей мы не располагали данными относительно рациона питания в 2015 г. (рассчитанного по методу продовольственных балансов). Вполне допустимо предположить, что под влиянием кризиса

⁴Здесь и далее, кроме специально оговоренных случаев, статистические данные ФАО взяты из базы данных индикаторов продовольственной безопасности ФАО. URL: http://www.fao.org/fileadmin/templates/ess/foodsecurity/Food_Security_Indicators.xlsx (дата обращения: 17.03.2016).

⁵Цифра по потребности в энергетической ценности взята из доклада РАНХиГС [7], который, в свою очередь, ссылается на Росстат. Потребление белков животного происхождения взято из бюллетеня Росстата «Потребление продуктов питания в домашних хозяйствах в 2014 г. (по итогам выборочного обследования бюджетов домашних хозяйств)». URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_101/Main.htm

и эмбарго на поставку импортного продовольствия показатели потребления в части энергетической и белковой ценности рациона несколько ухудшились.

Особенность нынешней продовольственной ситуации заключается в том, что при относительно высоком (и растущем – до второй половины 2014 г.) среднедушевом уровне потребления основных продуктов питания **население страны вынуждено тратить на их приобретение значительную часть своих доходов, ограничивая потребление иных материальных благ и услуг.**

В выступлении на V Гайдаровском форуме 15 января 2014 г. премьер-министр Д. Медведев обнародовал «причину» резкого замедления темпов экономического роста, которая, если отбросить наукообразную шелуху, заключается, по его мнению, в достижении высоких уровней благосостояния и доходов населения (так называемая «ловушка среднего дохода»). Отметим, прежде всего, сомнительность самой идеи «ловушки средних доходов», когда достижение среднедушевого показателя на уровне 15000 долл. США априори рассматривается как неизбежный предвестник замедления темпов экономического роста безотносительно к конкретной национальной экономике и экономической ситуации. Тезис о якобы высоких доходах российского населения опровергается значительной долей расходов на приобретение продуктов питания и заметной дифференциацией населения по уровню доходов. Чтобы говорить о «высоком» уровне доходов, надо, по крайней мере, сравнить его с уровнем потребительских цен, а также учесть сильную дифференциацию доходов.

По данным выборочных обследований, во втором квартале 2015 г. расходы на продукты питания (включая общественное) составляли 30,0% всех потребительских расходов домохозяйств, в том числе 28,5% – в городской местности и 34,3% – в сельской⁶. Почти четверть жителей Российской Федерации тратит на продукты питания от 30,1 до 40% своих потребительских расходов, одна пятая – от 40,1 до 50% (2014 г.)⁷. Отметим, что

⁶ Доходы, расходы и потребление домашних хозяйств во II квартале 2015 года (по итогам выборочного обследования бюджетов домашних хозяйств). URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2015/bul_dr/dox_rasx15/dox2.rar (дата обращения: 22.11.2015).

⁷ Потребление продуктов питания в домашних хозяйствах в 2014 г. (по итогам выборочного обследования бюджетов домашних хозяйств) / Росстат, 2015. – С. 12.

в США на приобретение продуктов питания приходится лишь 6,0% совокупных расходов домохозяйств, в Великобритании – 7,2%, в Австралии – 8,7%, Германии – 9,0, во Франции – 10,2, в Республике Корея – 11,1, в Японии – 11,3%⁸. По сути, это две совершенно разные в качественном отношении модели потребления материальных благ. При этом с 2010 г. динамика потребительских цен на продовольственные товары устойчиво опережает динамику этого показателя для товаров и услуг (за исключением особо урожайного 2011 г.), т. е. прогноз в отношении структуры расходов неблагоприятен (табл. 2).

Таблица 2. Индексы потребительских цен по Российской Федерации в 2010–2015 гг. (декабрь к декабрю предыдущего года), %

Индексы потребительских цен	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Товары и услуги	108,78	106,10	106,57	106,47	111,35	112,91
Непродовольственные товары	104,95	106,65	105,16	104,46	108,05	113,65
Продовольственные товары	112,89	103,87	107,48	107,32	115,43	114,00

Экономический доступ к продовольствию: чрезмерная дифференциация доходов

Наибольшую угрозу национальной продовольственной безопасности представляет недопустимое расслоение российского населения по уровню потребления продовольствия. Показатели среднедушевого потребления характеризуют наличие продовольствия, но не его доступность. Разные категории населения имеют неодинаковые гарантии экономического и физического доступа к продовольствию, и рацион питания заметно варьируется в зависимости от уровня доходов, сферы занятости, места проживания.

Экономическую доступность продовольствия прежде всего определяют уровень доходов в разрезе групп населения, уровень и динамика продовольственных цен и эластичность спроса на продовольствие по цене и по доходу. Последний фактор имеет решающее значение для определения мер государственной политики, нацеленной на экономическую доступность продовольствия для разных групп населения. Скажем, мероприятия

⁸ Россия и страны мира – 2014 г. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_39/IssWWW.exe/Stg/05-09.doc (дата обращения: 22.11.2015).

по государственному регулированию (ограничению) розничных цен могут оказаться малоэффективными в результате низкой ценовой эластичности, но в то же время негативно сказаться на динамике сельскохозяйственного производства и доходах аграрных производителей.

В 2014 г. доля расходов на продукты питания в потребительских расходах домашних хозяйств колебалась от 44,9% в первой децильной группе (с наименьшими доходами) до 15,8% – в десятой, при этом такой разброс относительных расходов отнюдь не гарантировал выравнивания уровней потребления (табл. 3).

Таблица 3. Потребление продуктов питания в домашних хозяйствах по различным группам населения в 2014 г. (в среднем на потребителя в год), кг

Продукт	Фактическое потребление в различных децильных группах		Норма потребления	Городская местность	Сельская местность
	первая (с наименьшими доходами)	десятая (с наибольшими доходами)			
Мясо и мясные продукты	54,8	106,0	70–75	86,8	78,6
Молоко и молочные продукты	173,6	324,7	320–340	271,3	249,0
Яйца, шт.	161	266		218	209
Рыба и рыбные продукты	14,4	28,6	18–22	22,3	22,4
Масло растительное и другие жиры	8,5	11,9	10–12	10,0	11,8
Хлеб и хлебные продукты	79,9	104,7		89,3	112,4
Картофель	49,4	63,7		54,5	69,9
Овощи и бахчевые	61,9	127,7	120–140	97,7	97,8
Фрукты и ягоды	40,9	106,2	90–100	79,9	64,9
Энергетическая ценность, в среднем на потребителя в сутки, ккал	1916,5	3079,5		2544,9	2766,4
В том числе в продуктах животного происхождения	555,1	1073,3		86,8	78,6
Белки, в среднем на потребителя в сутки, г	55,0	93,8		271,3	249,0
В том числе в продуктах животного происхождения	32,1	61,5		218	209

Источник: Бюллетень Росстата «Потребление продуктов питания в домашних хозяйствах в 2014 г. (по итогам выборочного обследования бюджетов домашних хозяйств)».

Примечание. Показатели потребления продуктов питания по итогам выборочного обследования несколько завышают фактическое наличие продовольственных ресурсов. Но в данном случае важны не абсолютные, а относительные значения, демонстрирующие недопустимое расслоение населения по уровню и структуре потребления основных продуктов питания.

Заметная дифференциация потребления продовольствия в зависимости от доходов сочетается с различиями в уровне и структуре потребления населения в городской и сельской местностях (см. табл. 3). Рацион сельских жителей, превосходя рацион горожан по энергетической ценности, уступает по объему ценных продуктов животного происхождения, а также фруктов и ягод. Более высокая калорийность обеспечивается за счет большего потребления картофеля и хлебопродуктов, при этом сельские жители направляют на приобретение продуктов питания относительно большую часть своих расходов в сравнении с городскими.

Существует значительная дифференциация в доходах населения по сферам экономической деятельности, которая, естественно, отражается в неравенстве потребления продовольствия. В 2014 г., по данным Росстата, средняя номинальная начисленная заработная плата по всей экономике составляла 32495 руб., в сельском хозяйстве – 17724 руб., в обрабатывающей промышленности – 29511, в добывающей – 58959, а в сфере финансовой деятельности – 68565 руб. При этом в образовании ее уровень был 25862 руб., здравоохранении и предоставлении социальных услуг – 27068 руб. Таким образом, труд занятого в банковско-финансовой сфере получает почти в четыре раза большее «общественное признание», чем работника сельского хозяйства, и в 2,65 раза – сферы образования!

На этот аспект проблемы обращают незаслуженно мало внимания, между тем эта дифференциация есть в значительной степени отражение постреформенных деформаций российской экономики: ее сырьевой направленности, гипертрофированного развития банковского сектора, хронического недофинансирования социальной сферы. **В той мере, в какой отраслевая дифференциация оплаты труда выражает не различия в уровне квалификации и эффективности труда, а деформации национальной экономики, она является непосредственной угрозой продовольственной безопасности.** Она должна быть устранена путем повышения оплаты труда в бюджетной сфере, введением прогрессивной шкалы налогообложения доходов физических лиц и использования ряда других инструментов.

Особую группу проблем составляют региональные различия в энергетической ценности и химическом составе дневного

рациона, объеме и структуре потребления основных продуктов питания, доле расходов на продовольствие в совокупных потребительских расходах домохозяйств. Они требуют специального изучения с использованием особых методик, что выходит за рамки данного исследования. Отметим лишь, что дифференциация субъектов Федерации по качественным и количественным параметрам потребляемого продовольствия может иметь нежелательные не только социально-экономические, но и политические последствия.

Обобщающую характеристику состояния продовольственной безопасности по критерию экономической доступности дает показатель численности населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума. Лица, имеющие доходы ниже этой величины, не в состоянии приобрести минимальный набор продуктов питания, необходимый для сохранения здоровья и обеспечения жизнедеятельности. С 2000 г. до 2012 г. включительно абсолютное и относительное (как доля в общей численности населения) значения показателя устойчиво снижались, однако в последние три года наметилась противоположная тенденция (табл. 4). Аналогичная картина наблюдалась в конце 1990-х годов.

Таблица 4. Численность населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума и дефицит денежного дохода в 1995–2015 гг.

Показатель	1995	2000	2012	2013	2014	2015 (январь-сентябрь)
Население с доходами ниже прожиточного минимума:						
млн чел.	36,5	42,3	15,4	15,5	16,1	20,3
% от общей численности	24,8	29,0	10,7	10,8	11,2	14,1
Дефицит денежного дохода:						
млрд руб.	34,9	199,2	370,5	417,9	478,8	
% от общего объема денежных доходов населения	3,9	5,0	0,9	0,9	1,0	

Сложность нынешней ситуации в сравнении с 1990-ми годами заключается в том, что обесценение национальной валюты сочетается с действием других неблагоприятных факторов, в первую очередь, с вынужденными мерами по временному запрету ввоза продовольственных товаров из стран, применивших политиче-

ские по своим мотивам и экономические по содержанию санкции в отношении Российской Федерации.

Но численность населения с доходами ниже величины прожиточного минимума является достаточно условным индикатором числа недоедающих и неполноценно питающихся российских граждан. Мы видели, что нормы потребительской корзины, формирующие стоимость прожиточного минимума, заметно ниже рекомендуемых рациональных норм потребления пищевых продуктов, отвечающих современным требованиям здорового питания (см. табл. 1), поэтому число реально недоедающих и неполноценно питающихся выше официальной оценки.

Определенное представление о состоянии продовольственной безопасности могут дать так называемые «индикаторы восприятия», отражающие субъективное отношение населения к собственному рациону. По результатам выборочного наблюдения рациона питания населения в 2013 г., 41,9% домашних хозяйств отметили, что имеют «достаточно еды, но не всегда той, которую хотят есть», 4,5% – иногда имеют недостаточно еды, 1,3% – часто не имеют достаточно еды⁹. Фактически почти 6% населения заявили, что недоедают в полном смысле этого слова, 47,7% – что не имеют возможности формировать рацион в соответствии со своими представлениями о полноценном и здоровом питании. Таким образом, можно сказать, что **по критерию доступности продовольствия, или права на адекватное питание, почти половина населения страны находится в зонах продовольственной уязвимости и небезопасности.**

Продовольственная независимость: комплексный подход

В результате введения продуктового эмбарго резко сократился импорт сельскохозяйственного сырья и продовольствия – с 43165 млн долл. США в 2013 г. до 26456 млн долл. в 2015 г. Тем не менее удельный вес отечественной продукции в общих объемах товарных ресурсов животноводческой продукции все еще ниже пороговых значений Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации (табл. 5).

⁹ Выборочное наблюдение рациона питания населения, 2013. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/food1/index.html (дата обращения: 10.07.2014).

Таблица 5. Удельный вес сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия отечественного производства в общих товарных ресурсах (с учетом переходящих запасов) в Российской Федерации в 2010–2014 гг., %

Продукт	2010	2011	2012	2013	2014	Пороговое значение Доктрины
Зерно	99,4	99,3	98,8	98,4	98,9	95
Масло растительное	76,6	78	83,6	81,3	84,4	80
Сахар (из сахарной свеклы)	57,6	62,4	77,9	84,6	81,7	80
Картофель	96,3	95,3	96,8	97,5	97,4	95
Молоко и молокопродукты (в пересчете на молоко)	79,7	79,9	78,9	76,5	77,4	90
Мясо и мясопродукты (в пересчете на мясо)	71,4	73,4	74,8	77,3	82,3	85

Оговоримся, что достоверность имеющихся данных вызывает определенные сомнения: если импорт продовольствия сократился столь значительно, а валовая продукция отечественного сельского хозяйства росла в 2014–2015 гг. темпами около 3%, то почему не произошло столь же заметных изменений в структуре товарных ресурсов соответствующей продукции: по сахару, например, удельный вес ресурсов отечественного производства даже снизился? Во всяком случае, падение импорта не компенсировалось ростом собственного производства, что, как будет показано далее, непосредственно сказалось на уровне потребления российского населения.

Уровень самообеспеченности основными продуктами питания не является единственным индикатором продовольственной зависимости/независимости страны, тем более, основным показателем национальной продовольственной безопасности. Как свидетельствуют уроки введения ответных защитных мер, простое физическое замещение импорта из традиционных стран-экспортеров сопровождалось ухудшением экономических условий доступа населения к продовольствию, особенно малообеспеченных слоев. В отличие от кризиса 2008–2009 гг. в 2015 г. потребление продовольственных товаров упало почти так же сильно, как и непродовольственных: оборот розничной торговли пищевыми продуктами снизился на 9,2%, непродовольственными товарами – на 10,7% [8. С. 56].

Ситуация с продовольственным эмбарго в наибольшей степени затронула малоимущие слои населения. Если для группы населения с наибольшими располагаемыми ресурсами индекс цен на продовольственные товары составил в декабре 2014 г. 115,0% (к декабрю 2013 г.), то для группы с наименьшими ресурсами – 115,9%¹⁰. В докладе Минэкономразвития РФ «Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2015 г.» отмечается: «Глубина падения покупок продовольствия в 2015 г. беспрецедентна, такой не было даже в кризис 1998–1999 гг., когда средний доход упал значительно сильнее, что говорит о том, что нынешний кризис – в частности из-за продуктовых анти-санкций – наиболее тяжело ударил по беднейшему населению, основная часть расходов которого падает на еду» [8].

Прокурорские проверки, проведенные в конце января 2015 г., выявили факты беспрецедентного повышения цен на продукты питания практически во всех регионах страны. По сообщениям СМИ, в Самарской области, к примеру, розничная цена на некоторые товары выросла на 654% [9]. На рабочей встрече с председателем Правительства Д. Медведевым руководитель Федеральной антимонопольной службы И. Артемьев отметил, что на дату встречи его ведомством было возбуждено 98 дел по конкретным фактам завышения цен, никоим образом не связанным с внешней конъюнктурой [10]. Но главное заключается не в необоснованном завышении цен, а в том, что **у государства не нашлось инструментов предотвращения таких ценовых шоков**. Если называть вещи своими именами, правительство наконец-то решилось пойти на защиту интересов отечественных производителей, но сделало это самым простым, незатратным (как финансово, так и интеллектуально) для себя способом – за счет собственных потребителей.

Продовольственное эмбарго также раскрыло истинные масштабы зависимости нашего внутреннего продовольственного рынка от импорта, которая в официальных документах сводится к самообеспеченности основными продуктами питания. Можно физически восполнить выбывшие объемы импорта «санкционных»

¹⁰ URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/bednost/tab1/4-3.xls (дата обращения: 01.02.2016).

продуктов питания – частично заменой поставщиков либо приростом собственного производства, однако **зависимость отечественного АПК от внешнего рынка по-прежнему останется высокой**. Например, практически весь объем потребляемого картофеля производится отечественными аграриями (97,5% всех товарных ресурсов в 2013 г.), но, по оценкам, в себестоимости картофеля доля валютной составляющей (затраты на покупку импортных семян, химикатов, техники и запчастей к ней) колеблется от 20% в малоэффективных хозяйствах до 70% в высокотехнологичных. Импортная компонента составляет примерно 75–80% затрат на производство отечественных яиц, более 60% – говядины, не менее 40% – свинины. Даже в себестоимости фасованной соли, как выясняется, доля валютных расходов достигает более 30% (упаковка, горюче-смазочные материалы, запчасти, расходные материалы, амортизация импортного оборудования и т. д.) [11].

В контексте национальной продовольственной безопасности я бы не оценивал экспорт сельскохозяйственной продукции однозначно положительно (кстати, вопреки бытующему мнению о росте продовольственного экспорта, в 2015 г. последний даже сократился, пусть и незначительно, по сравнению с 2012–2014 гг.). Ведь основной статьей российского аграрного экспорта является зерно, и его альтернативное использование на фуражные цели способствовало бы более динамичному развитию собственного животноводства и снижению нашей зависимости от внешних поставок мясных и молочных продуктов. Сейчас наше зерно «возвращается» к нам в виде животноводческой продукции с более высокой долей добавленной стоимости, превышающей стоимость кормов на зерновой основе, израсходованных на производство мяса, молока и продуктов их переработки.

Другое направление **альтернативного использования зерна** – это его переработка внутри страны и экспорт продукции с более высокой добавленной стоимостью. Россия, являясь одним из ведущих мировых экспортеров зерна, одновременно занимает крайне слабые позиции на мировом рынке муки, составляющем около 13 млн т в год. Последние годы ежегодный российский экспорт не превышает 125 тыс. т, или 1% мирового

рынка¹¹. В то же время Турция, импортирующая российское зерно (более 3 млн т в 2015 г.), экспортирует муку в более чем 100 стран Африки, Ближнего и Среднего Востока и занимает около 25% мирового рынка муки. Казахстан, ввозивший до 1992 г. 1/3 потребляемой муки из России, за счет перестройки собственного зернового комплекса стал крупнейшим экспортером муки, вытеснив Россию с традиционных среднеазиатских рынков сбыта.

Явную угрозу продовольственной независимости Российской Федерации представляет захват крупных сегментов внутреннего продовольственного рынка транснациональными корпорациями. По оценкам Минсельхоза России, доля иностранного капитала в пищевой промышленности продолжает устойчиво расти и уже составляет 60%, в том числе на рынке переработки молока – 60%, соковой продукции – более 70%, замороженных овощей и фруктов – 80%, плодовоовощной консервации – более 90% [13]. Захватив рынки, транснациональные корпорации приступают к ликвидации «неэффективных» производств и рабочих мест, фальсифицируют продукцию, идут на прямой шантаж, сопротивляясь введению мер государственного контроля и регулирования. Показательна в этом отношении резко отрицательная реакция Национального союза производителей молока («Союзмолоко»), фактически контролируемого Danone и PepsiCo, на планируемое введение обязательной ветеринарной сертификации готового молока и молочной продукции.

Перспективы: необходима смена парадигмы

Перспективы укрепления продовольственной безопасности страны будут зависеть от того, какой практический смысл исполнительная власть будет в дальнейшем вкладывать в новомодный термин-гибрид «импортозамещение», образованный сложением двух разноязычных корней и предполагающий два принципиально разных подхода к его реализации. После введения западных санкций и ответных российских мер наш агропром оказался в точке бифуркации: либо мы удовольствуемся механической компенсацией выпадающих объемов импорта, страхуясь от новых санкций, либо используем представившийся шанс и ставим стратегическую

¹¹ О проблемах экспорта муки более подробно см.: [12].

цель насыщения внутреннего рынка за счет эффективного и динамичного развития агропромышленного сектора с использованием всех конкурентных преимуществ (включая экстерналии) отечественного производства и эффективных механизмов его поддержки. Полагаю, что в рамках такой стратегической цели должны и будут, безусловно, решаться задачи импортозамещения и наращивания экспорта – но как задачи производные, сопутствующие, а не самодостаточные и целеполагающие.

Между тем в обновленной редакции Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013–2020 гг. (редакция от 19.11.2014 г.) **акцент сделан на импортозамещение как таковое**, как замещение выпадающих объемов импорта. **Ни целевой блок госпрограммы, ни основные направления и механизмы поддержки сельского хозяйства не перестроены в соответствии с принципами национальной продовольственной безопасности и новыми вызовами в этой сфере.** Необходима кардинальная переработка Государственной программы, а не ее корректировка¹².

Также в обновлении нуждается Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации. Здесь видятся три вектора изменений и дополнений. Во-первых, устранение изначальных концептуальных недостатков с учетом положений и выводов, наработанных международной практикой [15]. Во-вторых, обобщение уроков введения эмбарго на ввоз продовольствия в ответ на санкции США, ЕС и их сателлитов. В-третьих, обеспечение концептуально-логической связи со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 года № 683.

Литература

1. Гумеров Р. К разработке методолого-теоретических проблем исследования продовольственной безопасности России // Российский экономический журнал. – 2003 – № 7. – С. 9–26.
2. О продовольственной безопасности России. Доклад группы экспертов Изборского клуба под руководством академика РАН С. Ю. Глазьева. URL: <http://www.izborsk-club.ru/content/articles/1725/> (дата обращения: 21.01.2016).

¹² Подробнее см.: [14].

3. Продовольственная безопасность в России: мониторинг, тенденции и угрозы. – М.: РАНХиГС. URL: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2662524 (дата обращения: 21.01.2016).
4. Потребление основных продуктов питания по Российской Федерации. Эл. ресурс. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/sx/potr-rf.xls (дата обращения: 24.11.2015).
5. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сб. документов. – Т. 14. – М.: Политиздат, 1983.
6. *Щетинина И. В.* О продовольственной безопасности России // ЭКО. – 2015. – № 1. – С. 124–138.
7. Продовольственная безопасность в России: мониторинг, тенденции и угрозы. – М.: РАНХиГС. – 2014.
8. Доклад Минэкономразвития России «Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2015 году». – М., 2016, фев. – С. 56. URL: <http://economy.gov.ru/mines/about/structure/depMacro/2016090201> (дата обращения: 18.03.2016).
9. Самарская прокуратура выявила беспрецедентный рост цен на продукты. URL: <http://mir24.tv/news/society/11962106> (дата обращения: 28.01.2015).
10. О ситуации с ценами. Рабочая встреча Дмитрия Медведева с руководителем Федеральной антимонопольной службы Игорем Артемьевым. URL: <http://government.ru/news/16588/> (дата обращения: 29.01.2016).
11. *Ищенко Н., Кунле М.* Почему дешевые продукты не могут не дорожать. URL: <http://www.vedomosti.ru/library/news/38905951/valyutnye-korni-kapusty> (дата обращения: 05.02.2015).
12. *Бедарев А. Ф.* Экспорт муки как способ повышения эффективности зернопереработки. Выступление на XI съезде мукомольных и крупяных предприятий России. URL: <http://www.khlebprod.ru/140-news/rossijskij-soyuz-mukomolnykh-i-krupyanykh-predpriyatij/1473-eksport-muki-kak-sposob-povysheniya-effektivnosti-zernopererabotki> (дата обращения: 12.02.2016).
13. Участие иностранного капитала в пищевой промышленности России. Анализ ситуации, возможные последствия и пути решения // ФГБУ «Учебно-методический центр сельскохозяйственного консультирования и переподготовки кадров агропромышленного комплекса». URL: <http://www.mcx-consult.ru/analiticheskie-materialy> (дата обращения: 17.03.2016).
14. *Гумеров Р.* Агропродовольственная политика: как реализовать смену парадигм (концептуальные соображения по реформированию системы управления АПК России) // Российский экономический журнал. – 2015. – № 2. – С. 66–83.
15. *Гумеров Р.* Обеспечение продовольственной безопасности страны: удался ли доктринальный документ // Российский экономический журнал. – 2010. – № 2. – С. 11–22.

Влияние структуры финансирования инвестиций на развитие регионов Севера

Г.В. КОБЫЛИНСКАЯ, кандидат экономических наук, Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН, Апатиты.
E-mail: kobgal@iep.kolasc.net.ru

Выявлены особенности финансирования основных фондов с разделением северных регионов на группы. В качестве критерия группировки принято преобладание одного из источников: собственного капитала; бюджетных средств; ресурсов нефинансовых корпораций; средств, перераспределяемых через финансовый рынок. Выделенные группы исследованы с позиций результативности регионального развития. Установлено, что она зависит от структуры финансирования инвестиций. Определены приоритеты в регулировании инвестиционной деятельности с учетом характера этой зависимости.

Ключевые слова: самофинансирование, бюджетная зависимость, смешанное финансирование, виды экономической деятельности, результативность регионального развития

Тенденции формирования ресурсной базы инвестиционных процессов

В условиях неполноты информации и недостаточно развитой институциональной среды различные способы финансирования не являются полностью взаимозаменяемыми и равноэффективными и, в зависимости от условий, продуцируют принципиально разную экономическую динамику [1–2].

В Российской Федерации структура источников финансирования основных фондов за период 2000–2014 гг. претерпела некоторые изменения: наметилась устойчивая тенденция снижения собственного капитала вплоть до 2009 г. (в 2010–2014 гг. доля собственных средств незначительно повышается).

Снижение доли самофинансирования в инвестиционных процессах в мировой практике обычно ассоциируется с фазами делового цикла «оживление и подъем». Однако удельный вес собственных средств, как правило, значительно превосходит совокупный капитал, поступающий извне. Кроме того, основу

самофинансирования составляют амортизационные отчисления (база воспроизводственных процессов) (табл. 1).

Таблица 1. Структура финансирования инвестиций в основной капитал в 2000–2014 гг., %

Источник финансирования	Развитые страны [4]		Российская Федерация							
	середина XX в.	начало XXI в.	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Собственные средства	70–75	75–80	47,5	44,6	37,1	41,0	41,9	45,8	45,2	45,7
В том числе прибыль	50	5–10	23,4	20,3	16,0	17,1	17,9	20,0	н/д	н/д
Амортизация	20–25	60–70	18,1	21,0	18,2	20,5	20,4	20,2	н/д	н/д

Источник табл. 1–3: рассчитаны автором на основе [3].

В РФ преобладание прибыли над амортизацией в структуре финансирования основных фондов в течение длительного времени (их выравнивание наблюдается только к концу исследуемого периода) является следствием возрастного разрушения материально-технической базы экономики и свидетельствует о деформации ресурсной базы инвестиционных процессов [5].

Таким образом, **рост внешнего финансирования в большей степени можно считать компенсацией нехватки собственных накоплений, а не проявлением деловой активности.**

В данной связи процессы привлечения инвестиционных ресурсов заслуживают отдельного комментария.

Для удобства и наглядности результатов при анализе внешних источников финансирования инвестиций необходимо их разделение по причине различной природы их функционирования. Одни из них привлекаются на рыночной основе, а другие – базируются на иных принципах. К примеру, государственное финансирование в большей части должно быть направлено на создание благоприятной инвестиционной среды, т. е. условий, стимулирующих повышение активности частных инвесторов, что не исключает прямого государственного участия в инвестиционных проектах.

Внутри нефинансового корпоративного сектора существуют свои источники – заимствование у других хозяйствующих субъектов, финансирование вышестоящими организациями своих структурных подразделений, долевое участие в строительстве и др. В данном случае действие рыночных принципов ограничено, так как в процессе распределения и перераспределения

ресурсов участвует ограниченный круг лиц, и инвестиционные решения в какой-то степени носят субъективный характер. К чисто рыночным источникам относятся банковские кредиты и выпуски ценных бумаг (акций и облигаций). Масштабы использования именно рыночных источников определяют степень участия финансовых рынков в финансировании основного капитала и влияют на эффективность процессов трансформации сбережений в инвестиции.

В Российской Федерации на протяжении всего исследуемого периода в структуре источников инвестиций весомым был вклад бюджетных средств. При этом активность региональных органов власти в инвестиционных процессах к 2014 г. по сравнению с 2000 г. уменьшается более чем вдвое. Соответственно, возможности влияния на социально-экономическое развитие у регионов сокращаются (табл. 2) [1].

Таблица 2. **Внешние источники в структуре финансирования инвестиций в РФ в 2000–2014 гг., %**

Инвестиции	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Бюджетные	22,0	20,1	20,2	21,4	20,9	21,9	19,5	19,2	18,3	19,0	17,0
В том числе субъект Федерации	14,3	12,3	11,7	11,7	11,3	9,1	8,2	8	7,1	7,5	6,4
Корпоративный сектор	н/д	16,6	18,5	18,4	19,9	23,3	23,6	24,7	23,6	19,2	19,5
В том числе вышестоящие организации	н/д	10,6	12,5	11,3	13,8	15,9	17,5	19,0	17,3	13,0	13,2
Рыночные	3,4	11,6	11,9	12,3	12,6	11,4	10,1	9,6	9,7	11,0	11,8
В том числе кредит	2,9	8,2	9,6	10,4	11,8	10,3	9,0	8,6	8,6	10,0	10,6

Существенно усиливается влияние источников, перераспределяемых внутри нефинансового корпоративного сектора (особенно заметно повышается роль вышестоящих организаций). В свою очередь роль кредитования с 2005 г. претерпевает незначительные изменения, колеблясь около 10%-й отметки. Через выпуски ценных бумаг ресурсы привлекаются в единичных случаях (1–2%). Поэтому **рыночные механизмы, обеспечивающие (с теоретических позиций) наиболее эффективное перераспределение капитала, сохраняют среди внешних источников последнюю по значимости позицию в процессе формирования ресурсной базы инвестиционной деятельности.**

В регионах Севера¹ тенденции распределения отдельных источников в целом подобны российской ситуации, однако выражены более ярко. Во-первых, имеет место снижение собственных средств в финансировании инвестиций с относительно равным участием прибыли и амортизации; во-вторых, с отклонением в меньшую сторону (5–7%) от среднероссийского показателя сохраняется доля бюджетного финансирования, но средства бюджета субъекта снижаются более стремительно (в 3,2 раза); значимость корпоративного сектора более чем на 30% превышает среднероссийский уровень; удельный вес рыночных ресурсов устанавливается к 2013 г. на уровне в 1,7 ниже среднероссийского, и только в 2014 г. ситуация выравнивается (табл. 3).

Таблица 3. Структура финансирования основного капитала в северных регионах в 2000–2014 гг., %

Источник финансирования	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Собственные средства	52,9	46,1	44,7	41,9	40,1	45,3	41,2	46	50,6	45,8
В том числе:										
прибыль	25,7	20,5	21,8	20,0	17,3	18,4	17,6	20,6	н/д	н/д
амортизация	20,5	23,5	19,7	18,9	20,9	24,8	21,6	22,2	н/д	н/д
Бюджетные	15,0	14,6	13,0	13,2	15,0	15,4	15,4	13,9	13,4	12,2
В том числе субъекта Федерации	14,0	13,9	10,1	9,3	7,3	7,7	7,5	5,8	5,3	4,3
Корпоративный сектор	н/д	21,1	25,0	30,4	32,5	29,5	33,8	32,0	26,0	25,1
В том числе вышестоящие организации	н/д	13,8	17,2	22,9	23,6	23,5	27,6	25,0	16,8	16,5
Рыночные	2,1	4,2	6,8	9,1	8,0	6,2	6,4	6,3	6,6	11,3
В том числе кредит	2,1	4,0	6,7	9,0	6,8	5,1	5,7	5,8	6,5	10,5

Таким образом, действие рыночных механизмов в процессе мобилизации и перераспределения финансовых ресурсов в северной зоне еще более ограничено.

В разрезе отдельно взятых северных регионов структура финансирования инвестиций не поддается однозначной интерпретации.

¹ К регионам Севера отнесены 24 субъекта Российской Федерации в соответствии с [6].

Оценка взаимосвязи регионального развития и структуры источников инвестиций: методический подход

Для выявления особенностей формирования ресурсной базы инвестиционных процессов осуществим группировку регионов Севера, используя в качестве критерия удельный вес источника в структуре финансирования основных фондов. Первоначально выделим регионы с высокой долей самофинансирования (выше среднероссийского уровня) и объединим их в первую группу. Распределение остальных субъектов (с высоким удельным весом внешнего финансирования) по группам будет осуществляться в соответствии с преобладанием источника (бюджетные средства, корпоративный сектор, ресурсы финансового рынка), составляющего не менее 50% в привлеченных средствах. Регионы, не отвечающие ни одному из перечисленных требований, составят отдельную группу со смешанным финансированием.

Применение сформулированного выше подхода позволяет выделить четыре группы регионов в северной зоне. При этом регионы с четко выраженным ориентиром на рыночные механизмы в привлечении инвестиционных ресурсов отсутствуют (табл. 4).

Таблица 4. Группировка регионов
по структуре финансирования инвестиций

№ группы	Преобладающий источник	Регионы
I	Собственные средства	Мурманская, Иркутская, Томская обл.; Пермский, Красноярский края; Ханты-Мансийский АО и Республика Саха
II	Бюджетные	Республики Алтай, Бурятия, Тыва; Магаданская область, Камчатский край, Тюменская обл. (без АО)
III	Корпоративный сектор	Республика Коми, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Чукотский АО, Хабаровский край, Амурская и Сахалинская области
IV	Смешанное финансирование	Республика Карелия, Архангельская обл. (без АО), Забайкальский и Приморский края.

Рассмотрим выделенные группы с позиций достижения результативности в развитии региона.

Оценка регионального развития может базироваться на широком перечне показателей, характеризующих как экономические, так и социальные аспекты, с расстановкой тех или иных акцентов. В рамках настоящего исследования в качестве результативных принимается ограниченный перечень показателей: численность

населения как показатель комфортности проживания на территории; валовой региональный продукт – наиболее распространенный в экономической литературе показатель экономического роста; инвестиции в основной капитал как один из основных факторов экономического роста на современном этапе; прибыль, полученная на территории, и отношение прибыли к ВРП в качестве показателей эффективности хозяйственной деятельности.

Перечисленные индикаторы используются с учетом авторской трактовки их значений, что обусловлено рядом причин. Из показателей ВРП и инвестиций наиболее распространены в исследованиях показатели на душу населения и индекс физического объема. Однако на динамику обоих показателей влияют, во-первых, плотность населения, во-вторых, масштаб объемов ВРП и, соответственно, инвестиций. В применении к регионам Севера названные показатели имеют значительный размах колебаний: по плотности населения (Чукотский автономный округ – 0,1 чел./км², Пермский край – 16,5 чел./ км² [7]); по объемам ВРП (Ханты-Мансийский АО – 2,826 трлн руб., Чукотский АО – 56,6 млрд руб. [8, 9]); по объемам инвестиций (Ханты-Мансийский АО – 709 млрд руб., Чукотский АО – 6,6 млрд руб.) [8, 9].

Скачкообразные изменения индексов физического роста (высокие темповые показатели у небольших регионов могут быть обусловлены единичными фактами осуществления того или иного инвестиционного проекта), а также улучшение душевых показателей, в том числе и за счет снижения численности населения, искажают оценку результативности. Так, объем инвестиций на душу населения в Мурманской области в 2014 г. в соответствии с данными государственной статистики достиг 94 тыс. руб. Однако при сохранении численности населения в названном субъекте на уровне 2000 г. этот показатель составил бы только 78 тыс. руб. По этой причине в качестве результативных показателей предлагается использовать их удельные веса в консолидированном показателе территорий северной зоны.

Самофинансирование – самодостаточность или дефицитность?

Итак, *первая группа*, ориентированная в инвестиционных потоках на самофинансирование, аккумулирует на своей территории к 2014 г. 50% населения в совокупной структуре

северных регионов. При этом за исследуемый период наблюдается весьма незначительный, но прирост его численности (Ханты-Мансийский АО – на 1,25%, Красноярский край – на 0,1%, Томская область – на 0,4%, Республика Саха – на 0,2%). Вместе с тем вклад регионов исследуемой группы по показателю ВРП снижается почти на 10%. Потери по инвестированию в основной капитал составляют более 6%. Наибольшие потери несет Ханты-Мансийский АО. У остальных регионов периоды роста чередуются с периодами падения, как по ВРП, так и по объемам инвестиций (табл. 5).

Таблица 5. Удельные веса субъектов первой группы в совокупном показателе северных территорий в 2000–2014 гг., %

Показатель	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Мурманская область										
Население	3,53	3,35	3,29	3,26	3,24	3,23	3,2	3,17	3,13	3,11
ВРП	3,4	2,7	2,8	2,7	2,6	2,5	2,3	2,3	2,4	2,3
Инвестиции	1,9	1,9	1,4	1,8	1,7	1,4	1,6	1,9	1,8	1,8
Прибыль	2,8	1,7	3,3	3,2	2,5	2,4	2,1	1,8	1,8	1,4
Прибыль/ВРП	23,5	13,5	22,8	18,2	18,6	19,2	18,7	14,1	15,2	12,9
Пермский край										
Население	10,9	10,9	10,8	10,8	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7
ВРП	7,7	6,6	6,9	7,7	6,9	6,7	7,4	7,0	6,8	6,9
Инвестиции	7,3	5,5	6,3	6,0	5,3	5,0	4,1	4,2	5,7	4,7
Прибыль	6,6	6,9	7,8	15,2	7,3	7,7	8,0	9,4	7,1	5,6
Прибыль/ВРП	24,9	21,9	21,3	30,2	20,7	23,2	22,2	24,3	21,1	16,9
Ханты-Мансийский автономный округ										
Население	5,3	5,9	6,0	6,1	6,2	6,2	6,3	6,4	6,5	6,5
ВРП	24,9	28,4	25,1	24,6	22,7	21,2	21,6	22,0	21,0	20,0
Инвестиции	28,3	21,5	19,7	18,9	18,7	18,2	17,8	17,4	18,5	18,1
Прибыль	38,5	39,0	32,5	35,5	30,6	23,4	28,4	27,8	44,0	48,4
Прибыль/ВРП	44,8	28,9	24,6	22,1	26,2	22,2	27,2	22,9	41,9	50,4
Красноярский край										
Население	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,6	11,6	11,6
ВРП	13,2	8,9	10,6	9,4	9,6	11,3	10,4	9,6	9,6	10,1
Инвестиции	6,7	6,9	6,2	8,0	9,8	9,6	8,6	9,9	9,7	8,8
Прибыль	19,8	11,1	21,9	5,4	13,3	20,4	15,0	10,9	8,9	7,9
Прибыль/ВРП	43,4	26,3	39,1	8,86	27,0	36,2	30,0	20,4	18,4	16,3

Показатель	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Иркутская область										
Население	10,0	10,0	9,9	9,9	9,9	9,9	9,8	9,8	9,8	9,8
ВРП	6,4	5,2	5,8	5,6	5,9	5,9	5,6	6,0	6,2	6,4
Инвестиции	2,9	3,5	6,3	5,1	4,2	4,3	4,1	4,6	5,2	4,9
Прибыль	3,2	2,2	3,5	3,5	6,8	5,9	5,1	7,9	6,5	7,9
Прибыль/ВРП	14,4	8,6	11,4	9,8	22,7	20,1	18,7	23,8	20,8	25,8
Томская область										
Население	4,0	4,1	4,1	4,2	4,2	4,3	4,3	4,3	4,3	4,4
ВРП	2,5	3,2	3,1	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0	3,1	3,0
Инвестиции	2,5	1,9	3,7	3,4	3,0	2,8	2,83	2,8	2,7	2,8
Прибыль	1,5	2,2	3,7	2,1	2,0	1,9	1,7	2,1	1,9	1,9
Прибыль/ВРП	17,9	13,9	22,4	10	12,2	12,4	12,2	12,8	12,2	12,9
Республика Саха										
Население	3,7	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
ВРП	5,1	3,7	3,5	3,9	4,2	4,2	4,3	4,4	4,3	4,7
Инвестиции	4,2	4,7	6,2	6,1	7,7	4,7	5,3	5,3	5,0	5,2
Прибыль	3,6	3,7	3,3	3,4	1,1	2,3	3,3	4,0	2,5	2,4
Прибыль/ВРП	20,7	21,1	17,6	13,1	5,0	10,9	16,1	16,4	11,6	10,6
Итого по группе I										
Население	48,9	49,4	49,5	49,6	49,6	49,7	49,8	49,9	49,9	50,0
ВРП	63,1	58,9	57,8	57,0	55,0	54,7	54,6	54,4	53,3	53,4
Инвестиции	53,7	45,8	49,7	49,2	50,3	45,9	44,3	46,0	48,5	46,3
Прибыль	76	66,8	76	68,2	63,5	64	63,6	63,9	72,7	75,5
Прибыль/ВРП	34,9	23,9	24,9	18,3	22,5	23,4	24,1	21,3	27,2	29,5

Источник: рассчитано автором на основе [8, 9].

Ухудшение названных показателей, таким образом, свидетельствует не о высокой самообеспеченности, а о дефицитности ресурсной базы инвестиционных процессов. Тем не менее первая группа на протяжении 14 лет твердо удерживает позиции по концентрации прибыли (60–75%), что обеспечивает ей достаточно высокую эффективность (прибыль/ВРП).

Сложившаяся система финансирования способствовала сохранению отраслевой структуры с преобладанием сырьевой направленности экономического развития (табл. 6).

**Таблица 6. Структура ВРП по первой группе регионов
в 2004–2013 гг., %**

Вид деятельности	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Добыча	38,1	43,8	40,4	36,9	36,2	33,3	35,6	39,5	40,2	39,2
Обработка	16,4	15,6	17,4	17,8	15,1	13,3	15,4	14,8	12,7	12,3
Транспорт	9,2	9,1	8,6	8,8	9,2	10,1	10,2	8,5	9,0	8,8
Торговля	8,3	7,4	7,1	7,9	8,6	8,1	7,6	7,3	7,3	7,5
Строительство	4,6	3,7	4,4	5,8	6,4	7,1	5,8	6,0	6,3	5,8
Образование, здравоохранение, социальные услуги	5,5	4,8	5,0	5,3	5,7	6,4	5,4	5,3	5,7	6,6
Итого	76,6	79,6	77,9	77,2	75,5	71,9	74,6	76,1	75,5	73,6

Источник: рассчитано автором на основе [8].

Примечание. Данные представлены с 2004 г. по причине учета показателей до этого периода по отраслям народного хозяйства.

На фоне сохранения в структуре валового продукта высокого удельного веса такого вида экономической деятельности, как добыча полезных ископаемых, доля обрабатывающего производства уменьшается. Сохраняется, также на достаточно низком уровне, вклад в ВРП социального сектора (образование, здравоохранение, социальные услуги).

Регулирующие воздействия бюджетных инвестиций

Во *вторую группу* попадают регионы преимущественно с низким уровнем развития. Из бюджетных ресурсов, направляемых в их инвестирование, львиную долю составляют средства федерального бюджета. В данном случае отчасти можно говорить о регулирующей роли государства, так как показатели результативности незначительно, но улучшаются: по численности населения – у всех трех республик, входящих в группу; по ВРП – в республиках Алтай и Тыва, Магаданской области. Практически у всех регионов группы имеет место положительный тренд по показателям эффективности в сравнении с 2005 г. Однако тенденция улучшения нестабильна, а максимальные значения по эффективности варьируют по периодам: в Республике Алтай – 2013 г. (10,5%); в Республике Бурятия – 2008 г. (12,4%); в Республике Тыва – 2010 г. (2,2%); в Магаданской области – 2012 г. (25,9%); в Камчатском крае – 2007 г. (9,3%) (табл. 7).

Таблица 7. Удельные веса субъектов второй группы в совокупном показателе северных территорий в 2000–2014 гг., %

Показатель	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Тюменская область (без автономных округов)										
Население	5,2	5,2	5,3	5,4	5,4	5,5	5,5	5,6	5,7	5,8
ВРП	3,1	7,6	6,3	5,9	5,7	5,9	6,3	6,0	6,5	5,3
Инвестиции	2,8	5,4	5,5	5,6	5,6	5,5	5,2	5,3	6,3	6,8
Прибыль	3,2	12,7	7,53	11,9	15,4	14,5	16	12,9	7,3	6,8
Прибыль/ВРП	30,3	35,2	22,6	30,9	53,2	49,5	52,9	39,4	22,4	26,9
Республика Алтай										
Население	0,78	0,81	0,82	0,83	0,83	0,84	0,85	0,85	0,86	0,87
ВРП	0,2	0,2	0,2	0,2	0,25	0,24	0,23	0,25	0,26	0,28
Инвестиции	0,16	0,28	0,31	0,30	0,28	0,34	0,41	0,28	0,31	0,35
Прибыль	0,1	0,01	0,04	0,03	0,02	0,01	0,04	0,09	0,13	0,10
Прибыль/ВРП	22,2	1,23	3,13	1,68	1,27	0,64	3,7	6,9	10,5	7,7
Республика Бурятия										
Население	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0
ВРП	1,33	1,52	1,56	1,58	1,55	1,43	1,36	1,34	1,36	1,31
Инвестиции	0,92	0,92	1,00	0,92	0,93	1,20	1,14	1,07	1,08	0,92
Прибыль	0,2	0,23	0,54	1,28	0,73	0,53	0,87	0,69	0,48	0,7
Прибыль/ВРП	5,4	3,23	6,57	12,4	9,15	7,48	13,3	9,3	7,0	11,5
Республика Тыва										
Население	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
ВРП	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,30	0,32	0,33
Инвестиции	0,07	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,4	0,41
Прибыль	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,04	0,02	0,02	0,02	0,02
Прибыль/ВРП	0,6	0,9	1,0	0,7	0,8	2,2	1,3	1,2	1,02	1,06
Магаданская область										
Население	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
ВРП	0,8	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,64	0,68	0,69
Инвестиции	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,7	0,98	0,98
Прибыль	0,5	0,2	0,1	0,3	0,4	0,6	0,4	0,9	0,4	0,5
Прибыль/ВРП	16,1	5,7	3,0	8,64	12,2	17,8	13,8	25,9	12,9	16,2
Камчатский край										
Население	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
ВРП	1,1	0,9	1,0	1,0	1,2	1,1	1,0	1,04	1,02	1,03
Инвестиции	1,0	0,7	0,7	0,7	1,0	1,2	1,0	0,9	0,8	0,6
Прибыль	0,4	0,3	0,5	0,3	0,5	0,4	0,3	0,4	0,23	0,16
Прибыль/ВРП	10,1	7,4	9,3	4,0	7,7	6,8	5,1	6,9	4,5	3,3
Итого по группе II										
Население	13,1	13,1	13,2	13,3	13,4	13,4	13,5	13,6	13,7	13,8
ВРП	6,7	11,0	9,8	9,5	9,6	9,6	9,8	9,5	10,1	8,9
Инвестиции	5,4	7,9	8,1	8,1	8,6	9,1	8,4	8,6	9,9	10,1
Прибыль	4,4	13,4	8,7	13,8	17,1	16,0	17,6	15,0	8,6	8,3
Прибыль/ВРП	15,2	15,7	11,6	13,8	17,0	16,3	16,0	18,0	16,1	13,1

Источник: рассчитано автором на основе [8, 9].

Отдельного комментария заслуживает Тюменская область, вошедшая в состав данной группы. Именно этот субъект имеет наилучшие показатели результативности и своим вкладом обеспечивает достаточно высокую экономическую эффективность в целом по группе. Характерной особенностью Тюменской области является преобладание в бюджетных инвестициях ресурсов бюджета субъекта. Кроме того, регион, являясь крупнейшим центром переработки нефти, обуславливает высокий удельный вес по группе среди видов экономической деятельности в структуре валового продукта до 2008 г. торговли (в основном это оптовая торговля топливом), а с 2009 г. – обрабатывающего производства (в основном производство нефтепродуктов) (табл. 8).

Таблица 8. Структура ВРП по второй группе регионов в 2004–2014 гг., %

Вид деятельности	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Добыча	4,2	3,9	2,5	4,0	1,4	4,1	6,2	6,7	7,8	8,2
Обработка	33,1	4,8	5,7	6,1	6,5	18,3	22,2	23,6	21,5	21,8
Транспорт	17,1	11,5	12,7	13,4	13,3	12,9	13,3	13,0	10,9	11,2
Торговля	8,0	50,9	42,7	39,3	38,0	16,5	14,0	13,5	13,2	13,4
Строительство	4,3	3,7	5,3	5,4	5,5	5,9	6,8	7,4	8,5	7,9
Образование, здравоохранение, социальные услуги	10,2	6,3	6,5	6,9	7,6	8,6	7,0	7,6	8,6	8,8
Итого	66,7	74,8	68,9	68,2	64,7	57,7	62,5	64,2	61,9	62,5

Источник: рассчитано автором на основе [8].

Отраслевые предпочтения корпоративного сектора в инвестировании

Третья группа, объединяющая регионы с высоким удельным весом корпоративного сектора (средства вышестоящих организаций и займы других организаций) в финансировании основного капитала, демонстрирует повышение своей значимости в структуре северных регионов по показателю валового регионального продукта. Прирост по группе составляет более 8%. Однако инвестиционные затраты достаточно высоки: аккумулируя свыше 35% инвестиционных ресурсов из совокупного объема инвестиций регионов Севера к концу исследуемого периода, они производят только около 28% ВРП. Соответственно экономическая эффективность по группе находится на уровне гораздо ниже среднероссийской (табл. 9).

Таблица 9. Удельные веса субъектов третьей группы в совокупном показателе северных территорий в 2000–2014 гг., %

Показатели	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Республика Коми										
Население	4,0	3,8	3,8	3,7	3,7	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5
ВРП	3,7	3,5	3,5	3,7	3,9	3,8	3,9	3,9	3,7	3,4
Инвестиции	4,5	4,8	3,3	3,3	4,4	4,0	5,7	6,0	5,1	5,3
Прибыль	3,6	2,7	2,8	2,1	3,4	3,4	4,3	3,6	3,6	2,3
Прибыль/ВРП	28,1	16,3	15,1	8,6	17,1	18	22,9	16,7	19,1	14,3
Ненецкий автономный округ										
Население	0,16	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
ВРП	0,7	0,9	1,4	1,2	1,7	1,6	1,5	1,3	1,3	1,3
Инвестиции	1,0	2,2	4,7	3,4	1,4	1,5	1,2	1,5	1,6	2,1
Прибыль	0,8	0,6	0,4	0,3	1,5	1,5	0,3	0,4	0,2	0,1
Прибыль/ВРП	31,9	14,2	5,5	4,0	17,3	19,3	4,8	5,0	2,4	2,2
Ямало-Ненецкий автономный округ										
Население	1,9	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2
ВРП	7,2	9,0	8,6	9,1	8,3	8,4	8,6	9,7	10,5	11,4
Инвестиции	21,8	13,6	14,8	15,6	13,7	13,9	13,4	15,0	15,5	18,3
Прибыль	6,7	10,5	5,9	7,2	6,3	6,9	7,5	9,8	9,2	6,9
Прибыль/ВРП	26,8	24,7	12,9	12	14,8	16,5	18,2	18,3	17,3	12,5
Хабаровский край										
Население	5,6	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,4	5,4
ВРП	4,0	3,3	3,4	3,4	3,5	3,8	3,5	3,6	3,8	3,9
Инвестиции	3,1	3,8	3,3	3,3	3,9	5,6	5,1	4,7	3,9	3,0
Прибыль	2,9	0,9	1,2	1,3	1,0	1,4	1,2	1,8	1,2	2,0
Прибыль/ВРП	21,2	5,9	6,7	6,0	5,2	7,2	6,9	9,3	6,3	10,9
Амурская область										
Население	3,5	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3	3,3
ВРП	1,6	1,6	1,6	1,7	1,9	1,9	2,0	1,9	1,6	1,7
Инвестиции	1,1	2,3	2,4	2,6	2,6	3,0	3,3	2,9	2,6	1,9
Прибыль	0,2	0,3	0,4	0,6	1,6	1,3	1,0	1,0	0,4	0,6
Прибыль/ВРП	3,8	3,4	5,2	5,2	15,6	13,7	10,5	10,1	4,9	7,2
Сахалинская область										
Население	2,14	2,08	2,06	2,04	2,03	2,02	2,01	2,0	1,99	1,98
ВРП	2,2	2,5	4,2	4,2	5,0	5,2	5,3	5,2	5,2	5,6
Инвестиции	2,1	10,7	6,3	6,0	4,7	4,8	4,9	4,2	4,5	5,4
Прибыль	1,0	0,5	0,8	1,9	2,0	0,7	0,9	1,3	1,2	0,8
Прибыль/ВРП	13,3	4,3	3,6	7,0	7,6	2,6	3,6	4,7	4,5	3,1

Показатели	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Чукотский автономный округ										
Население	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
ВРП	0,2	0,3	0,3	0,4	0,6	0,4	0,4	0,37	0,34	0,4
Инвестиции	0,2	0,7	0,3	0,3	0,6	0,2	0,3	0,4	0,3	0,2
Прибыль	0,1	0,2	0,1	0,4	1,4	1,1	0,8	0,1	0,5	0,7
Прибыль/ВРП	8,3	15,3	5,45	15,2	46,6	53,7	42,9	2,4	27,5	34,1
Итого по группе III										
Население	17,5	17,3	17,2	17,1	17,1	17,0	17,0	16,9	16,8	16,8
ВРП	19,6	20,9	23,0	23,7	24,9	25,1	25,1	25,9	26,5	27,7
Инвестиции	33,7	38,0	35,1	34,4	31,2	33,1	33,8	34,8	33,6	36,1
Прибыль	15,3	15,7	11,6	13,8	17	16,3	16	18	16,1	13,5
Прибыль/ВРП	22,5	15,8	9,5	8,9	13,3	13,0	13,2	12,6	12,1	10,1

Источник: рассчитано автором на основе [8, 9].

Примечательным для данной группы является присутствие в ее составе ведущих нефтегазовых регионов: Республики Коми, Ненецкого, Ямало-Ненецкого автономных округов, Сахалинской области, производящих в совокупности около 80% ВРП и аккумулирующих более 70% инвестиций от общего объема группы. К ним примыкают такие крупные транспортные узлы, как Хабаровский край и Амурская область, со своим мощным минерально-сырьевым потенциалом, а также Чукотка, известная своими золотыми рудниками и приисками.

Таким образом, ведущая роль сырьевого сектора в целом по группе не только сохраняется, но и усиливается. Удельный вес добычи полезных ископаемых в 2013 г. по сравнению с 2004 г. увеличивается на 6% при снижении вклада обрабатывающей промышленности на 2,2% и социального сектора – на 0,8% (табл. 10).

Таблица 10. Структура ВРП по третьей группе регионов в 2004–2013 гг., %

Вид деятельности	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Добыча	37,3	39,1	38,0	38,7	38,8	39,3	40,5	42,0	43,0	43,3
Обработка	6,5	6,1	4,7	5,4	5,0	4,5	4,5	4,2	4,2	4,3
Транспорт	11,1	12,1	10,5	9,8	9,5	9,5	9,7	9,8	10,2	10,5
Торговля	7,9	8,6	9,2	8,8	8,7	9,1	8,5	9,5	9,2	8,9
Строительство	12,5	10,6	12,9	13,0	13,3	11,1	12,0	11,4	9,9	8,5
Образование, здравоохранение, социальные услуги	6,0	5,1	5,2	5,3	5,3	5,7	5,1	5,1	5,2	5,2
Итого	75,3	76,5	75,3	75,7	75,3	73,5	75,2	76,9	76,5	75,5

Источник: рассчитано автором на основе [8].

Возможно, снижение численности населения за период 2000–2014 гг. на 0,8% является следствием социальной дисконформности населения (см. табл. 9).

Корпоративный сектор проявляет интерес не только к освоенным месторождениям природных ресурсов, но и к разработке новых месторождений (об этом свидетельствует высокая доля строительства).

«Эффекты» взаимодействия государства и корпораций в инвестиционных процессах

В четвертую группу вошли регионы, по которым приоритет того или иного источника в динамике отсутствует. На начальных этапах исследуемого периода включенные в группу регионы опирались в большей степени при инвестировании основного капитала на собственные средства. Исключение составляет Архангельская область с преобладанием до 2009 г. в инвестиционных потоках корпоративных ресурсов. В последующие периоды самофинансирование замещается приблизительно в равных пропорциях бюджетными ресурсами и внешним корпоративным финансированием.

По данной группе наблюдаются снижение численности населения (этот признак относится ко всем регионам группы), относительное сохранение позиций по ВРП и значительные колебания объемов инвестиций. Однако экономическая эффективность по группе снижается более чем в два раза, в Забайкальском крае – в четыре раза (табл. 11).

Таблица 11. Удельные веса субъектов четвертой группы в совокупном показателе северных территорий в 2000–2014 гг., %

Регион	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Республика Карелия										
Население	2,8	2,7	2,7	2,65	2,63	2,61	2,6	2,58	2,57	2,57
ВРП	1,7	1,6	1,5	1,5	1,4	1,3	1,4	1,31	1,37	1,32
Инвестиции	1,7	1,5	1,0	1,0	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8
Прибыль	0,8	1,3	0,9	1,3	0,3	1,0	1,1	0,7	0,6	0,5
Прибыль/ВРП	14,0	17,1	11,1	13,8	3,6	15,7	16,2	9,3	8,9	8,6

Регион	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Архангельская область (без Ненецкого АО)										
Население	5,1	5,0	4,9	4,87	4,84	4,81	4,76	4,7	4,66	4,63
ВРП	3,1	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,6	2,5	2,5
Инвестиции	1,8	2,4	2,0	2,3	1,5	2,1	2,5	2,7	2,5	1,6
Прибыль	1,2	1,1	0,6	0,5	0,3	0,6	0,4	0,4	0,6	0,6
Прибыль/ВРП	11,5	9,2	4,9	2,7	2,7	4,7	3,6	2,7	4,6	5,0
Забайкальский край										
Население	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,44	4,42	4,41
ВРП	1,9	1,4	1,6	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,76	1,6
Инвестиции	1,8	1,7	1,7	1,9	1,7	1,6	1,5	1,8	1,5	1,7
Прибыль	0,7	0,3	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	0,2
Прибыль/ВРП	10,8	4,7	4,3	3,6	3,0	4,1	3,5	3,7	2,6	2,7
Приморский край										
Население	8,1	8,0	8,0	8,0	8,0	7,9	7,9	7,9	7,87	7,84
ВРП	3,8	3,8	3,8	4,0	4,7	5,1	4,5	4,5	4,4	4,6
Инвестиции	1,9	2,7	2,4	3,0	6,0	7,5	8,6	5,3	3,2	3,4
Прибыль	1,6	1,4	1,9	2,1	1,5	1,8	1,0	1,6	1,1	1,4
Прибыль/ВРП	11,8	8,0	9,7	7,9	6,1	7,0	4,5	6,4	5,1	6,4
Итого по группе IV										
Население	20,5	20,2	20,0	20,0	19,9	19,9	19,7	19,6	19,5	19,4
ВРП	10,5	9,2	9,4	9,8	10,5	10,6	10,5	10,2	10,1	10,0
Инвестиции	7,2	8,3	7,1	8,2	9,9	11,9	13,4	10,6	8,0	7,5
Прибыль	4,3	4,1	3,8	4,2	2,4	3,7	2,8	3,0	2,6	2,8
Прибыль/ВРП	11,9	9,4	7,7	6,6	4,4	7,1	5,6	5,4	5,1	5,8

Источник: рассчитано автором на основе [8, 9].

Характерной особенностью группы является высокая доля транспорта в ВРП, сохраняющаяся на протяжении всего исследуемого периода. При этом наблюдаются рост удельного веса добычи полезных ископаемых и снижение доли обрабатывающих производств (табл. 12).

Таблица 12. Структура ВРП по четвертой группе регионов
в 2004–2013 гг., %

Вид деятельности	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Добыча	3,1	5,3	4,0	3,9	3,5	2,6	5,0	5,5	4,2	4,1
Обработка	14,7	14,6	12,7	12,5	12,4	10,6	11,3	11,5	10,9	11,3
Транспорт	19,8	20,5	20,0	19,0	19,4	18,8	20,3	18,1	20,2	20,0
Торговля	17,0	17,0	17,2	19,5	18,4	15,8	14,0	13,7	14,9	14,6
Строительство	5,6	4,6	6,1	4,8	6,1	8,4	10,8	13,1	8,3	5,2
Образование, здравоохранение, социальные услуги	9,5	9,3	9,7	9,9	10,6	10,9	9,1	9,0	10,0	11,4
Итого	60,2	62	60	59,7	59,8	56,2	61,4	61,9	58,5	55,2

Источник: рассчитано автором на основе [8].

Выводы

Итак, результаты проведенного исследования показывают, что наиболее стабильного развития с точки зрения проживающего на северных территориях населения достигают регионы, опирающиеся на собственные ресурсы (об этом свидетельствует рост его численности). Однако традиционно экономическое развитие таких регионов основано на сырьевом секторе (с ограниченным периодом эксплуатации). Сложившееся положение в условиях низкой конкурентоспособности российской экономики, с одной стороны, обеспечивает их производство рынком сбыта, а с другой – предопределяет жесткую зависимость успешности развития региона от конъюнктуры мировых цен и обуславливает их уязвимость в условиях мирового кризиса. Поэтому при разработке направлений инвестиционной политики приоритетность задач (создание благоприятных условий для привлечения внешних инвесторов; ориентация на развитие диверсифицированной экономики) должна быть равноценна.

Незначительное улучшение результативных показателей наблюдается также у группы регионов, имеющих высокую долю участия в инвестициях федерального бюджета. В данном случае, судя по низким показателям эффективности, бюджетные инвестиции в большей мере ориентированы на поддержку слабо-развитых регионов. В условиях же ограниченности бюджетных ресурсов приоритет должен отдаваться политике стимулирования процессов формирования эффективного экономического ядра. Соответственно, важнейшим элементом формирования

региональной политики является правильный выбор приоритетных отраслей на основе тщательной оценки конкурентных преимуществ региона.

Регионы, зависимые от корпоративного сектора, демонстрируют достаточно высокую инвестиционную активность и характеризуются наилучшими показателями экономического роста. Вместе с тем это не находит адекватного отражения в создании комфортных условий проживания населения (удельный вес в валовом продукте здравоохранения, образования, социальных услуг сохраняется на достаточно низком уровне). В сложившейся ситуации необходимо включить в число приоритетов регулирования инвестиционной деятельности разработку мер по усилению социальной ответственности корпораций, реализующих инвестиционные проекты в регионах.

Группа со смешанным финансированием характеризуется участием в инвестиционных процессах и бюджетных средств, и ресурсов крупных корпораций. Примечательным в данном случае является ухудшение всех показателей по группе. Таким образом, низкая эффективность взаимодействия государства и корпораций, выражающаяся либо в ухудшении результативных показателей, либо в наличии кратковременных эффектов (например, проведение саммита в Приморском крае способствовало резкому повышению инвестиционных вложений в регион в 2007–2011 гг. и обеспечило в эти периоды самые высокие темпы роста ВРП; по окончании реализации проектов, связанных с этим событием, всплеск экономической активности в регионе сменился ее затуханием [10]), обуславливает потребность в совершенствовании форм взаимодействия государства и корпораций при реализации крупных инвестиционных проектов и ориентацию на переход экономики региона на новый уровень развития.

Литература

1. Барашева Т. И. Поиск направлений и механизмов бюджетно-налогового регулирования в регионах Севера // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2014. – № 5. – С. 99а–102.
2. Говтвань О. Дж. Методология и опыт прогнозирования российской денежно-банковской системы. – М.: МАКС Пресс, 2009. – 360 с.
3. Единая межведомственная информационно-статистическая система / Инвестиции в основной капитал по источникам финансирования (уточненные данные) (обновлен: 10.12.2015). [Эл. ресурс]

URL: <http://www.fedstat.ru/indicator/data.do?id=33401&referrerType=0&referrerId=1292887>

4. *Соколов М.* Фантом в теории, или кривая Лаффера // *Экономист.* – 2010. – № 2. – С. 45–53.

5. *Дасковский В., Киселев В.* Инвестиции – главный мотор экономического роста и развития // *Инвестиции в России.* – 2014. – № 3. – С. 3–15.

6. Постановлением Совмина СССР от 03.01.1983 № 12 (ред. от 03.03.2012) «О внесении изменений и дополнений в Перечень районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера, утвержденный Постановлением Совета министров СССР от 10 ноября 1967 г. № 1029» (вместе с «Перечнем районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера, на которые распространяется действие Указов Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1960 г. и от 26 сентября 1967 г. о льготах для лиц, работающих в этих районах и местностях», утв. Постановлением Совмина СССР от 10.11.1967 № 1029) {КонсультантПлюс}.

7. Федеральная служба государственной статистики / Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации – 2014 г. [Эл. ресурс] URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_14s/lss.htm (дата обращения: 01.10.2015).

8. Федеральная служба государственной статистики / Национальные счета – Валовой региональный продукт. [Эл. ресурс] URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/# (дата обращения: 10.02.2016).

9. Федеральная служба государственной статистики / Регионы России. Социально-экономические показатели [Эл. ресурс] URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 01.02.2016).

10. *Суспицын С. А.* Измерения в пространстве региональных индикаторов: методология, методики, результаты // *Регион: экономика и социология.* – 2014. – № 3. – С. 3–30.

Российская Арктика: оценка и возможности финансового развития*

Е.А. ЗАХАРЧУК, кандидат экономических наук. E-mail: zakhartchouk@mail.ru
А.Ф. ПАСЫНКОВ, кандидат экономических наук, Институт экономики Уральского отделения РАН, Екатеринбург. E-mail: monografia@mail.ru

В условиях нарастающего дефицита финансовых ресурсов государства и частных компаний важно определить источники и возможности финансирования развития Арктического региона, сбалансированность и эффективность генерируемой добавленной стоимости территории. В статье представлен методический подход к формированию финансовых балансов арктических территорий, с выделением каналов оттока и притока ресурсов в уральской части Арктики. На основе анализа полученных результатов выделены основные контуры долгосрочной финансовой стратегии развития арктических территорий.

Ключевые слова: арктические территории, система национальных счетов, финансовый баланс, чистое кредитование/заимствование

При оценке финансового и социально-экономического развития арктических территорий исследователи концентрируются на анализе доступной информационной базы, затрагивающей отдельные сферы деятельности человека: социальной [1], производственной [2], бюджетной [3] и т. п., где объектом исследования выступают Арктический регион (субъект РФ) [4] или крупное поселение (как правило, моногород) [5]. В то же время современные подходы к оценке финансового развития территории нацелены на широкое изучение всех сфер деятельности социально-экономических систем, в том числе промышленных предприятий, сферы услуг, населения, бюджета и т. д. Их взаимосвязи демонстрируют формирование, распределение и перераспределение ресурсов между экономическими агентами и секторами. При этом для арктических территорий создание такой системы оценки осложняется отсутствием как четких административных границ

* Публикация подготовлена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 15-02-00647а «Формирование финансового фундамента развития арктических территорий РФ на основе модернизации структуры и динамики движения финансовых потоков», и программы УрО РАН № 14, проект № 15-14-7-13 «Сценарные подходы к реализации уральского вектора освоения и развития российской Арктики в условиях мировой нестабильности».

Арктики, так и информационной базы по финансовому развитию территорий.

Учитывая переход отечественной статистической базы на международные стандарты, для построения системы оценки финансовых потоков арктических территорий целесообразно использовать Систему национальных счетов (СНС) [6, 7, 8].

Рассмотрим основные принципы и ограничения, используемые при исследовании финансовых потоков арктических территорий.

1. Базовым принципом формируемых балансов финансовых потоков является их построение на секторальном подходе к учету экономических операций. Такой подход позволяет оценить «вклад» в развитие территорий с позиции агентов, не «производящих», а «потребляющих» доходы, что соответствует методологии СНС, а также частично решает проблемы по информационному наполнению счетов и показателей территорий.

2. Поскольку невозможно построить полный набор счетов для территориального уровня, предлагается ограничить количество формируемых секторов тремя – это государственное управление, корпорации и домашние хозяйства (объединив нефинансовые и финансовые корпорации в один, без выделения малозначащего сектора «Некоммерческие организации, обслуживающие домашние хозяйства», а сектор «Остальной мир» использовать в качестве балансирующего показателя оттока и притока ресурсов).

3. Логично максимально упростить балансовые соотношения и ввести ряд ограничений и допущений для территориального (точнее, муниципального) уровня. Это относится как к различным досчетам (ненаблюдаемая и скрытая экономическая активность, добавленная стоимость финансового сектора и прочее), так и к строгости построения различных счетов. В данном случае мы используем «фактические» статистические данные территориальных образований, постепенно приводя их к классическому виду СНС.

Группируя доходы и расходы секторов Системы национальных счетов, можно определить, за счет какой деятельности существует арктическая территория, каналы и источники оттока/притока капитала, а также потоки вторичного образования и распределения доходов. В итоге, суммируя все финансовые потоки, образующиеся в конкретной арктической территории, мы получаем общий «финансовый баланс», свидетельствующий об эффективности функционирования экономики территорий.

Формирование финансовых балансов арктических территорий в разрезе институциональных секторов

Сектор «Корпорации» включает коммерческие организации всех форм собственности, в том числе и финансовые. Для обеспечения сопоставимости балансов использование добавленной стоимости сектора рассматривается через следующие показатели:

- оплата труда наемных работников (данные муниципалитетов о начисленной зарплате по территории в разрезе видов экономической деятельности, с поправкой на оплату труда государственного управления);

- налоги во все уровни бюджетной системы – используем показатель валового сбора налогов с территории, чтобы выявить отток/приток финансовых ресурсов через бюджетную систему (источник данных – Федеральная служба по налогам и сборам);

- валовое накопление основного капитала (источник данных – муниципальная статистика, где данный показатель отображается довольно корректно).

В ресурсной части формирования добавленной стоимости предприятий мы отображаем валовую добавленную стоимость (ВДС) предприятий от своей деятельности. Для расчета ВДС предприятий территорий Арктики (а это, как правило – муниципальные образования) предложен «условный» метод нахождения, который заключается в определении доли промышленности в региональном показателе «Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами крупных и средних организаций по отдельным видам экономической деятельности», и соотнесение с валовым региональным продуктом. Учитывая тот факт, что промышленность является основой экономического развития практически всех арктических территорий, а также однообразную структуру экономики, мы можем говорить об относительной точности нахождения ВДС.

В ресурсной части **сектора «Государственное управление»** отображается показатель, рассчитанный по сектору «Корпорации», то есть налоги во все уровни бюджетной системы. Расходование денег бюджета, по классификации СНС, проходит по трем статьям:

- оплата труда бюджетников (источники данных – отчеты муниципальных образований);

- инвестиции: как и по предприятиям, в муниципальной статистике выделяется показатель «Инвестиции в основной капитал за счет местных бюджетов», который и используется при построении данного счета;

- прочие расходы (остальные расходы, не направленные на оплату труда служащих и накопление основного капитала) – определяется расчетным путем.

Сектор «Домашние хозяйства» показывает, какая часть добавленной стоимости территории направляется на конечное потребление, а также отток/приток финансовых ресурсов населения в арктических регионах.

Ресурсная часть этого сектора зависима от других секторов – доходы работников предприятий и бюджетников аккумулируются в ресурсном счете. К тому же, если опираться на классическое построение счетов СНС, необходимо выделить трансферты населению, и одним из элементов выступают пособия и выплаты от государственного управления (различные субсидии по ЖКХ, материальная помощь, выплаты и т. д.). Использование ресурсов населения может осуществляться по нескольким направлениям – это конечное потребление, инвестиции, валовое сбережение и трансферты.

Представленный методический подход к определению финансовых потоков следует признать достаточно условным. Но при учете всех крупных финансовых потоков он дает представление о зарождении и расходовании добавленной стоимости территорий с достаточной для данного исследования степенью достоверности.

Отнесение территорий к арктическим

По проблеме отнесения тех или иных территорий и административно-территориальных единиц к объектам Крайнего Севера, Арктики и просто Севера существует большое количество точек зрения, начиная от антропологической и заканчивая чисто географическими [9,10,11]. Для целей данного исследования будем придерживаться позиции, что сухопутная граница Арктики в значительной части ограничена Северным полярным кругом [12].

Сухопутная граница арктических и субарктических районов России довольно протяженная – около 22 600 км, от полуострова Рыбачий на западе до острова Ратманова к Северному полюсу на востоке. Однако освоенность территории, ее заселенность и уровень социально-экономического развития в арктическом и субарктическом поясе РФ отличаются разительно. Изученность и освоенность западноевропейской части Арктики относительно неплохая, здесь достаточно крупные узлы расселения (города Мурманск, Архангельск, Северодвинск), имеется транспортное сообщение с «большой землей». На восточноевропейской части Арктики, географически совпадающей с границами Ненецкого автономного округа, заселенность территории близка к нулю – из крупных населенных пунктов можно отметить лишь столицу округа – Нарьян-Мар. В районе Уральского хребта и западной части Западной Сибири, благодаря добыче различных полезных ископаемых, освоенность арктического побережья РФ самая высокая – здесь и Воркутинский центр угледобычи,

газодобывающие – Салехард, Надым и Новый Уренгой, никелевая столица России – г. Норильск. В то же время восточная часть арктического пояса страны практически не освоена и не заселена – вплоть до г. Анадырь присутствие человека сильно ограничено.

Развитие арктического побережья РФ будет основываться, в первую очередь, на добыче полезных ископаемых, в качестве объектов исследования были выделены территории от границ Ненецкого автономного округа до Красноярского края. По выбранным статистическим районам и были сформированы балансы доходов и расходов арктических территорий за 2011 г. (как наиболее полное по имеющимся базам данных муниципальных образований) [13].

Финансовые потоки арктических территорий

Сформированные счета территорий представляют собой достаточно сложную балансовую систему формирования и распределения добавленной стоимости арктических регионов [14], результирующим показателем которых выступают расчетные данные чистого кредитования/заимствования институциональных секторов [15]. Используя логику секторального построения счетов, рассмотрим структуру движения финансовых потоков арктических территорий.

Сектор «Корпорации». Предприятия и организации промышленности сырьевой направленности составляют ядро экономического развития арктических территорий.

Обеспечивается ли баланс доходов и расходов предприятий в зоне Арктики, и насколько сильны те или иные тенденции по оттоку и притоку капитала? Для ответа на эти вопросы мы соотнесли добавленную стоимость, генерируемую предприятиями и организациями Арктики, с чистым кредитованием/заимствованием из других территорий РФ (рис. 1). Логика построения данного графика следующая: если существует отток капитала, то в положительном поле координат показывается общая ВДС предприятий, а в отрицательном – отток денежных средств с территории, за счет ВДС сектора «Корпорации». В обратном случае, при притоке капитала на отдельную территорию, нижний столбик указывает на сформированную добавленную стоимость корпораций, а верхний – на сумму положительного сальдо денежных потоков (чистое заимствование).

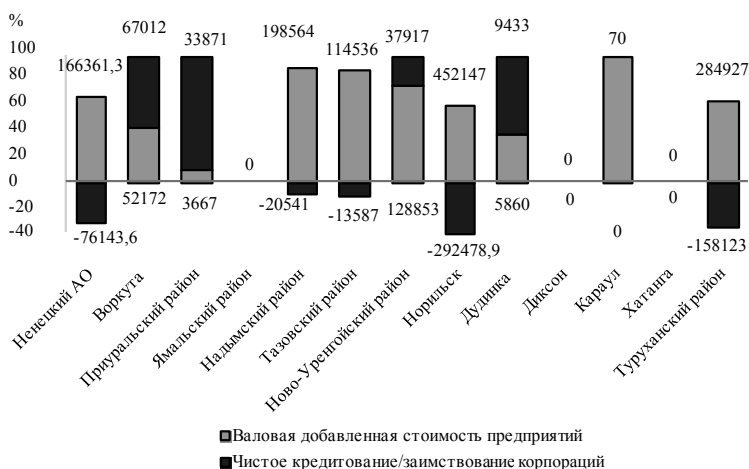


Рис. 1. Соотношение добавленной стоимости арктических территорий РФ и чистого кредитования/заимствования сектора «Корпорации» в 2011 г., % (левая шкала), млн руб.

Согласно расчетам, добавленная стоимость предприятий Уральной Арктики составила около 1407 млрд руб., чистый отток капитала – около 413 млрд руб. Добавленная стоимость сектора «Корпорации», на взгляд авторов, сильно занижена из-за невозможности включения в нее экспортных налогов и платежей, а также использования вертикально интегрированными корпорациями внутренних цен на добываемое сырье. По предварительным расчетам, добавленная стоимость, при учете всех составляющих, могла быть минимум в полтора раза выше, а отток капитала превысил бы 1 трлн руб.

Как видно из рисунка 1, финансовые балансы территорий сильно разнятся. У Ямальского района, Диксона и Хатанги балансы равны нулю из-за официального отсутствия промышленности на этих территориях. Активно привлекают финансовые ресурсы Воркута (больше, чем добавленной стоимости), Приуральский район (в девять раз превышает ВДС), Дудинка (почти в два раза). Небольшой приток у Ново-Уренгойского района. Оттоки капитала наблюдаются у Надымского и Тазовского районов ЯНАО, в среднем около 10% от ВДС. Лидерами по оттоку финансовых ресурсов

в 2011 г. стали Ненецкий АО (почти 45% от ВДС), Туруханский район (свыше 55%) и Норильск (почти 65%!)). Значительная часть средств предприятий выводится через налоговую систему – около 44% в общем объеме израсходованных средств. Наибольшая налоговая нагрузка приходится на предприятия газовой отрасли – Надымский (почти 94 млрд руб.), Ново-Уренгойский (свыше 60 млрд) и Тазовский районы (50 млрд), а также Норильск – он перечислил свыше 77 млрд руб. в бюджеты всех уровней.

Второй затратной статьёй предприятий Арктики выступают инвестиции – на них в 2011 г. израсходовано почти 350 млрд руб. (35% от общего бюджета корпораций). Расходы на персонал составляют около 20% от использованных ресурсов, причем самым «экономным» оказался Туруханский район, где закончена основная инвестиционная фаза по Ванкорскому месторождению нефти [6].

Сектор «Государственное управление». В соответствии с государственной политикой по централизации доходов бюджета на федеральном уровне арктические территории перечислили более 436 млрд руб. во все уровни бюджетной системы, в их распоряжении остался лишь 71 млрд (16% доходов) (рис. 2). Конечно, в данном исследовании не охвачены другие платежи и трансферты населению районов из федеральных и региональных бюджетов – тогда расходная часть могла бы быть и выше.



Рис. 2. Соотношение перечисленных налогов во все уровни бюджетной системы и остающихся в распоряжении районов, 2011 г., млн руб.

Поэтому в рамках существующей системы налоговой и статистической отчетности можно сказать, что через данный канал

финансовых потоков также происходит переток ресурсов на другие территории. И здесь ситуация разная – есть дотационные территории (Диксон, Караул, Хатанга, Приуральский и районы Ямала), которые расходуют больше, чем перечисляют налогов. Ненецкий АО и Норильск неплохо выглядят на фоне остальных – у них остается около 20% собранных налогов, у других ситуация намного хуже – в Надымском районе и Воркуте остается всего лишь 5–6% от валового сбора налоговых платежей. Соответственно, наибольший вклад в доходы бюджетов вносят Надымский район и Норильск, на остальные нефте- и газодобывающие провинции приходится около 10–14%, отдаленные районы (Караул, Хатанга, Дудинка и Диксон, а также два района ЯНАО) имеют результат, близкий к нулю.

Сектор «Домашние хозяйства». Информационная база этого сектора наиболее полная и достоверная в рамках данных счетов. Есть сложности по формированию таких показателей, как инвестиции домашних хозяйств и трансферты (полученные и переданные) и доходы малого бизнеса, однако в целом крупные потоки домашних хозяйств представлены. В общем домашние хозяйства рассматриваемой зоны заработали за 2011 г. около 228 млрд руб., из них львиную долю заплатили корпорации (\approx 209 млрд руб.), меньше занимают заработные платы, выплачиваемые из бюджетов (чуть более 14 млрд руб.), и государственные трансферты (менее 5 млрд руб.).

Сложилась стандартная для России ситуация: для дотационных районов, где отсутствует промышленность (Хатанга, Караул, Диксон и Ямальский р-н), бюджетные источники в формировании доходов населения становятся определяющими, так как других рабочих мест практически нет. Интересная ситуация сложилась в Ненецком АО – при высокой зарплате и занятости в секторе корпораций, государственный сектор составляет около 10%. Единственным объяснением может служить высокая концентрация населения Ненецкого АО в столице округа – г. Нарьян-Мар, где сосредоточены основные социальные учреждения и управленческий персонал. У остальных промышленно развитых районов государственный сектор в образовании доходов населения занимает от долей до нескольких процентов, в зависимости от общего уровня заработных плат.

Другим срезом потоков доходов и расходов домашних хозяйств является баланс их использования на территории района,

что показывает наличие оттока или притока ресурсов через данный сектор (рис. 3). Единственным регионом с положительным сальдо баланса оказался Ненецкий автономный округ, у которого было израсходовано на 275 млн руб. больше, чем получено доходов. Это можно объяснить более совершенной статистической базой, так как данные использовались в целом по региону, а также включением в них информации по малому бизнесу.

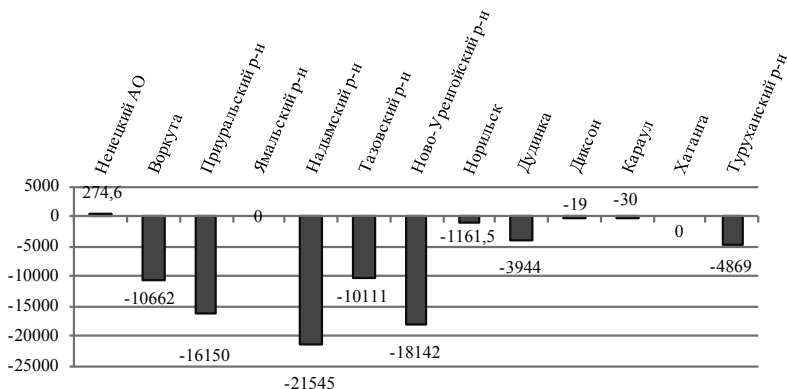


Рис. 3. Чистое кредитование/заимствование сектора домашних хозяйств арктических территорий за 2011 г., млн руб.

Остальные районы Арктики показали отрицательную динамику по балансу доходов и расходов домашних хозяйств, т. е. наличие отток денежных ресурсов в другие регионы страны. В лидерах здесь Тазовский район, у которого около 80% доходов населения «утекает» на другие территории, что говорит о высокой доле работников, занятых «вахтовым методом». Чуть лучше обстоят дела в Туруханском районе Красноярского края (отток – более 65%), Приуральском (70%), Надымском (53%) и Ново-Уренгойском (38%) районах ЯНАО, и что удивительно – в Воркуте (63%). В последнем районе, возможно, сыграла роль отчетность строителей газопроводов, которые работают вахтовым методом. Несколько удивил Норильск, у которого практически полностью балансируются доходы и расходы населения – скорее всего, сказывается оторванность города от «большой земли». Таким образом, в целом по рассматриваемым районам Арктики работниками было вывезено более 83 млрд руб., или 38% полученных доходов.

Выводы и предложения

Учитывая все вышесказанное, можно сформулировать ряд предложений органам государственной власти в части повышения устойчивости финансового развития арктических территорий.

1. Для поддержания присутствия в Арктической зоне необходимо рассмотреть вопрос об увеличении финансирования депрессивных территорий в виде создания дополнительных рабочих мест в таких муниципальных образованиях. Хотя бы небольшая поддержка со стороны государства через финансирование различных метеорологических станций, портов и т. д. позволит облегчить освоение территорий в будущем.

2. Необходима разработка государственной политики в области расселения арктических территорий. Вообще, перед разработкой схем, определением сроков и вариантов реализации экономической политики освоения территории должна быть создана схема размещения жителей (рабочих ресурсов) на ней в период освоения и эксплуатации месторождений. В процессе формирования и описания балансов арктических территорий была выявлена закономерность: чем выше концентрация населения района, тем меньше отток ресурсов с территории. По линии домашних хозяйств зарплата тратится преимущественно в муниципальном образовании, больше ресурсов поступает в местные бюджеты, а корпорации размещают свои производственные базы на постоянной основе. Таким образом, в крупных центрах расселения экономика становится более сбалансированной и устойчивой. Именно развитие сервисных отраслей, комплементарных к основной (градообразующей) деятельности, позволяет снизить отток финансовых ресурсов из территорий практически по всем каналам, а также увеличить их добавленную стоимость за счет повторного вовлечения финансовых ресурсов в условиях развития местного производства.

3. Создание «Фонда развития Арктики» из имеющихся избыточных финансовых ресурсов, когда часть доходов направлялась бы не в общероссийский «котел», а аккумулировалась для развития Арктической зоны РФ и последующей социальной защиты оседлого населения. Такой механизм целевого изъятия ренты применяется у нас на федеральном уровне, существует он и в ряде нефтедобывающих стран (Норвегия, Катар и т. д.). Причем предлагается целевой характер использования средств

фонда: на развитие инфраструктуры арктических территорий, в том числе социальной, и строительство транспортных узлов. Важным направлением использования ресурсов фонда должна стать социальная защищенность граждан, отработавших долгое время в непростых условиях Арктики, в виде дополнительных пенсий, пособий, помощи с переездом на «большую землю».

4. Базовой целью формирования стратегии развития Арктики на 15–20 лет является определение оптимальных условий финансового развития арктических территорий, с учетом балансов формирования и распределения добавленной стоимости по секторам [15]. Поэтому логичны следующие конкретные предложения по формированию системы финансового обеспечения Арктической зоны:

- контроль сферы управления финансовыми ресурсами «Фонда развития Арктики» необходимо передать государственной комиссии по вопросам развития Арктики с обязательным закреплением целевого статуса;

- источником наполнения фонда сделать налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ), собираемый с месторождений Арктической зоны, в полном или частичном объеме. Такой механизм ранее существовал при зачислении части НДПИ в доходы региональных бюджетов, сейчас можно использовать эти финансовые ресурсы на развитие Арктической зоны в целом, убрав региональную привязку;

- для закрепления условия целевого использования средств и контроля за финансовой деятельностью хозяйствующих субъектов необходимо создание отдельного банка (Арктический банк) либо структуры в государственном банке (ВТБ, ВЭБ, Сбербанк), задачей которых является отдельный учет экономических операций арктических территорий и фонда, а также льготное кредитование из временно свободных денежных средств: домашних хозяйств (в первую очередь, ипотечное кредитование новых поселений), региональных и муниципальных образований (на развитие инфраструктуры городов и поселков), корпораций (на цели, не связанные с инвестиционной деятельностью). Размещение отделений такого банка в труднодоступных районах Арктики позволило бы контролировать эффективное расходование средств и повысило бы доступность банковского обслуживания для участников хозяйственной деятельности;

- использование средств фонда должно основываться на принципах государственно-частного партнерства, то есть софинансирования инфраструктурных проектов бизнес-структурами, заинтересованными в развитии арктических территорий. Обязательным условием такого участия должно быть использование собственных средств компаний, с предоставлением льготного режима пользования такими объектами;

- в случае использования нефтегазодобывающими компаниями льготных налоговых режимов на территориях нового освоения необходимо законодательно обязать корпорации направлять часть добавленной стоимости (3–5%) предприятий в Фонд развития Арктики, для социальной защиты населения;

- в целях привлечения инвестиций надо ввести особый налоговый режим для малого бизнеса и населения (вплоть до отмены всех налогов и сборов) на 10–20 лет, контроль за соблюдением правил режима можно возложить на Арктический банк.

В целом при разработке стратегии финансового развития территории необходим принцип системности принятия решений, то есть взаимоувязка целей и задач развития региона по различным секторам хозяйственной деятельности. Из-за точечного освоения природных ресурсов Арктики, практикуемого в настоящее время, несут потери все: корпорации – вследствие громадных инвестиционных и эксплуатационных расходов и отсутствия инфраструктуры, бюджет – от различных льгот по освоению и снижения налогооблагаемой базы: работники считают себя временными людьми в Арктике и требуют повышенную заработную плату из-за социальной необустроенности. Четкий долгосрочный план финансового развития территорий позволит определить как внешние и внутренние потоки формирования и распределения добавленной стоимости, так и источники финансирования затрат на инфраструктуру территории.

Для освоения северных, полярных и арктических территорий потребуется строительство объектов инфраструктуры с большим сроком окупаемости и эксплуатации (населенные пункты, энергетика и транспорт) с планированием финансовых потоков в течение 15–20 лет (с перспективой до 40–50 лет).

Решение данных вопросов позволит оздоровить финансовые потоки Арктического региона, повысить их устойчивость и улучшить социально-экономическое развитие.

Литература

1. Корчак Е. А. Благополучие населения северных и арктических регионов России // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 3. – С. 300.
2. Павлов К., Селин В., Селин И. Российская Арктика: современное состояние и перспективы развития // Общество и экономика. – 2012. – № 3–4. – С. 180–192.
3. Никулкина И. В. Государственная финансовая политика развития Арктической зоны Российской Федерации как ключевой фактор социально-экономического развития арктических территорий // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2013. – № 48. – С. 18–25.
4. Гайнанов Д. А., Кириллова С. А., Кузнецова Ю. А. Российская Арктика в контексте устойчивого развития // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2013. – № 6 (30). – С. 79–89.
5. Российская Арктика: современная парадигма развития / Под ред. акад. А. И. Татаркина. – СПб.: Нестор-История, 2014. – 844 с.
6. Развитие региональных экономических счетов и макроэкономических измерений в России / Кам Ю., Масакова И., Татаринов А.; Консорциум по вопр. приклад. эконом. исслед., Канадск. агентство по междунар. развитию [и др.] . – М.: ИЭПП, 2007. – 94 с.
7. Зайцева Ю. С. Международный опыт построения региональных счетов // Региональная экономика: теория и практика. – 2009. – № 34. – С. 7–18.
8. Система национальных счетов 2008 // Европейская комиссия, Международный валютный фонд, Организация экономического сотрудничества и развития, Организация Объединенных Наций, Всемирный банк / Нью-Йорк, 2012. URL: unstats.un.org/unsd/nationalaccount/docs/SNA2008Russian.pdf (дата обращения: 18.09.2014).
9. Логинов В. Г. Объект и границы севера и Арктики // Журнал экономической теории. – 2012. – № 3. – С. 162–165.
10. Лукин Ю. Ф. Концептуальные подходы к определению внутренних границ и развитию российской Арктики в изменяющемся мире // Арктика и Север. – 2012. – № 6. – С. 94–109.
11. Цветков В. А., Елисеев Д. О. Геоэкономические границы российской Арктики // Проблемы теории и практики управления. – 2013. – № 2. – С. 56–62.
12. Васильев В. В., Селин В. С. Метод комплексного природоохозяйственного районирования и выделение южной границы российской Арктики // Вестник Кольского научного центра РАН. – 2014. – № 1(16). – С. 64–71.
13. База данных показателей муниципальных образований [Электронный ресурс] URL: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst.html>
14. Захарчук Е. А., Пасынков А. Ф. Формирование системы территориальных счетов в России: возможности и перспективы // Журнал экономической теории. – 2013. – № 3. – С. 154–162.
15. Разработка стратегии освоения и системного развития северных, полярных и арктических территорий / Под общ. ред. акад. РАН А. И. Татаркина. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН; СПб.: Нестор-История, 2014.

Роль местных жителей в социальном конструировании туристических достопримечательностей малых городов России

А.А. ЧЕРНЕГА, Санкт-Петербургский государственный университет.
E-mail: chernega_1990@mail.ru

На материалах кейс-стади шести малых российских городов разрабатывается модель вовлечения местного населения в конструирование достопримечательностей, включающая практики городских активистов и энтузиастов; формирование новых городских сообществ, аккумулирующих социальные ресурсы туризма; появление и функционирование прототипа креативного класса в глубинке; расширение туристического рынка путем применения ресурсов самозанятых и бюджетных организаций. Подчеркивается, что ключевой технологией развития туризма в глубинке является капитализация потребительских и других доступных для населения ресурсов. Для органов власти, занимающихся организацией туризма в малых городах России, формулируются рекомендации, связанные с развитием креативной среды малого города и вовлечением разнообразных городских субъектов в туристический рынок.

Ключевые слова: туризм, туристическая достопримечательность, социальное конструирование, малый город, население

Теоретико-методологические основания исследования

Туризм – это совокупность социальных практик, разворачивающихся вокруг достопримечательностей. В научном дискурсе их интерпретация ведется, по меньшей мере, по двум направлениям. Согласно объективистскому подходу достопримечательности рассматриваются как объективно данные природой или историей феномены [1. С. 321–334], тогда как в логике деятельностно-структурного подхода акцент смещается на анализ технологий их социального конструирования. Основания второго подхода заложены в интегративной (деятельностно-структурной) социологической парадигме. Ее последователями среди зарубежных социологов являются П. Бурдьё [2–3], Э. Гидденс [4], П. Штомпка [5],

из отечественных – В.И. Ильин [6], а в социологии туризма – Дж. Урри [7], Т.И. Черняева и М.С. Отнюкова [8; 9].

Интегративная перспектива способствует расширению границ определения достопримечательностей: ими может выступать всё, ради знакомства с чем люди готовы осуществлять туристические практики. Объективно высокая гора может не быть достопримечательностью (разве к ней направляются туристы?), тогда как непримечательный внешне камень, овеянный легендами и мифами, включенный в символическое пространство истории, разрекламированный в СМИ, может трансформироваться в точку притяжения туристических потоков.

Конструирование достопримечательностей – это социально регулируемый процесс формирования географических мифов [10] и их превращения в пространственно локализованные и устойчивые практики производства и потребления впечатлений. Формирование достопримечательностей предполагает наличие ряда этапов – их позиционирования, рекламы, развития туристической инфраструктуры и др. [1. С. 321–334; 11]. С течением времени достопримечательность приобретает добавленную стоимость (бренд), выражаемую в желании людей посещать данное место, выбирая из ряда схожих вариантов [12]. Вследствие этого конструирование достопримечательностей как ресурсов территориального развития – это один из срезов процесса формирования и трансформации социально-территориальной структуры, понимаемой как результат деятельности по распределению и использованию жизненно важных ресурсов в соответствии с логикой задействованных в этом процессе социальных институтов и индивидов.

Субъекты конструирования достопримечательностей дифференцируются на «производителей» (власть, «прямые», т. е. создатели турпродуктов, и «косвенные производители», туристические фирмы, смежный бизнес, СМИ, активисты), «потребителей» (внешние туристы и местные жители как туристы) и «посредников» (местные жители, за исключением «производителей» и «потребителей»). В процессе конструирования достопримечательности конвертируются в другие ресурсы и при благоприятных условиях могут превращаться в разные формы капитала, т. е. выступать источниками получения прибыли [13]. Это особенно актуально для малых населенных пунктов страны, часто рассматриваемых исследователями в качестве особой зоны

социально-территориальной структуры – глубинки, исключаемой из ключевых ресурсно-распределительных потоков.

В данной статье мы попытаемся систематизировать практики и сценарии участия жителей и сообществ малых российских городов в процессе конструирования достопримечательностей. Согласно нашей гипотезе, данный процесс выступает одним из доступных для местного населения инструментов аккумуляции внутренних ресурсов малых городов и их последующей капитализации. Капитал – это не любой ресурс, а лишь тот, который в процессе рыночного оборота приносит прибыль; это ресурс, обладающий добавленной стоимостью [14].

Методология и методика. В течение 2013–2015 г. г. автором статьи было организовано и проведено социологическое исследование по стратегии множественного кейс-стади малых городов – центров развития туризма. Предмет исследования – технологии социального конструирования туристических достопримечательностей как ресурсов и капитала малого российского города в современный период (1990–2016 гг.). Исследование проводилось в шести населенных пунктах: Тотьма, Великий Устюг, Кириллов (Вологодская обл.), Мышкин и Углич (Ярославская обл.), Городец (Нижегородская обл.), при отборе которых учитывались критерии, позволяющие говорить об активной фазе развития туризма.

Применялись качественные методы эмпирического исследования: отбор и анализ разных групп документов, позволяющих рассмотреть специфику конструирования достопримечательностей («кабинетный анализ» кейсов); визуальный анализ материальной культуры туризма; включенное наблюдение; полуструктурированные глубинные и экспертные интервью. В ходе полевого исследования было собрано 30 интервью с экспертами – представителями власти, «прямыми» производителями достопримечательностей (сотрудники музеев, организаторы городских праздников и фестивалей и др.) и туроператорами, а также 39 интервью с другими информантами – журналистами, активными горожанами, краеведами, субъектами сопутствующего сфере туризма бизнеса, туристами. Помимо этого были проанализированы 22 туристических отзыва о поездках в данные города за 2013–2015 гг. (анализ интернет-контента); собрано 18 кейсов в рамках наблюдения (экскурсии и другие программы показа достопримечательностей).

Анализ собранного материала предполагал совмещение дедуктивной логики концептуализации и качественного анализа эмпирических данных путем их тематического кодирования и последующего формирования и дополнения тематических блоков, носящих обобщающий по отношению к кейсам характер.

В рамках статьи используется лишь часть собранного материала, в наибольшей мере отражающая специфику активизации «низовых» социальных инициатив и практик участия сообществ малых городов в конструировании туристических достопримечательностей.

Локальные практики как основа развития туризма в малом городе

Конструирование достопримечательностей можно сравнить с социальной спиралью: на разных этапах протекания процесса ключевую роль играют те или иные субъекты, однако эффекты от их деятельности сохраняются на протяжении всего процесса. Систематизация основных категорий и тематических блоков, выявленных при помощи качественного анализа эмпирических данных, показала, что развитие туризма в малом российском городе в значительной мере опирается на практики инициативных горожан и разнообразных местных сообществ. Причины – отсутствие на периферии классических субъектов туристического бизнеса (гостиничных сетей, PR и маркетинговых компаний в сфере туризма и т. д.), относительно невысокий инвестиционный потенциал данного типа поселений и отсутствие значительных политических ресурсов.

Полевые материалы и выводы исследователя не отрицают включенности в развитие туризма «сильных» акторов (власть, крупный бизнес) или внешних по отношению к городу субъектов (региональные и государственные структуры власти, СМИ и т. д.). Однако роль местного населения является основополагающей как для практик «запуска» организации туризма (в трех из шести городах), «раскрутки» достопримечательностей (в четырех городах), так и в контексте достижения устойчивости туристической политики, изначально регулируемой «сильными» акторами (в трех городах).

Энтузиазм как социальный ресурс туризма: практики городских активистов и энтузиастов

Важным, а зачастую и определяющим источником развития туризма в глубинке является деятельность энтузиастов – людей, «выполняющих какое-то значимое для общества дело по собственной инициативе, в силу внутренних убеждений, как правило, без получения прямой выгоды, иногда творчески раскрепощаясь» [15. С. 346].

Практики энтузиастов еще с советского времени заложили основу для формирования Мышкина как туристического центра, коим он стал лишь в 1990-е годы в условиях рыночной экономики. В 1960-е годы группой мышкинских краеведов, увлеченных историей и повседневностью этого края, был собран богатый по тем временам этнографический материал, легший в основу экспозиций небольшого народного музея. *«Нами двигали две причины: личная заинтересованность и городской патриотизм»* (информант № 25, м., краевед, основатель и директор одного из музейных объединений, г. Мышкин, 2015 г.), – подчеркивает в интервью один из них. При обыкновенной советской школе в Мышкине был создан краеведческий кружок: равнодушные учителя и школьники по всему городу собирали артефакты, вели активную работу с местным населением. Спустя время сложилось краеведческое сообщество, ставшее активной действующей силой в борьбе за возвращение Мышкину статуса города (в советские годы он был селом и поселком). Это повлекло информационную волну: в Мышкин стали приезжать журналисты, а местные активисты нашли поддержку в виде группы лидеров общественного мнения государственного масштаба.

В начале 1990-х годов, ощутив маркетинговую логику, краеведы направили усилия на развитие новых филиалов музея: были открыты музей водочного короля Петра Смирнова, комплекс «Махаев двор» и ряд других объектов. Краеведческий музей прошел стадию ребрендинга и стал позиционироваться как единственный в мире Музей Мыши (географический миф). В 1996 г. организация и проведение силами активистов и лояльных к ним местных жителей международного фестиваля «Мышь-96» стало водоразделом между Мышкиным как *«захолустьем и туристическим центром»* (информант № 25).

Другой пример, в большей мере отражающий современные практики активистов и энтузиастов, характерен для Тотьмы. Нам удалось выявить стратегию продвижения в интернет-конкурсе «Россия 10» тотемских достопримечательностей («картуши»), некогда породивших архитектурное направление – тотемское барокко. Картуши – это элементы кладки стены (в виде свитков путешественников) части тотемских храмов, построенных на деньги местных купцов-мореходов, снаряжавших в XVIII в. промысловые экспедиции в Сибирь, в район Алеутских островов

и Аляски. Городское движение в поддержку голосования за картуши в рамках конкурса в 2013 г., организованное молодежной группой энтузиастов, стало мощным фактором консолидации тотмичей (в том числе проживающих в других населенных пунктах страны) и инструментом популяризации туристических достопримечательностей города во внешней среде.

Активизация социальных практик проявилась в развитии интернет- и журналистских проектов, освещающих тотемскую архитектуру, привлечении спонсоров для голосования за объект через СМС, формировании ядра активистского сообщества, подключении сил СМИ и выходе на региональный информационный уровень, развитии народного творчества (агитпоэзия «За картуши»), вовлечении тотмичей в народную программу по восстановлению части полузаброшенных храмов в стиле тотемского барокко в черте города. Апофеозом стало проведение городского флешмоба, в рамках которого тотмичи окружили «живым кольцом» один из самых ценных храмов с картушами – церковь Рождества Христова. Итоговый результат голосования (20 из 800 объектов) превзошел ожидания тотемских активистов.

Деятельность активистов в Мышкине и Тотьме выступила ключевым фактором притяжения к местам конструирования достопримечательностей внешних политических ресурсов. На примере Мышкина их превращение в капитал было материализовано через получение доступа к рычагам влияния на региональные и государственные структуры власти, что позволило «выбить» средства на благоустройство городской территории и на ремонт участка ведущей к городу автодороги; привлечь большое число экспертов в сфере туризма и получить доступ к включению в межтерриториальное квазиполитическое туристическое объединение, имеющее прямой выход на ряд федеральных министерств. Активная информационная деятельность созданного во время участия Тотьмы в конкурсе «Россия 10» инициативного движения «Мы Есть» послужила стимулом к включению города в основные региональные программы по развитию туризма.

Конструирование достопримечательностей как фактор формирования гражданских сообществ

Гражданское общество – это распространенная в социальных науках категория, маркирующая разнообразные практики соци-

альной самоорганизации и активного участия людей в жизни общества. Деятельность инициативных групп в ряде исследованных населенных пунктов в постсоветское время способствовала формированию «общественных собраний» – сообществ, функции которых направлены на приобщение местных жителей к обсуждению и решению вопросов развития туризма. Наиболее показательный пример характерен для Мышкина, где на ежемесячных заседаниях инициированного краеведами-энтузиастами еще в 1990-е годы Собрания любой горожанин может высказать свои идеи и предложения по вопросам, касающимся туристической тематики. Включенное наблюдение и серия интервью позволили определить, что в разных городах подобные сообщества имеют схожую структуру: четко выделяются ядро, представленное наиболее активными горожанами, и периферия, близкий к ядру уровень которой составляет городская интеллигенция.

Наряду с общественными собраниями в городах функционируют так называемые координационные советы по развитию туризма, в рамках которых проводятся стабильные встречи между теми, кто напрямую связан с динамикой туристической отрасли (власть, бизнес, турфирмы, музеи и т. п.). Это позволяет обсуждать уже на политическом уровне и претворять в жизнь наиболее успешные проектные предложения общественников.

Практики взаимодействия между горожанами играют важную роль в аккумулировании внутренних ресурсов социальных связей, без которых развитие туристического рынка в малом городе не может быть эффективным ввиду ограниченности финансовых и политических ресурсов. Анализ транскриптов интервью с различными информантами (власть, малый бизнес, «прямые производители» достопримечательностей, активисты) показал, что основные категории, характеризующие специфику организации туризма в малом городе, систематизируются вокруг тематики ресурсов социальных связей и включают такие термины, как «выживание», «поддержка» («помощь»), «партнеры» («коллеги», «друзья»), «связи» («межличностные отношения», «блат»), «консолидация» («согласие»). Следовательно, для формирования туристических продуктов в глубинке важную роль приобретают технологии объединения ресурсов, имеющихся у местных жителей и сообществ.

Практики капитализации ресурсов местного населения на туристическом рынке

Материалы исследования показали, что конструирование достопримечательностей становится источником развития малого города при условии вовлечения в туристический рынок местного населения и включения в рыночный оборот разнообразных ресурсов туризма. Наиболее эффективной технологией является капитализация потребительских ресурсов населения, т. е. того, что потребляется самими местными жителями (дома и транспорт, городская инфраструктура, религиозные и природные объекты и т. д.). Данные портала Avito.ru и районных газет «Устюжаночка» и «Юг Севера» позволяют выявить особые практики капитализации частного жилья на примере Великого Устюга: в «сезон» число объявлений о сдаче жилья увеличивается почти в 10 раз в сравнении с нетуристическим периодом (ранняя весна/поздняя осень, за исключением дней школьных каникул)*. В некоторых случаях устюжане, равно как и жители других городов, пытаются маркировать туристический продукт, превращая свое жилье в мини-хостелы и гостевые дома, используя креативные подходы в оформлении и т. п.

Особую роль в развитии туризма в малых городах играют самозанятые, т. е. лица, работающие в рамках собственного дела и не использующие наемный труд. Структура самозанятых различается как по внутренним по отношению к сфере туризма отраслям (сувенирный бизнес, транспорт, гостиничные услуги, общепит, организация программ демонстрации достопримечательностей, реклама и т. д.), так и по формам организации собственного дела (активизируются не зарегистрированные в качестве ИП субъекты). В наибольшей степени их предпринимательская активность проявляется в процессе производства и реализации туристам товаров, презентующих локальные особенности города: продукции подсобного хозяйства; народных промыслов и сувениров; сопутствующих в рамках демонстрации достопримечательностей товаров (например, городецкий иван-чай, сбором которого заняты десятки местных жителей, является атрибутом фактически каждой туристической программы).

* Автором дополнительно к основной части исследования проводился контент-анализ объявлений в указанных изданиях за период с 1 июня 2014 г. по 1 сентября 2015 г. (сплошная выборка).

Логика развития туристического рынка и превращения достопримечательностей в капитал способствует коммерциализации креативных отраслей, связанных с туризмом. Предприимчивые местные жители развивают частные музеи; в рыночном пространстве изученных городов появляются новые для данных населенных пунктов профессиональные позиции экскурсоводов, гидов, туристических менеджеров, художников, дизайнеров, журналистов, специалистов в сфере PR, маркетологов, артистов, креативных предпринимателей. При этом используется уже сложившаяся в пространстве города профессиональная структура: интернет-журналистами становятся сотрудники местных газет, дизайнерами – выпускники художественных школ и т. д. Используя терминологию Р. Флориды, предложившего понятие креативного класса, мы не можем в полной мере говорить о появлении в российской глубинке данной социальной общности. Однако тенденции, связанные с освоением креативных рынков, отчетливо указывают на возможности развития в малых городах очагов «провинциального» креативного класса. Вместе с тем сезонный характер туризма оказывает влияние на развитие «пульсирующей» социальной структуры, активизирующей динамичные модели занятости (дополнительная занятость, фриланс) и способствующей мозаичному во времени притоку трудовых ресурсов в границы малых городов из сельской местности.

Исследование показало, что весьма эффективны технологии вовлечения в туристическую деятельность бюджетных организаций и городских сообществ, в том числе тех, чья деятельность традиционно не связана с туристической отраслью. В малых городах туристические услуги оказывают не только турфирмы и музеи, но и библиотеки, дома культуры, промышленные предприятия; к производству сувенирной продукции могут подключаться местные предприятия, в том числе пищевые. Их успешность зависит от развитости в пространстве малого города ресурсов социальных связей и коммуникативных каналов. Способы конструирования достопримечательностей, выявленные на материале разных городов, позволяют говорить об устойчивой тенденции взаимной выгоды: из-за ограниченности классических ресурсов туризма для создания качественного турпродукта требуется объединение ресурсов различных

городских субъектов, при этом сами субъекты заинтересованы в получении прямых и косвенных дивидендов от участия в туристическом рынке.

Так, в Тотьме используются силы ремесленной (детской художественной) школы в проведении мастер-классов для туристов по изготовлению традиционных для местности сувениров: глиняных картушей, расписанных в тотемском стиле разделочных досок. Местные организации участвуют в создании событий, ориентированных на приток туристов: так, для проведения литературных экскурсий по Тотьме задействуются коллективы районной библиотеки им. Н. Рубцова и музыкальной школы, выступающие для туристов со стихами поэта и созданными на их основе музыкальными композициями около памятника *genius loci* на берегу р. Сухона. В Угличе в летний сезон на пристани играет муниципальный духовой оркестр, создавая тем самым антураж старинного русского городка для прибывающих на теплоходах туристов.

Для подготовки специалистов Угличский индустриально-педагогический колледж в 2009 г. открыл новую образовательную программу по профилю «Туризм». Студенты не только овладевают технологиями составления турпрограмм и основами продаж туристических услуг, но и разрабатывают и проводят городские тематические экскурсии. При колледже его ученики совместно с краеведами создали оригинальный музей древнего символа Углича – огненного петуха, экскурсии в рамках производственной практики проводят сами студенты. Функционирующий при колледже хостел также выступает базой для апробации будущими специалистами в сфере туризма приобретаемых компетенций.

Существующим в местах конструирования туристических достопримечательностей промышленным предприятиям свойственно частичное или полное переключение на удовлетворение запросов туристов. Пользовавшийся некогда всесоюзной славой угличский часовой завод «Чайка» не смог выдержать конкуренцию и в 1990-е годы был на грани разорения. Сохранить часть производственных мощностей удалось лишь с притоком первых туристов. Завод озаботился ребрендингом, заработала линия производства сувенирных и подарочных часов, были открыты фирменные магазины в нескольких точках города, налажены связи с городской торговлей.

Особой популярностью в малых городах пользуются пищевые сувениры, производство которых берут на себя предприятия пищепрома: хлебокомбинаты, молокозаводы и т. п. В некоторых случаях в качестве сувениров выступают обычные продукты питания (тотемская колбаса, кирилловский лимонад), в других – специализированные под туристов товары. Например, городецкий пряник, изготавливаемый по старинным рецептам трехсотлетней давности – лидер сувенирного рынка Городца, и над его производством трудятся как частные предприниматели, так и хлебопекарни города.

Выводы и рекомендации

Эмпирическое исследование, организованное и проведенное автором статьи в шести малых городах России, позволяет сформулировать несколько выводов, раскрывающих логику развития туризма в малых городах.

Туристическая деятельность в них осуществляется в условиях сжатости социального пространства и ограниченности ресурсов. За исключением ряда негативных тенденций это способствует формированию особой модели организации туризма, связанной с большой ролью межличностных связей и распространенностью «кредитов доверия» между субъектами в процессе формирования, популяризации и рыночного оборота туристических продуктов; с активизацией социальных ресурсов «слабых» акторов в стимулировании «низовых» инициатив. В этом контексте особо актуальным является распространение опыта применения интегративного социологического подхода на феномен туризма в глубинке, позволяющего сместить акцент с анализа достопримечательностей как объективных феноменов к изучению технологий их социального конструирования.

В условиях ограниченности внешних ресурсов ключ к запуску и активизации процесса конструирования достопримечательностей находится в руках местных жителей, локальных сообществ и организаций, способных занимать разные ниши в структуре «производителей» достопримечательностей и стимулировать деятельность «сильных» субъектов (власть и крупный бизнес). На материалах исследования сформирована модель, объясняющая логику включения местного населения в конструирование туристических достопримечательностей через ряд взаимосвязанных практик:

- деятельность энтузиастов и городских активистов, способствующая пространственной номинации и позиционированию достопримечательностей, притяжению внешних политических ресурсов;
- актуализация городского туристического дискурса и формирование сообществ, участвующих в позиционировании достопримечательностей, разработке туристических продуктов, городском благоустройстве и способствующих консолидации населения (краеведческие клубы, общественные собрания, некоммерческие организации);
- формирование прототипа креативного класса, осваивающего на новом для малого города туристическом рынке сектор креативных профессий;
- расширение туристического рынка путем вовлечения в него самозанятых и бюджетных учреждений культуры и образования, промышленных предприятий, церкви и др., а также субъектов сопутствующего сфере туризма бизнеса.

Нами было выявлено, что на первоначальных этапах развития туристического рынка в малом городе приоритетной стратегией является капитализация потребительских и других имеющихся в арсенале местного населения и организаций ресурсов. В противном случае из-за ограниченности внутренних финансовых и политических ресурсов запуск процесса конструирования достопримечательностей блокируется на этапе формирования туристического рынка.

Таким образом, конструирование достопримечательностей выступает одним из немногих доступных для населения малых городов факторов аккумуляирования внутренних социальных ресурсов территории, притока ресурсов извне и их последующей капитализации.

Результаты исследования позволяют сформулировать несколько актуальных рекомендаций в адрес органов власти, занимающихся вопросами развития туризма и смежных сфер (культура, экономика) в малых городах России:

- развитие креативной среды в малом городе: поддержка работы творческих студий, центров молодежного досуга; проведение городских фестивалей; организация дискуссионных площадок; вовлечение жителей в городские арт-проекты и практики благоустройства территории; деятельность краеведческих клубов и т. д.;

- усиление местного и регионального компонентов в рамках локальной системы образования: увеличение часов на занятия по краеведению; создание экскурсионных и туристских клубов; вовлечение учащихся в разные формы организации туристической деятельности;
- исследование местных СМИ: систематическая публикация краеведческих материалов; стимулирование интереса местных жителей к истории и современности своего города через журналистские приемы (конкурсы статей, очерков, журналистских исследований и т. п.);
- вовлечение в прямую организацию туристической деятельности (в создание турпродуктов) максимально широкого круга субъектов малого города, включая бюджетные организации; стимулирование разработки различными городскими организациями и предприятиями меню туристических услуг, соответствующих реализуемому направлению конструирования достопримечательностей, и выхода с данными услугами на туристический рынок;
- создание совещательного органа по развитию туризма;
- стимулирование создания и развития креативного бизнеса, материализующегося в нейминге, создании интерьеров, меню точек питания, городских праздниках и фестивалях, формах оказания услуг и т. п.

Литература

1. Ильин В. И. Потребление как дискурс. – СПб.: Интерсоцис, 2008. – 446 с.
2. Бурдые П. Социология политики. – М.: Socio-Logos, 1993. – 336 с.
3. Бурдые П. Социология социального пространства. – М.: Институт экспериментальной социологии; СПб.: Алетейя, 2007. – 288 с.
4. Гидденс Э. Устроение общества: Очерк теории структуриации. – М.: Академический проект, 2005. – 528 с.
5. Штомпка П. Понятие социальной структуры: попытка обобщения // Социологические исследования. – 2001. – № 9. – С.3–13.
6. Ильин В. И. Социальное неравенство. – М.: Изд-во «Институт социологии РАН», 2000. – 280 с.
7. Urry J. Consuming places. – London: Routledge, 1995. – 266 p.
8. Отнюкова М. С., Черняева Т. И. Туризм, потребление, коммуникация: социальное конструирование и управление. – Саратов: Саратов. гос. техн. ун-т., 2008. – 160 с.

9. Черняева Т. И. Туризм как потребление: тренды виртуализации и конструирование туристического ландшафта // *Философские науки*. – 2007. – № 7. – С. 67–82.

10. Lefebvre H. *The Production of Space*. – Oxford: Blackwell. – 1994. – 464 p.

11. Отнюкова М. С. Социальное конструирование достопримечательностей в туризме: дис. ... кандидата социологических наук: 22.00.04. – Саратов, 2005. – 156 с.

12. Ильин В. И. История как социальный ресурс развития российской глубинки // *Журнал социологии и социальной антропологии*. – 2015. – Т. 18. – № 2. – С. 146–162.

13. Чернега А. А. Конвертация ресурсов в капитал в сфере туризма (на примере городов Великий Устюг и Мышкин) // *Вестник РУДН. Серия «Социология»*. – 2015. – № 2. – С. 104–117.

14. Маркс К. *Капитал*. Т. 1. // Маркс К. и Энгельс Ф. *Избр. соч.* – М., 1987. – 836 с.

15. Ямпольский М. Б. *Физиология символического*. – М.: Новое литературное обозрение, 2004. – 807 с.



Империализм как последняя стадия

В.И. КЛИСТОРИН, доктор экономических наук,
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН,
Новосибирск. E-mail: klistorin@ieie.nsc.ru

Статья посвящена анализу известной брошюры В.И. Ленина «Империализм, как высшая стадия капитализма», столетие со дня завершения работы над которой исполняется в этом году. Рассмотрены с сегодняшних позиций экономические и политические тенденции, которые В.И. Ленин анализировал сто лет назад, и выводы, к которым он пришел. Также рассмотрены некоторые работы тех лет, на которые опирался и которые критиковал В.И. Ленин в этом тексте. Кратко изложены теории монополии, монополистической конкуренции и финансового капитала. В СССР из брошюры В.И. Ленина была создана целая наука «Политическая экономия государственно-монополистического капитализма». Сделана попытка выявить влияние этой науки на развитие научной мысли и практической политики в СССР и России.

Ключевые слова: империализм, монополии, банки, биржи, конкуренция, финансовый капитал, олигархия, раздел мира, войны

Весной-летом 1916 г. В.И. Ленин закончил работу над своей знаменитой брошюрой «Империализм, как высшая стадия капитализма» [1. С. 299–426], которая спустя год была напечатана в Петрограде в издательстве «Жизнь и знание». Вне зависимости от содержания эта работа сыграла огромную роль в жизни нашей страны, да и не только. Сам В.И. Ленин определил свое произведение как «популярный очерк». Но в СССР из этого очерка выросла целая наука – политическая экономия государственно-монополистического капитализма [2–4]¹.

Подтолкнула В.И. Ленина к написанию этой работы переписка с Н.И. Бухариным, который в 1915 г. опубликовал статью «Мировое хозяйство и империализм» [5. С. 21–93], послужившую предметом обсуждения.

В предисловии к своей книге В.И. Ленин выделяет работу Джона А. Гобсона «Империализм», на которую часто ссылается на протяжении всего текста. Кроме того, он цитирует и обсуждает

¹ Работы профессора НГУ С.М. Меншикова и профессора университета Пизы, члена ЦК Компартии Италии А. Пезенти указаны специально для того, чтобы показать, что знание зарубежной научной литературы и экономической жизни не избавляет людей от идеологической предвзятости, чем бы она ни была вызвана.

работы множества других авторов, среди которых следует выделить социалистов Рудольфа Гильфердинга и Карла Каутского. Примечательно, что к буржуазным авторам В.И. Ленин относится с большим уважением, а к их выводам – с большим доверием, чем к социалистическим писателям. Видимо, это объясняется не только более высоким качеством и степенью научности исследований буржуазных авторов, но и тем, что В.И. Ленин и его единомышленники рассматривали социалистов как политических конкурентов, в отличие от либералов и консерваторов, которые были просто классовыми врагами. В предисловии к французскому и немецкому изданиям в 1920 г. В.И. Ленин писал: «Особенное внимание уделено в настоящей книжке критике “каутскианства”, международного идейного течения, которое представлено во всех странах мира “виднейшими теоретиками”, вождями II Интернационала» [1. С. 306].

В.И. Ленин представил очень жесткую и цельную структуру и внутреннюю логику своей работы, которая проста для изучения и изобилует формулами, легкими для запоминания. Надо отметить, что в конце XIX – начале XX века в интеллектуальной среде был очень популярен так называемый «экономизм», или материалистический подход к истории, т. е. представление о том, что все социальные и политические процессы и события можно объяснить, исходя из экономических, которые, в свою очередь, подчиняются неким объективным законам.

Разделяя позицию Г.В. Плеханова в монистическом взгляде на историю, В.И. Ленин вывел чеканную формулу: политика есть концентрированное выражение экономики. Позитивизм в духе Г. Спенсера и О. Конта тогда критиковался последовательными марксистами, которыми считали себя большевики, поскольку они отвергали саму идею внеклассовой науки, лишенной идеологических и ценностных оценок. Справедливости ради отметим, что тогда позитивизм был неприемлем и для ученых многих других направлений, которые пытались найти причины территориальной экспансии европейских держав, конфликтов и войн, миграции населения и капитала и многого другого в объективных процессах развития производительных сил, обусловленных объективными же экономическими законами.

В тезисном виде «Империализм» В.И. Ленина выглядит следующим образом.

Положительный эффект масштабов ведет к концентрации производства и капиталов. Это приводит к образованию монополий в промышленной и банковской сферах. Слияние банковского и промышленного капитала образует финансовый капитал и порождает финансовую олигархию, которая, в свою очередь, экспортирует капитал в колонии и зависимые страны, что и делает необходимым раздел мира между ведущими странами для защиты инвестиций. Завершение раздела мира и неравномерность экономического развития стран приводят к войнам за передел мира. Монополии господствуют внутри отдельных стран и на международной арене, что способствует усилению паразитизма буржуа, превращению метрополий в государства-рантье, объединению и социализации производства и распределения в мировом масштабе. Благодаря сверхприбылям монополии становятся паразитами и ведут к загниванию экономики и общества. Таким образом, империализм есть высшая и последняя стадия капитализма. Созданы все материальные и организационные предпосылки для мировой революции. Империализм есть канун социальной революции пролетариата [1. С. 308].

Теории монополии

Монополии и выгоды, истекающие из монопольного положения на рынке, известны с древнейших времен. А. Смит связывал возникновение монополий с государством, которое устанавливает привилегии для отдельных субъектов. Для него было очевидно, что экономический прогресс состоял в переходе от государственно-монополистического капитализма к капитализму свободной конкуренции.

К. Маркс и его последователи разделяли идею стадий социально-экономического развития общества, каждая из которых развивалась и гибла, подчиняясь собственным законам. Поэтому, с их точки зрения, капитализм начинался с переходом к свободному рынку. Оставалось непонятным, каким образом новая формация вызревала в недрах старой, почему институты капитализма могли возникнуть и в достаточной степени оформиться в феодальном обществе. Это противоречило основной идее формационной теории, в которой материальные производительные силы были активным фактором, а институциональная надстройка была консервативной и служила интересам господствующих классов.

Во второй половине XIX века был замечен феномен монополий иного типа – возникающих практически без участия государства. Разумеется, коррупция и другие неформальные отношения между бизнесом и государством играли значительную роль в формировании монополий, но главными причинами их появления были технический прогресс и образование новых отраслей промышленности, развитие транспорта.

Монополии вызывали недовольство значительной части общества, и первые антитрестовские законы были приняты еще в конце XIX века (закон Шермана 1890 г.), но это не слишком помешало их развитию. При этом само государство способствовало росту монополий путем предоставления концессий, распределения государственных заказов, развития патентного права и т. д.

Хотя А. Курно построил первую модель монополии еще в 1838 г., работы по этой проблеме долгое время носили в основном описательный характер, а теории монополии являются достижением XX века.

Дж. Б. Кларк резко отрицательно относился к монополиям, считая их средством грабежа и тормозом технического прогресса. Но он показал, что в случае растущей предельной производительности капитала (как, например, в транспортной инфраструктуре) монополии неизбежны, и они должны регулироваться государством. Примечательно, что к монополиям он относил и профсоюзы.

П. Сраффа в своих работах начала 1920-х годов показал, что наличие множества производителей не делает рынок совершенно конкурентным. Его следует рассматривать как множество локальных монопольных рынков, когда каждый предприниматель формирует свой собственный рынок. Э. Чемберлин в 1933 г. опубликовал замечательную работу «Теория монополистической конкуренции» [6]. В предисловии к русскому изданию этой книги Ю. Я. Ольсевич писал: «Для него (Чемберлина) монополистическая конкуренция не некое нарушение нормального состояния, ведущее к потере равновесия в хозяйственной системе, а напротив, одна из характеристик нормального равновесного состояния рынка. Причем состояния, исключающего эксплуатацию наемного труда и соответствующего потребностям покупателей. Чемберлин выступает лишь против одного типа монополий – профсоюзов» [6. С. 6–7].

В 1934 г. Г. фон Штакельберг опубликовал работу «Структура рынка и равновесие», в которой показал, что асимметрия

информации приводит к асимметрии выигрышей в случае олигополии. Рассмотрение монопольной прибыли как квазиаренты привело к разработке множества теорий олигополии. Обзор теорий монополии начала – середины XX века приведен в работе А. Пезенти [4. С. 138–176].

Й. Шумпетер доказывал, что в основе монополии лежат инновации, следовательно, она не может быть вечной, а антимонопольная политика, скорее всего, будет контрпродуктивна, поскольку сдерживает «созидательное разрушение» и не позволяет раскрыться потенциалу инноваций. Ф. фон Хайек придерживался сходной точки зрения, поскольку считал, что монополии транслируют верную информацию о своей сверхприбыльности. Это привлекает на рынок конкурентов и способствует структурным сдвигам в экономике и, в конечном счете, к разрушению монополии.

В современном понимании монополия связывается с наличием барьеров, как правило, институционального характера, асимметрией информации и инновациями. Монополия является научной абстракцией, а рынки скорее олигополистические. Поэтому прогнозы К. Каутского и многих других о том, что на смену капитализму свободной конкуренции идет организованный, отрицающий конкуренцию, пока не оправдались. Вообще линейная экстраполяция на длительные периоды обычно бывает ошибочна.

Финансовый капитал

Понятие финансового капитала ввел Р. Гильфердинг в своей одноименной работе [7]. Это произведение представляет интерес не только для историка науки, но и с точки зрения экономической истории вообще. Разумеется, его теория денег во многом устарела, поскольку денежные системы разных стран изменились до неузнаваемости. Но Р. Гильфердинг одним из первых заметил, как финансовые инновации влияют на возможность аккумуляции финансовых ресурсов и перераспределение прибыли, описал механизмы трансформации сбережений в инвестиции и т. п.

Его вывод о том, что «курсовая стоимость акционерного капитала всегда выше, чем стоимость капитала, функционирующего в нормальных условиях» [7. С. 159], и вытекающая из него теория фиктивного капитала в настоящее время получили совсем другую интерпретацию. Описание функционирования фондовой и товарной бирж для того времени вполне корректно, но упреки

в том, что биржевые цены никак не связаны с издержками и поэтому подрывают условия воспроизводства в отдельных секторах и странах, явно необоснованны [7. С. 215].

Следуя марксистской традиции, Р. Гильфердинг считал, что «прибыль возникает в производстве и реализуется в обращении» [2. Т. 1. С. 231]. Но поскольку обращение также требует использования капитала, прибыль в торговле, финансах, банковской деятельности и т. д. «есть вычет из прибавочной стоимости, так как они имеют дело лишь с реализованными стоимостями (даже если происходит только в виде долговых требований)» [7. С. 232]. В связи с тем, что капитал в основном концентрируется в посреднической сфере, производственный капитал все более подчиняется капиталу, занятому в сфере обращения, что и является основой для образования финансового капитала.

Даже сейчас интересно читать рассуждения Р. Гильфердинга о влиянии финансового капитала на различные стороны экономической жизни: воспроизводственный процесс, миграцию капиталов, открытие новых рынков, последствия протекционистской политики, захват колоний, влияние на циклическое развитие экономики и многое другое. Его выводы не всегда согласуются с нашими представлениями, но заставляют задуматься об изменениях, происшедших в экономике за последние сто лет.

Как и многие другие писатели, Р. Гильфердинг связывает господство финансового капитала и финансовой олигархии с идеологией империализма и достаточно подробно обсуждает формирование идеологии империализма вместе с пересмотром самой концепции государства. «Финансовому капиталу необходимо было государство достаточно сильное, для того чтобы проводить политику экспансии и присоединять новые колонии. Либерализм был противником государственной политики силы, он хотел обезопасить свое господство от старых сил аристократии и бюрократии, предоставляя им средства государственной власти в минимальном объеме» [7. С. 433]. Именно с господством финансового капитала Р. Гильфердинг связывает усиление расистских и ксенофобских настроений. «Возникает идеология империализма, идущая на смену идеалам старого либерализма. Она высмеивает наивность последнего... Достигнуто подчинение интересов индивидуума высшим общим интересам. Чуждое народу государство и сама нация связаны в единое целое,

и национальная идея в качестве движущей силы сделалась служанкой политики» [7. С. 434–435].

Завершает свою работу Р. Гильфердинг почти как В.И. Ленин, провозглашая финансовый капитал высшей ступенью полноты экономической и политической власти, сосредоточенной в руках финансовой олигархии, и тезисом о неизбежности превращения диктатуры магнатов капитала в диктатуру пролетариата. Что действительно отличает марксизм – так это признание тесной связи между экономическими, социальными и политическими процессами, которой сторонники неоклассического направления уделяли недостаточно внимания.

В конце жизни Р. Гильфердинг пересмотрел свое отношение к марксизму, но в 1910 г. он еще не отошел от него. В предисловии к обсуждаемой работе он писал: «Марксизм часто упрекали за то, что он пренебрегал дальнейшим развитием экономической теории, и упрек этот, до известной степени, не лишен объективных оснований» [7. С. 43] и прилагал значительные усилия для развития марксистской концепции и объяснения в ее рамках новейших тенденций в эволюции рыночной экономики.

Империализм сто лет спустя

Анализ новейших тенденций в развитии капитализма, проведенный В.И. Лениным, был во многом верен хотя бы потому, что основывался на критическом рассмотрении множества работ предшественников. Обсуждаемая работа В.И. Ленина представляет собой высококачественный реферат и критический обзор научной литературы тех лет. Оригинальность ее состоит в выводах, которые В.И. Ленин сделал на основании этого обзора. И не все из них прошли проверку временем.

Прежде всего, это касается утверждения о монополистическом капитализме как о высшей и последней стадии капитализма и неизбежности социалистической революции в мировом масштабе. Как известно, в том же 1916 г. В.И. Ленин говорил о том, что революция в России – дело отдаленного будущего, но она неизбежна. Революции действительно произошли в ряде стран, но принесли ли они освобождение рабочего класса и невиданный расцвет производительных сил – большой вопрос.

Гораздо ближе к реальному развитию ситуации оказались институционалисты, прежде всего Дж. А. Гобсон, полагавший, что

развитие демократических институтов и парламентаризма может обуздать всевластие монополий и империалистические захваты. Не сразу, но постепенно в общественном мнении возобладали мысль, высказанная еще Дизраэли, что колонии – жернова на ногах империи. Двадцатый век показал, что территориальные захваты и милитаризация экономики, необходимая для внешней экспансии и удержания присоединенных территорий и стран-клиентов, обходятся чрезвычайно дорого.

Ряд тенденций, описанных В.И. Лениным, не имели продолжения или были преувеличены. Так, следуя К. Марксу, В.И. Ленин считал, что «банки создают в общественном масштабе форму, но именно только форму, общего счетоводства и общего распределения средств производства» и далее пишет об «общем счетоводстве» всего класса капиталистов и даже не только капиталистов» [1. С. 332].

Не подтвердилась гипотеза о том, что банки вытеснят биржу. Ссылаясь на работу Шульце-Геверница, В.И. Ленин писал, что «смена старого капитализма, с господством свободной конкуренции, новым капитализмом, с господством монополии, выражается, между прочим, в падении значения биржи. «Если таким образом суживается область действия автоматически функционирующих экономических законов и чрезвычайно расширяется область сознательного регулирования через банки, то в связи с этим гигантски возрастает и народнохозяйственная ответственность немногих руководящих лиц» [1. С. 334]. Близкие идеи мы встречаем у Р. Гильфердинга: «Монополистические союзы совершенно устраняют товарные биржи» [7. С. 222]. Наоборот, роль биржи в современном мире возросла, расширился перечень институциональных инвесторов, а доля банков в совокупных финансовых активах снизилась.

Наряду с процессами концентрации и централизации производства и капитала в ведущих странах наблюдались противоположные процессы. «После второй мировой войны конкуренция не только не уступила место монополии, а возродилась с утроенной энергией. Жизнеспособность конкуренции во многом объясняется той дифференциацией продукта, которую, как отметил Чемберлин, создают конкурирующие фирмы» [7. С. 13]. Кроме того, многократно выросла сравнительная эффективность малых и средних предприятий, производство крупных фирм

диверсифицировалось, значительно возросла номенклатура выпускаемой продукции, ускорилось обновление ее ассортимента, стали более доступны рыночная информация и капитал.

Вопреки ожиданиям В.И. Ленина уровень коррупции по сравнению с началом XX века существенно снизился, по крайней мере, в ведущих странах. Подкуп путем предоставления места в совете директоров банков и трестов отставным депутатам, чиновникам и т. п., разумеется, имеет место и сегодня. Но коррупция, кумовство и личные унии более характерны для развивающихся стран, а не тех, о которых писал В.И. Ленин.

Вывоз капитала 100 лет назад объяснялся возникновением огромного избытка капитала в передовых странах. В.И. Ленин писал: «Разумеется, если бы капитализм мог развить земледелие, которое теперь повсюду страшно отстало от промышленности, если бы он мог поднять жизненный уровень масс населения, которое повсюду остаётся, несмотря на головокружительный технический прогресс, полуголодным и нищенским, – тогда об избытке капитала не могло бы быть и речи. И такой “довод” сплошь да рядом выдвигается мелкобуржуазными критиками капитализма. Но тогда капитализм не был бы капитализмом, ибо и неравномерность развития и полуголодный уровень жизни масс есть коренные, неизбежные условия и предпосылки этого способа производства. Пока капитализм остаётся капитализмом, избыток капитала обращается не на повышение уровня жизни масс в данной стране, ибо это было бы понижением прибыли капиталистов, а на повышение прибыли путём вывоза капитала за границу, в отсталые страны» [1. С. 339–340]. При этом В.И. Ленин не задается вопросом о том, что произойдет, когда уровень капиталовооруженности в странах-реципиентах приблизится к уровню стран-доноров, а норма прибыли – снизится.

Современная теория платежного баланса и соответствующие модели наглядно демонстрируют, что международное движение товаров, услуг и капитала тесно взаимосвязаны, и вывоз капитала не может вытеснить экспорт товаров и услуг на сколько-нибудь длительное время. Сельское хозяйство перестало быть «страшно отсталым», а проблема физической нехватки продовольствия в мировом масштабе была решена. И это притом, что население Земли увеличилось за последние 100 лет в пять раз. Несоизмеримо вырос уровень жизни в капиталистических странах. Более

того, при желании В.И. Ленин мог бы заметить рост уровня и качества жизни в конце XIX века у низших классов общества не только в Европе, но и в России.

В отличие от Дж. Гобсона В.И. Ленин не различал колониальную и империалистическую политики. Это объяснялось тем, что все процессы, включая демографические, он связывал с интересами капитала и не хотел признавать даже частичную правоту сторонников теории Т. Мальтуса. Критика К. Каутского, считавшего, что империализм проводит особую политику территориальной экспансии промышленных стран в аграрные области, и, по мнению В.И. Ленина, не замечавшего роли финансового капитала в формировании этой политики, связана с тем, что классовый подход для него был важнейшим принципом [1. С. 387–391]. Для В.И. Ленина высокое отношение прибавочного труда к необходимому было нормой эксплуатации при капитализме и свидетельством алчности буржуазии. Но после пролетарской революции оно стало показателем эффективности социалистической экономики.

Точно так же считалось, что территориальная экспансия в эпоху империализма проводилась ведущими странами в интересах финансовой олигархии, а в случае СССР определялась борьбой за права угнетенного рабочего класса и всех трудящихся. Репрессии, включая смертную казнь, в буржуазном обществе большевики гневно осуждали, но после революции В.И. Ленин писал, что всякая революция чего-то стоит, если она может защищаться. Н.И. Бухарин даже говорил о том, что «пролетарское принуждение во всех своих формах, начиная от расстрелов и кончая трудовой повинностью, является, как парадоксально это ни звучит, методом выработки коммунистического человечества из человеческого материала капиталистической эпохи» [5. С. 168].

Удивительно, но будучи политиком, В.И. Ленин так мало места в своей работе уделил идеологии империализма. А ведь эту идеологию разделяли далеко не только господствующие классы. В.И. Ленин не мог не заметить, с каким энтузиазмом воспринимали известие о начале войны «широкие народные массы», и как этот энтузиазм переходил в шовинизм. Видимо, он полагал, что в распоряжении лидеров революционного пролетариата в нужное время найдутся нужные инструменты для идеологического перевооружения масс. И цитирование Сесилия Родса (если вы не хотите гражданской войны, вы должны стать империалистами),

говорит о том, что В.И. Ленин прекрасно понимал возможности манипуляции общественным мнением, не боялся гражданской войны, а главное зло видел в реформизме и пацифизме [1. С. 376].

Во многие советские учебники вошли знаменитые пять основных признаков империализма [1. С. 386]: 1) концентрация производства и капитала, дошедшая до такой высокой ступени развития, что она создала монополии, играющие решающую роль в хозяйственной жизни; 2) слияние банкового капитала с промышленным и создание на этой базе «финансового капитала», финансовой олигархии; 3) вывоз капитала, в отличие от вывоза товаров, приобретает особое значение; 4) образуются международные монополистические союзы капиталистов, делящие мир, и 5) закончен территориальный раздел земли крупнейшими капиталистическими державами.

Главный вывод В.И. Ленина состоял в том, что «империализм есть капитализм на той стадии развития, когда сложилось господство монополий и финансового капитала, приобрёл выдающееся значение вывоз капитала, начался раздел мира международными трестами и закончился раздел всей территории земли крупнейшими капиталистическими странами» [1. С. 387].

Вклад советской науки в теорию империализма

Как было сказано, из обсуждаемой работы В.И. Ленина выросла целая наука «Политическая экономия современного монополистического капитализма». Попробуем кратко обрисовать основные достижения этой науки. Поскольку, вопреки представлениям В.И. Ленина, революции в мировом масштабе не произошло, то была выдвинута идея о том, что революционный процесс растянут во времени, следовательно, общий кризис капитализма состоит из нескольких этапов или стадий. Советские ученые и солидарные с ними зарубежные марксисты выделяли три этапа. Первые два датируются мировыми войнами, а третий был связан с формированием мировой социалистической системы и мирным соревнованием двух систем. «Мировой социализм бросает вызов капиталу тем, что он осуществляет благородные принципы интернационализма и мобилизует все ресурсы для роста благосостояния народа, создания всех условий для всестороннего развития физических и духовных сил человека. Социализм своей политикой, рассчитанной на мирное сосуществование

с капитализмом и поддержку всех сил внутри его, которые тяготеют к миру, демократии и социальному прогрессу, начинает оказывать все более существенное влияние на ход классово-борьбы в буржуазных государствах» [2. С. 11]. Мирное сосуществование и соревнование двух систем на деле означали раздел мира на зоны влияния в соответствии с ялтинско-потсдамскими соглашениями и обернулось огромным числом прокси-войн, в которых погибло не меньше людей, чем в обеих мировых войнах.

Важной задачей ученых-марксистов являлось доказательство того, что при всех количественных и качественных изменениях капитализм остается в принципе тем же, что и во времена К. Маркса, а империализм капиталистических стран, в сущности, не поменялся со времен В.И. Ленина. «Совершенно несостоятельны буржуазные и реформистские концепции, декларирующие антиимпериалистическое перерождение современного капитализма вследствие распада колониальной империи. Империализм не есть особая политика, он не сводится к владению колониями» [3. С. 20]. Это нетривиальное утверждение, поскольку Р. Люксембург вслед за В.И. Лениным утверждала, что империализм не может существовать и развиваться без колоний [4. С. 20–21].

Советские ученые внимательно следили как за тенденциями социально-экономического развития капиталистических и развивающихся стран, так и за новациями в сфере государственного управления. Но все эти сведения использовались только для того, чтобы подтвердить правильность выводов, сделанных В.И. Лениным еще в 1916 г. Обвинения в апологетической сущности буржуазной науки полностью относились и к большинству советских авторов, с той лишь разницей, что предметом защиты и оправдания была иная система.

Любое явление или событие, начиная от экономических кризисов и инфляции до внедрения систем экономического прогнозирования, планирования и программирования, национализации предприятий и роста государственного аппарата, рассматривались как очередное свидетельство загнивания капитализма и его неспособности к дальнейшему развитию.

Сформировалась концепция государственно-монополистического капитализма как результата сращивания государства и финансовой олигархии. «С ростом государственно-монополистического капитализма значительно усложняется функция

государственного управления. В среде финансовой олигархии наблюдается растущая тяга к прямому участию в управлении государством. Плутократия жаждет распоряжаться судьбами миллионов людей, диктовать свою волю другим странам, ощущать близость к военной силе и ядерному оружию» [2. Т. 2. С. 212–213]. Зарубежные исследователи и журналисты представляли прекрасный материал для подобных выводов, поскольку располагали качественной статистикой о распределении доходов и богатства, динамике безработицы и бедности, чистых активов компаний, числе банкротств и т. п. Советская же статистика была построена таким образом, что самые острые социально-экономические проблемы были скрыты.

Академик И.И. Иноземцев писал в заключительном разделе об исторической неизбежности революционного низвержения капитализма: «Стремясь “перехитрить” историю, выносящую капитализму как системе неумолимый приговор, буржуазные философы, социологи, экономисты утверждают, что современный капитализм – это-де вовсе не капитализм в его марксистском понимании, лишенный классовых антагонизмов. Однако, как уже было сказано, – и это подтверждается всем фактическим материалом, приводимым в книге, развитие государственно-монополистического капитализма, значительно модифицировав капиталистическое общество, ни в коей мере не изменило его основ» [2. Т. 2. С. 399].

А. Пезенти писал: «Единственное новое явление, которое развилось после выхода ленинской книги, есть государственно-монополистический капитализм в разных его формах» [4. С. 137].

Более того, уже в 1987 г. С.М. Меньшиков в диалоге с Дж. К. Гелбрейтом отстаивал все те же тезисы, хотя последнюю стадию переживала совсем другая система [8].

Структура многочисленных работ по теории государственно-монополистического капитализма, их содержание, логика, аргументация и выводы очень близки, если не совпадают с теми, которые были предложены В.И. Лениным. Сами же эти работы, несмотря на множество новых данных и аргументов, являются лишь расширенными комментариями к «Империализму, как высшей стадии капитализма».

Было бы ошибкой укорять советских ученых в некомпетентности и непрофессионализме. Они достаточно хорошо

анализировали и понимали процессы, происходившие в странах с рыночной экономикой. Но если они хотели заниматься теорией, то их исследование сводилось к разрешению противоречия между стоимостью, ценой производства и монопольными ценами, а также доказательству того, что отклонения между ними не противоречат закону стоимости и являются его прямым следствием, ведут к росту антагонизма между трудом и капиталом и углублению противоречий капитализма [9].

Заключение

Нельзя пренебрежительно относиться к тем схемам, формулам и цитатам, которые были заложены в нас в школе или университете. Как бы ни широка была пропасть между моделями и стереотипами, заложенными в процессе обучения, и последующим опытом и знаниями, усвоенными в зрелом возрасте, избавиться от привычного мировосприятия и двигаться дальше удастся очень немногим, поскольку новые процессы и явления мы рассматриваем через призму ранее усвоенных «истин».

В СССР осуждались догматизм и начетничество и раздавались призывы к творческому развитию марксизма-ленинизма. Но обязательное цитирование классиков, равно как и решений партийных съездов было важнейшим аргументом при отстаивании истинности теоретических концепций и практических выводов. Трудно добиться прогресса в науке, если невозможно подвергать сомнению и критиковать предшественников, даже ставших классиками.

Поскольку истинным считалось, что империализм есть высшая и последняя стадия капитализма, подготавливающая максимальную степень обобществления производства, все инструменты управления в условиях диктатуры пролетариата, то после революции следовало завершить процессы монополизации производства и распределения. А именно: национализировать и слить банки и создать на этой основе единую бухгалтерию, ликвидировать биржи, на месте множества предприятий создать синдикаты и тресты и т. п. В результате была построена монополистическая экономика государственного капитализма, которая, в соответствии с ленинским анализом, на определенном этапе проявила тенденцию к загниванию и паразитизму.

Анализируя в 1996 г. проблемы переходного периода в России, Ю.Я. Ольсевич приходит к выводу, что выбор чрезвычайно

рискованного и разорительного варианта перехода от централизованной к рыночной системе был связан с тем, что «в СССР сложились мощные силы, заинтересованные в сохранении монопольного положения предприятий и их объединений и незаинтересованные в рыночной конкуренции» [7. С. 24].

Институты постсоветской экономики формировали отнюдь не широкие народные массы или ученые. Эта миссия выпала на долю советских, партийных и комсомольских функционеров, бюрократов, представителей силовых структур и теневого бизнеса.

Когда они достигли консенсуса в том, что эксперимент с реальным социализмом нужно закончить и перейти к строительству капитализма, то решили, что не следует восстанавливать «старый» капитализм свободной конкуренции, а надо перейти сразу к строительству его высшей фазы: к государственно-монополистическому капитализму. В СССР монополии уже были созданы, оставалось их только приватизировать, даже если они формально оставались в собственности государства. В кратчайшие сроки в стране появились тысячи банков и сотни бирж, оперировавшие с фиктивным капиталом, быстро сформировались финансовый капитал и финансовая олигархия, огромных масштабов достиг вывоз капитала, сыгравший не меньшую роль в развитии страны, чем вывоз товаров, финансово-промышленные группы приобрели транснациональный характер и включились в международную конкуренцию. Осталось только начать борьбу за передел мира, используя межимпериалистические противоречия.

Что касается «империалистических» стран, то за последние 100 лет они постепенно отказались от подобной политики, прилагают значительные усилия к демополизации экономики и развитию конкуренции, жестко регулируют деятельность финансовых институтов, ограничивают слияние банковского и промышленного капитала, поддерживают малый бизнес, провели деколонизацию и пытаются контролировать трансграничные финансовые потоки. Много сделано для демилитаризации экономики. Нельзя сказать, что все указанные мероприятия завершились успехом, но общий вектор перемен вполне очевиден. Возможно, множество работ типа «Империализма» В.И. Ленина и «Финансового капитала» Р. Гильфердинга сыграли роль анти-утопии для правительств и общественности ряда стран, но, скорее всего, еще сильнее повлияли драматические события XX века.

К произведениям В.И. Ленина, включая «Империализм», целиком относится характеристика, данная В. Парето «Капиталу» Карла Маркса. Парето заявлял, что марксизм ввел в заблуждение неграмотные массы благодаря той страстности, которая для него характерна, а грамотных людей привлек своей кажущейся логической стройностью. Лишь страстность, присущая Марксу, сделала его учение столь привлекательным, а материалистический взгляд на историю имеет черты подлинно научной теории, хотя и является лишь рассчитанным на эмоции придатком к социалистической теории [10. С. 251].

В чем В.И. Ленин оказался абсолютно прав, так это в том, что монополии в экономике и политике тесно взаимосвязаны, неизбежно ведут к формированию финансовой олигархии, конфликтам и войнам с другими государствами, обнищанию народных масс.

Литература

1. *Ленин В. И.* Империализм, как высшая стадия капитализма (популярный очерк) ПСС, изд. 5. Т. 27. – М.: Государственное издательство политической литературы, 1962. – 643 с. Полный вариант представлен в сети Интернет URL: http://www.esperanto.mv.ru/Marksismo/Lenin_Imperialism/imp.html
2. Политическая экономия современного монополистического капитализма. В 2-х томах / Отв. Ред. Н. Н. Иноземцев и др. – М.: Мысль, 1971. Т. 1. – 455 с., Т. 2. – 413 с.
3. *Меньшиков С. М.* Современный капитализм. Краткая политэкономия. – М.: Мысль, 1974. – 262 с.
4. *Пезенти А.* Очерки политической экономии капитализма В 2-х т. / Под ред. А. Г. Милейковского и др. – М.: Прогресс, 1976. Т. 2. – 885 с.
5. *Бухарин Н. И.* Проблемы теории и практики социализма. – М.: Политиздат, 1989. – 512 с.
6. *Чемберлин Э.* Теория монополистической конкуренции: (Реориентация теории стоимости) / Под ред. Ю. Я. Ольсевича. – М.: Экономика, 1996. – 351 с.
7. *Гильфердинг Р.* Финансовый капитал. Исследование новейшей фазы в развитии капитализма. – М.: Изд-во социально-экономической литературы, 1959. – 491 с.
8. *Гелбрейт Дж. К., Меньшиков С.* Капитализм, социализм, сосуществование. – М.: Прогресс, 1988. – 200 с.
9. *Аганбегян А. Г.* Вопросы теории монополистической цены на примере США. – М.: Изд-во МГУ, 1961. – 144 с.
10. *Селигмен Б.* Основные течения современной экономической мысли. – М.: Прогресс, 1968. – 600 с.

Спасти нельзя ликвидировать: о санации проблемных банков в условиях кризиса

И.Н. ЮДИНА, кандидат экономических наук, Финансовый университет при Правительстве РФ, Барнаульский филиал. E-mail: ijudina@yandex.ru
А.М. БЕТМАКАЕВ, кандидат исторических наук, Алтайский государственный университет, Барнаул. E-mail: betmakaev@edu.asu.ru

В статье рассматриваются текущая ситуация в банковском секторе, которая характеризуется как системный банковский кризис, и программы его оздоровления, нацеленные на восстановление банковского кредитования или хотя бы удержание некоторых банков на плаву, поскольку их банкротство обойдется экономике дороже, нежели спасение. Кризис обычно предполагает и очищение системы от неэффективных банков. Но сейчас этого не происходит, и настораживает тот факт, что государственная поддержка подчас оказывается тем банкам, которые показали неудовлетворительные финансовые результаты по итогам 2015 г. В статье также рассмотрены причины того, что мешает проведению действительно эффективной политики финансового оздоровления банков в российских условиях.

Ключевые слова: финансовый кризис, санация банков, реструктуризация и рекапитализация банков, антикризисный план правительства и Центрального банка

Российская банковская система, которая стала формироваться с начала 1990-х гг., прошла болезненный период становления, испытав в первое десятилетие ряд шоков. Особенно острым оказался финансовый кризис 1998–1999 гг., который не смогли пережить более 200 банков. С 2000 г. банковская система оправилась и вступила в полосу подъема: её капитал, активы, кредиты выросли в десятки раз. Подъем закончился кризисом 2008–2009 гг., который, как известно, пришел извне (как вторая волна глобального финансового кризиса, начавшегося в США в 2007 г.). В этот период банковская система оказалась более устойчивой только вследствие того, что антикризисный план правительства, принятый в 2009 г., предполагал существенную поддержку банковского сектора в виде госкредитов и субсидий на сумму более 2 трлн руб. Но быстрое восстановление банков и экономики в целом было связано, вероятно, с более благоприятной конъюнктурой мировых рынков для экспортных российских товаров (сырье, металлы).

Текущая ситуация в экономике и в банковском секторе оценивается как более серьёзная, и выхода из неё пока не видно. Антикризисный план правительства в этот раз не такой щедрый из-за резко упавших доходов федерального бюджета. Но даже те суммы, которые выделены на докапитализацию российским банкам (около 1 трлн руб.), вряд ли способны быстро обеспечить восстановление нормальной их деятельности. В 2015 г. по банковской системе отмечены колоссальные убытки – более 500 млрд руб. (каждый четвертый банк – убыточный). Пока внешние условия для банков остаются худшими за последние 15 лет, цена спасения банков может оказаться очень дорогой, поскольку в данном случае деньги решают не всё.

Банковская система РФ: симптомы кризиса

Банковская система очень чувствительна к ухудшению макроэкономического окружения и первой принимает внешний удар в виде сокращения притока капитала или его чистого оттока из страны в основном через банковскую систему. Основные риски, с которыми сталкиваются банки в период финансовых кризисов, – ухудшение качества активов, рост просроченной задолженности в кредитном портфеле, потеря ликвидности ценных бумаг в портфеле банков, обесценение активов на балансе. В кризис банки теряют капитал в результате роста убыточности банковского сектора и создания значительных резервов, которые отвлекают ресурсы от активных операций, когда, в частности, сокращаются возможности получать дополнительные доходы (доходные активные операции резко сужаются).

Приведем лишь несколько индикаторов, характеризующих ухудшение положения банковского сектора России в 2012–2015 гг., что позволяет говорить о сложившейся кризисной ситуации. Речь идет о показателях темпов роста кредитования реального сектора (нефинансовые организации и домашние хозяйства), роста просроченной задолженности, снижения капитализации (по нормативу достаточности капитала, Н1) и о затратах государства на спасение проблемных банков.

В период банковского кризиса резко падают темпы кредитования, и даже наблюдается абсолютное сокращение его объемов. Это явление в научной литературе получило название «кредитное

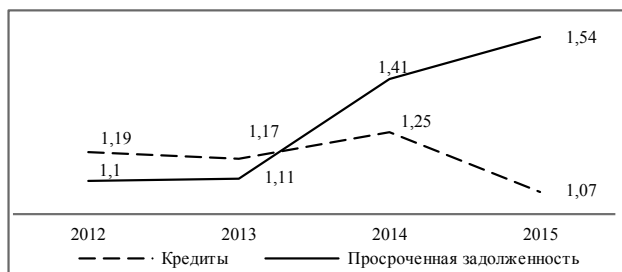
сжатие». В таблице 1 показаны объемы банковского кредитования реальной экономики и просроченной задолженности.

Таблица 1. Объем кредитования юридических (нефинансовых организаций) и физических лиц и величина просроченной задолженности в 2012–2016 гг. (на 1 января), млрд руб.

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016
Кредиты и прочие размещенные средства, предоставленные нефинансовым организациям и физическим лицам, включая просроченную задолженность	23 266,2	27 708,5	32 456,3	40 865,5	43 985,2
Просроченная задолженность по кредитам	1 133,0	1 257,4	1 398,0	1 978,0	3 046,6
Доля просроченной задолженности в общей сумме кредитов, %	3,9	3,7	3,5	3,8	5,3
Просроченная задолженность по кредитам нефинансовым организациям (НФО)	822,6	924,1	933,7	1 250	2 075,9
Доля просроченной задолженности в общей сумме кредитов НФО, %	4,6	4,6	4,2	4,2	6,2
Просроченная задолженность по кредитам физ. лицам	291,1	313,0	440,3	667,5	863,8
Доля просроченной задолженности в общей сумме кредитов физ. лицам, %	5,2	4,0	4,4	5,9	8,1

Источник: Банк России. Обзор банковского сектора РФ. Аналитические показатели. – 2016. – № 161, март. URL: http://www.cbr.ru/analytics/bank_system/obs_1603.pdf (дата обращения: 30.03.2016).

Еще один признак наступившего банковского кризиса – это превышение темпов роста просроченной задолженности над темпами кредитования (рисунок). Критическим считается уровень просрочки 5% от совокупного портфеля, когда требуется принять кардинальные меры по его «расчистке».



Коэффициент роста совокупных кредитов и просроченной задолженности по банковской системе РФ (в расчете за год), в 2012–2015 гг.

Источник: расчеты автора.

Рост просроченной задолженности напрямую влияет на капитал банков и их финансовый результат, поскольку под просроченную задолженность создаются резервы, которые сокращают чистую прибыль банков, а списание кредитов разрушает собственный капитал банков.

Проблема недокапитализации российских банков с каждым годом только усугубляется. Об этом можно судить по темпам изменения собственных средств российских банков в сравнении с темпами роста их активов и кредитов относительно ВВП (табл. 2). Как видно из таблицы, доля собственных средств российских банков (в % к ВВП) изменилась за рассматриваемый период только на 2,4 п. п., тогда как активы выросли на 33,5 п. п., а кредитов – на 15, 7 п. п. В первую очередь это свидетельствует о том, что достаточность капитала неуклонно снижается, особенно с учетом возросших рисков по банковской системе за этот период (кредитный риск, рыночный риск).

Таблица 2. Доля собственных средств, активов и кредитов за 2012–2016 гг. (на 1 января), % к ВВП

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016
Собственные средства	8,8	9,1	9,9	10,2	11,2
Активы	69,7	74,0	80,8	99,7	103,2
Кредиты	39,0	41,4	45,7	52,5	54,7

Источник: Обзор банковского сектора РФ. Интернет-версия. – 2016. – № 160, февраль. URL: http://www.cbr.ru/analytics/bank_system/obs_1602.pdf

Достаточность капитала российских банков находится на минимальном уровне с конца 1990-х гг. – 12,7% (1 января 2016 г.). Во время кризиса 2008 г. норматив достаточности капитала не опускался ниже 15%. Более того, в начале 2010 г. этот показатель превышал 20%, но с тех пор он падает. Напротив, в США и Европе он растет и сегодня приближается к российскому (11,9% и 13% соответственно).

Ситуация в банковском секторе влияет на реальную экономику. Главный канал ее негативного влияния – сокращение банковского кредитования, что объясняется следующими причинами. Снижается спрос на кредиты и повышается их стоимость. Банки начинают проводить очень осторожную кредитную политику, закладывая дополнительные риски в возросшую стоимость кредита. «Кредитный голод» неизбежно будет сдерживать выход экономики из кризиса.

Еще один негативный эффект – это угроза подрыва стабильности функционирования платежной системы, поскольку основная часть средств предприятий, индивидуальных предпринимателей размещается на счетах в банковской системе, и сбои в проведении расчетов могут привести к «закупорке» кровеносной системы денежного обращения, с которой образно сравнивают роль банковской системы в функционировании экономики.

Население почти панически относится к ситуации, когда банки банкротятся и у них отзывают лицензии. Этот негативный психологический эффект получил в теории название «набег на банк» (*run on the bank*), что может рассматриваться как один из ключевых маркеров наступившего банковского кризиса. Если население начинает массово выводить свои деньги из банков, то любой, даже самый крупный банк не выдержит и прекратит свою деятельность. Именно с этой целью во многих странах мира и существует система страхования вкладов, которая должна защитить банки от такого негативного явления и в то же время гарантирует вкладчикам возврат определенной суммы вклада. Однако надо заметить, что даже введение института страхования вкладов не предотвращает угрозу банковского кризиса.

Как правило, когда банки сталкиваются с угрозой банкротства, от которого не застрахованы даже те из них, которые чувствовали себя накануне достаточно хорошо, резко возрастает роль финансовой поддержки со стороны Правительства и Центрального банка. Действительно, в антикризисных планах по мерам предотвращения последствий финансового кризиса во многих странах поддержка банковской системы находится на первом месте. Речь идет о значительных денежных вливаниях в виде докапитализации банков, выкупа «плохих» (токсичных) активов или фактической национализации пострадавших банков.

Но государство скорее всего придет на помощь в первую очередь крупным системообразующим банкам, крах которых допустить нельзя вследствие их особой значимости в финансовой системе страны или региона. Спасение проблемных банков – обычно более выигрышный вариант с позиции соотношения выгоды и издержек, чем их банкротство. В практике банковского регулирования этот подход получил название «слишком большой,

чтобы лопнуть» (too big to fail)¹. Однако здесь есть и обратная сторона медали: политика спасения может породить риск безответственного поведения руководства банка (моральный риск). Если банки знают, что в случае чего они всегда могут рассчитывать на поддержку, они способны брать на себя повышенные риски. Именно по причине рискованного управления среди проблемных и плохо управляемых как раз находятся именно крупные банки.

Немаловажен и политический момент, объясняющий, почему Правительство берет на поруки именно крупные банки. Иногда эти банки испытывают влияние представителей государственной власти на принятие решений о выдаче кредита либо само государство является их крупным акционером. Как правило, такие банки более подвержены различным рискам, но при ухудшении положения они могут рассчитывать на щедрую поддержку. К ним в нашей банковской системе относится первая пятерка банков с государственным участием – Сбербанк, Банк ВТБ, Газпромбанк, Россельхозбанк и Банк Москвы. Все они, за исключением Сбербанка и ВТБ, очень тяжело переживают нынешний кризис, закончив 2015 г. с большими убытками.

Планы финансового оздоровления банковского сектора: цена спасения

Принятие антикризисного плана по оздоровлению банковской системы порождает в обществе бурную дискуссию о том, за счет каких средств надо спасать банки, и насколько эффективны различные меры. Здесь можно рассмотреть различные планы оздоровления.

В России основным институтом, осуществляющим финансовое оздоровление банков, является Государственная корпорация «Агентство по страхованию вкладов» (АСВ), созданное в 2004 г. Суть финансового оздоровления банка заключается в восстановлении его ликвидности, возобновлении прибыльной деятельности. Выбор механизма санации зависит от перспектив восстановления банком нормальной деятельности. Наиболее предпочтительной формой санации является привлечение

¹Термин приписывается американскому экономисту Х. Мински, описавшему таким образом в период кризиса финансовые учреждения, настолько большие и имеющие такое количество экономических связей, что их банкротство будет иметь катастрофические последствия для экономики в целом.

заинтересованных инвесторов, готовых вложить средства, необходимые для восстановления деятельности проблемного банка. Агентство также может предоставлять финансовую помощь инвестору или проблемному банку на цели предупреждения его банкротства. Возможны такие способы выхода из сложной ситуации.

1. Проведение реструктуризации банка, под которой понимается изменение структуры собственности (смена основного собственника) вплоть до его полной национализации. Возможны различные варианты дружеских слияний при использовании госкредитов либо создание «плохих» банков, на баланс которого передаются токсичные (неработающие) активы saniруемых учреждений. Если государство выкупает проблемный банк, то такой вариант рассматривается как самый затратный, процедура оздоровления более длительная (примером может служить процедура оздоровления Банка Москвы, которая длится с 2011 г.; потребовалось 295 млрд руб. за счет кредитов Центрального банка).

Чаще всего для проведения процедуры оздоровления привлекается финансово-устойчивый банк, ему предоставляется кредит (иногда по символической стоимости) максимально на 10 лет. Предусмотрено также последующее присоединение saniруемого банка (табл. 3). Есть примеры и неудачного saniрования, когда сам банк-санатор оказался банкротом. Например, можно вспомнить ликвидацию ОАО АКБ «Пробизнесбанк» в августе 2015 г., который сам занимался санацией дочерних банков «Финансовой Группы Лайф», являясь материнским в этой группе.

По состоянию на 1 марта 2016 г. общий объем финансирования мероприятий по оздоровлению банков с учетом погашения основного долга (в том числе по активам, приобретенным Агентством или полученным в счет погашения предоставленных займов) составляет 1168,37 млрд руб., из которых за счет средств Банка России профинансировано 1046,27 млрд руб., имущественного взноса Российской Федерации в Агентство – 116,03 млрд руб., за счет средств Фонда обязательного страхования вкладов – 6,07 млрд руб.²

² Агентство по страхованию вкладов. URL: <http://www.asv.org.ru/sanation/> (дата обращения: 31.03.2016).

Таблица 3. Участие банков-санаторов и частных инвесторов в оздоровлении проблемных российских банков (данные на конец марта 2016 г.)

Проблемный (санируемый) банк	Банк-санатор или частный инвестор	Период прохождения санации, объем предоставленных средств АСВ
ОАО АКБ «Банк Москвы»	ЗАО ВТБ «Долговой центр» и ООО ВТБ «Пенсионный администратор»	С 2011 г.; 295 млрд руб.
ОАО НБ «Траст»	ПАО Банк ФК «Открытие» с последующим присоединением	С 2014 г. до 2020 г.; 28 млрд руб.
ОАО «Газэнергобанк»	ОАО «СКБ Банк» с последующим присоединением	С 2008 г. по 2011 г. (2,5 млрд руб.) и повторно с 2015 г.
АО «Экспресс Волга», ОАО КБ «Пойдём!»	ОАО АКБ «Российский капитал»	С 2015 г. С учетом неудачной попытки предыдущей санации банков «Группы Лайф» затраты составили почти 80 млрд руб.
ОАО «ВУЗ Банк»	ПАО КБ «УБРИР»	С 2015 г.; 5,7 млрд руб.
АО «Рост Банк»	М.О. Шишханов, главный акционер ОАО «Бинбанк»	С 2015 г. по 2025 г.
ПАО КБ «Кедр», ПАО «Бинбанк Смоленск» (ранее ОАО «СКА-Банк»), ПАО «Бинбанк Сургут» (ранее ОАО «Аккобанк»), ПАО «Бинбанк Тверь» (ранее ОАО «Тверьуниверсалбанк»).	В процессе присоединения к ОАО «Бинбанк»	С 2014 г. до 1.07. 2016 г.
ПАО «Балтийский Банк»	ОАО «Альфа-банк» с последующим присоединением	С 2014 г. по 2020 г.; 57,4 млрд руб.
ОАО АКБ «Мособлбанк» ООО «Инресбанк» ООО КБ «Финанс Бизнес Банк»	«Северный морской путь» (ОАО)	С 2014 г.
АКБ «Инвесторбанк» (ПАО)	ПАО «Транскапиталбанк»	2015–2025 гг.; 29,7 млрд руб.
ПАО «Уралсиб»	В.И. Коган	2015–2025 гг.; 81 млрд руб.
ОАО «Автовазбанк»	ПАО «Промсвязьбанк» с последующим присоединением	2015–2022 гг.; 18,2 млрд руб.
АО «Вокбанк»	АО «Тройка-Д банк»	2015–2022 гг.; 340 млн руб.
ПАО «Балтинвестбанк»	АКБ «Абсолют Банк» (ПАО)	С 2015 г.
АО Банк «Советский»	ПАО «Татфондбанк»	С 2015 г.
АО Акционерно-коммерческий банк реконструкции и развития «Экономбанк»	ПАО «Меткомбанк»	С 2016 г.
ОАО Банк «Таврический»	ОАО АКБ «Международный финансовый клуб» с последующим присоединением	С 2015 г. до 2022 г.; 28 млрд руб.

Источник: Агентство по страхованию вкладов. URL: <http://www.asv.org.ru/sanation/>

2. Стремительное сокращение фонда и неэффективность существующего механизма санации вынуждают ЦБ изобретать новые методы оздоровления банков. Центробанк РФ разработал новый вид санации – механизм так называемого дружественного превентивного финансового оздоровления, который будет применяться во избежание собственно санации. В отличие от стандартной санации на превентивную будут выделяться возвратные кредиты на рыночных условиях, а не на льготных, а сами кредиты рассчитаны на активность банков в плане слияний и поглощений. Инновационный подход еще более активизирует процессы слияния и поглощения в банковском секторе, будет способствовать дальнейшей концентрации банковского бизнеса. Как ожидается, механизм дружественного оздоровления банков потребует в 5–10 раз меньше вливаний государственных средств, чем санация. Максимальный размер кредита регулятора должен составлять 15% от пассивов банка (в них входят средства клиентов на вкладах, счетах и депозитах, выпущенные ценные бумаги, в также средства, привлеченные от ЦБ и других банков).

3. Механизм расчистки банковских балансов с помощью «плохих», или «бридж-банков», в мире не нов, его использовали со времен кризиса ссудно-сберегательных ассоциаций в США в начале 1980-х гг., а также имеется успешный опыт в скандинавских странах в начале 1990-х гг.³ Однако в России этот вариант в настоящее время только обсуждается. Кстати, в период банковского кризиса 2008–2009 гг. в роли санатора выступил Внешэкономбанк, который оказал финансовую поддержку наиболее крупным банкам, а в настоящее время активную роль санатора выполняет ПАО АКБ «Российский капитал», который сам в 2008 г. был подвергнут оздоровлению, и ныне его основным и единственным акционером выступает Агентство по страхованию вкладов. Сейчас обсуждается его роль в качестве мегасанатора банковской системы, или банка «плохих долгов»⁴.

³ Появление «плохих банков» началось в 1988 г., когда американский Mellon Bank перевел свои «плохие» ссуды в Grant Street National Bank. В 1990 г. Швеция и Финляндия путем национализации некоторых крупных финансово-кредитных структур создали «плохие банки» для токсичных активов. В США создана корпорация Resolution Trust Corporation с целью продажи ссуды и обеспечения обанкротившихся сберегательных банков.

⁴ «Российский капитал» может стать банком плохих долгов. URL: <http://www.vedomosti.ru/finance/articles/2015/09/23/609839-rossiiskii-kapital-mozhet-stat-bankom-plohih-dolgov>

Более детально механизм состоит в следующем: при превентивной санации проблемный банк и тот, который намерен ему помочь и в дальнейшем консолидировать, обращаются в ЦБ. Регулятор, если сочтет это целесообразным, предоставляет банку-врачевателю возвратный кредит на рыночных условиях.

4. Программа докапитализации банков рассматривается как наиболее эффективный вариант финансового оздоровления. Докапитализация позволяет снизить остроту проблемы накопившихся рисков в балансе банка, списать часть убытков и продолжить наращивать кредитный портфель. Этот вариант считается хоть и затратным, но наиболее быстрым. По оценке зарубежных исследователей, чем раньше государство и менеджмент банков проводят докапитализацию, тем быстрее экономика начинает восстановление после финансового кризиса [1].

Но вот если судить о затратности этой процедуры, то здесь все зависит от того, кто является основным собственником банка. Если это государство, то обычно такие вливания в капитал достаточно щедрые (Банк Москвы, ВТБ, Газпромбанк). Сейчас в Правительстве РФ обсуждается план докапитализация Внешэкономбанка на сумму 150 млрд руб.

Если речь идет о частном банке, то привлекаются преимущественно средства основных акционеров, владельцев банка (Банк «Русский стандарт») или внешних инвесторов (Промсвязьбанк). Однако процедура докапитализации банков в российских условиях чаще всего оказывается неэффективной и требует постоянного возобновления, особенно если речь идет о государственном банке. Пример – ОАО «Россельхозбанк». Начиная с 2000 г. Россельхозбанк ежегодно получает поддержку от государства в виде вливаний в капитал для наращивания кредитного портфеля. Сейчас банку достаточно капитала для поддержания кредитного портфеля на достигнутом уровне (1,7 трлн руб. на 1 января 2016 г.), но акционером банка поставлена задача не только поддержать пострадавших от неблагоприятных погодных условий аграриев, но и продолжить финансирование сельскохозяйственной отрасли, нарастив ссудный портфель до 3–4 трлн руб. к 2020 г. Учитывая, что доля просроченной задолженности в кредитном портфеле банка – более 12% (в два с лишним раза выше средней по отрасли), а убыток за 2015 г. составил 69,2 млрд руб., то негативная тенденция утраты собственного капитала продолжается. Вероятно, потребуются повторная докапитализация банка в 2016 г.

Таким образом, в банковском секторе появились своеобразные «черные дыры», которые поглощают миллиардные бюджетные деньги и не показывают никакой эффективности. Вопрос существования таких «черных дыр» является скорее политическим, чем экономическим.

Программа докапитализации российских банков через ОФЗ на сумму 1 трлн руб., принятая Правительством РФ в конце 2014 г., позволила 20 банкам с очень крупным капиталом (более 25 млрд руб.) еще дополнительно увеличить собственный капитал на 803 млрд руб. (табл. 4). Из таблицы видно, что практически все крупные банки, получившие средства на пополнение капитала в начале 2015 г., по итогам года имели значительные убытки.

Таблица 4. Размер докапитализации российских банков и финансовый результат в 2015 г., млрд руб.

Банк	Сумма докапитализации	Финансовый результат (прибыль/убыток)
«Ак Барс»	12,1	-9,8
Абсолют Банк	6	-2,8
Бинбанк	8,8	4,5
Банк «Санкт-Петербург»	14,5	2,5
«Возрождение»	6,6	-4,5
ВТБ	307,4	48,5
Газпромбанк	125,7	-34,3
«Зенит»	9,9	-6,0
МДМ	9	-27,1
Московский индустриальный Банк	7,2	-6,4
Московский кредитный банк	20,2	3,8
МТС	6,3	-7,0
«Новиком»	7,2	2,5
ФК «Открытие»	55,5	2,2
«Петрокоммерц»	9,5	Присоединен к банку «ФК Открытие» в июле 2015 г.
Промсвязьбанк	29,9	10,9
«Российский капитал»	5,3	-5,0
Россельхозбанк	68,8	-69,2
Связьбанк	11,8	-10,2
Совкомбанк	6,2	11,1

Источник: Банки. Ру. Рейтинги банков. URL: http://www.banki.ru/banks/ratings/?SEARCH_NAME=%C1%E0%ED%EA+%AB%D1%E0%ED%EA%F2-%CF%E5%F2%E5%F0%E1%F3%F0%E3%BB&SEARCH_REGN=&search%5Btype%5D=name&sort_param=rating&sort_order=ASC&PROPERTY_ID=900®ION_ID=0&date1=2016-01-01&date2=2015-01-01&IS_SHOW_GROUP=0&IS_SHOW_LIABILITIES=0

Господдержка стала главным фактором роста капитализации банковской системы в 2015 г. Доля субординированных кредитов как факторов роста капитала банков с каждым годом только растет: с 24,4% в 2014 г. (на 1.01) до 33,6% в 2016 г. (на 1 января) [2]. Но это не лучший источник капитализации – так называемый капитал второго уровня, который снижает качество капитала банка с точки зрения его устойчивости.

Наиболее дискуссионной остается проблема разделения бремени издержек по оздоровлению банков между акционерами, кредиторами банка (вкладчиками) и государством.

Проведение оздоровления банков в России требует огромных средств бюджета, так как проводится в основном за счет средств налогоплательщиков. На практике к моменту санации банка или отзыва у него лицензии оказывается, что большинство активов финансовой организации уже выведено, в результате чего государство вынуждено выплачивать вкладчикам страховые суммы за счет бюджета. При этом менеджмент банков лишь в редких случаях несет наказание, соответствующее масштабам нарушений. Недостаточный надзор за банковской системой приводит к тому, что банки перекалдывают свои рыночные риски на вкладчиков, а тех, в свою очередь, защищает Агентство по страхованию вкладов. В итоге проблема плохого качества надзора решается за счет бюджета⁵.

Безвозмездное использование государственных средств на увеличение капитала банков оправданно, если их трудности были порождены кредитованием госсектора под давлением Правительства РФ. Однако в той части, в которой трудности возникли не по вине Правительства, расходы по рекапитализации и предоставлению прочей помощи банкам должны быть возмещены самими банками либо в будущем, по мере восстановления рентабельности, либо сразу после передачи Правительству долей участия в капитале собственниками банков.

⁵ Совет по финансовой стабильности (Financial Stability Board, FSB) сделал обзор по России, в котором указал на недостатки в финансовом оздоровлении банков с 2011 г. FSB высказал обеспокоенность тем, что «российские власти спасают системно значимые банки на средства налогоплательщиков, что чревато рисками «морального вреда»». Financial Stability Board. Экспертный обзор российского финансового сектора. Отчет об обзоре. – 2015. – 2 февраля. URL: <http://npc.ru/media/files/ACB-160315/25ddd62c55981e6579f5354a6c8f9ade.pdf>

Для минимизации затрат и обеспечения устойчивых результатов санирования частный сектор с самого начала должен привлекаться к участию в решении данных проблем. В этой связи особое значение приобретает задача справедливого распределения финансового бремени, связанного с оздоровлением банковской системы. Финансовая поддержка должна оказываться преимущественно на возмездной основе и на условиях, определяемых Правительством РФ, включая предоставление кредитов, впоследствии погашаемых самими банками. Это необходимо для того, чтобы исключить возникновение новых убытков из-за рискованной политики руководства банков и возможных злоупотреблений. Поддержка должна увязываться с выполнением планов по санированию кредитного портфеля, а также с успехами в деле взыскания безнадежной задолженности.

Выводы

Анализируя предыдущий опыт реструктуризации и рекапитализации российских банков (начиная с кризиса 1998–1999 гг.), можно выделить основные недостатки.

Во-первых, кардинально проблему восстановления устойчивости банковского сектора рекапитализация не решает, поскольку не устраняется проблема управления «плохими активами» (отсутствует децентрализованный механизм такого управления), а для этого используются в основном государственные средства, что повышает издержки восстановления и затягивает процесс.

Во-вторых, хронической слабостью российских банков остается низкий уровень капитализации, и в случае повышения банковских рисков при ухудшении внешних и внутренних экономических условий возникают значительные убытки, которые даже крупные банки самостоятельно покрыть не могут без привлечения внешних источников. По оценкам экспертов из Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования О. Солнцева и М. Мамонова, в 2016 г. в докапитализации будут нуждаться более 200 российских банков, а реально средства получили лишь несколько десятков из-за жестких механизмов отбора банков, которые могут воспользоваться субординированными кредитами ЦБ [3].

В-третьих, есть серьезные проблемы, касающиеся структуры собственности и прозрачности в деятельности российских

банков. Все это приводит к злоупотреблениям со стороны собственников, которые, как правило, уводят хорошие активы и могут способствовать сознательному банкротству банков, что ложится дополнительным бременем на государство и наносит ущерб внешним кредиторам банка (пример – недавний обвинительный приговор в отношении руководства Мособлбанка о хищении имущества). То есть отсутствие действенного надзора за деятельностью таких банков со стороны как Центрального банка, так и внешних кредиторов, повышает риски злоупотреблений и снижает в целом устойчивость нашей банковской системы. Эта фундаментальная проблема требует решения на уровне изменения или ужесточения законодательства, касающихся внутреннего управления и внешнего надзора за деятельностью коммерческих банков.

И, наконец, по своей институциональной структуре отечественная банковская система является неконкурентной и «закостеневшей». Это объясняется следующими факторами: высокая доля государственного участия в капитале банков; большое количество «кэптивных» («карманных») банков, которые «завязаны» в обслуживании только своих клиентов; малая доля слияний и поглощений в банковской сфере, позволяющих сделать процедуру оздоровления менее затратной и более рыночной.

То, что сейчас ЦБ РФ активно проводит «зачистку» от недобросовестных банков, кардинально не решает проблему стабильности банковской системы в силу тех причин, которые были указаны выше. Значительная уязвимость, риски и факты мошенничества характерны именно для крупных («топовых») банков, а именно здесь нашему Правительству РФ и Центральному банку не хватает решимости, так что проблемы не решаются, а только отодвигаются на будущее.

Литература

1. *Laeven L., Valencia F.* The Real Effects of Financial Sector Interventions During Crises // IMF Working Paper. – 2011. – № 11/45. Wash.
2. Департамент банковского надзора Банка России. Обзор банковского сектора РФ. Февраль 2016. Табл. 43. URL: http://www.cbr.ru/analytics/bank_system/obs_1602.pdf (дата обращения: 10.03.2016).
3. Российский финансовый сектор: состояние и перспективы. URL: <http://pressmia.ru/pressclub/20160302/950773039.html> (дата обращения: 31.03.2016).

Управление отношениями банка с проблемными заемщиками

И.Д. КОТЛЯРОВ, кандидат экономических наук, НИУ «Высшая школа экономики», Департамент финансов, Санкт-Петербург. E-mail: ivan.kotliarov@mail.ru

В статье обоснована необходимость разработки алгоритма управления отношениями с заемщиками, не выполняющими свои обязательства перед банком. В качестве формального критерия определения риска невыполнения заемщиком своих обязательств предложен срыв графика выплат по кредиту. Разработана классификация заемщиков по критериям их платежеспособности и добросовестности и для каждой категории заемщиков предложены стратегии поведения банка. Построена классификация стратегий банков при взаимодействии с заемщиками, не выполняющими свои обязательства. Определены нежелательные стратегии банков.

Ключевые слова: банк, кредит, платежеспособность, проблемный заемщик, неплатежеспособный заемщик, недобросовестный заемщик, взыскание кредита, коллекторы

Рост популярности¹ потребительского кредитования в нашей стране естественным образом привел к возникновению проблемы невозврата кредитов (еще более обострившейся из-за ухудшения экономической ситуации в России и снижения реальных доходов населения). Из-за этого кредитные учреждения сталкиваются с необходимостью обеспечения возвратности кредитов [1–4]. Используемый для этого инструментарий хорошо известен и включает в себя достаточно широкий спектр методов досудебного и судебного (а также, к сожалению, внесудебного) воздействия

¹ Мы целенаправленно используем этот не совсем научный оборот вместо более строгого понятия «рост объемов потребительского кредитования» применительно к нашей стране. Выражение «рост объемов кредитования» носит констатирующий, нейтральный характер, тогда как, говоря о популярности потребительского кредитования, мы подчеркиваем то избыточное внимание, которое ему уделяли как заемщики в качестве инструмента финансирования своей потребительской активности, так и банки, рассматривавшие потребительское кредитование как основной драйвер роста кредитного портфеля. Итогом такой «популярности» стала излишняя закредитованность заемщиков и рост доли «плохих» долгов в кредитных портфелях банков (впрочем, наличие таких долгов неизбежно даже при более взвешенной политике банков и заемщиков).

на заемщика. Однако содержание используемых банками методик и то, как они применяются на практике (например, обращение к коллекторам или взыскание по суду валютного кредита после резкого скачка курса), нередко наталкиваются на отторжение со стороны общества и могут стать угрозой для социальной стабильности в нашей стране. Кроме того, известны случаи, когда невыполнение заемщиком своих обязательств провоцируется банком для последующей максимизации своих выгод, что делает применение мер по взысканию созданной таким образом задолженности неоднозначным с этической точки зрения и не соответствует интересам общества [5].

В этой ситуации, по нашему мнению, большое значение имеет разработка алгоритмов взаимодействия банка и заемщика, причем желательно, чтобы эти алгоритмы были прозрачны и понятны для обеих сторон (т. е. чтобы обе стороны понимали, каким образом будут выстраиваться отношения между ними в случае невыполнения заемщиком своих обязательств), и чтобы они не допускали перекоса в пользу одной из сторон (т. е. чтобы у банка не было возможности давить на заемщика, а последний не мог уклониться от выполнения своих обязательств). Наличие таких алгоритмов позволило бы банкам отстаивать свои законные интересы без создания угроз для социальной стабильности. Вероятно, отдельные элементы таких алгоритмов могли бы быть зафиксированы в виде нормативно-правовых актов [6].

Для разработки алгоритмов взаимодействия банка и заемщика, по нашему мнению, следует ответить на следующие взаимосвязанные вопросы:

- каковы формальные признаки неспособности заемщика выполнить свои обязательства перед банком (ответ на этот вопрос позволит понять, в какой момент банку следует перестраивать модель своего взаимодействия с ним);

- на какие группы делятся заемщики, не выполняющие свои обязательства перед банком, и какие стратегии банку следует использовать в отношении к каждой из этих групп (ответ на этот вопрос позволяет, с одной стороны, не допустить нарушения интересов банка, а с другой – избежать негативных социальных последствий). Такой дифференцированный подход даст возможность более эффективно использовать ресурсы банка для взыскания задолженности, снизит риски негативных социальных

последствий, будет содействовать формированию привлекательного имиджа банка и повысит лояльность существующих заемщиков;

- какой инструментарий и в каких ситуациях банки могут использовать для защиты своих интересов (ответ на этот вопрос позволит противодействовать использованию банками недобросовестных практик для обеспечения возвратности кредитов).

Попытаемся вкратце наметить пути поиска ответов на эти вопросы. Для описания заемщиков, не способных и/или не желающих в срок и/или в полном объеме выполнить свои обязательства перед банком, мы будем использовать термин «проблемный заемщик». Дело в том, что часто используемые термины «неплатежеспособный» или «недобросовестный заемщик» не исчерпывают все группы лиц, не выполняющих свои обязательства перед банком.

Критерий отнесения заемщика к потенциально проблемным

Первым тревожным признаком является несоблюдение графика платежей (по времени и/или по сумме). Даже если это случилось впервые, надо связаться с заемщиком и выяснить причины срыва. Этим банк продемонстрирует, что, во-первых, следит за выполнением заемщиком своих обязательств (и соблюдает свои экономические интересы), во-вторых, интересуется его платежеспособностью и добросовестностью и готов искать различные варианты исправления ситуации при возникновении проблем. Благодаря такому подходу банк может добиться более высокой платежной дисциплины (поскольку напоминания о необходимости соблюдения графика платежей психологически мотивируют заемщика к добросовестному поведению), и, кроме того, обеспечить лояльность заемщиков, временно оказавшихся в сложной ситуации, за счет готовности идти им навстречу.

Разумеется, разовый срыв графика платежей – не повод отнести заемщика к недобросовестным или неплатежеспособным, поскольку он может быть вызван некачественной работой платежной системы, но все же указывает на возникновение проблем с выполнением заемщиком своих обязательств перед банком. Однако контроль соблюдения графика платежей и выяснение причин его нарушения являются ключевым элементом выявления

потенциально проблемных (но не обязательно недобросовестных или неплатежеспособных) заемщиков. Иными словами, нарушение графика платежей, даже допущенное в первый раз, следует рассматривать как формальный критерий возникновения риска невыполнения заемщиком своих обязательств и как условие для принятия мер по предупреждению этого риска.

К сожалению, при всей очевидности этого утверждения, ряд банков не придерживается такой политики, из-за чего возникают парадоксальные ситуации: недобросовестный заемщик при потребительском (т. е. сравнительно краткосрочном) кредитовании пропускает все платежи, но банк принимает меры по взысканию долга только после окончания срока кредитования. Причины понятны – банк стремится максимизировать сумму штрафных выплат, которые будут взысканы с заемщика, для увеличения своего дохода [7]. Однако этим банк, по сути, провоцирует заемщика не выполнять свои обязательства и загоняет его в долговую ловушку. Кроме того, такую политику можно рассматривать как безразличие банка к соблюдению своих экономических интересов. По нашему мнению, необходимы меры для предупреждения такого поведения банков (возможно, следует изменить начало отсчета сроков давности по исковым требованиям). Иными словами, отсутствие своевременного контроля соблюдения своих интересов со стороны банка может быть основанием для отказа в судебной защите этих интересов.

Классификация заемщиков

В качестве критериев такой классификации мы предлагаем использовать возможность и желание погасить кредит (т. е., по сути дела, платежеспособность и добросовестность заемщиков; на основе различных сочетаний этих двух характеристик мы можем выделить четыре группы).

Под *добросовестными платежеспособными клиентами* мы понимаем тех заемщиков, которые обладают достаточными денежными средствами для выполнения своих обязательств перед банком и добросовестно гасят кредит. Очевидно, что это наиболее значимая и привлекательная для банка группа. Каких-либо мер по взысканию кредита эта группа не требует (возможно, необходимо сопровождение заемщика для регулярного информирования его о сроках выплат). Этим клиентов можно описать как абсолютно добросовестных.

Очень важным мы считаем выделение категории *добросовестных неплатежеспособных клиентов* (их можно назвать условно добросовестными). Иными словами, мы полагаем, что следует разграничивать добросовестность как намерение и платежеспособность как возможность. К добросовестным неплатежеспособным клиентам мы относим тех заемщиков, которые стремятся выполнить свои обязательства перед банком, но в силу резко изменившихся жизненных обстоятельств (снижение дохода, дорогостоящее лечение близких родственников и т. д.) временно неспособны это сделать. Это, безусловно, проблемные клиенты для банка, но клиенты добросовестные, и в обозримый период они могут снова стать платежеспособными. Признаком добросовестности может быть, например, своевременное информирование банка об изменении своего финансового положения.

Возможная стратегия взаимодействия с такими заемщиками – предоставление особых условий погашения кредита на период ухудшения жизненных обстоятельств. При этом следует добиваться достижения двух целей: облегчения кредитного бремени для заемщика и обеспечения банку компенсации за предоставление ему особых условий (иначе говоря, пересмотр условий кредитования должен быть выгоден не только заемщику, но и банку). Например, возможно снижение размеров регулярных выплат по кредиту с одновременным удлинением срока погашения таким образом, что периодические выплаты станут посильными для заемщика, однако за счет удлинения срока кредитования общая сумма выплат увеличится.

Недобросовестные платежеспособные клиенты обладают достаточными ресурсами для погашения своих обязательств перед банком, однако в целях максимизации своей выгоды отказываются их выполнять. В отношениях с ними банк должен применять весь предусмотренный законодательством арсенал мер по взысканию кредита.

Недобросовестные неплатежеспособные клиенты – это заемщики, которые не желают выполнять свои обязательства перед банком и не имеют для этого ресурсов. Например, у заемщика в принципе отсутствуют какие-либо активы, которые можно использовать для погашения кредита, либо такие активы есть, но их изъятие приведет к резкому ухудшению его экономического и/или социального положения. Вероятно, в первом случае следует спи-

сать кредит (возможно, инициировав уголовное преследование заемщика), тогда как во втором – нужно добиваться погашения кредита за счет изъятия имеющихся активов (недобросовестность заемщика позволяет банку жестко добиваться соблюдения своих интересов, несмотря на ухудшение его экономического и социального положения). При этом важно, чтобы не произошло резкого ухудшения положения других людей, связанных с заемщиком (несовершеннолетние дети, престарелые родители и т. д.).

Разумеется, анализ поведения клиентов третьей и четвертой групп должен привести к соответствующей корректировке методики оценки рисков потенциальных заемщиков на стадии рассмотрения кредитной заявки.

Отнесение заемщика к той или иной группе в рамках предложенной классификации не является постоянным – заемщики могут переходить из одной группы в другую (самый очевидный вариант – переход заемщика из первой группы во вторую при ухудшении жизненной ситуации, и из второй в первую после прекращения действия негативных обстоятельств). Задача банка – вовремя отслеживать эти переходы и вносить коррективы в модель взаимодействия с заемщиком.

Разграничить заемщиков, относящихся к различным группам, не всегда просто (вероятно, каждый банк сам для себя будет устанавливать параметры платежеспособности и добросовестности). Простой пример: заемщик, взявший и добросовестно выплачивавший кредит в иностранной валюте, после резкого изменения курса валюты настаивает на изменении условий кредита, поскольку размер выплат стал для него слишком высоким (доход при этом не изменился в худшую сторону – по крайней мере, номинальный). На первый взгляд, это добросовестный неплатежеспособный заемщик, которому желательно пойти навстречу. Однако, по нашему мнению, ситуация несколько сложнее. Кредит в иностранной валюте представляет собой рискованный продукт (наличие валютного риска – его неотъемлемая составляющая). Клиент приобретал этот продукт (и принимал на себя связанный с ним риск) в надежде на то, что этот риск сыграет в его пользу, однако его ожидания не оправдались. В этом случае отказ от несения последствий негативных рисков должен рассматриваться как недобросовестное поведение, а самого заемщика, в зависимости от его реального финансового положения, надо отнести либо к третьей, либо к четвертой группе.

Очевидно также, что степень недобросовестности заемщика может быть различной, и банк должен применять к ним различные стратегии.

Стратегии банка при взаимодействии с проблемными заемщиками

Мы предлагаем классифицировать стратегии банка по взаимодействию с проблемными заемщиками по двум критериям – законность защищаемых интересов банка и законность используемых для защиты этих интересов инструментов (различные сочетания этих двух критериев позволяют выделить четыре стратегии банков).

Добросовестное поведение банка предполагает, что его интересы безупречны с юридической точки зрения, факт нарушения их заемщиком доказуем, а выбранные инструменты защиты полностью соответствуют требованиям законодательства и не нарушают социальной стабильности в стране. Примером такого поведения является обращение банка в суд по причине невыплаты кредита по договору с истекшим сроком исковой давности. Сюда же можно отнести пересмотр условий кредита в случае ухудшения материального положения заемщика.

Неэффективное поведение банка имеет место, когда инструменты защиты интересов соответствуют требованиям законодательства, однако сами интересы по каким-либо причинам законного основания не имеют, из-за чего в их защите будет отказано. Примерами могут быть требования взыскать с заемщика по суду запрещенные законодательством комиссии по кредиту (в этом случае, если можно так выразиться, речь идет о незаконных интересах в чистом виде), или требования взыскать по суду кредит по договору с истекшим сроком исковой давности (интересы банка в принципе законны, однако возможность их защиты законными инструментами отсутствует).

Недобросовестное поведение банка представляет собой, по сути дела, самоуправство: интересы банка юридически безупречны, однако отстаивает он их незаконными или не совсем законными методами (например, обращаясь к коллекторам [8] с целью оказать психологическое воздействие на заемщика). Причина такого поведения банка кроется в избыточных затратах (временных и финансовых) на отстаивание своих интересов

законными методами и в низкой эффективности последних. Использование коллекторов мы считаем недобросовестной практикой по причине того, что суть деятельности коллекторов заключается в принуждении заемщиков, не имеющих средств для погашения кредита или не желающих его гасить, к выполнению своих обязательств перед банком. Иными словами, коллекторы должны оказать на заемщика настолько интенсивное психологическое давление, что он предпочел бы выполнить свои обязательства.

Это означает, что работа коллекторов предполагает совершение насилия в отношении заемщиков – причем не обусловленного решением суда, а осуществляемого по заказу банка. При отсутствии законодательного регулирования деятельности коллекторов, в отличие от других частных организаций, работа которых жестко регламентируется законодательством, а функции предполагают насилие (например, охранных), их использование превращается в инструмент внесудебной психологической расправы над заемщиком.

Наконец, *опасное поведение* имеет место в том случае, когда интересы банка не имеют законного обоснования (как в рассмотренном выше примере со взысканием долга по договору с прошедшим сроком давности), и для их отстаивания применяются незаконные инструменты (например, коллекторские агентства). Связано это с тем, что защита интересов банка в такой ситуации законными методами невозможна. Несмотря на необходимость защиты права частной собственности, такое поведение банков представляет значительную опасность для общества и должно пресекаться. Отметим, что в отдельных случаях неэффективное поведение может переходить в опасное – например, когда в результате подкупа судьи будет принято незаконное решение о взыскании долга с заемщика после истечения срока исковой давности.

Единственным допустимым вариантом поведения для банков, на наш взгляд, является добросовестное. Неэффективное поведение в чистом виде представляет собой довольно редкую стратегию и не связано со значительной социальной опасностью (кроме случаев, когда оно перетекает в опасное). Применение недобросовестных и опасных стратегий должно быть запрещено законодательно в явном виде, а их использование банками

контролирующие органы могут рассматривать как указание на недобросовестное поведение банков с соответствующими последствиями для них (по нашему мнению – вплоть до отзыва лицензии).

При этом ни в коем случае речь не должна идти об отказе в защите интересов банков – необходимо всего лишь стимулировать банки к защите своих законных интересов законными методами. Этого следует добиваться путем запрета применения незаконных (здесь слово «незаконный» употребляется в широком смысле – для обозначения не соответствующих закону и/или не имеющих юридического обоснования инструментов и интересов) и большей эффективности законных инструментов (например, путем повышения качества работы Федеральной службы судебных приставов). Отметим, что введение института личного банкротства также дало банкам дополнительные возможности для защиты своих интересов законными методами. Кроме того, банкам нужно внимательно относиться к управлению отношениями с заемщиками, чтобы не допустить перехода законных интересов в незаконные (например, в силу истечения срока исковой давности) – и здесь мы снова возвращаемся к необходимости тщательно контролировать соблюдение заемщиком своих обязательств перед банком.

В заемщике ли проблема?

Нарастание портфеля проблемных кредитов после ухудшения экономической ситуации в 2014 г. поставило вопрос о том, кто виноват в возникновении этих проблем (или что стало их причиной). На первый взгляд, экономические трудности, переживаемые нашей страной, напрямую отразились на заемщиках, у которых возникли сложности с погашением кредитов. Тем не менее заемщик, беря кредит, полностью принимает на себя все обязательства, связанные с его выплатой, и не должен перекладывать на банк свои финансовые проблемы. Иными словами, проблема с выплатой кредитов – это проблема заемщика.

Однако, по нашему мнению, ситуация не столь однозначна. До 2014 г. банки активно наращивали кредитный портфель, и необходимость удержать (или нарастить) свою долю на рынке вела их к более мягкому риск-менеджменту и к снисходительности при оценке платежеспособности заемщика. Фактически кредиты выдавались многим из тех, кто находился на пороге

личной финансовой устойчивости, и кому банк, строго говоря, должен был бы отказать в предоставлении кредита. В благополучной экономической ситуации эти люди, вполне возможно, смогли бы выполнить свои обязательства, однако ухудшение положения в стране и резкое падение реального дохода создали для них сложности с погашением кредита.

В этой ситуации использование жестких методов взаимодействия с заемщиками означает, что на них перекладывается ответственность банка за нежелание выстроить эффективную систему риск-менеджмента. Вероятно, это означает, что мегарегулятору финансового рынка следует тщательно подходить к оценке систем риск-менеджмента отдельных банков и вводить санкции для тех из них, кто пренебрегает тщательным анализом заемщика.

К сожалению, в нашей стране, с недостаточным уровнем финансовой грамотности и низкими доходами значительной части населения (из-за чего получение кредита нередко является единственным источником краткосрочного достижения приемлемого уровня потребления), на банках лежит очень большая ответственность по недопущению негативных социальных последствий для заемщиков (сами заемщики эту ответственность зачастую брать на себя не готовы, а порой и не подозревают о ней). Одной из форм проявления этой ответственности служит отказ в предоставлении кредита.

* * *

Итак, первым указанием на возможность возникновения проблем с выполнением заемщиками своих обязательств перед банком служит срыв графика погашения. В этом случае банк должен связаться с заемщиком и выяснить причины (и, разумеется, принять меры к их устранению). Правильное поведение банка на этом этапе позволит ему избежать нежелательных финансовых последствий для себя самого и минимизировать негативные социальные эффекты.

Платежеспособность и добросовестность заемщика являются двумя различными характеристиками, и при выстраивании отношений со своими клиентами банк должен их обе принимать во внимание.

Интересы банка, как и используемые им инструменты для их защиты, не всегда носят законный характер, и это необходимо учитывать контролирующим органам при оценке деятельности банков.

Разумеется, представленные выше рекомендации не могут претендовать на статус полноценного алгоритма управления отношениями банка с заемщиком, однако мы надеемся, что они могут стать основой такого алгоритма и по этой причине будут представлять интерес как для теоретиков, так и для практиков в сфере банковской деятельности. Кроме того, они, как мы полагаем, могут быть полезны для законодательного регулирования отношений банков и заемщиков с целью предупреждения недобросовестного поведения со стороны как провайдеров, так и потребителей кредитных услуг.

Литература

1. *Заернюк В. М., Анашкина Е. Н.* Пути решения проблемы просроченной задолженности банков по розничным кредитам // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – 2014. – № 43. – С. 17–26.
2. *Заернюк В. М., Анашкина Е. Н.* Экономическое обоснование модели взыскания задолженности по кредитам в коммерческом банке // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – 2014. – № 46. – С. 18–27.
3. *Заернюк В. М., Фаизова Г. Р.* Перспективы развития розничных банковских услуг на российском рынке // Финансы и кредит. – 2012. – № 38. – С. 17–23.
4. *Фаизова Г. Р.* Роль государства в управлении проблемной задолженностью коммерческих банков // Опыт и проблемы социально-экономических преобразований в условиях трансформации общества: регион, город, предприятие (сборник трудов конференции). – 2010. – С. 226–229.
5. *Балабин А. А.* Банки и Крым // ЭКО. – 2014. – № 7. – С. 164–179.
6. *Фаизова Г. Р.* Проблемные вопросы государственного регулирования розничного банковского бизнеса // Сервис plus. – 2013. – № 1. – С. 92–96.
7. *Эзрох Ю. С., Каранова С. О.* Банковские кредитные штрафы: мифы и реальность // ЭКО. – 2015. – № 5. – С. 128–140.
8. *Широнина Е. М.* Коллекторы – мошенники или законные взыскатели // Российское предпринимательство. – 2012. – № 23. – С. 87–92.

Проблемы сотрудничества России с Монголией в контексте охраны трансграничных вод

А.В. МАКАРОВ, кандидат географических наук, Байкальский институт природопользования СО РАН, Улан-Удэ. E-mail: bulagat@mail.ru

В статье рассматриваются вопросы российско-монгольского сотрудничества в контексте охраны трансграничных вод в бассейне озера Байкал. Проводится ретроспективный анализ планов развития гидроэнергетики в Монголии. Дается оценка современных планов реализации гидроэнергетических проектов в связи с разработкой национального плана развития энергетики до 2025 г. Выделяются основные направления сотрудничества в энергетическом секторе.

Ключевые слова: международное сотрудничество, охрана озера Байкал

В начале 2000-х годов российское руководство чётко обозначило стремление восстановить экономическое сотрудничество нашей страны с Монголией. В центре российских интересов – участие в проектах добычи минеральных ресурсов, развития энергетической и транспортной инфраструктуры. При этом особую важность приобретают экологические аспекты реализации ресурсных и инфраструктурных проектов на монгольской территории, поскольку основным реципиентом связанных с ними трансграничных воздействий станет Россия. Серьезную тревогу в этом отношении вызывают планы гидроэнергетического освоения реки Селенги и ее притоков, так как сток этой реки в значительной мере определяет приток вод и состояние экосистемы озера Байкал, а через него – работу Ангарского каскада ГЭС. В этой связи анализ долгосрочных планов развития монгольской энергетики, оценка рисков трансграничных воздействий и обоснование главных направлений развития взаимовыгодного сотрудничества в целях охраны трансграничных вод представляются крайне актуальными.

История вопроса

К середине 1980-х годов благодаря финансовой и технической поддержке СССР и при непосредственном участии советских специалистов в Центральном регионе Монголии был создан

крупный индустриальный комплекс, включающий предприятия горнодобывающей, легкой и пищевой промышленности. В генеральной схеме развития и размещения производительных сил до 2000 г. и в перспективе предполагалось сохранение его ведущей роли за счет дальнейшего развития указанных отраслей. Большое значение придавалось и ускоренному развитию электроэнергетического сектора. В 1985 г. из общего объема потребленной в Центральном регионе электроэнергии почти 25% (более 500 млн кВт·ч) приходилось на долю импорта из СССР. Дефицит мощности и отсутствие резервов в энергосистеме уже в середине 1980-х годов определили серьезные проблемы.

В качестве двух альтернативных вариантов первоочередного строительства рассматривались ГРЭС «Багануур» на базе одноименного месторождения (мощность – 1260 МВт, в том числе первой очереди – 630 МВт (3×210)) и ГЭС на реке Селенге в створе «Шурэн» (268 МВт). Предполагалось, что высота плотины ГЭС составит около 70 м и будет создано водохранилище многолетнего регулирования емкостью приблизительно 7 млрд м³ [1]. Основным же направлением развития гидроэнергетики в стране считалось строительство малых комплексных гидроузлов (выработка электроэнергии и ирригация). Однако все эти планы в условиях кризиса 1990-х годов полностью утратили свою актуальность.

Первой попыткой переосмысления стратегических направлений развития сектора в новых условиях стал генеральный план развития энергетики 2002 г., подготовленный при финансовой поддержке Азиатского банка развития с привлечением зарубежных экспертов. В нем достаточно подробно были рассмотрены возможности реализации гидроэнергетических проектов почти во всех створах рек, выделенных еще экспедицией Ленинградского филиала Гидропроекта в 1970-х годах [2]. Однако в связи с финансовыми трудностями реализация наиболее перспективных из них (ГЭС «Эгийн» и «Орхон») была отсрочена на отдаленную перспективу.

Вопросы обеспечения энергетической безопасности Монголии вновь оказались в центре внимания в период экономического подъема середины 2000-х годов. Программой развития национальной объединенной энергосистемы 2007 г. были заложены основы современной идеологии развития сектора. Во-первых,

была предельно четко обозначена необходимость срочных мер по обеспечению электроэнергией столицы страны и Южного региона. Во-вторых, рекомендовалось уделить внимание диверсификации структуры генерирующих мощностей за счет крупных объектов возобновляемой энергетики. В-третьих, была поставлена задача организации в отдаленной перспективе экспорта электроэнергии в КНР.

В качестве первоочередных энергетических объектов рекомендовались Улан-Баторская ТЭЦ-5, ТЭС «Таван-Толгой», ГЭС «Эгийн» и ветроэлектростанция «Салхит» [3]. Из остальных проектов рекомендовались к дальнейшей проработке ТЭС «Шивээ-Овоо» – как экспортоориентированный объект, и «Багануур» – в составе пилотного проекта по повышению комплексности и глубины переработки угля (добыча метанового газа и обогащенные угля, комбинированное производство синтетического жидкого топлива и электроэнергии).

Предлагавшийся в качестве альтернативы вариант увеличения объемов импорта электроэнергии из России был отклонен из-за высоких рисков для энергетической безопасности, проекты строительства ГЭС «Орхон» и «Туул» – по причине малой мощности, а такие крайне неоднозначные проекты, как строительство ГЭС на основном русле реки Селенги в створах «Шурэн», «Бурэн» и «Арцат» вообще не рассматривались.

При этом с 1985 г. в стране не было введено в эксплуатацию ни одного крупного энергетического объекта (строительство малых ГЭС «Дургун» и «Тайшир», а также ВЭС «Салхит» было осуществлено благодаря грантам арабских фондов и Европейского банка реконструкции и развития). За счет внешнего финансирования модернизировались действующие ТЭЦ, что позволило сохранить объемы производства электроэнергии и тепла на прежнем уровне.

В значительной мере решить проблему текущего дефицита электроэнергии в конце 2014 г. удалось в основном за счет мер, которым в плановых документах придавалось второстепенное значение. К ним относятся, прежде всего, проект увеличения мощности Улан-Баторской ТЭЦ-4 на 120 МВт, реализованный при финансовой и технической поддержке России («Внешэкономбанк» и «Уральский турбинный завод») и заключение нового контракта с «Интер РАО», предусматривающего увеличение импорта мощности со 175 до 250 МВт.

Современные планы развития гидроэнергетики в Монголии

На фоне низкого уровня исполнения утвержденных планов и обострения дефицита электроэнергии в стране с 2012 г. стали активно обсуждаться различные идеи кардинального решения проблемы электроснабжения, в том числе за счет реализации гидроэнергетических проектов в бассейне реки Селенги. В обобщенном виде они нашли отражение в новом генеральном плане развития энергетики до 2025 г., подготовленном при поддержке Азиатского банка развития [4].

В целом новый план опирается на целевые установки и решения предшествующих. Поэтому модернизация национальной энергосистемы для обеспечения динамично растущего спроса на электроэнергию выступает краеугольным камнем стратегии развития сектора. В качестве ключевых объектов выделяются Улан-Баторская ТЭЦ-5 (полная мощность 820 МВт, в том числе первая очередь – 450 МВт) в Центральном регионе и ТЭС «Таван-Толгой» (полная мощность 750 МВт, в том числе первая очередь – 450 МВт) – в Южном. Запуск первых очередей указанных объектов планируется осуществить до 2020 г. Помимо этого важная роль отводится также крайне спорным планам развития гидроэнергетики в бассейне реки Селенги.

Во-первых, в качестве приоритетного объекта дальнейшего развития сектора, наряду со строительством ГЭС «Эгийн», однозачно рекомендуется ГЭС «Шурэн», которая, по мнению разработчиков нового плана, даже на уровне минимальной мощности остается самой перспективной ГЭС в стране (табл. 1). При этом, чтобы существенно повысить ее конкурентоспособность, рекомендуется ее строительство с мощностью 390 МВт (высота гребня плотины – 93 м; среднегодовое производство электроэнергии – 1260 ГВт·ч; удельные капитальные вложения – 2200 долл./кВт).

Здесь следует особо отметить, что в 2014 г. было подготовлено новое ТЭО строительства ГЭС «Эгийн» на реке Эгийнгол, притоке Селенги, мощностью 315 МВт (с высотой гребня 103 м, протяженностью плотины 740 м и водохранилищем емкостью около 5,6 млрд м³). Планируется, что в формате увеличенной мощности ГЭС «Эгийн» будет производить электроэнергию для нужд Центрального региона в период суточных (с 17 до 22 часов) и сезонных (с ноября по март) пиков.

Скорее всего, строительство ГЭС «Эгийн» будет осуществлено по новому проекту.

Таблица 1. Характеристики гидроэнергетических проектов, 2013 г.

Проект	Установленная мощность, МВт	Среднегодовая выработка электроэнергии, ГВт·ч/год	Высота гребня плотины, м	Протяженность плотины, м	Удельные капитальные вложения, долл./кВт
Центральная энергосистема					
«Эгийн»	220	412	73	710	2827
«Шурэн»	205	957	63	700–1200	2969
«Бурэн»	161	760	52	1700	3251
«Арцат»	118	553	57	1400	3362
«Орхон»	100	219	65	495	3353
«Туул»	100	102	Без плотины	Без плотины	2473
«Чаргайт»	15	68	24	570	3716
Западная энергосистема					
«Эрдэнэбурэн»	64	243	85	н.д.	4154
«Майхан»	12	46	Без плотины	Без плотины	1772

Источник: составлено по данным [4].

Во-вторых, в качестве вероятных объектов гидроэнергетического строительства в бассейне реки Селенги вновь рекомендуют рассматривать ГЭС «Орхон» (на р. Орхон, притоке Селенги) и «Туул» (на р. Туул, притоке Орхона) с учетом их потенциально важной роли в будущем водоснабжении Южного региона и столицы страны.

Наконец, в-третьих, разработчики нового плана предлагают в перспективе детально изучить возможность строительства других ГЭС на реке Селенге, в том числе в рамках отвергнутой еще в 1970-х годах идеи единого каскада, включающего (в порядке очередности по течению) ГЭС «Хутаг» (120 МВт), «Арцат» (140 МВт), «Бурэн» (240 МВт) и «Шурэн» (300 МВт).

В настоящее время разработка ТЭО строительства ГЭС «Шурэн» продолжается. Вместе с тем, принимая рекомендацию о запуске ее в эксплуатацию в 2022 г., а также другие предложения нового генерального плана, отражающего официальную политику правительства страны, можно предложить

следующий прогноз развития гидроэнергетики в монгольской части бассейна реки Селенги (табл. 2).

Таблица 2. Прогноз развития гидроэнергетики в бассейне реки Селенги

Сценарий 1 (до 2020 г.)	Сценарий 2 (до 2025 г.)	Сценарий 3 (после 2025 г.)
«Эгийн»	«Шурэн» «Орхон» «Туул» «Чаргайт»	«Бурэн» «Арцат» «Хутаг»

Необходимо отметить, что первые два сценария (этапа), на наш взгляд, с высокой степенью вероятности могут быть реализованы. При этом можно также предположить их потенциально значительное воздействие на транзитный сток реки Селенги. Безусловно, оценка воздействия на окружающую среду даст возможность для выполнения детального прогноза экологических и социально-экономических последствий этих проектов для нижней части бассейна. В то же время другим, не менее важным направлением действий российской стороны, остается участие в согласовании и реализации альтернативных ГЭС вариантов развития монгольской энергетики.

Необходимость своевременных действий в этом направлении приобретает особую актуальность в связи с тремя следующими моментами. Во-первых, монгольское правительство в 2014 г. возобновило свои попытки получить финансирование строительства ГЭС со стороны КНР (Банк развития и Экспортно-импортный банк). Во-вторых, как показали мероприятия предварительных обсуждений, интерес к этим планам проявляют ряд проектных и строительных компаний, а также производители энергетического оборудования из Европы и Восточной Азии. В-третьих, в последние годы активно продвигаются инициативы внесения изменений в природоохранное законодательство в части упрощения процедуры оценки воздействия на окружающую среду, в том числе гидроэнергетических проектов.

Потенциальные варианты взаимовыгодного сотрудничества

В 2012 г. нами была выдвинута идея обеспечения национальной экологической безопасности путем российского участия

в решении энергетической проблемы в Монголии на базе развития альтернативных гидроэнергетике источников энергии (прежде всего, тепловой энергетики в Центральном регионе) [5]. Представители научного и делового сообществ обеих стран и общественные организации также в последние годы предложили ряд различных идей относительно альтернатив гидроэнергетическим проектам в бассейне реки Селенги. В новом генеральном плане развития энергетики имеется достаточно подробный сравнительный экономический анализ различных видов производства электроэнергии. Все это создает существенный задел для начала более детального анализа основных альтернатив с целью формирования российской позиции в переговорном процессе по вопросам совместного водопользования и торгово-экономического сотрудничества.

Среди наиболее обсуждаемых можно выделить три основные альтернативы.

1. «Импортная альтернатива»

Основана на идее увеличения импорта российских энергоресурсов в рамках реализации крупномасштабных проектов экспорта углеводородов и электроэнергии из России в КНР. Объединяет две самостоятельные альтернативы, связанные с импортом газа и электроэнергии. В основе «газовой альтернативы» лежит идея снижения бытового потребления электроэнергии за счет газоснабжения и выработки электроэнергии на базе создания соответствующих генерирующих мощностей при условии строительства магистрального газопровода через территорию Монголии (как наиболее короткого и удобного пути от месторождений Восточной и Западной Сибири до КНР). Однако следует отметить, что подобные маршруты (газопроводы «Сила Сибири» и «Алтай») были официально отклонены в силу транзитных рисков для России и КНР. Более того, ни в одной из программ развития энергетики монгольское правительство вообще не рассматривало импорт российского газа в качестве источника энергоснабжения, обоснованно опасаясь попасть наряду с почти полной зависимостью от российских нефтепродуктов еще и в полную зависимость от российского газа.

Идея увеличения объемов импорта российской электроэнергии также восходит к планам середины 1990-х годов по строительству высоковольтной линии постоянного тока

«Братск – Пекин» (через монгольскую территорию) с целью поставки избыточной электроэнергии из Иркутской энергосистемы в столичный регион КНР [6]. На современном этапе это, прежде всего, инициатива «Гобитек и Азиатская энергетическая суперсеть», предполагающая экспорт электроэнергии Ангарского каскада ГЭС и будущих объектов солнечной и ветровой энергетики Южного региона Монголии в КНР, Корею и Японию [7]. Однако она находится в стадии формирования концепции, и ее перспективы не совсем ясны. Во-первых, в связи с ростом в последнее десятилетие внутреннего потребления в Иркутской области необходимые объемы для масштабного экспорта электроэнергии в КНР попросту отсутствуют [8]. Во-вторых, подобные инициативы противоречат официальным планам экспорта электроэнергии напрямую из России в КНР на базе ТЭС и ГЭС Дальневосточного региона. В-третьих, перспективы строительства объектов солнечной и ветровой энергетики в пустыне Гоби в необходимых даже для местного потребления масштабах также не представляются очевидными.

Вместе с тем технически возможные объемы поставок из России в Монголию мощности и электроэнергии по действующей ЛЭП 220 кВ «Селендума – Дархан» остаются вполне реальной альтернативой строительству любой из заявленных ГЭС. Более того, российский импорт избавляет монгольское правительство от дорогостоящих инвестиций в строительство ГЭС, что является очень важным фактором, особенно с учетом растущего внешнего долга этой страны. Следует также отметить, что современные объемы российского импорта (около 400,0 млн кВт·ч в год) не превышают 10% от общего объема потребляемой в стране электроэнергии. В этом отношении гораздо большую угрозу энергетической безопасности представляет китайский импорт для нужд ГОК «Ою-Толгой», который в 2014 г. превысил объемы российского импорта. При этом ГОК даже не приступил ко второму этапу освоения месторождения (подземная добыча).

Однако стоимость импортируемой из России электроэнергии (около 7,7 центов/кВт·ч в 2013 г.) создает вполне оправданные основания для продвижения планов строительства крупных объектов энергетики в Центральном регионе. Поэтому считаться полноценной альтернативой российский импорт не может. В данном

случае следует ожидать его полного вытеснения к 2022 г. в связи с вводом в эксплуатацию Улан-Баторской ТЭЦ-5 и ГЭС «Шурэн».

2. «Угольная альтернатива»

Главной альтернативой строительству ГЭС в бассейне реки Селенги, на наш взгляд, является производство электроэнергии на запланированных и действующих объектах тепловой энергетики. Вообще создание монгольской энергосистемы основывалось, прежде всего, на базе богатейших месторождений бурых углей, отличающихся благоприятными геологическими условиями (неглубокое залегание и высокая мощность пластов на значительных площадях), позволяющих вести разработку открытым способом, а также удобным положением относительно основных центров национальной экономики.

В современных условиях и в обозримой перспективе тепловая энергетика также будет оставаться основой развития национальной энергосистемы. Во-первых, производство электроэнергии на ТЭЦ крупной мощности является в Монголии наиболее экономически эффективным. Себестоимость производства электроэнергии на Улан-Баторской ТЭЦ-4 в 2013 г. составляла около 3,0 центов/кВт·ч против 5,5–6,0 центов/кВт·ч на улан-баторских ТЭЦ-2, ТЭЦ-3 и Дарханской ТЭЦ, и почти 8,0 центов/кВт·ч – на Эрдэнэтской ТЭЦ. В сравнении с малыми ГЭС и дизельными электростанциями эти показатели вообще различались в 4–5 раз.

По расчетам разработчиков генерального плана (табл. 3), новые ТЭЦ мощностью 450 МВт и ГЭС мощностью 600 МВт (4×150) также будут отличаться самыми лучшими показателями (если не брать во внимание более передовые технологии сверхкритического и ультрасверхкритического давления, которые в перспективе планируется использовать для производства электроэнергии на экспорт в КНР). Реальный интерес к этим проектам проявил широкий круг ведущих энергетических компаний мира, принявших участие в конкурсах на строительство Улан-Баторской ТЭЦ-5 и ГЭС «Таван-Толгой», предполагающих создание этих объектов за счет средств участников конкурсов (по схеме Build, Operate & Transfer – «строительство, управление и передача»). Добавим, что по первой из них контракт заключен с консорциумом в составе компаний «Posco» (Республика Корея), «Sojitz» (Япония), «GDF Suez» (Франция) и «Newcom» (Монголия), по второй – с консорциумом корейских компаний «Posco» и «Daewoo».

Таблица 3. Расчетные показатели
производства электроэнергии, 2013 г.

Электростанция	Удельные капитальные вложения, долл./кВт	Объем капитальных вложений, млн долл.	Себестоимость электроэнергии, центов/кВт·ч
ТЭС 1000 МВт (УСКП)	1000	1000,0	3,4
ТЭС 600 МВт (СКП)	1155	693,0	3,8
ТЭС 600 МВт (4×150)	1470	882,0	5,0
ТЭС 150 МВт	1575	236,3	5,3
ТЭЦ 450 МВт	2000	900,0	3,3
ГЭС 390 МВт	2205	860,0	6,2
МГЭС 15 МВт	4000	60,0	12,0
ВЭС 50 МВт	1470	73,5	6,7
СЭС 10 МВт	3000	30,0	17,4
АЭС 800 МВт	4000	3200,0	7,1
ДЭС 35 МВт	1313	46,0	20,7

Составлено по данным: [4].

Примечания: АЭС – атомная электростанция; ВЭС – ветроэнергетическая станция; ГЭС – гидравлическая электростанция; ДЭС – дизельная электростанция; МГЭС – малая гидравлическая электростанция; СЭС – солнечная (фотоэлектрическая) электростанция; ТЭС – тепловая электростанция; ТЭЦ – теплоэлектроцентраль. УСКП – энергоблок на сверхкритические параметры пара; СКП – энергоблок на сверхкритические параметры пара.

Во-вторых, как показали многочисленные исследования, высокий уровень загрязнения атмосферы в столице страны в холодный период связан главным образом с печным отоплением кварталов юрт и выбросами автотранспорта, а не с деятельностью действующих ТЭЦ.

В-третьих, реальных альтернатив использованию богатейших запасов бурых углей по-прежнему не просматривается. КНР закупает исключительно коксующийся уголь. Экспорт энергетического угля в Южную Корею и Японию связан с необходимостью транзита через Россию или КНР. К тому же рынки этих стран заняты углем из Австралии, Канады, Индонезии и России. Амбициозные планы экспорта электроэнергии в КНР находятся в затяжной стадии предпроектного обоснования. При этом гораздо более мощным потенциалом обладают российские планы организации крупномасштабного экспорта электроэнергии в КНР на базе угольных месторождений и гидроресурсов Дальнего Востока, Якутии и Забайкалья.

В принципе внутренние потребности в электроэнергии в долгосрочной перспективе могли бы быть полностью закрыты за счет обсуждавшихся ранее гораздо больших объемов мощностей Улан-Баторской ТЭЦ-5 и ТЭС «Таван-Толгой». Однако на сегодняшний день подобные решения находятся за пределами возможностей российской стороны. В то же время перспективным направлением взаимовыгодного сотрудничества остается российское участие в модернизации и увеличении мощностей действующих ТЭЦ в Улан-Баторе, Дархане и Эрдэнэте. Наиболее интересной в этом плане представляется идея увеличения мощности Улан-Баторской ТЭЦ-4 еще на 150 МВт, выдвинутая представителями Уральского турбинного завода (группа компаний «Ренова»). Создание условий для реализации подобных проектов путем предоставления финансовой и политической поддержки будет в наибольшей мере способствовать обеспечению экономических и экологических интересов нашей страны.

3. «Гидроэнергетическая альтернатива»

На наш взгляд, она может рассматриваться только в отношении строительства ГЭС «Шурэн» как наиболее нежелательного для российской стороны проекта. Следует отметить, что в новом плане развития энергетики альтернативы рассматриваются главным образом в разрезе разных створов и, соответственно, разных параметров строительства и мощности, а также режимов эксплуатации планируемой ГЭС на реке Селенге. Напомним, что в плане рекомендуется строительство ГЭС «Шурэн» с мощностью 390 МВт (почти в два раза больше, чем рекомендовалось ранее).

Реальной альтернативой ГЭС «Шурэн» в этом отношении может быть только ГЭС «Эгийн». С мощностью 315 МВт и планируемой эксплуатацией в режиме пиковой она практически полностью равнозначна ГЭС «Шурэн». Вряд ли российская сторона сможет оказать влияние на решения по параметрам и режиму работы ГЭС «Эгийн», поскольку строить ее планируется с привлечением кредитов, технологий и специалистов из КНР. Однако негативное влияние этой ГЭС на транзитный сток реки Селенги в любом случае будет меньше, чем от ГЭС «Шурэн». Поэтому данная альтернатива может рассматриваться только как вынужденное согласие с меньшим ущербом.

Необходимо подчеркнуть, что все эти выводы основаны на довольно ограниченном объеме имеющейся информации

по гидроэнергетическим проектам и, таким образом, должны рассматриваться строго как предварительные. Более детальные предложения по плану действий российской стороны будут представлены в следующей публикации после завершения официальных процедур технико-экономических обоснований проектов и оценок воздействия на окружающую среду.

Вместе с тем совершенно очевидно, что охрана реки Селенги как природного объекта высокой экологической значимости и экосистемы озера Байкал в целом будет далее невозможна без определения разумных форм взаимного соблюдения экологических и экономических интересов. При этом обеспечение баланса конкурирующих интересов сторон можно осуществить только в рамках подхода «совместного использования выгод». Ключевая идея этого подхода заключается в преобразовании игры нулевой суммы совместного использования воды, в которой выигрыш одной стороны равен проигрышу другой, в игру положительной суммы совместного использования связанных с водой выгод, когда обе стороны обеспечивают себе положительный результат [9]. В этом контексте данный подход следует рассматривать как способ реализации фундаментального в международных отношениях принципа взаимовыгодного сотрудничества в части совместного использования товаров (продуктов) и услуг, прямо или косвенно связанных с трансграничными водами.

Выделяются два основных способа практической реализации этого подхода: 1) «обмен выгодами» и 2) «концессия» [10]. Суть первого способа заключается в том, что заинтересованные страны могут добиваться желаемых уступок при использовании трансграничных вод, предоставляя взамен своим соседям другие выгоды в области взаимных интересов. Суть второго способа заключается в том, что заинтересованные страны могут принимать участие в проектах совместного водопользования, обеспечивая за счет инвестиций совладение, участие в управлении водохозяйственной инфраструктурой и получение доходов от ее эксплуатации.

В основе реализации этого подхода в контексте российско-монгольского сотрудничества должно находиться решение как минимум трех групп ключевых вопросов. Первая группа находится в плоскости экологической оценки всех гидроэнергетических проектов, которые фигурируют в официальных планах соседнего государства. В ее состав входят оценка экологических рисков реализации этих проектов, формирование сценариев возможного

развития ситуации и определение необходимых мер для снижения негативных воздействий.

Вообще, исходя из идеологии «нулевого» воздействия на экосистему озера Байкал, опирающуюся на общепризнанную значимость и уникальность его природных характеристик, отказ от реализации гидроэнергетических проектов («нулевая» альтернатива) на монгольской территории является наиболее желательным для нашей страны вариантом. Относительно приемлемым вариантом может быть гидроэнергетическое использование притоков Селенги в естественном режиме. Совершенно неприемлемым является строительство ГЭС на основном русле Селенги.

Выявление наиболее привлекательных для российского участия (прежде всего, альтернативных гидроэнергетическим) проектов развития монгольской электроэнергетики должно оставаться в центре второй группы вопросов. В его основе – анализ конкурентоспособности различных проектов. При этом наряду с проектами строительства новых станций должны рассматриваться варианты модернизации действующих мощностей и продолжения региональной торговли электроэнергией. Здесь можно предположить, что в перспективе внутренний спрос в Монголии может быть удовлетворен в рамках «нулевого» варианта за счет ввода утвержденных к строительству ТЭЦ, увеличения мощностей действующих ТЭЦ в Улан-Баторе, Дархане и Эрдэнэте, а также продолжения импорта российской электроэнергии.

Третья группа вопросов связана с определением основных способов и форм развития взаимовыгодного сотрудничества в сфере электроэнергетики. К ней относятся вопросы проработки возможных вариантов вовлечения России в развитие монгольской энергетики путем участия в финансировании проектов строительства и модернизации энергетических объектов, поставке энергетического оборудования, а также совершенствования механизмов торговли электроэнергией. В случае варианта вынужденного сотрудничества в гидроэнергетическом освоении притоков реки Селенги одним из ключевых вопросов должно стать согласование режимов их эксплуатации, приемлемом для обеих сторон и оптимальном для всего речного бассейна.

Взаимосвязанное решение указанных групп вопросов должно стать основой для согласованных действий в области совместного водопользования и возобновления традиционного для российско-монгольских отношений взаимовыгодного сотрудничества.

Литература

1. Региональная схема комплексного использования и охраны водных ресурсов бассейна реки Сэлэнгэ (конспект). Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт водного хозяйства министерства сельского хозяйства МНР. – Улаанбаатар, 1986. – 192 с.
2. Contributions to Mongolia's Sustainable Energy Strategy. Prepared by James P. Rizer & Garry Vollans – Ulaanbaatar: USAID Mission to Mongolia, 2002. – 328 p.
3. Mongolia: Power Sector Development and South Gobi Development, Draft Report, Submitted to the World Bank by Economic Consulting Associates, 2008. – URL: http://siteresources.worldbank.org/INTMONGOLIA/Resources/ECA_Report_on_Power_and_South_Gobi_development_ENG.pdf
4. Mongolia Updating the Energy Sector Development Plan: Final Report. Prepared by E. Gen Consultants Ltd. Bangladesh in association with MVV decon GmbH, Germany, and Mon-Energy Consult, Mongolia / Asian Development Bank, 2013. – URL: <http://www.adb.org/projects/documents/updating-energy-sector-development-plan-tacr>
5. Макаров А. В. Совместное использование выгод в контексте управления международными реками: концепция и постановка проблемы в бассейне озера Байкал // Экономика природопользования. – 2013. – № 6. – С. 123–141.
6. Бушуев В. В., Воропай Н. И., Мастепанов А. М., Шафраник Ю. К. и др. Энергетическая безопасность России. – Новосибирск: Наука, Сибирская издательская фирма РАН, 1998. – 302 с.
7. Gobitec and the Asian Supergrid for Renewable Energy Sources in Northeast Asia / Energy Charter Secretariat and the Energy Economics Institute of the Republic of Korea, 2014. – URL: http://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Thematic/Gobitec_and_the_Asian_Supergrid_2014_en.pdf
8. Топливо-энергетический комплекс Иркутской области: современное состояние и перспективы развития / Под ред. Б. Г. Санеева, П. А. Воронина. – М.: ИД «Энергия», 2013. – 304 с.
9. Wolf A. Transboundary Waters: Sharing Benefits, Lessons Learned. Thematic Background Paper, Bonn: Secretariat of the International Conference on Freshwater, 2001. – 35 p.
10. Макаров А. В. Формирование стратегии охраны трансграничных вод в бассейне озера Байкал // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. – 2014. – № 1. – С. 74–87.

Kryukov V.A., Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk
One Route - One Owner? Is Unified Operator for the Northern Sea Route Needed?

Article analyzes problems and outcomes of various approaches implementation for the management (regulation) of the Northern Sea Route functioning.

Due to author's opinion, having in mind government abilities, for the modern stage of Arctic development in much extent fits management system based on taking into account various economics sectors specific features. It means: unified operator status is applicable only in case of state dominating involvement. In other cases operators functions are limited by coordination and negotiation with other participants of the route (including cargo senders and receivers).

Arctic, Northern Sea Route, unified operator, management functions, coordination, infrastructure development, ice fees, caravan ships escorting

Moë A., Brigham L., Fridtjof Nansen Institute, Norway, University of Alaska Fairbanks, Norway

Organization and Management Challenges of Russia's Icebreaker fleet

The USSR and now Russia have employed a fleet of large icebreakers to gain access across the Russian maritime Arctic and facilitate traffic through the Northern Sea Route (NSR). Since 2008 Atomflot has played a very influential role, not only in the management and operation of Russia's icebreakers, but in laying premises for the NSR as a whole. The current NSR Administration within the Ministry of Transport does not appear to have roles in policy formation or icebreaker management or planning. Several of the Soviet-era nuclear-powered icebreakers are in need of replacement, but the construction program for new ships is marked by controversies. There is no integrated management of nuclear and conventional icebreakers and it is unclear how the icebreaker fleet will be used to enhance the effectiveness of NSR operations and also to what extent the authorities will allow the independent navigation of icebreaking commercial carriers without convoy escort by icebreakers.

Arctic Ocean, Atomflot, icebreakers, Northern Sea Route

Blam Yu.Sh., Kryukov V.A., Malov V.Yu., Tokarev A.N., Churashev V.N., Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk

Estimation of Prospects of Creation of the Northern Latitudinal Transport Corridor

The estimation of prospective cargo flow on the northern latitudinal corridor. Showing possible "bottlenecks" in the latitudinal railway lines connecting the east and west of the Russia. It presents historical analogies in making strategic decisions on transport projects in the Arctic zone of Russia. The expediency of the use of national economic criteria for evaluating major infrastructure projects. It is shown that the particular importance for achieving even a 2% annual growth of the economy to create a new crossing over the Ural Mountains on the borders of the Republic of Komi, the Sverdlovsk region and the Khanty-Mansi Autonomous

The transport complex, Arctic zone, history of development, the North-Siberian Railroad, the estimation cargo flow

Kibalov Ye. B., Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Siberian State Transport University (STU), Novosibirsk

The Failure of the Reform of Rail Transport: Personalization

The article analyzes the failed structural reform of railway transport of Russia. Cited initial installation reform project developers have failed, and the Ministry of Economic Development controversial proposals for its continuation. We give the objections of opponents at the stage of project design discussion, and the discussion of the ways of its further development. We formulate necessary and sufficient conditions for the continuation of the reform of rail transport, to ensure its sustainable functioning and effective development.

Structural reform, the railway industry, the centralized model, vertically integrated divisions, Circumpolar highway

Kazantsev S.V., Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk
Estimation of an Economic Downturn and the anti-Russian Sanctions Impact on the Regions of Russia

The economic situation in the Russian Federation and its regions in 2014 formed under the influence of unfriendly geopolitical situation, worsening conditions on the world

commodity markets, sanctions on Russia, imposed by the governments of a number of countries, and economic recession within the country. It is shown that under the influence of these and some other factors the socio-economic development of some regions of Russian has slowed, in some regions economic situation deteriorated. The calculations showed that a power of influence of an economic downturn in Russia, a worsening situation on world commodity markets, financial-economic sanctions, imposed against the Russian Federation, on a change of the set of analyzed indicators in regions of Russia is directly proportional to an economic entity dependence on foreign capital, external financing and foreign trade turnover. The author identified the subjects of the Russian Federation that are most dependent on these factors and least dependent on these factors regions.

Anti-Russian sanctions, economic threats, the subjects of the Russian Federation, economic growth

Gumerov R.R., *AIC and Consumer Market Sector of the Institute for Macroeconomic Studies, Moscow*

Food Security of Russia: Problems and Threats

The publication deals with actual problems of monitoring, complex analysis and multicriteria evaluation of the food security status of the Russian Federation. The article analyzes and evaluates the main contemporary threats to national food security. Special attention is paid to the analysis of non-trade external threats to food security. The author justifies the need to make adjustments to the Food Security Doctrine of the Russian Federation and the State program of development of agriculture and regulation of agricultural products, raw materials and food markets for 2013-2020

Food security, rational consumption norms, access to food, self-sufficiency, import substitution, transnational corporations

Kobylnskaya G.V., *Institute for Economic Problems. G.P. Luzina Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences, Apatity*

Influence Financing Structure of Investments on the Development of the Regions of the North

The features of the financing of fixed assets financing are identified with the division of the northern regions in to groups. The criterion of grouping is the dominance of one of the sources in the structure: own funds; budget resources; resources of the nonfinancial corporations; market sources. The groups were studied from the point of efficiency of regional development. The dependence of regional development on the structure of investment financing is established. Priorities for regulation of investment activities are determined with considering the nature this dependence.

Self-financing, budgetary dependence, mixed financing, types of economic activity, the effectiveness of regional development

Zakharchuk E.A., Pasyukov A.F., *Institute of Economics, UB RAS, Ekaterinburg*

The Russian Arctic: Evaluation and Capabilities of Financial Development

Of the recent extensive studies of the Arctic area are aimed at the study of various aspects of the site from the resource to the geopolitical. At the same time, in conditions of increasing scarcity of financial resources of the state and private companies, important to identify the sources and the possibility of financing the development of the Arctic region, balance and effectiveness of the added value generated by the site. Using the methodology of the international System of National Accounts, the team of authors presented the methodical approach to the formation of the financial balance of the Arctic territories, with the release of outflow channels and the flow of resources in the Arctic Urals. Based on the analysis of the results, the article presents the main outlines of a long-term financial strategy of the Arctic territories.

Arctic territories, the system of national accounts, financial balance, net lending / borrowing

Chernega A.A., *Saint-Petersburg State University*

The Role of Local Actors in Social Constructing of Tourist Attractions in Small Russian Towns

This article is aimed to identify social practices of small town's local actors in the process of tourism development. In the first part we discuss the theoretical and methodological base

of the research: integrative sociological approach to the analysis of tourism. The author describes the methodology and methods of its own sociological case-study of six cities. The main part of article includes development of specific model of participation of local actors in the process of constructing of tourist attractions. We (a) analyze the practices of urban activists and enthusiasts; (b) investigate the specific of the formation of new urban communities accumulating social tourism resources; (c) identify characteristics of functioning prototype of the creative class in the province, as well as the specifics of the expansion of the tourism market by dint of including the self-employed and budget organizations. Finally, the author notes that local actors are key subjects of constructing of tourist attraction in small Russian towns. The author offers several practical recommendations for the development of tourism in this territories.

Tourism, tourist attraction, social constructing, a small town, local actors

Klistorin V.I., *Institute of Economy and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
Imperialism as the Last Phase

The paper analyzes a famous work by V. I. Lenin titled as Imperialism as the Highest Phase of Capitalism, a centennial from completion of which is coming this year. The economic and political tendencies analyzed by V. I. Lenin a hundred years ago and conclusions to which he came are considered here from a present-day perspective. The paper also analyzes some other works of those years, which Lenin referred to and criticized in the above work. Not a theory but a science called as Political Economy of State-Monopoly Capitalism was created by the USSR from this Lenin's work. How this science influenced further development of scientific thought and practical policy in the USSR and Russia is in the focus of the paper.

Imperialism, monopolies, banks, exchange markets, competition, financial capital, oligarchy, division of the world, wars

Yudina I.N., Betmakaev A.M., *Financial University under the Government of the Russian Federation, Branch in Barnaul; Altai State University, Barnaul*

Rescue or liquidate? On the bailout of problem banks in the context of crisis

This article discusses the current situation in the banking sector that is considered a systemic banking crisis, and the rehabilitation programmes to revive bank lending or at least prevent the complete failure of some banks, as their bankruptcy will be more unprofitable to the economy than the rescue. A crisis often suggests elimination of ineffective banks in the system. However, this is not the case nowadays, and it is alerting that governments support the banks that showed poor financial performance at year-end 2015. The article also studies the issues that inhibit effective policy of financial recovery of banks in Russia.

Financial crisis, sanitation of banks, bank recapitalization and restructuring, the anti-crisis plan of the Government and the Central Bank

Kotliarov I.D., *National Research University Higher School of Economics, Department of Finance, St. Petersburg*

Management of Relations Between Banks and Difficult Debtors

The present paper outlines the need for an algorithm of management of relations between banks and debtors who do not fulfill their credit obligations. Inability to pay in time is proposed as a formal criterion of potential risk of insolvency. A classification of debtors based on their solvency and good will is proposed. Different models of relation management for each group of debtors are given. A classification of bank strategies is proposed. Unlawful strategies are described.

Bank, credit, solvency, difficult debtors, insolvent debtors, unlawful debtors, debt collection, debt collectors

Makarov A.V., *Baikal Institute of Nature Using Management, SB RAS, Ulan-Ude*
Actual Questions of the Russian-Mongolian Relations in a Context of Transboundary Waters Protection

In paper questions of mutually cooperation with a view of transboundary waters of the lake Baikal basin protection are considered. The retrospective analysis of hydropower schemes development in Mongolia is carried out. Potential risks of transboundary impacts in connection with Mongolian energy sector development plan realization come to light. The basic directions of energy cooperation are proved.

Transboundary waters, the lake Baikal protection

Уважаемые коллеги!

Приглашаем Вас подать заявки на участие в международной конференции, посвященной 80-летию со дня рождения академика А.Г. Гранберга **«Пространственный анализ социально-экономических систем: история и современность»**, которая состоится 10-12 октября 2016 г. в Институте экономики и организации промышленного производства СО РАН по адресу: Новосибирск, пр. Академика Лаврентьева, 17.

Цели конференции

- Обсудить возможности применения новых данных и методов для изучения пространственной экономики.
- Стимулировать дискуссию по теоретическим и прикладным исследованиям в области пространственного моделирования социально-экономических систем.

Научные направления

1. Теория и методология пространственной и региональной экономики.
2. Стратегии, программы и проекты социально-экономического развития страны и ее макрорегионов.
3. Экономико-математическое моделирование межрегиональных и межотраслевых отношений.
4. Россия в мировой экономике.
5. Сибирь, Дальний Восток, Арктика в экономике России и мира.

По номинациям научных направлений будут присуждаться премии имени А.Г. Гранберга

Программный комитет

Академик А.Г. Аганбегян – *председатель*, член-корр. РАН В.И. Суслов – *ученый секретарь*, а также: академик В.В. Ивантер, академик А.Э. Конторович, зам. председателя Внешэкономбанка А.Н. Клепач, академики В.В. Кулешов, В.Л. Макаров, П.А. Минакир, В.В. Окрепилов, В.Н. Пармон, А.И. Татаркин, проф. Г.М. Мкртчян, губернатор Красноярского края В.А. Толоконский.

Организационный комитет

В.И. Суслов – *председатель*, В.Е. Селиверстов – *заместитель председателя*, С.А. Суспицын – *заместитель председателя*, Л.В. Мельникова – *ученый секретарь*, а также А.О. Баранов, Ю.Ш. Блам, Е.Б. Бухарова, О.В. Валиева, А.А. Горюшкин, Д.А. Доможиров, Н.И. Ибрагимов, Е.А. Колобова, Е.А. Коломак, А.А. Кугаевский, А.В. Кузнецов, Р.Н. Лепя, М. В. Лычагин, А.С. Маршалова, Н.Н. Михеева, Б.Г. Санеев, Л.А. Сергеева, А.А. Федоров.

Вся информация: <http://ieie.su/conf/granberg2016>.

Вы можете заявить участие через онлайн-систему регистрации заявок или прислать заявку на адрес Оргкомитета:

conference2016_granberg@ieie.nsc.ru

E-mail ученого секретаря: melnikova@ieie.nsc.ru

В следующих номерах Вы прочтете:

**Тема номера: «Один пояс, один путь»:
угрозы и возможности для России**

А также:

- Молочные реки России
- Оптимистичный взгляд со стороны на развитие молочного рынка
- Как Сибирь оказалась в центре торговли маслом
- Плоды количественного смягчения
- Качество жизни в дальневосточных субъектах: вектор движения
- Сельское предпринимательство в современной России
- Время в координатах труда и социальной защиты населения
- Оценка уровня развития социальной инфраструктуры в регионах Севера и Арктики России
- Истинные сбережения регионов Сибири: новые оценки, старые проблемы
- Легкость ведения бизнеса как фактор социально-экономического развития городов и регионов России
- Способы совершенствования механизмов предоставления трансфертов в бюджетной системе РФ
- Влияние международных транспортных коридоров на формирование трансграничных кластеров в Приморском крае
- Некоторые аспекты импортозамещения медицинского оборудования
- Конкуренция в телевизионной отрасли: мировой опыт и российские реалии
- Генезис импортозамещающей политики в России
- Вузовские реформы и профессионализм: новые стимулы и угрозы
- Малые инновационные предприятия при научных и образовательных учреждениях
- Что делать с отходами: нормативно-законодательные решения и региональная практика
- Влияние промысловой деятельности крестьян России конца XIX – начала XX века на развитие их хозяйства

0131-7652. «ЭКО» (Экономика и организация промышленного производства).
2016. №5. 1–192

Художник В.П. Мочалов
Технический редактор О.Ю. Лисачёва

Адрес редакции: 630090 Новосибирск,
пр. Академика Лаврентьева, 17.
Тел./факс: (8-383) 330-69-25, тел. 330-69-35;
E-mail: eco@ieie.nsc.ru, ecotrends.ru

© Редакция журнала «ЭКО», 2016. Подписано к печати 23.04.16
Формат 84x108 1/32. Офсетная печать. Усл. печ. л. 10,08
Уч.-изд. л. 10,8. Тираж 1300. Заказ 2

Сибирское предприятие «Наука» АИЦ РАН
630077, г. Новосибирск, ул. Станиславского, 25