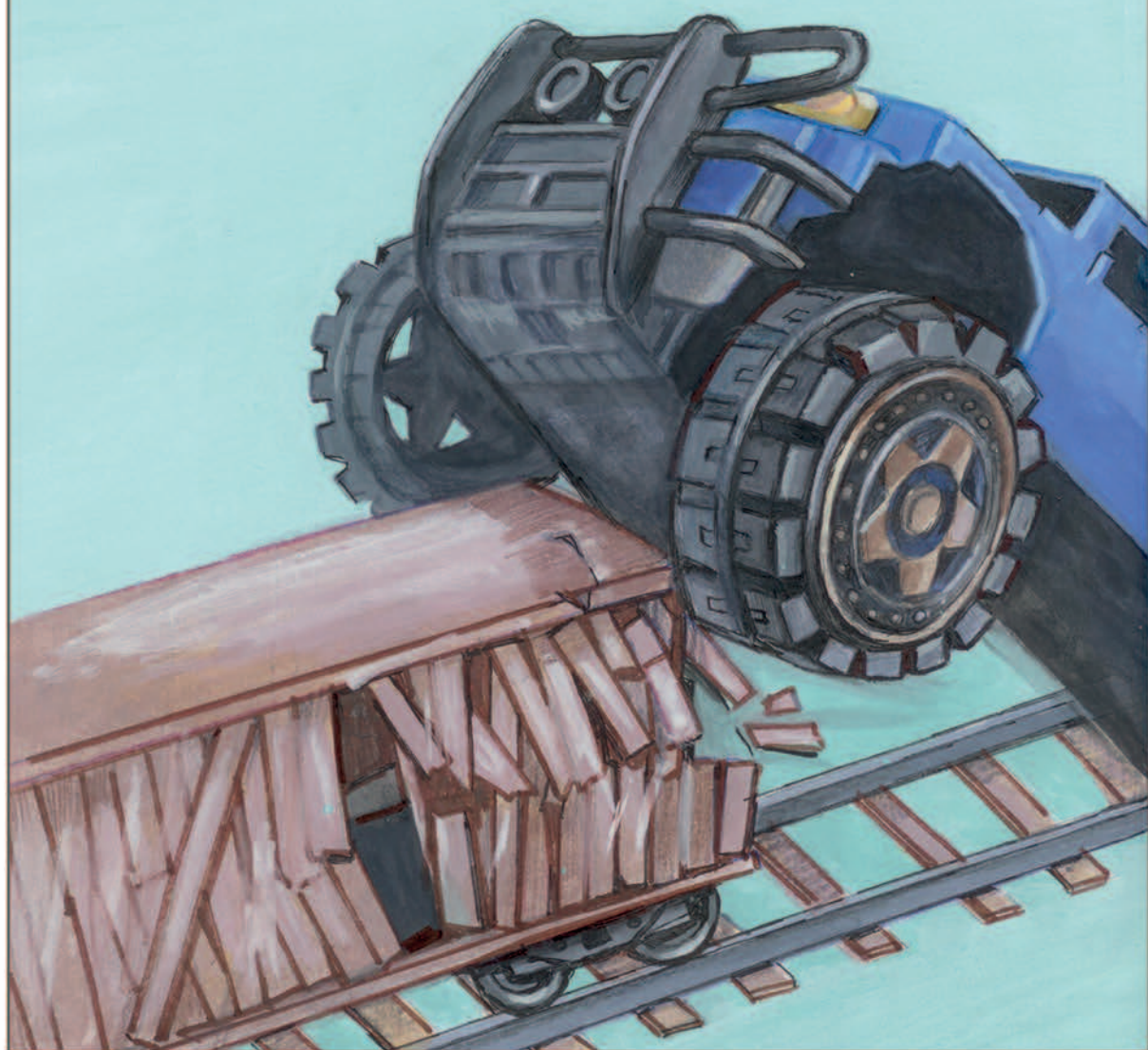


ЭКО

№ 5
2024

ВСЕРОССИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Транспорт: конкуренция и/или взаимодействие?



ИЗДАЕТСЯ С ЯНВАРЯ 1970 ГОДА,
ВЫХОДИТ ШЕСТЬ РАЗ В ГОД



ЭКОномика и организация
промышленного производства

5 (599) 2024

Основатель журнала «ЭКО» — **А.Г. АГАНБЕГЯН**, академик РАН

Главный редактор **В.А. КРЮКОВ**, академик РАН,
директор Института экономики и организации промышленного производства СО РАН

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

А.В. Алексеев, д.э.н., ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск; **А.О. Баранов**, д.э.н., профессор, ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск; **С.В. Бухаров**, ИЭОПП СО РАН, Новосибирск;
Э.Ш. Веселова, зам. главного редактора журнала, Новосибирск; **И.П. Глазырина**, д.э.н., профессор, ИПРЭК СО РАН, ЗабГУ, Чита; **Н.В. Гальцева**, д.э.н., СВКНИИ ДВО РАН, Магадан;
В.М. Гильмундинов, д.э.н., профессор, ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск;
К.П. Глущенко, д.э.н., ИЭОПП СО РАН; НГУ, Новосибирск; **В.А. Ильиных**, д.и.н., ИИ СО РАН, Новосибирск; **В.И. Клисторин**, д.э.н., профессор, ИЭОПП СО РАН, Новосибирск;
Г.П. Литвинцева, д.э.н., профессор, НГТУ, Новосибирск; **Н.В. Ломакина**, д.э.н., доцент, ИЭИ ДВО РАН, Хабаровск; **В.В. Мельников**, к.э.н., доцент, НГУЭУ, НГТУ, Новосибирск;
Л.В. Мельникова, к.э.н., доцент, ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск;
Е.В. Нехода, д.э.н., профессор, ТГУ, Томск; **А.И. Пыжев**, к.э.н., доцент, СФУ, ИЭОПП СО РАН, Красноярск; **Е.В. Рудой**, член-корр. РАН, профессор, НГАУ, Новосибирск; **П.Н. Тесля**, к.э.н., доцент, ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск; **То Кен Сик**, д.э.н., профессор, СахГУ, ИПЭУ, Южно-Сахалинск; **Е.А. Третьякова**, д.э.н., профессор, ПГНИУ, ООО «Кайрос Инжиниринг», Пермь;
О.П. Фадеева, к.соц.н., ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск; **В.В. Шмат**, к.э.н., ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск.

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

А.Г. Аганбегян, академик РАН, РАНХ и ГС, Москва; **Р. Бардацци**, д.э.н., Университет Сиены, Флорентийский университет, Италия; **С.Ю. Барсукова**, д.соц.н., доцент, НИУ ВШЭ, Москва;
Е.Б. Бухарова, к.э.н., профессор, СФУ, Красноярск; **Т.Н. Гаврильева**, д.э.н., профессор, СВФУ, Якутск; **И.Г. Дежина**, д.э.н., Сколтех, Москва; **В.В. Кулешов**, академик РАН, ИЭОПП, Новосибирск; **Му Арилд**, к. полит.н., Институт Фритьофа Нансена, Норвегия; **В.М. Рынков**, д.и.н., ИИ СО РАН, Новосибирск; **Н.И. Суслов**, д.э.н., профессор, ИЭОПП СО РАН, НГУ, Новосибирск; **А.В. Усс**, д.ю.н., проф., Красноярск; **А.Н. Швецов**, д.э.н., профессор, ФИЦ ИУ РАН, Москва; **А.А. Яковлев**, к.э.н., НИУ ВШЭ, Москва.

УЧРЕДИТЕЛИ:

Учреждение Российской академии наук Сибирское отделение РАН,
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН,
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Новосибирский национальный исследовательский государственный университет» (НГУ),
АНО «Редакция журнала «ЭКО»

ИЗДАТЕЛЬ:

Новосибирск, Сибирское отделение Российской академии наук

© ЭКО 2024

5 (599) 2024

Founder of the journal «ECO» – **A.G. AGANBEGYAN**, Academician of RAS

Editor-in-Chief **VALERY A. KRYUKOV**, Academician of RAS,
Director of Institute of Economics and Industrial Engineering (IEIE), SB RAS

EDITORIAL BOARD:

A.V. Alekseev, Dr. Sci. (Economics), IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk; **A.O. Baranov**, Dr. Sci. (Economics), Professor, IEIE SB RAS, NSU; **S.V. Bukharov**, IEIE SB RAS, Novosibirsk; **E.Sh. Veselova**, Deputy Editor-in-Chief, Novosibirsk; **I.P. Glazyrina**, Dr. Sci. (Economics), Professor, IPREC SB RAS, ZabGU, Chita; **N.V. Galtseva**, Dr. Sci. (Economics), North-Eastern Scientific Research Institute, Far East Branch of RAS, Magadan; **V.M. Gilmundinov**, Dr. Sci. (Economics), Professor, IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk; **K.P. Gluschenko**, Professor, IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk; **V.A. Ilyinikh**, Dr. Sci. (Historical), Institute of History, SB RAS, Novosibirsk; **V.I. Klistorin**, Dr. Sci. (Economics), Professor, IEIE SB RAS, Novosibirsk; **G.P. Litvintseva**, Dr. Sci. (Economics), Professor, NSTU, Novosibirsk; **N.V. Lomakina**, Dr. Sci. (Economics), Associate Professor, IEI FEB RAS, Khabarovsk; **V.V. Melnikov**, Cand. Sci. (Economics), Associate Professor, NSUEM, NSTU, Novosibirsk; **L.V. Melnikova**, Cand. Sci. (Economics), Associate Professor, IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk; **E.V. Nekhoda**, Dr. Sci. (Economics), Professor, TSU, Tomsk; **A.I. Pyzhev**, Cand. Sci. (Economics), Associate Professor, Siberian Federal University, IEIE SB RAS, Krasnoyarsk; **E.V. Rudoy**, RAS corresponding member, Professor, NSAU, Novosibirsk; **P.N. Teslya**, Cand. Sci. (Economics), Associate Professor, IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk; **To Ken Sik**, Dr. Sci. (Economics), Professor, Sakhalin State University, IPEU, Yuzhno-Sakhalinsk; **E.A. Tret'yakova**, Dr. Sci. (Economics), Professor, Perm State Pedagogical University, Kairos Engineering, LLC, Perm; **O.P. Fadeeva**, Cand. Sci. (Sociology), IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk; **V.V. Shmat**, Cand. Sci. (Economics), IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk.

EDITORIAL COUNCIL:

A.G. Aganbegyan, Academician of RAS, RANEPa, Moscow; **R. Bardazzi**, Dr. Sci. (Economics), University of Siena, University of Florence, Italy; **S.Yu. Barsukova**, Dr. Sci. (Sociology), Associate Professor, HSE University, Moscow; **E.B. Bukharova**, Cand. Sci. (Economics), Professor, Siberian Federal University, Krasnoyarsk; **T.N. Gavrilieva**, Dr. Sci. (Economics), Professor, NEFU, Yakutsk; **I.G. Dezhina**, Dr. Sci. (Economics), Skoltech, Moscow; **V.V. Kuleshov**, RAS Academician, IEIE SB RAS, Novosibirsk; **M. Arild**, PhD Sci. (Political), Fridtjof Nansen Institute, Norway; **V.M. Rynkov**, Dr. Sci. (Historical), Institute of History, SB RAS, Novosibirsk; **N.I. Suslov**, Dr. Sci. (Economics), Professor, IEIE SB RAS, NSU, Novosibirsk; **A.V. Uss**, Dr. Sci. (Law), Professor, Krasnoyarsk; **A.N. Shvetsov**, Dr. Sci. (Economics), Professor, FIC IS RAS, Moscow; **A.A. Yakovlev**, Cand. Sci. (Economics), HSE University, Moscow.

FOUNDERS:

Russian Academy of Sciences, Siberian Branch,
Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch, RAS
Novosibirsk State University
ANO Editorial Office of ECO journal

PREPARED FOR PUBLICATION BY

Novosibirsk, Russian Academy of Sciences, Siberian Branch

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

5 Уроки геометрии

Тема номера: Транспорт: конкуренция и/или взаимодействие?

- 8 МАЛОВ В.Ю.,
ТАРАСОВА О.В.,
ВАЛИЕВА О.В.,
ГОРЮШКИНА Е.А.
Конкуренция отраслей экономики
за провозные способности
Восточного полигона
- 25 БЕЗРУКОВ Л.А.
Итоги и проблемы реализации потенциала
Байкало-Амурской магистрали
- 44 ПИЛЯСОВ А.Н.,
НИКИТИН Б.В.
Мегaproект железной дороги
Якутск-Магадан:
вариант трассировки имеет значение!
- 67 КОТОВ А.В.
Интегрирующая роль речного транспорта
в развитии регионов
азиатской части России
- 83 ЛЕОНОВ С.Н.,
ЗАОСТРОВСКИХ Е.А.
Внутренний водный транспорт
как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

ЭКОЛОГИЯ И ЭКОНОМИКА

- 104 САННИКОВА И.Н.,
СЕМИКОЛЕНОВА М.Н.
ESG-данные в нефинансовой отчетности
российского бизнеса

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СОЦИОЛОГИЯ И ДЕМОГРАФИЯ

- 120 КАНЕВА М.А.,
МОИСЕЕНКО В.Д.
Оценка влияния показателей здоровья
на занятость в России (2015-2022 гг.)
- 141 ГВОЗДЕВА Е.С.,
ГВОЗДЕВА Г.П.,
БОБРОВА В.Ю.
Куда и почему стремится образованная
молодежь из восточных регионов России

ОТРАСЛИ И РЫНКИ

- 165 ГРАЧЕВА А.А.,
ЖИЛЬНИКОВ А.А.,
ЖИЛЬНИКОВ Т.А.,
ПРУДНИКОВ В.В.
«Золотая птица» на прилавке: что
происходит с ценами на куриное мясо?
- 185 КАЛАШНИКОВА К.Н.
Рестораны Новосибирска:
потребительское восприятие заведений в
контексте их пространственных различий

ФИНАНСОВЫЙ СЕКТОР

- 202 АБЛАЕВ Э.Ю.,
СУДАРЕВ Д.А.
Бюджетные правила
в системе приоритетов
бюджетной политики России
- 224 КОСОВ М.Е.,
СТАРОВЕРОВА О.В.,
ЧЕРНЫШЕВА Т.К.
Современное состояние и актуальные
тенденции на рынке физического золота

ПРОБЛЕМЫ

РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

- 240 ГИЛЬТМАН М.А.,
МЕРЗЛЯКОВА А.Ю.,
ВАРЛАМОВА Ю.А.,
ЛАРИОНОВА Н.И.
Различия цифровизации занятости
в регионах России

УПРАВЛЕНИЕ

- 263 ЧУБАРОВ И.Г.
Эволюция институтов централизованного
планирования в Китае и Индии
- 287 БАБКИН А.В.,
БАТУКОВА Л.Р.,
ШКАРУПЕТА Е.В.,
ТАШЕНОВА Л.В.,
ЛЭЙФЭЙ ЧЭНЬ
Стратегическое управление развитием
промышленной EICSG-экосистемы
Индустрии 5.0

CONTENTS

EDITORIAL

- 5 Lessons in Geometry

Cover story: Transport: competition and/or interaction?

- 8 MALOV, V.Yu.,
TARASOVA, O.V.,
VALIEVA, O.V.,
GORYUSHKINA, E.A.
Competition of Economic Sectors
for Cargo Carrying Capacity of the Eastern Range
- 25 BEZRUKOV, L.A.
Results and Problems of Implementing
the Potential of the Baikal-Amur Mainline
- 44 PILYASOV, A.N.,
NIKITIN, B.V.
Yakutsk-Magadan Railroad Megaproject:
Routing Option Matters!
- 67 KOTOV, A.V.
The Integrating Role of River Transport
in the Asian Russia Regional Development
- 83 LEONOV, S.N.,
ZAOSTROVSKIKH, E.A.
Inland Water Transport as a Factor
of China's Economic Development.
Will Russia be able to replicate it?

ECOLOGY AND ECONOMICS

- 104 SANNIKOVA, I.N.,
SEMIKOLENOVA, M.N.
ESG-data in the Non-Financial Reporting
of Russian Business

ECONOMIC SOCIOLOGY AND DEMOGRAPHY

- 120 KANEVA, M.A.,
MOISEENKO, V.D.
Assessing the Impact of Health Indicators
on Employment in Russia (2015-2022)
- 141 GVOZDEVA, E.S.,
GVOZDEVA, G.P.,
BOBROVA, V.Yu.
Where and Why Educated
Young People Aspire to Go
from the Eastern Regions of Russia

ECONOMIC SECTORS AND MARKETS

- 165 GRACHEVA, A.A.,
ZHILNIKOV, A.A.,
ZHILNIKOV, T.A.,
PRUDNIKOV, V.V.
«Golden Bird» on the Counter:
What's Happening to Chicken Meat Prices?
- 185 KALASHNIKOVA, K.N.
Novosibirsk Restaurants:
Customer Perception of Restaurants Relative
to their Location Disparities

FINANCE

- 202 ABLAEV, E.Yu.,
SUDAREV, D.A.
Budgetary Rules in the System
of Priorities of the Budgetary Policy
of Russia
- 224 KOSOV, M.E.,
STAROVEROVA, O.V.,
CHERNYSHEVA, T.K.
The Actual State and Current Trends
in the Market of Physical Gold

PROBLEMS OF REGIONAL DEVELOPMENT

- 240 GILTMAN, M.A.,
MERZLYAKOVA, A.Yu.,
VARLAMOVA, Yu.A.,
LARIONOVA, N.I.
Differences in Digitalization
of Employment in Russian Regions

MANAGEMENT

- 263 CHUBAROV, I.G.
Evolution of Centralized Planning
Institutions in India and China:
A Comparative Analysis
- 287 BABKIN, A.V.,
BATUKOVA, L.R.,
SHKARUPETA, E.V.,
TASHENOVA, L.V.,
LEIFEI, CHEN
Strategic management
of the development of the industrial
EICSG Industry ecosystem 5.0



**Коллектив «ЭКО» поздравляет своего главного редактора,
академика РАН В.А. Крюкова,
с 70-летием.**

**Дорогой Валерий Анатольевич,
от души желаем долгих лет, творческих успехов,
здоровья и благополучия!**

Уроки геометрии

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-5-7

Отличительная особенность нашей страны (и об этом «ЭКО» писал не единожды) – колоссальное влияние пространства на все экономические и социальные процессы. Большие расстояния, рассредоточенность центров (в основном, скорее, очагов) хозяйственной деятельности и мест расселения – все это существенно трансформирует «канонические» представления о ведущей роли конкуренции в формировании эффективных и наиболее приемлемых решений. Трансформация отнюдь не отрицает роль и значение инициативы и предприимчивости при реализации социально-экономических проектов, но вызывает необходимость обязательного и всестороннего учета «пространственного фактора» при их формировании и последующей реализации.

В соединении пространства и экономики ключевую роль играет транспорт – автомобильный, железнодорожный, водный, трубопроводный, авиационный... На этапе хозяйственного освоения территории, как представляется, критически важно именно взаимодействие (а не конкуренция) различных видов транспорта – с учетом их сильных сторон и присущих им ограничений. Об этом красноречиво свидетельствует исторический опыт освоения и развития значительной части России, особенно ее восточных территорий и Арктики.

Процесс становления и эволюции транспортной системы можно (и нужно!!!) представить в виде решения многоуровневой многоаспектной проблемы – от обеспечения связанности территории с целью создания условий для синергии разных сфер хозяйственной деятельности в средне- и, тем более, долгосрочной перспективе, до развития конкуренции различных видов транспорта – там, где для этого уже сформированы экономические (наличие большого числа хозяйствующих субъектов) и инфраструктурные предпосылки. В последнем случае речь, несомненно, идет о достаточности и сбалансированности логистических и провозных мощностей. В связи с этим нужно отметить, например, явный дисбаланс в развитии складских и логистических возможностей ряда дорожно-транспортных узлов Востока России (таких, например, как города Новосибирск и Красноярск), не обеспеченных необходимой транспортной инфраструктурой (особенно в пригородах).

Гармоничную систему «пространства – экономики – транспорта» наглядно можно представить в виде треугольника, который устойчив к возможным колебаниям той «почвы», на которой он стоит. Но построить треугольник можно только на базе многоуровневого поэтапного подхода, учитывающего многоаспектный взаимообусловленный характер всех его сторон.

Статьи настоящего номера убедительно свидетельствуют, что без прочной экономической основы – диверсифицированной и динамичной экономики – принципиально невозможно обеспечить решение транспортных проблем на значительной части территории нашей страны (статья В.Ю. Малова, О.В. Тарасовой, О.В. Валиевой и Е.А. Горюшкиной). При этом необходимо принимать во внимание также и динамизм современных

экономических процессов, и изменения, происходящие в силу объективных обстоятельств (таких как климатические), и, конечно, учитывать «человеческий фактор».

В качестве примера нельзя не отметить «кейс» Усть-Кутского района Иркутской области (статья Л.А. Безрукова), динамичное развитие которого (невзирая и даже вопреки многим негативным «объективным» обстоятельствам в развитии зоны Байкало-Амурской магистрали) связано не столько с адаптацией подходов к формированию Верхнеленского ТПК (его проект так и остался «на бумаге»), сколько с инициативой и энергией команды Николая Михайловича Буйнова, одного из основателей ОАО «Иркутская нефтяная компания» (ИНК). Последняя не просто достигла выдающихся результатов в добыче нефти и конденсатосодержащего газа, но уже завершает строительство завода полимеров, вплотную подошла к получению промышленной технологии производства карбоната лития (в чем автор этих строк имел возможность лично убедиться 8 сентября с.г.).

Что лежит в основе успеха ИНК? Пассионарность лидера команды и умение «заглянуть за горизонт». Отметим, что подобные качества всегда были присущи многим «покорителям Сибири» – от казаков-первопроходцев до тех руководителей, которые продвигали идею строительства Транссибирской магистрали и другие не менее грандиозные проекты (часто опережающие свое время на многие десятки лет – см. работу И.И. Серебренникова), строили БАМ – они «смотрели» гораздо дальше того времени, в котором жили и творили¹.

В русле обсуждаемых вопросов весьма убедителен опыт Китая, который сумел в сжатые сроки сформировать транспортный каркас огромной территории на основе различных видов транспорта, давший мощный толчок ее развитию (статья С.Н. Леонова и Е.А. Заостровских). Главный урок вполне очевиден: в корне успеха – активное участие государства, причем не только и не столько как инвестора, сколько в качестве арбитра и регулятора процесса реализации стратегических приоритетов (статья А.В. Котова).

С этой точки зрения чрезвычайно важным представляется детальный учет всех аспектов создания и развития новых объектов транспортной инфраструктуры, особенно имеющих межрегиональное значение (статья А.Н. Пилясова и Б.В. Никитина). При этом необходимо принимать во внимание не только природно-ресурсный

¹ *Серебренников И.И.* Записка об экономическом положении района железной дороги Иркутск – Жигалово (Усть-Илга), вероятном грузообороте этой ж.д. и о продолжении ее до г. Бодайбо. Иркутск: Иркутское городское Общественное Управление; Паровая типография И.П. Казанцева, 1912. 202 с. + Прил.

Федоров М.П. Экономическое положение Сибирской Магистрали / Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего изучения железнодорожного дела в России. СПб: Общественная Польза, 1912. 65 с.

Хобта А.В. Михаил Иванович Хилков и Сибирская железная дорога. М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2021. 512 с.

Червинский П.П. Южно-Сибирская железная дорога. Район Южно-Сибирской железной дороги в экономическом отношении. СПб: Типография акционерного о-ва Альфа, 1913. 496 с. + 30 л. ил.

или геостратегический потенциал территории, но и масштаб, и потенциал тех «смежных» научно-технологических проблем, которые могут обеспечить значительный синергетический эффект. Хрестоматийный пример – создание транспортных инфраструктурных проектов в границах определенных экономических коридоров (широких настолько, чтобы обеспечить эффективное функционирование различных видов транспорта).

Безусловно, реализация подобных проектов – прерогатива государства, и это чрезвычайно сложная задача. Причем, как показывает опыт СССР, даже в рамках системы централизованного планирования ее не всегда удавалось решить. Так, например, при сооружении первого магистрального газопровода из Западной Сибири в европейскую часть страны «в июле 1970 г. прибыла первая партия труб из ФРГ и уже могли начаться работы по прокладке первого трубопровода. Однако этому помешали... бездорожье и отсутствие железных дорог, по которым можно было бы доставлять на места строительства магистрали огромные трубы, произведенные компанией Mannesmann. Как планировалось Министерством газовой промышленности, газопровод прокладывался бы параллельно старой железной дороге... министерству пришлось решать, что выбрать: более длинный и более удобный маршрут, который потребовал бы использования дополнительных труб, или более короткий и менее удобный, который ухудшил бы логику проекта. Учитывая дефицит труб, Мингазпром... отдал предпочтение более короткому из возможных маршрутов»².

Однако в результате коридор прокладки железной дороги не получил должного развития и после завершения начального этапа сооружения магистрального газопровода быстро пришел в негодность – железная дорога в тот момент не имела сколь-нибудь значимого приоритета. Сегодня же в различных стратегических документах по развитию железнодорожного транспорта поднимается вопрос о необходимости сооружения Северного широтного хода, трасса которого совпадает на начальном этапе со старой железной дорогой...

«Транспортная недоосвоенность» значительной части территории нашей страны настоятельно диктует необходимость формирования и реализации новых масштабных инфраструктурных проектов, особенно – на Севере и Востоке азиатской части РФ. Базовым условием их организации видится кооперация (взаимодействие) всех заинтересованных сторон – не только государства и крупного бизнеса, но и регионов, муниципалитетов, местных сообществ. А стратегической целью – не только и не столько ускоренный выход на рынки Юго-Восточной Азии, сколько создание условий для устойчивого и уверенного развития Отечества.

Главный редактор журнала,
академик РАН



КРЮКОВ В.А.

² Хогселлиус П. Красный газ: Россия и возникновение энергетической зависимости Европы // Пер. с англ. А. Белых; под науч. ред. А. Белых. М.: Дело, 2024. 536 с.

Конкуренция отраслей экономики за провозные способности Восточного полигона¹

В.Ю. Малов, О.В. Тарасова, О.В. Валиева, Е.А. Горюшкина

УДК 338.1, 656.2, 330.44

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-8-24

Аннотация. Переориентация российского экспорта на Восток привела к предельной загруженности отдельных участков Транссиба и БАМа. В статье рассматриваются возможные пути преодоления возникшего транспортно-инфраструктурного дисбаланса и оцениваются их экономические, социальные и финансовые последствия для экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов и страны в целом. На базе оптимизационной межотраслевой межрегиональной модели построены сценарии с различной номенклатурой грузоперевозок (комбинации отраслей АПК, деревообработка, цветная металлургия, нефтепереработка и химическое производство). В рамках рассматриваемых сценариев дается оценка изменений объемов валовой продукции, конечного потребления и налоговых поступлений в бюджетную систему РФ, включая консолидированные региональные бюджеты СФО и ДФО.

Ключевые слова: транспорт; железнодорожные перевозки; грузоперевозки; ОАО «РЖД»; Транссиб; БАМ; прогноз; межотраслевые связи; экономические эффекты; Кузбасс; налоговые доходы; транспортные ограничения

Введение

Исследование посвящено прогнозированию и анализу экономических и социальных последствий, вызванных сложившимися в 2022–2023 гг. инфраструктурными и институциональными ограничениями в сфере железнодорожных перевозок на Восточном полигоне.

Резкая вынужденная переориентация российского экспорта с западного на восточное направление [Бардаль, 2023; Макушин, 2023] привела к предельной загруженности Восточного полигона РЖД (участки Транссиба от Кузбасса и БАМа от Тайшета до дальневосточных портов). Это затрудняет транспортировку некоторых видов продукции, как на экспорт, так и внутри страны.

Введенные в 2022 г. Временные правила определения очередности перевозок грузов, утвержденные решением правления ОАО «РЖД», лишь усугубили ситуацию. Эта норма привела к ручному согласованию интересов

¹ Статья подготовлена по плану НИР ИЗОПП СО РАН, проект № 121040100262–7

заказчиков и перевозчиков в лице как частных компаний, так и самого ОАО «РЖД», на что обратили внимание ведущие деловые СМИ².

В Правилах от 2022 г. оговаривалось семь уровней очередности перевозок грузов, в зависимости от их стратегической значимости. Экспорт угля был отнесен к приоритету шестой очереди, что ставило его в привилегированное положение относительно большинства других товаров российских экспортных поставок³.

Заложниками ситуации оказались сибирские и дальневосточные предприятия, которые вынуждены были откладывать вывоз собственной продукции в силу того, что 70% провозных мощностей Восточного полигона занимают составы с углем. Аргументами за сохранение приоритета угля в перевозках служат высокая зависимость экспортных доходов страны от угледобычи, необходимость исполнения долгосрочных внешнеторговых контрактов, а также социальная значимость бесперебойности добычи в моногородах Кемеровской области. На стороне угля также сильный голос крупного бизнеса Кузбасса, против которого голоса малых и средних предприятий других отраслей и регионов слышны слабее.

Реализация планов ОАО «РЖД» по развитию инфраструктуры Восточного полигона позволит лишь частично снять указанную напряженность.

В 2023 г. в восточном направлении по железной дороге были перевезены рекордные 280 млн т грузов, провозная способность Восточного полигона составила 173 млн т, планируется, что к концу 2024 г. она достигнет 180 млн т⁴. Третий этап модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей позволит увеличить этот показатель до 210 млн т к 2030 г. и до 270 млн т к 2032 г.⁵

Однако уже сейчас понятно, что этого объема будет недостаточно для удовлетворения перспективного спроса на перевозки со стороны |

² См. например: Минэк предложил поменять очередность перевозки грузов по железной дороге. Каким экспортным товарам планируется дать приоритет. URL: https://www.rbc.ru/business/24/03/2023/641c314e9a79476c12bc2a50?utm_source= Уголь выпадает из приоритета. Железнодорожники ждут на востоке более доходные грузы. URL: https://www.kommersant.ru/doc/5985664?from=glavnoe_5

³ Временные правила определения очередности перевозок грузов (ред. от 04.05.2023) (приложение к протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 27.12.2022 № 102). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_437432/b3c33600586197c81dac30f941af138b27878f55/

⁴ Перевозка грузов по Восточному полигону достигла исторического максимума // РБК, 15.02.2024. <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65cd6f8a9a7947e10c854282>

⁵ Распоряжение Правительства РФ № 981-п от 20.04.2024. <http://static.government.ru/media/files/t4J09XyTQdfNTInAE6xzWtvr5Y7hgV1B.pdf>

грузоотправителей. Так, по данным Минэнерго, порог в 210 млн т значительно ограничивает планы российского ТЭК, включая добычу угля. По информации Минтранса, только 500 крупнейших грузоотправителей сформировали заявки на перевозки в восточном направлении на 300 млн т с лишним (а ведь есть еще и средний, и малый бизнес)⁶. По экспертным отзывам представителей отрасли, дефицит пропускной способности на текущий момент оценивается в 95 млн т, ожидается, что к 2025–2027 гг. он достигнет 187 млн т⁷.

Таким образом, в условиях инфраструктурных ограничений и усиливающейся конкуренции грузоотправителей за возможность транспортировки своей продукции в направлении Тихого океана встает задача соизмерения и эффективной для народного хозяйства балансировки, с одной стороны, интересов угольных компаний, а с другой – остальных отраслей регионов Сибири и Дальнего Востока.

В связи с вышесказанным в работе ставилась цель оценить возможные сценарии перевозки грузов различной номенклатуры по Восточному полигону, а также выигрыши и потери бюджетной системы всех уровней в рамках этих сценариев для Сибирского и Дальневосточного федеральных округов и страны в целом.

Методы исследования

В экономической науке разработаны и находят эмпирическое подтверждение модели, оценивающие влияние инфраструктуры на экономику (Исаев, 2015; Коломак, 2011; Щербанин, 2011; Bougheas et al., 2000). Чаще всего инфраструктура в них учитывается в качестве фактора капитала в производственной функции, либо же в виде объема транспортной работы. При этом не принимается во внимание то обстоятельство, что отраслевая структура перевозимых грузов может оказывать влияние на результат оценивания. Вместе с тем любой продукт (груз) предварительно должен быть где-то произведен с соответствующими мультипликативными эффектами на экономику через цепочки межотраслевых связей.

⁶ Основные параметры III этапа развития Восточного полигона планируется определить к середине декабря // ИА РЖД-Партнер, 06.12.2023. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/osnovnye-parametry-iii-etapa-razvitiya-vostochnogo-poligona-planiruetsya-opredelit-k-seredine-dekabr/>

⁷ Строительство второго БАМ и расширение припортовой железнодорожной инфраструктуры обсудили на ВЭФ-2023 // Ведомости, 12.09.2023. https://www.vedomosti.ru/press_releases/2023/09/12/stroitelstvo-vtorogo-bam-i-rasshirenje-priportovoi-zheleznodorozhnoi-infrastrukturi-obsudili-na-vef-2023

В других моделях сопоставляются затраты и результаты инвестиций в инфраструктуру. В части результатов оценивается комплекс эффектов от реализации конкретного проекта или группы проектов [Morrison, Schwartz, 1996; Cohen, Monaco, 2008; Тарасова, Панкова, 2019]. Недостатком метода является необходимость сбора огромного количества отраслевой и проектной информации для осуществления подобных расчетов. Кроме того, при таком подходе ограничены возможности оценки сложных межотраслевых и пространственных эффектов.

Наконец, еще одна разновидность моделей оценивает транспортные ограничения и варианты транспортировки отдельных грузов, но «видит» остальную экономику только в терминах объемов погрузки-разгрузки в узлах [Бульонков и др., 2018]. При этом, опять же, мультипликативные эффекты от конкретных производств в различных регионах остаются вне модели.

Для достижения цели настоящей работы была использована оптимизационная межотраслевая межрегиональная модель с детализированным транспортным блоком (ОМММ-Транспорт) (ее подробное описание см. в предыдущих работах авторов [Малов и др., 2023]).

В используемой модели выделены девять регионов: Центральный, Северо-Западный, Южный, Северо-Кавказский, Приволжский, Сибирский, Дальневосточный федеральные округа и Уральский округ, разделенный на Тюменскую область (нефтегазовая специализация экономики) и остальной Урал. Отраслевой разрез модели охватывает 49 отраслевых агрегатов, включая восемь подотраслей: железнодорожный, авто-, авиа-, морской и внутренний водный транспорт, трубопровод, погрузка-разгрузка и прочие виды транспорта. Изучаемый ж/д маршрут (Восточный полигон) задан в модели напрямую, как железнодорожная связка между Уралом, Сибирью и Дальним Востоком РФ.

В рамках данной модели требовалось сформировать различные сценарии продуктовой загрузки Восточного полигона и спрогнозировать в этих предпосылках основные макроэкономические показатели развития и пространственной развертки экономики до 2028 г. При этом использование задачи в статической постановке вынуждает выполнять расчет на каждый год прогнозного периода.

Прогноз на 2023 г.⁸ показывает уже понесенные экономикой потери, так как переключение на более приемлемый сценарий перевозок, с очевидностью, уже невозможен.

⁸ Расчеты выполнены в апреле-мае 2023 г., когда проблема конкуренции за провозные мощности Восточного полигона достигла критического уровня: под вопросом были производственные планы ряда отраслей Сибири, в частности, посевная кампания в АПК.

Базовым сценарием является «угольный», который имитирует ситуацию сохранения приоритета угля в перевозках по дефицитной железнодорожной инфраструктуре в направлении дальневосточных портов.

Альтернативные сценарии предполагают замену 5 млн т угля в год многотоннажной продукцией других отраслей, причем выполнен подбор оптимальной отраслевой структуры перевозок на каждый прогнозный год.

Среди отраслей, которые конкурируют с угледобычей за доступ к транспортной инфраструктуре Сибири и Дальнего Востока, можно выделить АПК, деревообработку, цветную металлургию, нефтепереработку, химическое производство. В случае отказа от форсированного экспорта угля для перевозки их продукции высвобождаются три пары поездов в сутки (при действующих ценах на уголь).

В соответствии с традиционной методикой в рамках подхода «затраты-выпуск» сценарии сравниваются по уровню конечного потребления населения (аналог ВВП) и валовой продукции в целом по стране. Также при сравнительном анализе учитывается уровень занятости.

Все стоимостные количественные оценки приводятся в постоянных ценах на начало 2023 г.⁹

Для подбора оптимальной для народного хозяйства пропорции замены грузов материально-вещественные потоки переведены в стоимостные с использованием актуальных на момент расчетов средних экспортных цен (для сохранения внешнеторгового сальдо). Кроме того, учтены особенности перевозки различной продукции.

В рамках оценки последствий частичного отказа от форсированного экспорта угля в восточном направлении анализируются также варианты неопределенности относительно заявленных темпов развития Восточного полигона (риск неисполнения планов).

Далее оценивались эффекты в случае реализации оптимального из числа альтернативных сценариев для бюджетов страны в целом, регионов, входящих в состав СФО и ДФО (консолидированно), и Кемеровский области специально.

Отметим, что тонкости организации железнодорожных перевозок (учет порожнего возврата, ритмичность, наличие инновационного вагонного парка, тарифная политика и т.п.) нами не учитывались, поскольку в модель на этом этапе заложен высокий уровень агрегирования.

⁹ Поскольку материально-вещественный баланс экономики РФ был составлен на базе 2019 г., то с использованием индекса цен производителей (ФСГС. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/57609> (дата обращения: 06.06.2023)) в региональной привязке и в разрезе отраслевых агрегатов модели выполнен пересчет к ценам стартовой точки прогноза.

Результаты и обсуждение

Выбор оптимальной продуктовой корзины перевозок

Инерционный, он же «угольный», сценарий имеет следующие прогнозные показатели для РФ в целом на 2023 г.:

- валовая продукция – 257,283 трлн руб.;
- конечное потребление – 87,245 трлн руб.

Далее рассматриваются варианты/сценарии смены приоритетов внешнеторговых отношений и соответственно перевозок из СФО и ДФО в восточном направлении.

Отметим, что в связи с особенностями продукции АПК (короткий срок хранения и быстрая потеря качества) в приоритет для вывоза было поставлено зерно, занимая в соответствии с текущими внешнеторговыми пропорциями две из трех освободившихся пар поездов в сутки. Другие отрасли экономики СФО и ДФО встраивались на маршрут в объеме, обеспечивающемся одной парой поездов в сутки. Подчеркнем, что все рассмотренные альтернативные варианты загрузки Восточного полигона дали положительный эффект по конечному потреблению, отличаясь между собой незначительно (табл. 1).

Таблица 1. Сравнение экономических эффектов по вариантам альтернативного экспорта, 2023 г., трлн руб.

Показатель	Зерно	Зерно+ нефте-продукты	Зерно+ химия	Зерно+ цветная металлургия	Зерно+ дерево-обработка
Валовая продукция	257,366	257,378	257,500	257,300	257,408
Конечное потребление	87,330	87,337	87,376	87,282	87,320

Источник табл. 1, 2, 3, 4, рис. 1, 2. Расчеты авторов.

В ситуации 2023 г. наилучшей замещающей товарной комбинацией экспортных поставок из СФО и ДФО является «Зерно+химия» – выигрыш составляет около 131 млрд руб. Дополнительный рост производства оценивается почти в 217 млрд руб.

Некоторое преимущество экспорта химической продукции перед экспортом других товаров объясняется тем, что транспортные затраты (отраженные в модели как материально-вещественные) на единицу перевозимого продукта у нее ниже. Более скромные показатели по вывозу зерна объясняются существенной удельной трудоемкостью сельскохозяйственного производства, что при жестких ограничениях на трудовые ресурсы в Сибири очень значимо.

По результатам расчетов, сценарий с сокращением экспорта угля на 5 млн т в год немедленно приводит к сокращению рабочих мест в угольной отрасли Сибири – на 3,2 тыс. человек уже в 2023 г. Из них в Кузбассе – 2,9 тыс. человек. К 2028 г. – 3,9 и 3,7 тыс. человек соответственно. При этом смена экспортных приоритетов может привести к созданию новых рабочих мест в других отраслях, по нашим оценкам, около 48 тыс. в целом по РФ, из них в СФО – 43 тыс.

Здесь необходимо иметь в виду, что постановка используемой модели предполагает взаимозаменяемость трудовых ресурсов во всех отраслях, так как изначально ориентирована на долгосрочный прогноз, который допускает постепенную переквалификацию кадрового состава. Для краткосрочного периода такое замещение выглядит нереально, особенно с учетом уже сложившегося дефицита на рынке труда.

Модель позволяет определить оптимальный вариант продуктовой корзины перевозок для каждого прогнозного года. Так, например, в 2025 г. оптимальным вариантом по результатам расчетов является комбинация «Зерно+нефтепродукты», а в 2028 г. уже «Зерно+цветная металлургия». Однако если учесть необходимые структурные изменения экономики, стоящие за более высокими объемами производства той или иной продукции, окажется, что реальные возможности «переключения» железнодорожных перевозок с одного вида грузов на другой сильно ограничены.

В связи с вышесказанным достижение цели работы разделяется на получение модельной оценки эффектов от изменения продуктовой структуры перевозок и обсуждение реальных возможностей в этом направлении.

На рисунке 1 приводим результаты модельной оценки экономических эффектов для экономики страны в целом при частичном отказе от форсированного экспорта угля в пользу других товаров (разные для каждого года). Суммарный эффект по конечному продукту за прогнозный период составит 246 млрд руб., по валовому производству – 351 млрд руб.

Важно отметить, что к концу рассматриваемого периода прогнозируется увеличение эффективности экономики в целом: конечный продукт растет быстрее в оптимальном сценарии по сравнению с базовым (значение эффекта на графике положительно), а валовой выпуск медленнее (значение отрицательно).

Для выполнения заданий на экспорт продукции других отраслей экономики (АПК, химия, нефтепродукты, цветная металлургия) валовое производство в Сибирском федеральном округе будет расти ускоренными темпами: согласно расчетам, дополнительно будет произведено продукции на 2141,5 млрд руб. в целом за период. В разные годы дополнительное

по сравнению с базовым сценарием производство составит 1,03–1,4%. Дальневосточный федеральный округ ввиду жестких ограничений по трудовым ресурсам снизит темпы роста производства (табл. 2).

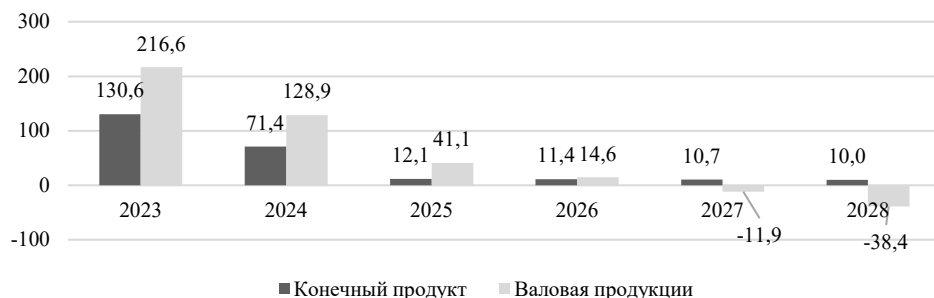


Рис. 1. Экономические эффекты от изменения продуктовой структуры железнодорожных перевозок в восточном направлении в 2023–2028 гг., млрд руб.

Таблица 2. Дополнительное производство при частичном отказе от форсированного экспорта угля в 2023–2028 гг., млрд руб.

Показатель	2023	2024	2025	2026	2027	2028	За период
СФО	405,3	387,6	369,8	348,0	326,3	304,5	2141,5
ДФО	-42,3	-36,6	-30,9	-48,9	-67,0	-85,0	-310,7
РФ	216,6	128,9	41,1	14,6	-11,9	-38,4	350,9
Угольная отрасль Сибири	-53,9	-60,8	-67,7	-67,5	-67,3	-67,1	-384,3

В целом по РФ изменение выпуска оценивается более скромно: невозможно ожидать резкого роста в результате незначительной (что такое 5 млн т угля в масштабах РФ) реструктуризации перевозок на одном из участков транспортной сети. Вместе с тем очевидно, что пространственная развертка экономики изменится, однако ее анализ выходит за рамки поставленной цели.

Оценка региональных транспортных ограничений

Последующая серия расчетов вызвана необходимостью анализа с интервальным представлением верхних границ возможностей железнодорожных перевозок в Сибири и на Дальнем Востоке РФ.

Описанные выше оценки получены для сценария, который предполагает активные инвестиции в расширение пропускной способности критических участков Восточного полигона до 255 млн т к 2030 г. и составлен с учетом имеющихся данных по инфраструктурным проектам ОАО «РЖД» в Сибири и на Дальнем Востоке РФ.

В случае сохранения угольного приоритета в ж/д перевозках на Восток, при низких темпах железнодорожного строительства и реконструкции проблемных участков БАМа и Транссиба (рост пропускной способности 210 млн т к 2030 г.) разница между оптимальным модельным и базовым (угольным) сценарием за каждый год будет выше. Так, потери РФ в валовом выпуске составят около 1939 млрд руб. за шесть лет (расчет накопленным итогом по рис. 2). Потери по конечному потреблению населения – примерно 1,06 трлн руб., по занятости – около 293 тыс. новых рабочих мест.

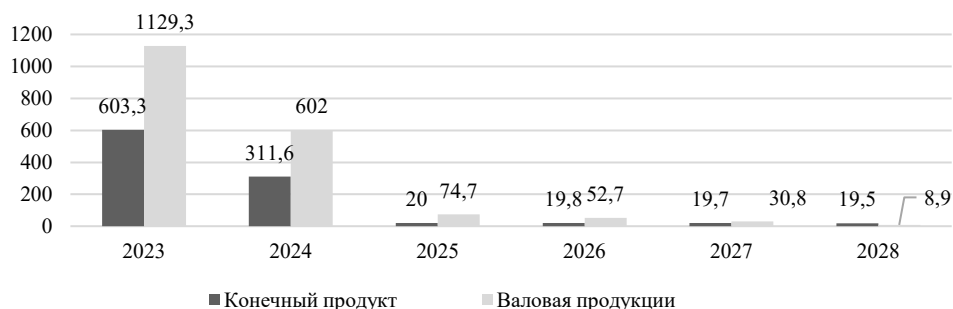


Рис. 2. Экономические эффекты от изменения продуктовой структуры железнодорожных перевозок в восточном направлении в 2023–2028 гг. в условиях жестких инфраструктурных ограничений, млрд руб.

Потери в валовых выпусках объясняются огромной востребованностью железнодорожных перевозок в направлениях восток-запад и обратно практически у всех отраслей, помимо угольной. И не только в целях экспорта/импорта, но и для поддержания и развития собственного производства, как в европейской, так и в азиатской частях страны.

В любом случае нами показано, что высвобождение части пропускных способностей железных дорог в восточном направлении для перевозки грузов с большей добавленной стоимостью дает положительный результат не только для Сибири и Дальнего Востока РФ, но и для страны в целом.

Оценка доходов федерального и региональных бюджетов

Объемы собираемых в регионе налогов во многом зависят от объемов производимой на его территории продукции (валовой добавленной стоимости по отраслям экономики), а также налоговой нагрузки, варьируемой по видам экономической деятельности.

Оценка дополнительных поступлений в бюджетную систему¹⁰ проведена в соответствии с результатами сценарных расчетов по выбору оптимальной продуктовой корзины перевозок. В таблице 3 приводятся расчетные значения дополнительных налоговых поступлений при переходе от базового сценария к оптимальному в каждый год прогнозного периода.

Таблица 3. Расчетный объем дополнительных налоговых поступлений в бюджетную систему РФ в 2023–2028 гг., накопленным итогом, млрд руб.

Налоговые поступления	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<i>в бюджеты всех уровней бюджетной системы</i>						
с территории всех субъектов РФ	31	48	51	54	57	59
Темп прироста дополнительных налоговых поступлений, % к предыдущему году		54,8	6,25	5,6	5,56	3,5
в т.ч. с территории регионов, входящих в состав Сибирского ФО	3,8	5,9	6,2	6,6	6,9	7,2
Дальневосточного ФО	4,1	6,4	6,7	7,1	7,4	7,7
<i>в т.ч. в консолидированный региональный бюджет</i>						
с территории всех субъектов РФ	17	27	28	30	31	33
в т.ч. с территории регионов, входящих в состав Сибирского ФО	2,0	3,1	3,3	3,4	3,6	3,7
Дальневосточного ФО	2,8	4,3	4,6	4,8	5,1	5,3

Наибольший бюджетный эффект от переориентации железнодорожных перевозок с угля на другие виды грузов наблюдается в первый год прогнозного периода, затем темпы прироста дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней замедляются.

Согласно расчетам, за период 2023–2028 гг. совокупный объем дополнительных доходов бюджетной системы РФ может составить около 60 млрд руб. (из них – примерно 7 млрд руб. обеспечивается СФО, около 8 млрд руб. – ДФО), в том числе консолидированные региональные бюджеты могут дополнительно получить не менее 33 млрд руб.

¹⁰ Расчеты проводились в предположении неизменности налогового законодательства (ставок, льгот и т.п.), т.е. неизменности отраслевой налоговой нагрузки; в неизменных ценах; изменения в поступлениях в бюджеты, связанные с внешнеэкономической деятельностью (экспортные пошлины), не оценивались.

Оценка возможной компенсации со стороны федерального бюджета выпадающих доходов угольной отрасли

При всей привлекательности переориентации железнодорожных перевозок на Восточном полигоне на другие отрасли, помимо угольной, отказ от базового сценария имеет и негативные последствия. Речь идет, прежде всего, о вынужденном сокращении объемов добычи угля.

Это ставит под удар Кемеровскую область, где добывается 51% российского угля, что обеспечивает 2/3 стоимости продукции отечественной угольной промышленности¹¹. Доля Кузбасса в общем объеме налогов, собираемых на территории Сибирского федерального округа, в 2023 г. составила 10,6% (в 2022 г. – 11,3%, в 2021 г. – 9,1%). Угледобывающая отрасль – крупный налогоплательщик, обеспечивающий более 40% налоговых поступлений, собираемых на территории региона.

В случае реализации альтернативных сценариев загрузки полигона в период 2023–2028 гг. добыча угля в СФО сократится суммарно на 45 млн т. Для экспортоориентированной Кемеровской области это обернется сокращением годовой добычи на 5 млн т (или на 2–3%¹²) в соответствии с предположениями моделирования. Помимо этого, предполагаемая в оптимальном для каждого года сценарии реструктуризация экономики страны через ограничение на рынке труда Сибири будет результативаться снижением добычи угля также в республиках Тыва и Хакасия.

Это приведет к сокращению объемов налогов, перечисляемых в бюджетную систему страны с территории округа, не менее чем на 17 млрд руб. за рассматриваемый период. При этом консолидированные региональные бюджеты в СФО в совокупности потеряют не менее 12 млрд руб., из них больше всего пострадает бюджет Кемеровской области (– 10 млрд за шесть лет). По грубым оценкам, потери налоговых отчислений для экономики Кузбасса в результате отказа от интенсивной транспортной поддержки угольной отрасли составят только за первый год около 1,3 млрд руб. (табл. 4).

Таким образом, при всех преимуществах диверсификации грузоперевозок, отказ от приоритетного провоза угля по Восточному полигону приводит к выпадению налоговых доходов регионов СФО и, в особенности, Кемеровской области. Это может потребовать специальных мер поддержки региона со стороны федерального бюджета.

¹¹ Наука и практика для углепрома Кузбасса // Коммерсант. 15.12.2023. <https://www.kommersant.ru/doc/6398016>

¹² Основные показатели угольной отрасли Кузбасса за Декабрь 2023 г. <https://mupk42.ru/upload/documents/2023/%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D0%B0%D0%B1%D1%80%D1%8C%202023.pdf>

Таблица 4. Выпадающие доходы Сибирского федерального округа в результате изменения структуры железнодорожных грузоперевозок в восточном направлении (2023–2028 гг.)

Выпадающие доходы	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Итого за период
Сокращение добычи угля, млн т	6	7	8	8	8	8	45
Снижение налогов, перечисляемых в бюджетную систему, млн руб.	2 269,3	2 647,6	3 025,8	3 025,8	3 025,8	3 025,8	17 020,0
Снижение налогов, поступающих в региональные бюджеты, млн руб.	1 615,0	1 884,2	2 153,4	2 153,4	2 153,4	2 153,4	12 112,7
в том числе в региональный бюджет Кузбасса, млн руб.	1 302,6	1 519,7	1 736,8	1 736,8	1 736,8	1 736,8	9 769,3

Примечание. Для каждого года приведена разница показателей оптимального и базового сценариев.

Выводы

Решение проблем ограниченных пропускных возможностей железных дорог азиатской части России носит комплексный характер. С одной стороны, это реализация инфраструктурных проектов, предполагающих расширение действующих магистральных путей и строительство новых участков, модернизацию и технологическое обеспечение уже существующих объектов, оптимизацию и автоматизацию перевозок и пр. С другой – это формирование каркаса институциональных мер, направленных на создание условий в транспортной отрасли для долгосрочного экономического роста и сбалансированное планирование объема перевозок, учитывающее интересы грузоотправителей из разных отраслей и регионов.

В статье показано, что учет интересов всей страны в условиях сложностей в распределении ограниченных возможностей железных дорог азиатской части России предполагает сдерживание роста объемов вывоза угля из Сибири в восточном направлении. Это позволит обеспечить рост экспорта зерна и/или других видов экспортных товаров: нефтепродуктов, продукции деревообработки, цветных металлов, химии и др., создаст спектр мультипликативных эффектов в экономике, включая бюджетные эффекты.

Расчеты показывают, что сохранение текущих диспропорций в загрузке провозных мощностей Восточного полигона РЖД сдерживает потенциальный прирост объемов валового выпуска в стране на сумму свыше 351 млрд руб. за период с 2023 по 2028 гг., получение дополнительных доходов бюджетов около 60 млрд руб. Дальнейшее увеличение объемов

перевозки и экспорта угля из Сибири вызовет сокращение возможностей перевозок других видов продукции, в том числе для внутреннего потребления, в результате конечное потребление в стране снизится на 246 млрд руб. (за шесть лет).

При этом эффекты перехода от базового сценария (с форсированным экспортом кузбасского угля) к оптимальному для внутренних регионов России окажутся более заметными. В частности, в СФО будет дополнительно произведено продукции на 2141,5 млрд руб.

Низкие темпы железнодорожного строительства и реконструкции проблемных участков Восточного полигона РЖД при сохранении существующих приоритетов по перевозке угля по железной дороге кратно увеличивают потери РФ в валовом выпуске, конечном потреблении и занятости.

Важно отметить, что хотя суммарный эффект от диверсификации перевозок на Восточном полигоне РЖД в масштабах страны небольшой, для отдельных регионов, отраслей, а тем более компаний, изменение ситуации может иметь существенное значение.

Практические рекомендации

Приступая к исследованию, мы рассматривали государство как координатора и диспетчера, помогающего сбалансировать активность в различных отраслях народного хозяйства через регулирование железнодорожных перевозок, политику поддержки экспорта. По результатам работы очевидно, что этот функционал должен быть дополнен созданием механизмов перераспределения эффектов между экономическими агентами (регионами и/или отдельными отраслями).

В отдаленной перспективе компромиссным вариантом организации бесперебойных поставок на экспорт многотоннажной продукции СФО и ДФО могло бы стать северное (арктическое) направление – сначала по рекам (Обь, Енисей, Лена) из континентальных регионов к арктическому побережью и далее – по Севморпути на Восток или Запад. Правда, это решение требует строительства перевалочных мощностей, серьезной модернизации речного флота, масштабных дноуглубительных работ и т.д.¹³

Вторым вариантом может стать реализация поручений В. Путина от 15 января 2022 г. по созданию нового многофункционального порта Индига на Баренцевом море с железнодорожным подходом к нему со стороны Сибири. Речь идет о проектах Баренцкомур и Северо-Сибирской

¹³ Подробнее о перспективах развития речного судоходства в Азиатской России см. в других статьях настоящей тематической подборки.

железнодорожной магистрали (Севсиба) [Блам и др., 2016]. В этом случае кузбасский уголь получает выход на Севсиб через Томск в районе Белого Яра.

Что касается институциональных изменений, то следует отметить, что в 2024 г. экспорт угля уже был исключен из приоритетов, но оставлен в Правилах очередности перевозок отдельным пунктом (раздел II, п. 3) с собственной методикой расчета¹⁴. Согласно этой методике, экспорт угля осуществляется только по согласованным планам между РЖД и поставщиками, и значительно зависит от пропускной способности железнодорожных участков и станций¹⁵.

Кроме того, задействован другой механизм регулирования доступа к железнодорожной инфраструктуре, о котором заговорили еще в 2020 г. – квоты на перевозку угля железнодорожным транспортом¹⁶ в целях перераспределения грузовых потоков¹⁷.

Разработка и применение вышеописанных институциональных инструментов подчеркивают остающуюся острой конкуренцию за доступ к железнодорожной инфраструктуре между угольщиками и другими перевозчиками гражданских неэнергетических грузов.

В дополнение к уже реализованным шагам следовало бы обновить стратегии социально-экономического развития угольных регионов с формированием пула дотаций, компенсирующих выпадающие доходы от падения объемов добычи и перевозки угля, мероприятий по созданию на этих территориях производств угольной продукции с высокой добавленной стоимостью, чтобы увеличить рентабельность экспорта при одновременном уменьшении тоннажа.

¹⁴ Временные правила определения очередности перевозок грузов» (ред. от 27.04.2024) (приложение к протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 28.02.2024 № 9) (вместе с «Методикой формирования плана экспортных перевозок угольной продукции...// URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_471557/b3c33600586197c81dac30f941af138b27878f55/

¹⁵ План экспортных перевозок угольной продукции грузоотправителей (угольных компаний) Кемеровской области – Кузбасса железнодорожным транспортом общего пользования в Восточном направлении 2023 г. (по месяцам). Протокол ОАО «РЖД» от 28.06.2022 № 38 // URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1819&ysclid=m1d538hrps919191285#8709>

¹⁶ РЖД сократили квоту для регионов на перевозку угля на экспорт в восточном направлении // Forbes, 27.12.2023 // <https://www.forbes.ru/biznes/503420-rzd-sokratili-kvotu-dla-regionov-na-perevozku-ugla-na-eksport-v-vostocnom-napravlenii>

¹⁷ Инструмент применяется не только относительно угля: в 2023 г. операторы контейнерных перевозок запросили ФАС ввести лимиты на отправку контейнерных поездов из Московского транспортного узла (МТУ) на Дальний Восток. См.: Бизнес предложил равномерно распределить квоты на ж/д перевозку контейнеров из МТУ в ДФО // URL: <https://www.interfax.ru/business/916434>

Подстегнуть реализацию таких проектов могло бы изменение тарифной политики ОАО «РЖД», которая сегодня максимально лояльна к углю в ущерб интересам других отраслей.

Литература / References

- Бардаль А.Б. Приоритеты развития транспортного комплекса для обеспечения устойчивости экономики восточных регионов // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2023. № 3(74). С. 127–131. DOI 10.52897/2411–4588–2023–3–127–131
- Bardal, A.B. (2023). Priorities for the development of the transport complex to ensure the sustainability of the economy of the eastern regions. *Economics of the North-West: problems and prospects of development*. No. 3(74). Pp. 127–131. (In Russ.). DOI 10.52897/2411–4588–2023–3–127–131
- Блам Ю.Ш., Крюков В.А., Малов В.Ю., Токарев А.Н., Чурашев В.Н. Оценка перспектив создания Северного широтного транспортного коридора // ЭКО. 2016. № 5. С. 28–43.
- Blam, Yu.Sh., Kryukov, V.A., Malov, V. Yu., Tokarev, A.N., Churashev, V.N. (2016). Description of the prospects for the creation of the Northern latitudinal transport corridor. *ECO*. No. 5. Pp. 28–43. (In Russ.).
- Булъонков М.А., Малов В.Ю., Филаткина Н.Н. Ситуационный анализ в системе транспортного прогнозирования МИКС-ПРОСТОР // Ситуационная комната как элемент организации экспертного сообщества: задачи планирования и прогнозирования / Под ред. Г.А. Унтуры; Рос. акад. наук, Сиб. отд-е, ИЭОПП СО РАН. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2018. Гл. 2.2. С. 49–63.
- Bul'onkov, M.A., Malov, V. Yu., Filatkina, N.N. (2018). Situational analysis in the MIX-PROSTOR transport forecasting system. *Situational room as an element of the organization of the expert community: tasks of planning and forecasting*. Ed. by G.A. Untura; IEIE SB RAS Publ., Ch. 2.2. Pp. 49–63. (In Russ.).
- Исаев А.Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственные эффекты // Пространственная Экономика. 2015. № 3. С. 57–73.
- Isaev, A.G. (2015). Transport infrastructure and economic growth: spatial effects. *Spatial Economics*. No. 3. Pp. 57–73. (In Russ.).
- Коломак Е.А. Эффективность инфраструктурного капитала в России // Журнал Новой экономической ассоциации. 2011. № 10. С. 74–93.
- Kolomak, E.A. (2011). Efficiency of infrastructure capital in Russia. *Journal of the New Economic Association*. No. 10. Pp. 74–93. (In Russ.).
- Макушин М.А. Экспорт российского угля в условиях санкционной политики Евросоюза: последствия и сценарии развития // География и природные ресурсы. 2023. Т. 44. № 2. С. 144–153.
- Makushin, M.A. (2023). Russian coal exports in the context of the EU sanctions policy: consequences and development scenarios. *Geography and Natural Resources*. T. 44. No. 2. Pp. 144–153. (In Russ.).
- Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Тарасова О.В. Детализация транспортной отрасли в межрайонной межотраслевой модели: взаимосвязь ОМММ-О и ОМММ-транспорт // Модели и методы прогнозирования: Азиатская Россия в экономике страны / Под ред. А.О. Баранова, В.И. Суслова; Институт экономики и организации промышленного

производства Сибирского отделения РАН. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2023. Гл. 5.2. С. 294–317.

Malov, V. Yu., Melent'ev, B.V., Tarasova, O.V. (2023). Detailing the transport industry in an interdistrict intersectoral model: the relationship of OMMM-O and OMMM-transport. *Models and forecasting methods: Asian Russia in the country's economy*. Ed. by A.O. Baranov, V.I. Suslov; Novosibirsk: Publ. of IEIE SB RAS, Ch. 5.2. Pp. 294–317. (In Russ.).

Тарасова О.В., Панкова Ю.В. Двухуровневая оценка крупных транспортных проектов Дальнего Востока // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 67–79. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.4

Tarasova, O.V., Pankova, Yu.V. (2019). Two-level assessment of large transport projects in the Far East. *Problems of territory development*. No. 2 (100). Pp. 67–79. (In Russ.). DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.4

Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. № 3 (12). С. 65–78.

Scherbanin, Yu.A. (2011). Transport and economic growth: interconnection and impact. *Eurasian Economic Integration*. No. 3 (12). Pp. 65–78. (In Russ.).

Bougheas, S., Demetriades, P., Mamuneas, T. (2000). Infrastructure, Specialization, and Economic Growth. *Canadian Journal of Economics*. Vol. 33. No. 2. Pp. 506–522.

Cohen, J., Monaco, K. (2008). Ports and Highways Infrastructure. An Analysis of Intraand Interstate Spillovers. *International Regional Science Rev.* Vol. 31. Pp. 257–274.

Morrison, C.J., Schwartz, A.E. (1996). State Infrastructure and Productive Performance. *American Econ. Rev.* Vol. 86. Pp. 1095–1111.

Статья поступила 09.04.2024

Статья принята к публикации 15.04.2024

Для цитирования: Малов В.Ю., Тарасова О.В., Валиева О.В., Горюшкина Е.А. Конкуренция отраслей экономики за провозные способности Восточного полигона // ЭКО. 2024. № 5. С. 8–24. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-8-24

Информация об авторах

Малов Владимир Юрьевич (Новосибирск) – доктор экономических наук, профессор. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: malov@ieie.nsc.ru; ORCID: 0000-0002-3334-9706

Тарасова Ольга Владиславовна (Новосибирск) – кандидат экономических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com; ORCID: 0000-0003-3523-7641

Валиева Ольга Владимировна (Новосибирск) – кандидат экономических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: o_valieva@mail.ru; ORCID: 0000-0002-7831-0581

Горюшкина Екатерина Алексеевна (Новосибирск) – кандидат экономических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: e.goryushkina@mail.ru; ORCID: 0000–0003–4681–7422

Summary

V.Yu. Malov, O.V. Tarasova, O.V. Valieva, E.A. Goryushkina

Competition of Economic Sectors for Cargo Carrying Capacity of the Eastern Range

Abstract. The diversion of Russian exports to the East has led to extreme congestion of some sections of the Trans-Siberian and BAM. The paper considers possible ways to overcome the resulting transport and infrastructure imbalance and assesses their economic, social and financial consequences for the economy of the Siberian and Far Eastern Federal Districts and the country as a whole. Scenarios with different freight transportation nomenclature (combinations of agro-industrial complex, woodworking, non-ferrous metallurgy, oil refining and chemical production) are built on the basis of the optimization interindustry interregional model. Within the framework of the scenarios under consideration the estimation of changes in gross output, final consumption and tax revenues to the budgetary system of the Russian Federation, including consolidated regional budgets of SFD and FEFD is given.

Keywords: *transport; railway transportation; cargo transportation; JSC “Russian Railways”; Transsib; BAM; forecast; inter-sectoral relations; economic effects; Kuzbass; tax revenues; transportation constraints*

For citation: Malov, V.Yu., Tarasova, O.V., Valieva, O.V., Goryushkina, E.A. (2024). Competition of Economic Sectors for Cargo Carrying Capacity of the Eastern Range. *ECO*. No. 5. Pp. 8–24. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–8–24

Information about the authors

Malov, Vladimir Yurievich (Novosibirsk) – Doctor of Economic Sciences, professor. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: malov@ieie.nsc.ru; ORCID: 0000–0002–3334–9706

Tarasova, Olga Vladislavovna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com; ORCID: 0000–0003–3523–7641

Valieva, Olga Vladimirovna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: o_valieva@mail.ru; ORCID: 0000–0002–7831–0581

Goryushkina, Ekaterina Alekseevna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: e.goryushkina@mail.ru; ORCID: 0000–0003–4681–7422

Итоги и проблемы реализации потенциала Байкало-Амурской магистрали¹

Л.А. Безруков

УДК 911.3 (571)

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-25-43

Аннотация. В статье обсуждаются этапы и приоритеты модернизации БАМа, современные проблемы его эксплуатации и развития. Уточнен состав зоны влияния магистрали: 1) подзона непосредственного влияния, состоящая из головного, срединного и конечного участков; 2) подзона косвенного влияния. Показано, что вследствие оттока населения в постсоветский период его численность в зоне БАМ вернулась в состояние полувековой давности, а хозяйственное освоение приостановилось вплоть до начала 2010-х гг. Несмотря на активизацию промышленного развития примагистральной полосы в последние 10–15 лет, ее демографический потенциал продолжает уменьшаться. Рассматриваются предлагаемые транспортно-логистические схемы экспорта массовых грузов, которые могли бы снизить нагрузку на БАМ и Транссиб. По мнению автора, все они менее перспективны по сравнению с интенсификацией использования указанных магистралей.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; зона БАМ; Транссиб; хозяйственно-расселенческое освоение; численность населения; развитие промышленности; экспорт; провозная способность; транспортно-логистические схемы; морские порты

Введение

На 2024 г. приходится два юбилея, связанных со строительством Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Исполняется 50 лет со времени начала сооружения основной (срединной) части магистрали от Усть-Кута (Лена) до Комсомольска-на-Амуре (1974 г.) и 40 лет со дня торжественной укладки «золотого звена», позволившего приступить к сквозному движению поездов (1984 г., при этом весь новый участок БАМа сдан в постоянную эксплуатацию в 1989 г.).

БАМ строился для решения сразу нескольких задач общегосударственного значения. Назовем только три основные.

1. *Военно-стратегическая.* Магистраль должна была стать полноценным дублером Транссиба на случай военного конфликта с Китаем. Неслучайно, в отличие от Транссиба, который на значительном протяжении проходит вблизи китайской границы, БАМ отодвинут от нее на более безопасное расстояние в 200–400 км.

¹ Работа выполнена по госзаданию № АААА-А21-121012190018-2 (план НИР ИГ СО РАН).

2. *Освоенческо-общезкономическая.* БАМ выполняет функцию пионерной железной дороги для интенсивной эксплуатации богатых природных ресурсов прилегающей зоны, формирования нового мощного индустриального пояса страны на Ближнем Севере, что предполагает формирование в зоне его влияния территориально-производственных комплексов (ТПК) и промышленных узлов (ПУ), создание соответствующей системы расселения с опорными и базовыми городами и поселками.

3. *Транспортно-логистическая.* Решение этой задачи подразумевает улучшение транспортного обслуживания обширных северных территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока; создание второго железнодорожного выхода страны к Тихому океану, необходимого для разгрузки Транссиба; обеспечение транзитных (в том числе внешнеторговых) перевозок по кратчайшему (в сравнении с Транссибом) широтному пути.

Перечисленные задачи решены были в разной степени. Актуальность первой из них заметно снизилась ввиду коренного улучшения отношений между Россией и Китаем еще в 1990-х гг. Реальные результаты решения второй задачи оказались далеки от планируемых. Решение третьей резко активизировалось после 2013 г., когда развернулись масштабные работы по модернизации магистрали.

Итоги решения второй и третьей задач следует раскрыть подробнее, определившись вначале с тем, что понимать под зоной БАМ, а затем сравнив планы развития самой магистрали и зоны ее влияния с фактическими достижениями на сегодняшний день. Именно эти цели и были поставлены в настоящей работе. Третья цель – рассмотрение транспортно-логистических приоритетов и проблем развития магистрали в новых геополитических условиях.

Уточнение территориального состава и структурных элементов зоны БАМ

Сопоставление планов и результатов развития прилегающей к магистрали полосы затруднено неопределенностью самого понятия «зона БАМ», ее территориального состава и границ. Уже к середине 1980-х гг. насчитывалось свыше 30 вариантов районирования зоны БАМ [Ильина, 1987], ширина которой в них варьировалась от 200–500 до 400–600 км; количество включаемых в нее низовых административных районов – от 22 до 30; площадь – от 1 до 1,5–2 млн км².

Включение в зону БАМ производилось порой довольно произвольно. В ряде случаев к ней, кроме пересекаемых магистралью районов, без должного обоснования относились и более отдаленные территории; но обычно не включались районы вдоль построенного участка

от Тайшета до Усть-Кута (за исключением самого Усть-Кутского района), тогда как территории вдоль аналогичного действующего участка от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани в зоне присутствовали... Одним словом, зона БАМ в литературе до сих пор оконтурена весьма ориентировочно и имеет «размытые» рубежи.

С современных позиций территориальный состав зоны БАМ требует уточнения и структуризации. На наш взгляд, при этом целесообразно опираться на следующие принципы:

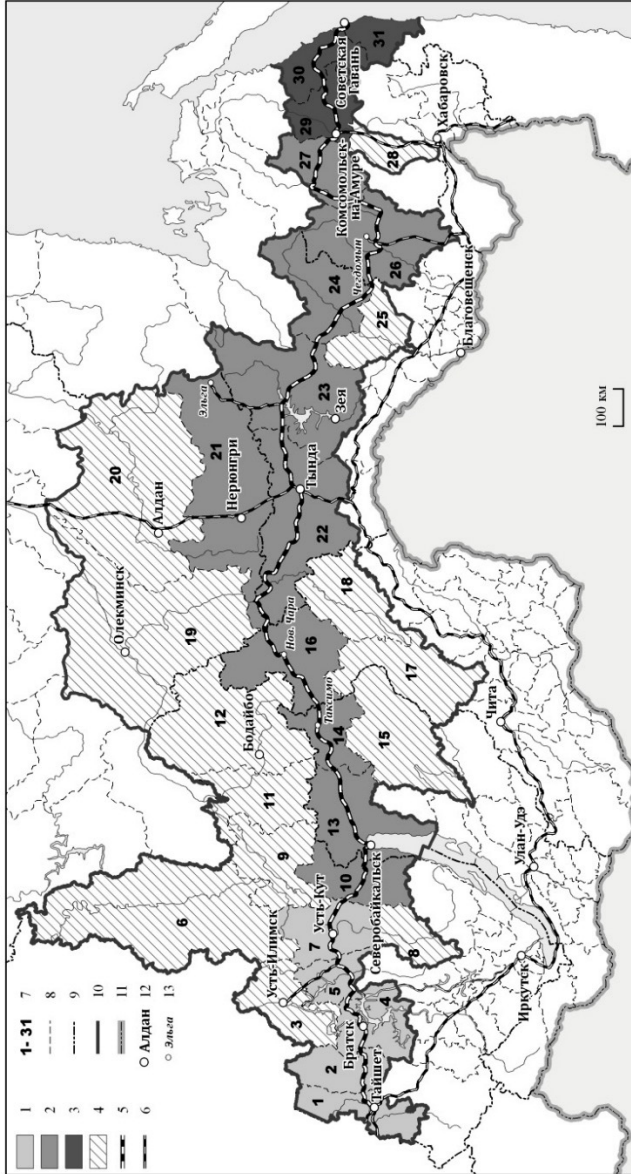
- в качестве системообразующего стержня зоны необходимо рассматривать весь главный ход магистрали (так называемый «Большой БАМ») целиком от Тайшета на западе до Советской Гавани на востоке протяжением более 4,3 тыс. км;

- структурировать ее надлежит с учетом как силы влияния магистрали, так и сроков сооружения различных ее участков;

- первичными территориальными ячейками зоны должны выступать объективно существующие и обеспеченные статистическими данными муниципальные образования (муниципальные районы и городские округа), а не субъективно выделяемые «тяготеющие полосы» или «территориально-производственные образования»;

- к зоне БАМ целесообразно отнести полностью территории территориально-производственных комплексов, формирование которых прогнозировалось в связи со строительством магистрали (условие их неразрывности). Использование понятия ТПК, во-первых, необходимо для сохранения преемственности анализа (ТПК фигурировали в планах освоения зоны БАМ). Во-вторых, сам этот термин в гораздо большей мере, чем широко употребляемый ныне «кластер», отвечает содержанию тех пространственных структур, которые сложились на востоке страны (последние соответствуют таким важным признакам ТПК, как крупный масштаб преобразований, развертывание главным образом в районах нового освоения, ведущая роль отраслей тяжелой индустрии в структуре экономики и др. [Малов, 2023]).

Исходя из названных принципов, уточненный территориальный состав и структурные элементы зоны БАМ выглядят следующим образом. Данная зона объединяет прилегающие к магистрали фрагменты шести субъектов Федерации: Иркутской области, Республики Бурятия, Забайкальского края, Республики Саха (Якутия), Амурской области и Хабаровского края. Она состоит из двух подзон – непосредственного и косвенного влияния (рис. 1). В первую входят муниципальные образования (МО), непосредственно пересекаемые магистралью и находящиеся под ее сильным влиянием. Вторая состоит из муниципалитетов, прилегающих к первой подзоне.



Источник. Составлено автором.

Рис. 1. Территориальный состав и структура зоны БАМ

1 – головной (западный) участок зоны влияния БАМ, 2 – срединный участок, 3 – конечный (восточный) участок. 4 – подзона косвенного влияния БАМ. Железные дороги: 5 – БАМ (главный ход), 6 – прочие. 7 – (1–31) – муниципальные районы зоны БАМ. Границы: 8 – муниципальные районов, 9 – субъектов РФ, 10 – зоны БАМ, 11 – государственная РФ. Населенные пункты: 12 – города, 13 – прочие. Муниципальные районы: Иркутская область: 1 – Тайшетский, 2 – Чунский, 3 – Усть-Илимский, 4 – Братский, 5 – Нижнеилимский, 6 – Катангский, 7 – Усть-Кутский, 8 – Жигаловский, 9 – Киренский, 10 – Казачинско-Ленский, 11 – Мамско-Чуйский, 12 – Бодайбинский. Республика Бурятия: 13 – Северо-Байкальский, 14 – Муйский, 15 – Баунтовский, Забайкальский край: 16 – Каларский, 17 – Тунгооченский, 18 – Тунго-Олекминский. Республика Саха (Якутия): 19 – Олекминский, 20 – Алданский, 21 – Нерюнгринский. Амурская область: 22 – Тындинский, 23 – Зейский, 24 – Селемджинский, 25 – Мазановский. Хабаровский край: 26 – Верхнебуреинский, 27 – Солнечный, 28 – Амурский, 29 – Комсомольский, 30 – Ванинский, 31 – Советско-Гаванский.

С учетом сроков сооружения БАМ в подзоне непосредственного влияния выделяются три участка. Первыми были построены головной (западный) участок Тайшет – Усть-Кут (введен в постоянную эксплуатацию в 1958 г.) и конечный (восточный) участок Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (в 1947 г.). Наиболее протяженным (около 3,2 тыс. км) является срединный участок Усть-Кут – Комсомольск-на-Амуре, построенный после 1974 г. («классический» БАМ).

Для сравнимости нашей схемы с предыдущими районированиями городские округа (Братск, Усть-Илимск, Северобайкальск, Тында, Зeya и Комсомольск-на-Амуре) присоединены к одноименным районам, вследствие чего количество учитываемых ячеек равно 31. Из них 18 приходится на подзону непосредственного влияния (5 – на головную часть, 10 – на срединную, 3 – на конечную), 13 – на подзону косвенного влияния. В итоге зона БАМ занимает территорию около 1,7 млн км², что составляет 29,1% общей площади шести «бамовских» регионов, или почти 10% всей площади России.

Итоги хозяйственно-расселенческого освоения зоны БАМ

Планы освоения. В них предусматривалось широкомасштабное фронтальное освоение зоны БАМ, конечной целью которого было создание новой широтной индустриальной полосы Ближнего Севера на базе высокоэффективных природных ресурсов. В качестве основных форм пространственной организации производительных сил намечались территориально-промышленные комплексы и промышленные узлы. Их количество в различных вариантах прогнозов варьировало от 8 до 13, граница между ними была условной. Например, в обобщающей работе М.А. Сумансеевой [Сумансеева, 1995] выделяются 6 ТПК: Верхнеленский, Мамско-Бодайбинский, Северо-Байкальский, Южно-Якутский, Селемджинский, Комсомольско-Амурский и 5 ПУ: Удоканский, Тындинский, Зейский, Ургальский, Советско-Гаванский.

Планировалось, что промышленное освоение зоны БАМ будет сопровождаться строительством более 100 новых городов и поселков [Перцик, 1977; Фомин, 1984]. Опорными городами должны были стать Братск и Комсомольск-на-Амуре, расположенные соответственно на западном и восточном «крыльях» БАМа; базовыми – преимущественно новые и отчасти уже имевшиеся города – Усть-Кут, Северобайкальск, Удокан, Нерюнгри, Тында, Ургал и др. Численность населения Усть-Кута определялась в 90–100 тыс. чел., Нерюнгри – в 100–120, Тынды – до 100 тыс. чел. и т.д. [Фомин, 1984].

Динамика населения и расселенческого освоения. Строительство железных дорог обычно стимулирует рост уже существующих городов и дает жизнь новым поселениям. Однако на динамику численности

населения зоны БАМ в прошедшие полвека повлияло наложение сразу трех негативных факторов: истощение в значительной степени к 1980-м гг. демографического потенциала страны; суровость природно-климатических условий, не компенсируемая достаточно высоким уровнем жизни; совпадение окончания строительства магистрали (1989 г.) с ухудшением общеэкономической ситуации и последующим системным кризисом в стране. Это привело в 1990-х к депрессивному состоянию большинства районов зоны БАМ и массовому оттоку населения в более привлекательные для жизни регионы европейской части России [Гранберг, Кибалов, 1996].

Перед началом строительства срединного участка БАМа прилегающие к трассе районы отличались слабой заселенностью. Согласно переписи 1970 г., в зоне БАМ проживало 1275,5 тыс. чел., или 18% совокупного населения «бамовских» регионов (рис. 2). Из них большая часть концентрировалась в районах головного и конечного участков, тогда как в пределах срединного участка (3/4 протяженности магистрали) проживали лишь 125,9 тыс. чел. Если людность Комсомольска-на-Амуре и Братска достигала соответственно 218,1 и 155,4 тыс. чел., то самым крупным пунктом срединного участка был пгт Чегдомын (16,5 тыс. чел.).



Источник. Составлено автором по данным Росстата.

Рис. 2. Динамика численности населения зоны БАМ и ее структурных элементов за 1970–2022 гг., тыс. чел.

Перепись 1989 г. зафиксировала максимальную за всю историю магистрали численность населения: в зоне БАМ – 2154,8 тыс. чел. (рост по сравнению с 1970 г. в 1,7 раза), а на интенсивно осваиваемом срединном участке – 540,8 тыс. чел. (рост в 4,3 раза). На срединном участке появились и выросли новые города – Северобайкальск (28,9 тыс. чел.), Нерюнгри (74,2), Тында (62,2 тыс. чел.). Возникли такие относительно крупные поселки городского типа, как Магистральный (8,8 тыс. чел.), Улькан (9,3), Новый Уоян (9,6), Северомуйск (9,9), Таксимо (12,5), Новая Чара (8,9),

Февральск (8,9), Новый Ургал (9,1 тыс. чел.). Заметно повысился удельный вес в совокупном населении «бамовских» регионов как всей зоны БАМ (23,4%), так и срединного участка (5,9%).

На постсоветском этапе вследствие миграционного оттока численность населения в зоне БАМ сократилась почти на 0,8 млн чел. – до 1375,7 тыс. чел. в 2022 г. Это всего на 100,2 тыс. чел. больше исходного уровня 1970 г. Население срединного участка уменьшилось до 284,3 тыс. чел., но осталось в 2,3 раза выше уровня 1970 г. (правда, в абсолютном выражении прирост не слишком значителен – 158,4 тыс. чел.). В итоге в 2022 г. удельный вес в совокупном населении «бамовских» регионов составил для всей зоны БАМ 18,5%, срединного участка – 3,8%.

Получается, что численность населения зоны БАМ и ее доля (за исключением срединного участка) почти вернулись в исходное состояние полувекковой давности. При этом в абсолютном выражении численность населения головного и конечного участков даже уменьшилась, а подзоны косвенного влияния осталась практически неизменной – 290,4 тыс. чел. в 1970 г. и 294,4 тыс. чел. в 2022 г.

Наиболее крупными городами в 2022 г. выступают те же Комсомольск-на-Амуре (239,4 тыс. чел.) и Братск (222,5 тыс. чел.). К средним городам относятся только Усть-Илимск (78,7 тыс. чел.) в подзоне косвенного влияния и Нерюнгри (59,6 тыс. чел.) на срединном участке. Все остальные 14 городов находятся ниже «планки» людности в 50 тыс. чел., т.е. имеют статус малого города. К ним относятся в том числе такие известные «бамовские» города, как Усть-Кут (39,7 тыс. чел.), Северобайкальск (23,4), Тында (32,7), Зея (22,9), Советская Гавань (22,9 тыс. чел.). Людность поселков городского типа уменьшилась в 1,5–3 и более раз.

В результате запланированные «более чем 100 новых городов и поселков» так и не были созданы. После 1974 г. на срединном участке «Большого БАМа» возникло всего два города – Северобайкальск и Тында, условно сюда можно отнести и Нерюнгри, расположенный на «Малом БАМе» (ныне Амуро-Якутская магистраль – АЯМ). Людность важнейших базовых городов – Усть-Кута, Нерюнгри, Тынды и др. – оказалась в 2–3 раза меньше плановых показателей, а из поселков городского типа, появившихся в связи со строительством БАМа, только 12 сегодня обладают наличным населением.

Динамика и результаты промышленного освоения. Строительство крупной железнодорожной магистрали обычно выступает важным фактором индустриального развития. Особенно мощный эффект должен был проявиться на слабо освоенной территории, прилегающей к БАМу, но его ожидание затянулось на десятилетия. Это связано не только с системным

кризисом в стране, но и с далеко не всегда корректными планами развития промышленности из-за недостаточной изученности природных ресурсов, отсутствия реальных, экономически обоснованных вариантов освоения, необходимых технологий и пр.

Динамика промышленного производства зоны БАМ рассмотрена за период 1998–2022 гг., поскольку сведения по его объемам в муниципальном разрезе впервые появились в открытой печати лишь к концу 1990-х гг. Информация за 1998 г. взята из справочника [Лексин, Швецов, 2000], за 2010 и 2022 гг. – из базы данных муниципальных образований Росстата². Использовались расчетные данные удельных весов зоны БАМ в совокупном промышленном производстве шести «бамовских» регионов.

В начале анализируемого периода (1998 г.) в зоне БАМ производилось более 1/3 совокупной промышленной продукции «бамовских» регионов (таблица). Подавляющая ее часть (22,3%) приходилась на головной и конечный участки, где доминирующую роль играли Братск и Комсомольск-на-Амуре. Доля срединного участка не превышала 6%, а основное развитие в нем получил Нерюнгринский район. В подзоне косвенного влияния наибольший объем продукции давал Усть-Илимский район. Если оперировать терминами планируемых ТПК и промышленных узлов зоны БАМ, то получается, что в 1998 г. активно формировался лишь один Южно-Якутский ТПК (Нерюнгринский и Алданский районы), на конечном участке выделялся Комсомольский промышленный узел, но он сложился относительно давно.

К 2010 г. промышленность «бамовских» регионов стала показывать определенный рост. Однако удельный вес зоны БАМ в их суммарном объеме производства уменьшился, что говорит о замедлении индустриального развития примагистральных районов.

Лишь после 2010 г. ситуация с развитием промышленности зоны БАМ стала меняться в лучшую сторону, что было обусловлено как началом реализации с 2013 г. программы ОАО «РЖД» по модернизации магистрали, так и стабилизацией экономической ситуации в стране и интенсификацией освоения природных ресурсов Ближнего Севера. Удельный вес зоны БАМ в совокупном промышленном производстве «бамовских» регионов повысился в 2022 г. в 1,5 раза по сравнению с 2010 г. Относительно 1998 г. сильно изменились соотношения между участками магистрали: при небольшом повышении доли головного участка заметно (в 1,9 раза) выросла доля срединного, но резко (в 2,6 раза) снизилась доля конечного.

² База данных показателей муниципальных образований (Росстат) [Эл. ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/dbscripts/munst/> (дата обращения: 10.07.2023).

Динамика удельного веса зоны БАМ и ее структурных элементов в совокупном объеме промышленного производства «бамовских» регионов* за 1998–2022 гг., %

Зона БАМ, ее подзоны и участки	Удельный вес			Изменение за 1998–2022 гг.
	1998	2010	2022	
Зона БАМ всего,	34,2	28,7	42,1	+7,9
в том числе:				
а) подзона непосредственного влияния	28,1	19,4	27,9	–0,2
– головной участок,	12,1	8,7	12,9	+0,8
– срединный,	5,8	6,1	11,1	+5,3
– конечный;	10,2	4,6	3,9	–6,3
б) подзона косвенного влияния	6,1	9,3	14,2	+8,1

Примечание.* «Бамовские» регионы – Иркутская и Амурская области, Забайкальский и Хабаровский края, республики Бурятия и Саха (Якутия).

В результате полувекowego освоения зоны БАМ планы по формированию территориально-производственных комплексов и промышленных узлов были реализованы в очень незначительной степени. Фактически к настоящему времени из планируемых ТПК сложились лишь Южно-Якутский и Верхнеленский. Кроме них следует отметить Братско-Усть-Илимский ТПК, обычно не включаемый в состав зоны БАМ, и Комсомольский промышленный узел. В итоге почти 3/4 промышленной продукции зоны БАМ дают три комплекса – Верхнеленский, Южно-Якутский и Братско-Усть-Илимский.

Своего рода феноменом можно считать стремительный «взлет» в 2010-е гг. Верхнеленского ТПК, который, превысив в 2,5 раза объем промышленного производства соседнего Братско-Усть-Илимского ТПК, вывел Иркутскую область по добыче нефти на 7-е место в стране. Следует отметить, что рост промышленного производства зоны БАМ в последнее десятилетие обусловлен в основном масштабной добычей нефти в его пределах. Если не учитывать объемы производства трех его нефтедобывающих районов (Усть-Кутский, Катангский и Киренский), на которые в совокупности приходилось 3,0% в 2010 г. и 13,3% в 2022 г., то индустриальный рост за 2010–2022 гг. составит не 13,4%, а только 3,1%.

Практически не оправдались и прогнозы по специализации комплексов. Так, Верхнеленский ТПК должен был специализироваться на лесной промышленности [Сингур, 1984; Ильина, 1987], но его формирование с 2000-х гг. определилось освоением крупных месторождений нефти, а в последние годы – еще и месторождений природного газа, тогда как вопрос глубокой переработки древесины сейчас даже не поднимается. Специализацией Южно-Якутского комплекса должны были стать добыча коксующихся углей

и железной руды, развитие черной металлургии [там же]. Фактически же его развитие ограничилось пока добычей углей, а к освоению железорудных месторождений все еще идет подготовка. Вместе с тем следует отметить, что в течение последних 10–15 лет хозяйственное освоение зоны БАМ заметно активизировалось.

Назовем основные направления развития промышленности по регионам и участкам.

На головном участке и прилегающих к нему районах подзоны косвенного влияния (Иркутская область) введены в эксплуатацию алюминиевый завод и анодная фабрика компании «Русал» под Тайшетом, заканчивается строительство целлюлозно-картонного комбината АО «Группы Илим» в Усть-Илимске, развернулась добыча нефти в трех северных районах, строятся газоперерабатывающий завод и завод полимеров в Усть-Куте, началась разработка крупного Ковыктинского газоконденсатного месторождения в Жигаловском и отчасти в Казачинско-Ленском районах, наращивается добыча золота в Бодайбинском районе.

Менее равномерно продвигается развитие срединного участка БАМа и прилегающих районов. В Баунтовском районе Бурятии добывается уран (АО «Хиагда»), в Муйском и Баунтовском районах – нефрит и золото, в Северо-Байкальском реализуется проект разработки Сыннырского месторождения калийно-глиноземного сырья. В Каларском районе Забайкальского края идет освоение крупнейшего в мире Удоканского медного месторождения с созданием обогатительной фабрики (действует с 2023 г.) и гидрометаллургического завода (выпуск катодной меди).

Основа специализации промышленности Нерюнгринского района Якутии – масштабная добыча и обогащение коксующихся углей, что было бы физически невозможно без наличия БАМа и АЯМа. Так, уникальное Эльгинское месторождение разрабатывается благодаря построенной от БАМа ведомственной железнодорожной ветке Улак – Эльга протяженностью 321 км. В ближайшее время ожидается освоение нескольких железорудных месторождений, причем на Сиваглинском месторождении уже началась опытно-промышленная эксплуатация. Алданский и Олекминский районы занимают в Якутии ведущие места по добыче золота.

В примагистральных районах Амурской области основной отраслью экономики является пока добыча золота. В Тындинском районе в высокой степени готовности находится месторождение Большой Сэйим (получение титаномагнетитового и ильменитового концентратов), возобновляется добыча руды и выпуска железорудного и ильменитового концентратов на Куранахском

месторождении. В Зейском районе готовится к освоению месторождение сульфидных медно-никелевых руд Кун-Манье, в Селемджинском развешивается добыча каменного угля Огоджинского месторождения, в Мазановском – подготавливается к эксплуатации Гаринское железорудное месторождение.

На срединном участке в Верхнебуреинском районе Хабаровского края наращивается добыча каменного энергетического угля на Ургальском месторождении и руды на Правоурмийском оловорудном месторождении с выпуском оловянного и вольфрамового концентратов. Олово добывается также в Солнечном районе на базе Фестивального месторождения медно-оловянных руд. Правоурмийское и Фестивальное месторождения обеспечивают вместе свыше 90% российской добычи олова.

В Амурском районе, прилегающем к конечному участку БАМа, введен в эксплуатацию первый в стране комплекс для переработки упорных золотосодержащих концентратов, строится второй автоклавно-гидрометаллургический комплекс, идет освоение Малмыжского медно-порфинового месторождения, где будет производиться золотосодержащий медный концентрат. В целом же на фоне растущих объемов промышленного производства других участков зоны БАМ доля ее восточного «крыла» в настоящее время резко снизилась по сравнению с 1998 и 2010 гг.

Реализация общеэкономического эффекта от создания БАМа, конечно, сильно запоздала, но есть основания считать, что все же наступает период более интенсивного хозяйственного освоения прилегающих к магистрали территорий. Об этом можно судить по росту в последние годы доли зоны БАМ в совокупном объеме промышленного производства «бамовских» регионов, вводу в эксплуатацию или строительству целого ряда производств, подготовке к освоению многих крупных месторождений минерального сырья.

Ведущая тенденция динамики хозяйственного и расселенческого освоения зоны БАМ – усиление в последнее время производственных функций при уменьшении расселенческо-демографического потенциала. Такую разнонаправленность ключевых освоенческих процессов можно, очевидно, объяснить действием двух факторов. Во-первых, внедрение новых малотрудоемких технологий в добывающей промышленности требует намного меньше рабочих рук, чем в 1970-х гг. Во-вторых, значительный вклад в индустриальное освоение зоны БАМ дает временная межрегиональная трудовая миграция, статистический учет которой до сих пор отсутствует. Речь идет о массовом применении вахтового способа организации труда, т.е. об увеличении производства без соответствующего роста постоянного населения.

Приоритеты и проблемы реализации транспортно-логистического потенциала БАМа

БАМ – дублер Транссиба на востоке страны, одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Однако ее технические характеристики пока не унифицированы на всем протяжении. От Тайшета до Звездного (станция к востоку от Усть-Кута) линия двухпутная и электрифицированная на переменном токе, далее до Таксимо в Бурятии дорога однопутная с двухпутными вставками и электрифицированная, а восточнее Таксимо движение осуществляется в основном по одному пути и на тепловозной тяге.

В связи с системным экономическим кризисом 1990-х гг. объем грузов, перевозимых по БАМу, резко сократился, и работа дороги стала нерентабельной [Кин, 2014]. Широко распространились пессимистические оценки транспортных возможностей и перспектив БАМа («дорога в никуда», «самая большая ошибка периода застоя» и т.п.). Так, известный экономист-транспортник И.М. Могилевкин [Могилевкин, 2005] считал строительство БАМа показательным примером ошибочных решений советской транспортной политики, поскольку такие решения принимались на далекую перспективу без надежных обоснований их окупаемости. Но можно ли было в 1970-е гг. прогнозировать радикальные экономические реформы 1990-х гг., которые привели к резкому спаду объемов производства и грузоперевозок?

С оживлением российской экономики и ростом грузоперевозок востребованность БАМа восстановилась, в связи с чем уже в начале 2010-х гг. пропускные возможности магистрали были исчерпаны, что потребовало ее коренной модернизации. Так, несмотря на завершение в 2003 г. строительства Северо-Муйского тоннеля, провозная способность БАМа была относительно невелика – всего 10–12 млн т грузов в год [Цветков и др., 2014]. Для сравнения: аналогичный показатель Транссиба в тот же период достиг 100 млн т в год.

В 2013 г. стартовала поддержанная Правительством РФ программа ОАО «РЖД» по комплексному развитию так называемого Восточного полигона, объединяющего БАМ и участок Транссиба (с Южсибом) восточнее Кузбасса. Основная цель этой программы – ликвидация узких мест на главных магистралях восточной части России и увеличение пропускной и провозной способности БАМа и Транссиба. Предусмотрены три этапа их развития [Кудияров, 2022, 2023].

В ходе первого этапа (2013–2021 гг.) общая провозная способность магистралей увеличилась со 110 до 144 млн т в год (к сожалению, информация по каждой из них в отдельности отсутствует). На втором этапе (2022–2024 гг.) рассматриваемый показатель должен вырасти до 180 млн т в год

(в 2023 г. достигнуто значение в 173 млн т). В конце третьего этапа (2025–2035 гг.) намечено увеличить провозную способность Восточного полигона до 260–280 млн т в год, из которых примерно 160–180 млн т будет приходиться на Транссиб, 100 – на БАМ.

Необходимость коренного усиления Транссиба и БАМа особенно актуализировалась в связи с обострением геополитической ситуации в 2022 г., когда возникли серьезные затруднения с перевозкой российских грузов сухопутным и морским транспортом в западном направлении. К числу важнейших транспортно-логистических приоритетов в новых условиях относится разворот внешнеторговых связей России на восток – на дальневосточные морские порты и сухопутные переходы с Китаем и Монголией, увеличение пропускной способности Транссиба и БАМа, сооружение третьего выхода к Тихому океану и др. Масштабы требуемой переориентации экспортных потоков в восточном направлении очень велики. Например, введение странами ЕС эмбарго на российский уголь затрагивает 50 млн т его экспорта, а отказ от российского угля Японии, Республики Корея и Тайваня ведет к потере еще 55 млн т [Музлова, 2022; Кузнецов, 2022].

Основной объем работ по модернизации Восточного полигона приходится именно на БАМ, где сооружаются вторые пути и электрифицируются отдельные участки, возводятся новые тоннели и мостовые переходы, разъезды и двухпутные вставки для организации встречного движения, реконструируются станции для ускорения сортировки и отправки составов. Достижение намеченной провозной способности БАМа требует строительства таких новых капиталоемких сооружений, как вторые (дублирующие) тоннели – Кодарский, Кузнецовский и Северо-Муйский, а также мост через р. Амур.

Техническое оснащение магистрали до 2013 г. допускало применение весовых норм грузовых поездов до 5,6–6,3 тыс. т [Цветков и др., 2014]. К 2022 г. стало нормой вождение тяжеловесных составов массой 7,1 тыс. т, благодаря чему растет пропускная способность магистрали. Тем не менее БАМ заметно уступает современным железнодорожным линиям США, Канады и Австралии, где средний вес грузового поезда составляет около 10 тыс. т [Кудияров, 2023]. К тому же и БАМ, и Транссиб сталкиваются с острой проблемой совмещения графиков движения тяжеловесных составов с более быстрыми контейнерными и пассажирскими поездами.

В настоящее время по БАМу в восточном направлении – преимущественно в порты Ванино и Советская Гавань – идут экспортные сырьевые грузы сибирско-дальневосточных регионов – уголь, нефтепродукты, руды и металлы, зерно, лесная и химическая продукция и др. Свыше 90%

всего объема грузопотока дает уголь, в связи с чем БАМ превратился в своего рода «великий угольный путь».

Как экспортная железнодорожная линия с преобладанием многотоннажных грузов БАМ требует в своей конечной точке соответствующего развития морских портов. В крупнейшем порту Ванино в последнее десятилетие возведены новые специализированные терминалы – угольные, нефтеналивные и лесные, совокупная мощность которых превышает 55 млн т (рекорд советского периода – 10 млн т) [Огородников, 2023. № 41]. Здесь работает важнейший на всем Дальнем Востоке угольный терминал «Дальтрансуголь», способный принимать суда грузоподъемностью 160 тыс. т, что выгодно отличает его от портов Приморья, где возможности захода судов ограничены 80 тыс. т. В последние годы развитие портовой инфраструктуры обгоняет провозную способность БАМа (43,3 млн т в 2023 г.). Синхронизация мощностей БАМа и обслуживающих его портов становится все более серьезной проблемой.

Несмотря на активную модернизацию Транссиба и БАМа, их мощности в направлении дальневосточных портов отстают от требуемых, а дефицит провозной способности достигает несколько десятков миллионов тонн. Для обеспечения возрастающих поставок грузов предлагаются различные транспортно-логистические схемы, которые могли бы в обозримом будущем снизить нагрузку на данные магистрали. Обсуждаются три железнодорожных проекта, связанных со строительством новых линий: Северосибирская магистраль (Севсиб), Якутск – Магадан, Эльга – порт «Эльга» (Чумикан).

Севсиб как продолжение БАМа на запад (Усть-Илимск–Нижевартовск) способен стать дублером Транссиба и стимулировать освоение Ближнего Севера Сибири. Однако у него есть существенные ограничения: сооружение линии протяженностью 1,9 тыс. км требует огромных инвестиций, кроме того, неясно, как этот путь способен разгрузить БАМ и Транссиб, если одним концом он упирается в перегруженный БАМ, другим – в тупиковую железную дорогу Тюмень – Сургут – Надым с выходом на тот же Транссиб [Кудияров, 2024]. Получается, что нужен не только Севсиб, но и новые линии, нацеленные, прежде всего, на порты Баренцева и Белого морей.

Одни специалисты называют Севсиб технологической линией [Кибалов и др., 2008], другие – стратегической [Малов, 2023], поскольку благодаря ему коренным образом повышается надежность транспортной системы России. Вместе с тем преодоление уязвимости в военно-стратегическом плане так называемой «тайшетской горловины» (по А.А. Кину [Кин, 2014]), где все широтные железные дороги востока страны (Транссиб, БАМ, Южсиб) сходятся в одном узле, возможно, гораздо менее затратным и более быстрым

путем, чем строительство Севсиба. В определенной мере решить эту задачу позволило бы сооружение железнодорожного обхода Тайшета (например, по маршруту Алзамай – Квиток – Нижняя Пойма (Решоты) длиной около 150 км), что осуществимо в сжатые сроки.

Строительство линии *Якутск – Магадан* (протяженность 1979 км) также связано с огромными инвестициями [Кудияров, 2024]. Хотя основную часть грузопотока должны составить экспортные поставки угля через порт Магадан, что частично способно снизить нагрузку на восточную часть БАМа, проект выглядит слишком сложным и затратным. Целесообразнее завершить АЯМ, построив мост через р. Лену в совмещенном железнодорожно-автомобильном исполнении, чтобы довести железную дорогу непосредственно до Якутска.

Отчасти разгрузить восточную часть БАМа и решить проблему наращивания экспортных поставок угля в страны АТР позволит сооружение железнодорожной ветки длиной 531 км от Эльгинского угольного месторождения в Якутии к новому порту «Эльга» на побережье Охотского моря возле п. Чумикан, что будет означать третий выход России к Тихому океану [Огородников, 2023. № 34; Кудияров, 2024]. К строительству ветки необщего пользования *Эльга – порт «Эльга» (Чумикан)* компания «А-Проперти» приступила в 2023 г., ее ввод в эксплуатацию запланирован на 2026 г., провозная способность к 2030 г. должна достигнуть 30 млн т.

Напомним о других возможных вариантах экспорта углей как самого массового вида грузов. Так, российские угольные компании планируют вывозить значительную часть кузнецких углей в Восточную, Юго-Восточную и Южную Азию через балтийские и черноморские порты. В стоимостном выражении это означает, что при отправке угля в Китай и Индию из черноморских портов средняя ставка фрахта по сравнению с дальневосточными вырастет в 7 и 3,3 раза соответственно, а рост совокупных затрат составит 25–40% [Кудияров, 2021]. Рост ставок фрахта определяется главным образом увеличением расстояний перевозки: например, путь от Новороссийска через Суэцкий канал до китайского Шанхая в 8,9 раза длиннее, чем путь к нему от Находки. Влияют отчасти и относительно высокие транзитные сборы за прохождение судов через проливы Босфор и Дарданеллы Турцией (в среднем 4,4 долл. за 1 т груза) и Суэцкий канал Египтом (в среднем 10 долл. за 1 т груза). В итоге избыточное плечо доставки заметно снижает ценовую конкурентоспособность сибирских углей.

Рассматриваются также комбинированные альтернативные варианты экспорта сибирских углей. В первую очередь – с использованием Северного морского пути (СМП). Здесь есть два подварианта. Первый из них – разработка

новых угольных месторождений непосредственно в Арктике, примером чему может служить начавшаяся добыча угля на Сырадасайском месторождении полуострова Таймыр (Красноярский край) компанией «Северная звезда» [Огородников, 2023. № 34]. Однако реализацию этого варианта затрудняют дефицит нужных судов ледового класса, а также большие риски и затраты при прохождении СМП в восточном направлении. Круглогодичная навигация на восточном плече СМП, по которому эффективны поставки угля на азиатские рынки, до сих пор отсутствует.

Второй подвариант, опирающийся на СМП, – поставки углей из Кузбасса железной дорогой в Лесосибирск и затем речными судами по Енисею в Дудинку, где можно организовать его перевалку на морские суда для последующей транспортировки в страны АТР [Филиппова, 2023; Огородников, 2023. № 34]. Однако сезонность навигации на Енисее (в низовьях менее четырех месяцев), ограничения по осадке и грузоподъемности речных судов (не более 2–3 тыс. т), необходимость двух перевалок, отсутствие круглогодичной навигации на восточном плече СМП делают данный проект нереалистичным.

Таким образом, рассмотренные транспортно-логистические схемы экспорта массовых сырьевых грузов оказываются менее перспективными по сравнению с наращиванием мощностей Транссиба и БАМа. Строительство Севсиба и линии Якутск – Магадан вряд ли стоит ожидать в обозримом будущем. Сооружение линии Эльга – порт «Эльга» разгружает БАМ лишь частично, экспорт через балтийские и черноморские порты снижает ценовую конкурентоспособность сибирских углей, его экспорт по СМП – чрезвычайно рискованное и затратное дело с сомнительной эффективностью. В ближайшей перспективе главные магистрали востока России остаются незаменимыми, их транспортно-логистическое и экономическое значение будет только возрастать.

Заключение

Отмечая 50-летний юбилей БАМа, подчеркнем, что трудовой подвиг его строителей не пропал даром. В последние годы магистраль востребована как никогда.

Хотя запланированное широкомасштабное освоение зоны БАМ до сих пор не состоялось, в течение последних 10–15 лет заметно активизировалось промышленное ресурсно-сырьевое развитие прилегающей к магистрали полосы и тяготеющих к ней районов, идет подготовка к освоению многих крупных месторождений, ведется строительство целого ряда производств. В то же время усиление производственных функций зоны БАМ сопровождается уменьшением расселенческо-демографического потенциала, что можно

во многом объяснить внедрением малотрудоемких технологий и массовым применением вахтового способа освоения. В связи с этим складывается новая модель территориальной организации Азиатской России, характерной чертой которой будет, видимо, значительный дистанционный разрыв между местами приложения труда и местами проживания населения.

Развернувшиеся с 2013 г. масштабные работы по модернизации БАМа и Транссиба нацелены на неуклонный рост их пропускной и провозной способности. Однако обострение геополитической ситуации ускорило разворот внешнеторговых связей России в восточном направлении, что привело к дефициту мощностей главных магистралей. Для обеспечения возрастающих поставок массовых грузов предлагаются различные транспортно-логистические схемы, но все они оказываются менее перспективными по сравнению с использованием БАМа и Транссиба.

Литература/ References

- Гранберг А.Г., Кибалов Е.Б. Регион БАМ: постановка проблемы развития и подходы к решению // Регион БАМ: концепция развития на новом этапе / Под ред. А.Г. Гранберга и В.В. Кулешова. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. С. 8–38.
- Granberg, A.G., Kibalov, E.B. (1996). *Region BAM: formulation of the development problem and approaches to solving it*. BAM region: the concept of development at a new stage. Ed. A.G. Granberg, V.V. Kuleshov. Novosibirsk: SB RAS Publ. Pp. 8–38. (In Russ.).
- Ильина Л.Н. Путь к богатствам Сибири. М.: Мысль, 1987. 301 с.
- Il'ina, L.N. (1987). *The path to the riches of Siberia*. Moscow: Mysl' Publ. 301 p. (In Russ.).
- Кибалов Е.Б., Кин А.А., Комаров К.Л. К вопросу о концепции сооружения Северосибирской железнодорожной магистрали // Регион: экономика и социология. 2008. № 2. С. 255–270.
- Kibalov, E.B., Kin, A.A., Komarov, K.L. (2008). On the issue of the concept of the construction of the North Siberian Railway. *Region: economic & sociology*. No. 2. Pp. 255–270. (In Russ.).
- Кин А.А. Регионально-транспортный мегапроект БАМ: уроки освоения // Регион: экономика и социология. 2014. № 4. С. 55–72.
- Kin, A.A. (2014). BAM Regional Transport megaproject: lessons of development. *Region: economic & sociology*. No. 4. Pp. 55–72. (In Russ.).
- Кудияров С. Опала коалы: шанс для русского коула // Эксперт. 2021. № 7. С. 22–26. (Спец. обозрение «Уголь»).
- Kudiyarov, S. (2021). Koala Opal: A chance for a Russian cole. *Expert*. No. 7. Pp. 22–26. (Spec. review «Coal»). (In Russ.).
- Кудияров С. Магистраль роста // Эксперт. 2022. № 35. С. 80–83. (Спец. доклад «50 лет БАМу»).
- Kudiyarov, S. (2022). The Growth Highway. *Expert*. No. 35. Pp. 80–83. (Spec. rep. “50 years of BAM”). (In Russ.).
- Кудияров С. Станция «Двадцать лет» // Эксперт. 2023. № 39. С. 64–71. (Спец. доклад «20 лет ОАО РЖД»).
- Kudiyarov, S. (2023). Twenty Years Station. *Expert*. No. 39. Pp. 64–71. (Spec. rep. “20 years of RRW”). (In Russ.).
- Кудияров С. По тундре, по железной дороге // Монокл. 2024. № 4. С. 37–44. (Спец. обозрение «Инфраструктура»).
- Kudiyarov, S. (2024.) Across the tundra, by rail. *Monokl'*. No. 4. Pp. 37–44. (Spec. review “Infrastructure”). (In Russ.).

- Кузнецов А. Разворот на Юг: партнеры и форматы // Эксперт. 2022. № 22. С. 50–54. (Спец. обозрение «Россия и мир»).
- Kuznetsov, A. (2022). Turning South: partners and formats. *Expert*. No. 22. Pp. 50–54. (Spec. review “Russia and the world”). (In Russ.).
- Лексин В.Н., Швецов А.Н. Муниципальная Россия: Социально-экономическая ситуация, право, статистика: в 5 т. М.: Едиториал УРСС, 2000. Т. 5. 648 с.
- Leksin, V.N., Shvetsov, A.N. (2000). *Municipal Russia: Socio-economic situation, law, statistics: in 5 volumes*. Moscow: Editorial URSS Publ. Vol. 5. 648 p. (In Russ.).
- Малов В.Ю. Реновация прерванного / Отв. ред. В.В. Кулешов. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2023. 230 с.
- Malov, V.Yu. (2023). Renovation of the interrupted. Ed. V.V. Kuleshov. Novosibirsk: Publ. House of IEIE SB RAS. 230 p. (In Russ.).
- Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М.: Наука, 2005. 358 с.
- Mogilevkin, I.M. (2005). *Transport and communications: past, present, future*. Moscow: Nauka Publ. 358 p. (In Russ.).
- Музлова Г. Через эмбарго к новой логистике // Морские порты. 2022. № 3 [Эл. ресурс]. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/95942/> (дата обращения 15.06.2022).
- Muzlova, G. (2022). Through the embargo to the new logistics. *Morskie porty*. No. 3. (In Russ.). Available at: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/95942/> (accessed 15.06.2022).
- Огородников Е. Колумбы от угля ищут пути в Индию // Эксперт. 2023. № 34. С. 40–41. (Спец. обозрение «Экспорт угля»).
- Ogorodnikov, E. (2023). Columbians from coal are looking for ways to India. *Expert*. No. 34. p. 40–41. (Spec. review “Coal export”). (In Russ.).
- Огородников Е. Ванинское кольцо // Эксперт. 2023. № 41. С. 38–41. (Спец. обозрение «Развитие угольной промышленности»).
- Ogorodnikov, E. (2023). The Vanino Ring. *Expert*. No. 41. Pp. 38–41. (Spec. review “Coal industry development”). (In Russ.).
- Перцик Е.Н. Вопросы районной планировки зоны БАМа // Байкало-Амурская магистраль. М.: Мысль, 1977. С. 181–194. (Вопр. геогр.; Сб. 105).
- Pertsik, E.N. (1977). Issues of the district planning of the BAMA zone In: *Baikalo-Amurskaya magistral’*. Moscow: Mysl’ Publ. Pp. 181–194. (Vopr. geogr.; Sb. 105). (In Russ.).
- Сингур Н.М. Целевая программа развития зоны БАМ // БАМ: Первое десятилетие / Под ред. А.Г. Аганбегяна и А.А. Кина. Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1984. С. 107–124.
- Singur, N.M. (1984). *The target program for the development of the BAM zone*. In: BAM: The first decade. Ed. A.G. Aganbegyan, A.A. Kin. Novosibirsk: Nauka. Sib. otd-nie Publ. Pp. 107–124. (In Russ.).
- Суманеева М.А. Экономико-географические особенности хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской магистрали // География и природные ресурсы. 1995. № 2. С. 121–130.
- Sumaneeva, M.A. (1995). Economic and geographical features of the economic development of the Baikal-Amur Mainline zone. *Geografiya i prirodnye resursy*. No. 2. Pp. 121–130. (In Russ.).
- Филиппова А. Через север на восток // Эксперт. 2023. № 10. С. 24–25. (Спец. обозрение «Грузоперевозки»).
- Filippova, A. (2023). Through the north to the east. *Expert*. No. 10. Pp. 24–25. (Spec. review “Cargo transportation”). (In Russ.).
- Фомин Г.Н. Градостроительная политика // БАМ: строительство и хозяйственное освоение / Под ред. А.Г. Аганбегяна, А.А. Кина, В.П. Можина. М.: Экономика, 1984. С. 114–122.

Итоги и проблемы реализации потенциала Байкало-Амурской магистрали

- Fomin, G.N. (1984). *Urban planning policy*. In: BAM: construction and economic development. Ed. A.G. Aganbegyan, A.A. Kin, V.P. Mozhin. Moscow: Ehkonomika Publ. Pp. 114–122. (In Russ.).
- Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М. – СПб: Нестор-История, 2014. 800 с.
- Tsvetkov, V.A., Zoidov, K.Kh., Medkov, A.A. (2014). *Formation of an evolutionary model of the Russian transport and transit system in the context of integration and globalization*. Moscow-SPb: Nestor-Istoriya Publ. 800 p. (In Russ.).

Статья поступила 13.03.2024

Статья принята к публикации 20.04.2024

Для цитирования: Безруков Л.А. Итоги и проблемы реализации потенциала Байкало-Амурской магистрали // ЭКО. 2024. № 5. С. 25–43. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–25–43

Информация об авторе

Безруков Леонид Алексеевич (Иркутск) – доктор географических наук. Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН.

E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru; ORCID: 0000–0003–3459–8488

Summary

L.A. Bezrukov

Results and Problems of Implementing the Potential of the Baikal-Amur Mainline

Abstract. The paper reviews the stages and priorities of BAM modernization, current problems of its operation and development. The composition of the mainline influence zone is explained: 1) direct influence subzone, consisting of the head, middle and end sections; 2) indirect influence subzone. It is shown that due to the outflow of population in the post-Soviet period, its number in the BAM zone returned to the state of half a century ago, and the economic development was suspended until the early 2010s. With the activation of industrial development of the mainline belt in the last 10–15 years, its demographic potential continues to decrease. The author highlights the proposed transportation and logistics schemes for the export of mass cargoes, which could reduce the load on the BAM and Trans-Siberian Railway. In the author's opinion, all of them are less promising in comparison with the intensification of the use of these highways.

Keywords: *Baikal-Amur Mainline; BAM zone; Transsib; economic and settlement development; population; industrial development; export; carrying capacity; transportation and logistics schemes; seaports*

For citation: Bezrukov, L.A. (2024). Results and Problems of Implementing the Potential of the Baikal-Amur Mainline. *ECO*. No. 5. Pp. 25–43. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–25–43

Information about the author

Bezrukov, Leonid Alekseevich (Irkutsk) – Doctor of Geographical Sciences.

V.B. Sochava Institute of Geography SB RAS.

E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru; ORCID: 0000–0003–3459–8488

Мегапроект железной дороги Якутск – Магадан: вариант трассировки имеет значение!

А.Н. Пилясов, Б.В. Никитин

УДК 338.47

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-44-66

Аннотация. В статье обсуждаются варианты маршрута проектируемой железной дороги Якутск – Магадан. Авторы обосновывают целесообразность выбора приморской, а не континентальной трассировки. Главные результаты исследования: 1) гринфилд-маршрут прокладки трассы представляется предпочтительным ввиду возможности «нанизать» на него малоизученные, но потенциально ресурснонасыщенные территории побережья Охотского моря; 2) весомый аргумент в пользу приморской трассы – ее близость к уже известным нефтегазовым ресурсам охотоморского шельфа; 3) приморский маршрут транспортно соединяет три дальневосточных региона, а континентальный – только два; 4) приморский маршрут обладает большей геополитической значимостью для России. Основной вывод исследования состоит в том, что нужно использовать время, полученное в связи с переносом реализации проекта, для более тщательной отработки варианта трассировки.

Ключевые слова: транспортная освоенность; железная дорога Якутск – Магадан; маршрут; трассировка; РЖД; континентальная трасса; приморская трасса; транспортные мегапроекты

Введение

Бытует мнение, что железные дороги – это индустриальное прошлое, элемент эпохи электродвигателей, стали и угля, тогда как в наше постиндустриальное время нужно заниматься «бесконтактными» видами транспорта, которые обеспечивают минимальное трение о земную поверхность: авиацией, аппаратами на воздушной подушке, экранопланами и т.д.

Представляется, однако, что эти рассуждения неверны по нескольким причинам. Во-первых, модные экономические тенденции временны, а потребность в обустроенности всеми видами транспорта обширных северных, сибирских и дальневосточных пространств России – долгосрочная: «инфраструктурная недостаточность» [Перепелица, 2013] предельно остро ощущается именно здесь, и не только в сравнении с освоенными районами страны, но и со многими другими северными и арктическими территориями мира.

Во-вторых, неверно считать, что виды транспорта сохраняют свою природу «пожизненно». Пример Китая свидетельствует о том, что современные железные дороги прекрасно вписываются в постиндустриальный

ландшафт: они могут быть высокоскоростными «бесконтактными» (например, монорельсовые), используют абсолютно новые «космические» материалы и технологии.

В-третьих, именно российским Северу и Арктике, как свидетельствуют и отечественные, и зарубежные эксперты [Питтман, 2013], остро не хватает магистральных железнодорожных линий (например, Северной Сибирской железной дороги [Азиатская часть России..., 2008]), к которым могли бы подключаться автомобильные, сезонные, речные пути, формируя тем самым транспортный каркас территории. Ввиду низкой плотности населения, слабой транспортной обустроенности и хозяйственной освоённости эти беспрецедентно обширные сухопутные пространства России на значительной своей площади могут быть признаны «чрезвычайными» – по контрасту с европейской частью нашей страны.

На этих пространствах, как в Зазеркалье, действуют иные законы организации производительных сил, проявляются парадоксальные закономерности, искажающие стандартные экономические эффекты. И обязательно делается поправка на вязкость бездорожного пространства и существенную хозяйственную и инфраструктурную недоосвоенность. Важнейшая особенность хозяйственного развития здесь – его нерасторжимая связь с транспортными системами – до такой степени, что можно говорить о едином промышленно-транспортном комплексе.

Именно в таком широком контексте – не просто как новый транспортный маршрут, но как важнейшее звено в общей системе нового обустройства и освоения территорий Севера российского Дальнего Востока – нужно рассматривать проект строительства железнодорожной магистрали Якутск (Нижний Бестях) – Магадан.

Волны интереса к мегапроекту

Идея железнодорожной интеграции столиц двух соседних регионов Дальнего Востока имеет довольно долгую историю. Еще в «дальстроевское» время, когда этому «комбинату особого типа» «принадлежали» все территории к востоку от р. Лена, возникал вопрос о создании не только автомобильной, но и железнодорожной трассы на Северо-Востоке. Успехи 1930–1940-х гг. в постройке узкоколейных путей для перевозки угля, дров, местных строительных материалов на десятки километров окрыляли проектировщиков и на более масштабные замыслы. Таким образом, первая волна интереса к проекту строительства железной дороги Якутск – Магадан была связана с деятельностью треста «Дальстрой» по инфраструктурному обустройству колоссальной

малообжитой территории. Именно «Дальстрой» инициировал самое первое, в общих чертах, осмысление идеи проекта.

Однако в течение нескольких десятилетий Якутия и новообразованная Магаданская область (с вошедшим в нее Чукотским АО) были заняты внутренним инфраструктурным обустройством: модернизировались автомобильные дороги, тянулись новые ЛЭП, формировалась сеть местного авиасообщения.

В 1970-е гг. началось строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, выполняющей задачу межрегиональной интеграции советского Дальнего Востока и имеющей важное стратегическое значение в условиях ухудшения отношений с Китаем (иметь один приграничный Транссиб стало рискованно, нужна была альтернативная и более северная транзитная железнодорожная ветка). Это вновь возбудило интерес к межрегиональному железнодорожному обустройству Северо-Востока страны. Дело в том, что БАМ, вопреки исходным обещаниям союзного правительства и ожиданиям Якутии, прошел мимо нее. В порядке «компенсации» было запроектировано строительство меридианного отрезка, от широтного БАМа (Тынды – Беркакит – Томмот – Якутск). Так возник проект северной «сестры» БАМа – Амуро-Якутской магистрали [АЯМ..., 2021]. Ее первый отрезок от амурской Тынды до якутского Беркакита был введен в 1977 г. Однако дальнейшее строительство затормозилось и новый импульс получило уже в середине 1980-х гг.¹

Именно в этот период один из авторов статьи участвовал в обсуждении перспектив строительства железной дороги Якутск – Магадан и ее потенциальных грузов, в том числе строительных материалов на базе крупных месторождений гипса, вместе с геологами и экономистами магаданского Северо-Восточного комплексного НИИ ДВО РАН. Таким образом, оба проекта – и АЯМ, и железная дорога Якутск – Магадан – шли как бы в одной связке: активная стадия реализации первого проекта реанимировала обсуждение перспектив второго. Неудивительно, что сразу же по завершении строительства Амуро-Якутской магистрали активизировался интерес к сопряженному с ней проекту дороги Якутск – Магадан: какой смысл Нижнему Бестяху (Якутску) оставаться тупиком, если есть возможность стать мощным транзитно-логистическим межрегиональным центром на пути к Охотскому морю.

¹ Трассу возводили более трех десятилетий, пассажирское движение от Тынды до Нижнего Бестяха на правом берегу р. Лена (напротив Якутска) стартовало в 2019 г.

Мегапроект железной дороги Якутск – Магадан: вариант трассировки имеет значение!

В отличие от первой волны интереса, которая шла от базирующегося в Магадане треста «Дальстрой», новая волна была инициирована руководством Якутии. Именно оно стало в 1980-е гг. лидером обсуждения, исследовательской проработки, научного обоснования потенциальных грузов по магистрали Якутск – Магадан. Однако к практическим результатам это не привело из-за последовавшего распада СССР и начала радикальных экономических реформ в России.

Третья волна интереса к мегапроекту была поднята после завершения строительства АЯМ (в 2014 г. введена во временную, в 2019 г. – в постоянную эксплуатацию). Экономическое укрепление арктических и дальневосточных территорий России, разворот национальной экономики к странам АТР, прежде всего, к Китаю, Индии, обусловили повышение статусности до этого дремлющих инфраструктурных проектов востока России с точки зрения экспертных дискуссий, предварительных технико-экономических обоснований и других исследовательских проработок.

«Следы» проекта в федеральной нормативной правовой базе

Анализ нормативной правовой базы «Консультант+» позволяет увидеть, как развивалось представление об инфраструктурном мегапроекте железной дороги Якутск – Магадан в федеральных органах исполнительной власти в новейшее время. В официальных документах мегапроект впервые упоминается в 2009 г. – в Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года². В документе отмечалось: «Предполагается завершить строительство железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск с автомобильно-железнодорожным мостовым переходом через р. Лену... С целью обеспечения круглогодичного сообщения с северо-восточной частью Якутии и Магаданской областью и выхода этих районов на общероссийскую сеть железных дорог будут осуществлены работы по строительству железнодорожной линии по направлению Якутск (Нижний Бестях) – Мома – Магадан. На первом этапе будет завершено строительство линии Нижний Бестях – Мегино – Алдан, что обеспечит доступность северо-восточной части Якутии и Колымской горнодобывающей зоны как территорий опережающего экономического развития... Завершение строительства

² Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2009 г. № 2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года».

железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск с автомобильно-железнодорожным мостовым переходом через р. Лену, строительство железных дорог Улак – Эльга, Лена – Непа – Ленск, Хани – Олекминск, Якутск – Нижний Бестях – Мома – Магадан, реконструкция и строительство федеральных автодорог «Лена», «Колыма» и «Вилуй», а также региональных автодорог «Амга», «Кобяй», «Умнас», «Яна» и «Анабар» круглогодичного действия сформируют современный транспортный каркас территории, позволят наполовину ликвидировать зависимость от сезонного завоза грузов, минимизировать тем самым затраты бюджетов, предприятий и населения. Формирование широтной опорной сети автомобильных дорог позволит обеспечить прямые межрегиональные транспортные связи между Якутией и Магаданской, Иркутской, Амурской областями и Хабаровским краем».

В этом тексте для нас важны несколько акцентов: 1) железная дорога Якутск – Магадан рассматривается в безусловной связке с железной дорогой Беркакит – Томмот – Якутск и строительством комбинированного автожелезнодорожного моста через р. Лену в районе Якутска; 2) внутри будущей железной дороги Якутск – Магадан вычленяется пионерный отрезок Нижний Бестях – Мегино – Алдан (хотя детальные проработки возможных трассировок еще не выполнены); 3) проект воспринимается как средство интенсификации межрегиональных транспортных связей и радикального сокращения сезонного завоза грузов, удешевления доставки в отдаленные районы Якутии критического продовольствия, нефтепродуктов и угля.

Закономерно, что в последовавшей госпрограмме по Дальнему Востоку и Байкальскому региону (2013 г.)³ вновь был обозначен приоритет строительства железной дороги Якутск – Магадан: «В долгосрочной перспективе для обеспечения устойчивого сообщения с северо-восточной частью Якутии и Магаданской областью будут начаты проектно-исследовательские работы по строительству линии Якутск (Нижний Бестях) – Мома – Магадан, что обеспечит доступность северо-восточной части Якутии и Колымской горнодобывающей зоны как территорий опережающего экономического развития». Нужно отметить, что подчеркивается «долгосрочная перспектива» проекта, то есть он выносится за временной горизонт реализации госпрограммы (около пяти лет); Якутск и Нижний Бестях упоминаются совместно, что означает сохранение идеи создания

³ Распоряжение Правительства РФ от 29 марта 2013 г. № 466-р «Об утверждении государственной программы РФ “Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона”».

моста через р. Лену между правобережным Нижним Бестяхом и левобережным Якутском; повторена трактовка Колымской горнодобывающей зоны как территории опережающего экономического развития, находящейся на границе Республики Якутия и Магаданской области, драйвером освоения которой могла бы стать проектируемая магистраль.

Статусное возвышение Арктической зоны РФ, которое происходило в эти годы в федеральном законодательстве, объясняет упоминание данной железной дороги в госпрограмме развития Арктики (2014 г.)⁴ – в контексте общего замысла масштабного инфраструктурного обустройства арктических территорий: «Необходимо обеспечить создание опорной транспортной круглогодичной наземной сети, стержнем которой станет железная дорога до г. Якутска с последующим продолжением ее как на восток (Магаданская область, Чукотский автономный округ, Северная Америка через Берингов пролив), так и на запад через территорию развивающихся западных районов Республики Саха (Якутия) в соответствии с идеологией создания Северо-Сибирской железнодорожной магистрали». Здесь по-прежнему по умолчанию предполагается строительство железнодорожного моста через р. Лену, связующего конец трассы АЯМ Тында – Беркакит – Томмот – Нижний Бестях, начало новой магаданской трассы Нижний Бестях – Магадан и впервые упоминается начало западной железнодорожной магистрали Якутск – Севсиб. То есть Нижний Бестях и Якутск становятся объединенными, консолидированными транзитными железнодорожными узлами для огромной территории соответственно правобережья и левобережья р. Лены!

Последний на момент подготовки статьи стратегический документ, в котором упоминается железная дорога, – это Национальная программа развития Дальнего Востока (2020 г.)⁵: «В увязке с проектами создания стратегических и технологических линий (Нижний Бестях – Магадан, Хабаровск – Самарга, Селихин – Де-Кастри – Ныш с мостовым переходом на Сахалин, Озерное – Новый Уоян, Нижний Бестях – Якутск со строительством железнодорожного моста через р. Лену) будет сформирован новый каркас транспортной сети Дальнего Востока, который существенно улучшит транспортную доступность за счет повышения плотности

⁴ Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. № 366 «Об утверждении государственной программы РФ “Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ”» (в последней ред. на 31.03.2020).

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 24 сентября 2020 г. № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года».

и разветвленности железнодорожной сети». Здесь важно обособление железной дороги Нижний Бестях – Магадан от проекта строительства мостового железнодорожного перехода Нижний Бестях – Якутск, которые ранее рассматривались в «одном пакете». Другой новацией стало отсутствие упоминания конкретной трассировки железной дороги Нижний Бестях – Магадан, что в неявном виде допускает возможность дискуссии по поводу возможных альтернатив и отбора оптимального варианта трассировки.

Обнародованное в июне 2022 г. исключение проекта железной дороги Якутск – Магадан из числа приоритетных⁶ на самом деле означает лишь, что остро необходимый стране и Северо-Востоку России проект «поставлен на паузу». На наш взгляд, это необходимо использовать для более тщательной проработки вариантов трассировки, что делает данную работу еще более актуальной. Надеемся, что наша статья даст будущим проектировщикам необходимый материал для выбора оптимального маршрута трассы.

Предпосылки транспортных мегапроектов: обобщение опыта

Почему мы убеждены, что Правительство не отказалось от проекта, а поставило его на паузу? Обобщение судьбы десятка инфраструктурных мегапроектов, развертывающихся в последние сто лет в российской и мировой Арктике [Пилясов, 2021], позволило выявить основные условия, которые приводили к их реализации. Первое, это форс-мажорные геополитические обстоятельства – мировые войны, политические и экономические катастрофы и кризисы, которые радикально изменяли оценочные суждения о том или ином проекте в руководстве страны и «высшем» экспертном сообществе. Например, без Первой мировой войны железная дорога Петроград – Мурманск еще долго бы оставалась лишь объектом для дискуссий. Однако угроза блокады российского Северо-Запада привела к экстренной необходимости укрепить связь Мурманска со столицей страны. Аналогична история с БАМом, строительство которого ускорил советско-китайский конфликт на острове Даманском. Для радикальной актуализации жизненно необходимого проекта железной дороги Якутск – Магадан также требуется «грозный» внешний фон, без которого

⁶ Правительство РФ отказалось от строительства железной дороги Якутск – Магадан [Эл. ресурс]. URL: <https://lsn.ru/pravitelstvo-rf-otkazalos-ot-stroitelstva-zeleznoi-dorogi-yakutsk-magadan> (дата обращения: 15.07.2022).

федеральной власти трудно пойти на значительные аккордные инвестиционные расходы. (И по этой в том числе причине считаем, что геополитически значимая трассировка по побережью Охотского моря выглядит предпочтительнее континентальной).

Второе важнейшее условие для выхода инфраструктурного мегапроекта из небытия в стадию проектирования и реализации – резкие изменения цен на глобальных рынках. Так, например, взлет мировых цен на золото при их снижении на станки и оборудование, необходимые советской индустриализации, обеспечили сверхбыстрое, в течение нескольких лет, строительство Колымской автомагистрали Магадан – Усть-Нера в 1930-е гг.

Наконец, третье важнейшее условие успешной реализации инфраструктурных мегапроектов на Севере и в Арктике – это способность государства осуществлять масштабную мобилизацию материальных, финансовых и трудовых ресурсов, которая, в свою очередь, зависит от доминирующей модели управления – дирижизм или либерализм. В периоды торжества доктрины «невидимой руки рынка» очень трудно рассчитывать, что государство предпримет реализацию мегапроектов национального масштаба. Ни одна частная корпорация сама пойти на это не в состоянии, мало даже государственно-частного партнерства. Требуется полноценное государственное финансирование, участие и сопровождение.

В то же время, в периоды государственного дирижизма, при наличии других вышеозначенных драйверов, реализация обычно долго откладываемых инфраструктурных мегапроектов идет просто «мгновенно». Десятилетия дискуссий завершаются короткими годами полной реализации строительства трассы, моста, порта.

При этом важно осознавать, что ни один стратегический мегапроект на Севере (как в России, так и в мире) не был реализован внешним (иностраным) партнером – но всегда только национальными властями. На наш взгляд, и сегодня надежды на могущественных китайских инвесторов (даже государственных), способных сдвинуть с мертвой точки масштабные российские инфраструктурные проекты, являются наивными.

Еще одно уточнение связано с тем, что от проекта, обсуждаемого в течение десятилетий, к моменту реализации порой остается только название, поскольку ввиду быстрого развития технологий за это время возникает уже абсолютно другая его технологическая и организационная «оснастка» (табл. 1).

Таблица 1. Сравнение черт арктического транспортного мегапроекта в индустриальную и постиндустриальную эпоху

Черты	Индустриальная эпоха	Постиндустриальная эпоха
Динамика	Стационарность	Мобильность (вахтовая модель)
Размещение	Преимущественно сухопутное	Часто прибрежное или морское
Требования	Земельные требования коренных малочисленных народов	Национальные требования на участки шельфа вне зоны национальной юрисдикции
Распространение в пространстве	Ареальное	Платформенное, часто островное
Ключевые институты	Национальные законы и регулирование	Национальное, международное право и нормативные акты. Участие в регулировании Арктического совета
Возраст и время	Преимущественно фронтальный характер (освоение с чистого листа)	Опора на ранее созданный слой освоения
Зонтичная структура	Комплексная государственная программа	Сеть пилотных проектов, реализуемых как государственно-частное партнерство

Железная дорога Якутск – Магадан в контексте развития территориального опорного каркаса на Дальнем Востоке

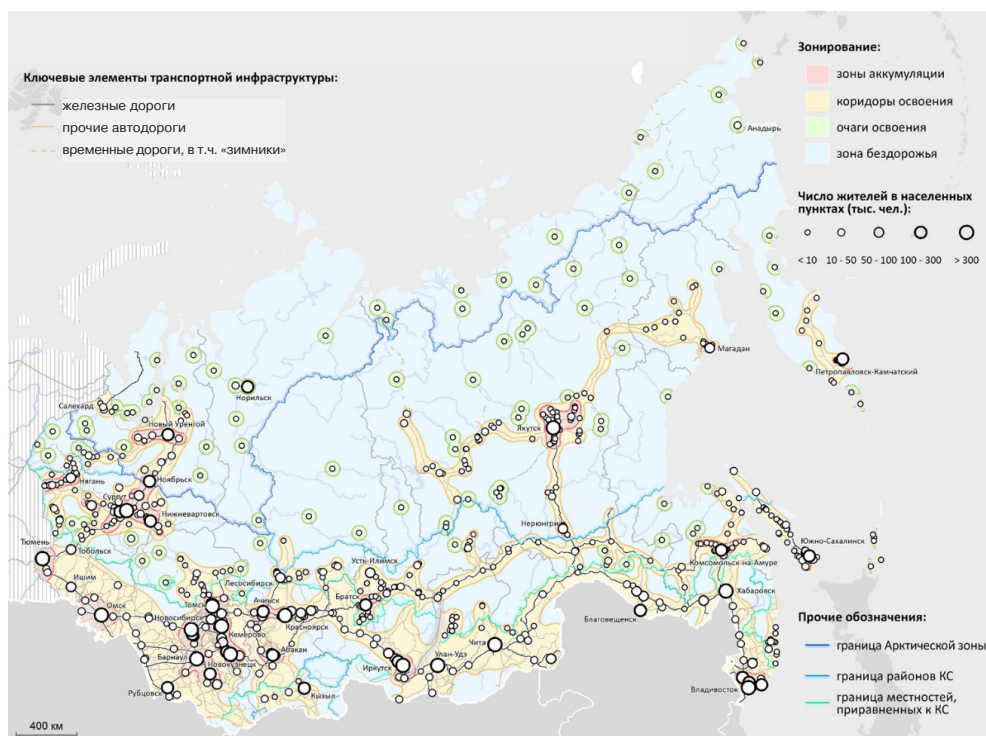
Стратегические приоритеты развития транспортной сети России хорошо прослеживаются с помощью концепции опорного каркаса территориальной структуры расселения и хозяйства [Лаппо, 1983]. Последние в нашей стране находятся в пространственном дисбалансе: редконаселенные ресурсные районы нового освоения (север Сибири и Дальнего Востока) удалены от основной полосы расселения (европейская часть России, юг Сибири и Дальнего Востока, прилегающий к Транссибирской магистрали) и связаны с ней меридиональными осями освоения.

Из удаленных районов лучше всего инфраструктурно обустроена нефтегазодобывающая Западная Сибирь, связанная с европейской частью автомобильным и железнодорожным транспортом и имеющая развитую портовую инфраструктуру на Севморпути, ориентированную на экспорт. Рисунок 1 иллюстрирует структуру расселения Сибири и Дальнего Востока.

Особого внимания заслуживают коридоры освоения, в том числе Якутск – Магадан как единственный, имеющий выход к морю и при этом не обеспеченный железнодорожным сообщением (за исключением

Мегапроект железной дороги Якутск – Магадан: вариант трассировки имеет значение!

изолированного от основной сети коридора «Петропавловск-Камчатский – Усть-Камчатск»). Фактически это направление является безальтернативным для освоения Северо-Востока России, так как связывает два региональных центра с совокупным населением более 400 тыс. человек и обеспечивает удобный выход к морю через Магаданский порт, который в перспективе может конкурировать с портами юга Дальнего Востока.



Источник. Составитель карты на рис. 1, 2, 5 – кандидат географических наук Р.В. Гончаров, АНО «ИРК». [Локальные транспортные системы..., 2018].

Рис. 1. Природно-хозяйственное зонирование Сибири и Дальнего Востока с точки зрения условий развития локальных транспортных систем

Карта плотности железнодорожной сети Российского Зауралья (рис. 2) подтверждает тезис о недоосвоенности Северо-Востока России. Пространство Сибири и Дальнего Востока сильно фрагментировано. Железная дорога на Северо-Востоке могла бы выступить в роли важного каркасного звена, позволяющего связать два региональных центра и сочленить несколько речных бассейнов с высоким ресурсным потенциалом, обеспечив им выход к морю через магаданский морской порт.

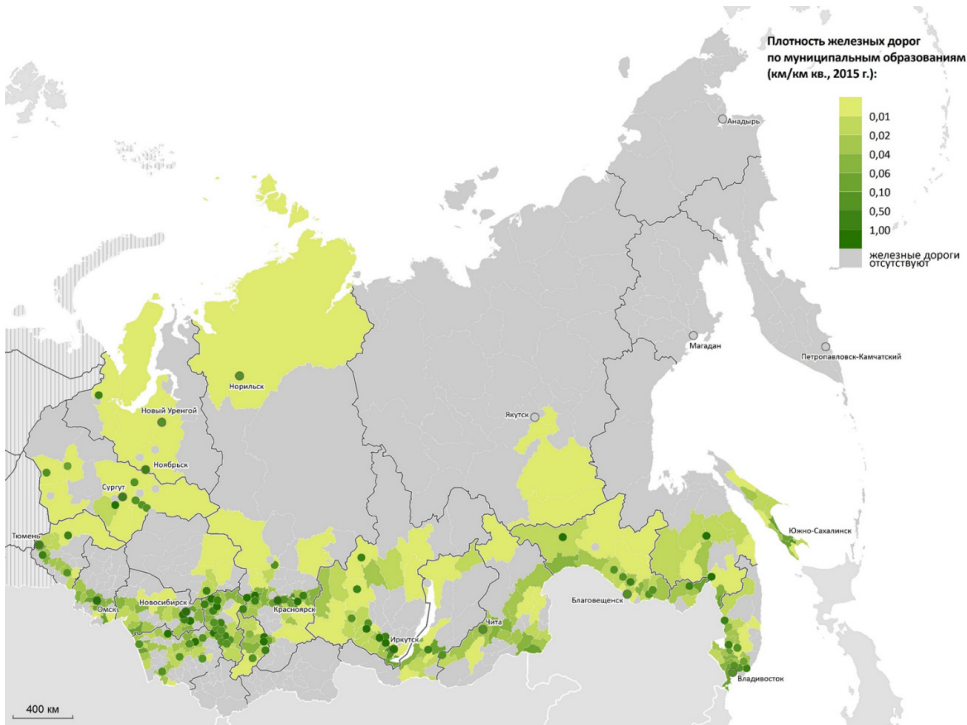


Рис. 2. Плотность сети железных дорог по муниципальным образованиям

Дорога Якутск-Магадан и другие железнодорожные мегапроекты Транспортной стратегии России

Железную дорогу на Магадан, несомненно, имеющую стратегическое значение на национальном уровне, невозможно рассматривать в отрыве от других железнодорожных мегапроектов, заложенных в Транспортной стратегии России (табл. 2), конкурирующих за финансирование. Очевидно, что приоритет в этой конкуренции будет у проектов, обещающих наибольшую экономическую отдачу. Так, было принято решение о строительстве Северного широтного хода, провозная мощность которого оценивается в 14 млн т в год к 2028 г., а при полной реализации местной грузовой базы – до 23,9 млн т⁷.

⁷ Строительство Северного широтного хода может подешеветь // Ведомости. 13.04.2022. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/04/13/918016-stroitelstvo-severnogo-shirotnogo-hoda> (дата обращения: 03.07.2022).

Мегапроект железной дороги Якутск – Магадан: вариант трассировки имеет значение!

Таблица 2. Сопоставление железнодорожных мегапроектов в районах нового освоения, включенных в Транспортную стратегию РФ на период до 2030 г.

Функционал железной дороги	Проект	L, км	«Срочность» проекта
1. Связь месторождения (–ий) с проектируемым экспортным портом (частные инвесторы, узкая сырьевая специализация)	Баренцкомур (Сосногорск – Индига)	612	Ближайшие 5–10 лет, высокая неопределенность – зависимость от частного инвестора
	Эльга – Чумикан	486	
2. Разгрузка Транссиба и БАМа (вспомогательные пути для «расшивки» узких мест с недостаточной пропускной способностью, выход на сахалинские порты: ж.д. Селихин–Ныш)	Могзон – Новый Уоян	700	Стратегический
	Селихин – Ныш	582	Стратегический (необходимо строительство моста на Сахалин)
3а. Новая межрегиональная грузопассажирская магистраль на базе существующих участков (наличие грузовой базы, увеличение связности национальной сети ж.д.)	Северный широтный ход (СШХ) (Обская – Салехард –Коротчаево)	707	На стадии реализации
	Белкомур (Сыктывкар – Пермь)	579	Реализация в период с 2025 по 2035 гг.
	Севсиб (Нижневартовск –Белый Яр – Усть-Илимск)	1892	Стратегический
3б. Новая межрегиональная грузопассажирская магистраль – альтернативное направление (наличие грузовой базы, связь с изолированными удаленными портами и центрами)	Нижний Бестях – Магадан	~1800	Стратегический
	Русское – Игарка – Норильск (продолжение СШХ)	767	Стратегический

Опыт реализации крупных инфраструктурных проектов в ресурсных районах предполагает деятельное участие в проектировании и финансировании строительства крупного бизнеса, ведущего добычу сырья на территории, потенциально формирующей грузовую базу магистрали. Показала свою эффективность и относительно новая практика прокладки железной дороги отдельными участками (сегментами), позволяющая снизить стоимость строительства в труднодоступных районах, спланировать гибкий график реализации проекта: при нехватке финансирования могут быть сооружены приоритетные участки, иногда способные эффективно функционировать автономно, повышая связность сети. Так, для Северного широтного хода первоочередная задача состоит в связывании крупных газодобывающих центров на Ямале (Салехард, Пангоды, Надым) единой веткой с Северной железной дорогой с мостовым переходом через р. Обь.

Высокая вариативность решений при строительстве отдельных связующих участков существует в проектах, призванных снизить загрузку Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. Этой же цели служит наращивание пропускной способности грузовых терминалов портов Хабаровского и Приморского краев. Безусловно, решение этой стратегической задачи, остро необходимое для полноценного «разворота на Восток», получит наивысший приоритет в современной повестке инфраструктурного развития страны.

Дорогу Нижний Бестях – Магадан можно рассматривать в этой связи как стратегический проект, который может «перехватить» часть грузовой базы Транссиба и БАМа (главным образом, речь идет о каменном угле Южно-Якутского бассейна).

Влияние железной дороги Якутск – Магадан на транспортную освоенность Якутии

Республика Саха (Якутия), крупнейший по площади регион страны, внутренне крайне неоднородна: большие контрасты наблюдаются в природных условиях, плотности населения, специализации хозяйства и, как следствие, в инфраструктурной обеспеченности территории. В концептуальном виде транспортная конфигурация Якутии представлена на рисунке 3. Наиболее освоенная южная часть региона обеспечена железнодорожным транспортом, севернее начинается зона доминирования автомобильного и речного транспорта, причем первый имеет преобладающую широтную ориентацию, второй – меридиональную. С продвижением на север все больше возрастает доля бездорожных территорий и повышается зависимость от морского транспорта, чему способствует протяженный фасад республики, выходящий к СМП.



Источник. [Локальные транспортные системы..., 2018].

Рис. 3. Условная схема транспортных связей удаленного региона в зоне бездорожья

Строительство железнодорожной магистрали до Магадана позволит качественно улучшить транспортную освоенность региона. Среди основных мотиваций республики в этом мегапроекте можно выделить следующие.

1. Необходимость преодоления ультраконтинентальности, тупиковости расположения региона.

2. Новая трасса качественно меняет транспортную освоенность территории: бездорожье благодаря ей переходит в зону безальтернативного транспорта, а зона безальтернативного – в зону полимагистрального транспорта.

3. Реки формируют меридиональную направленность транспортных потоков, потоков снабжения – необходимы широтные альтернативы, помимо уже существующих автомобильных дорог.

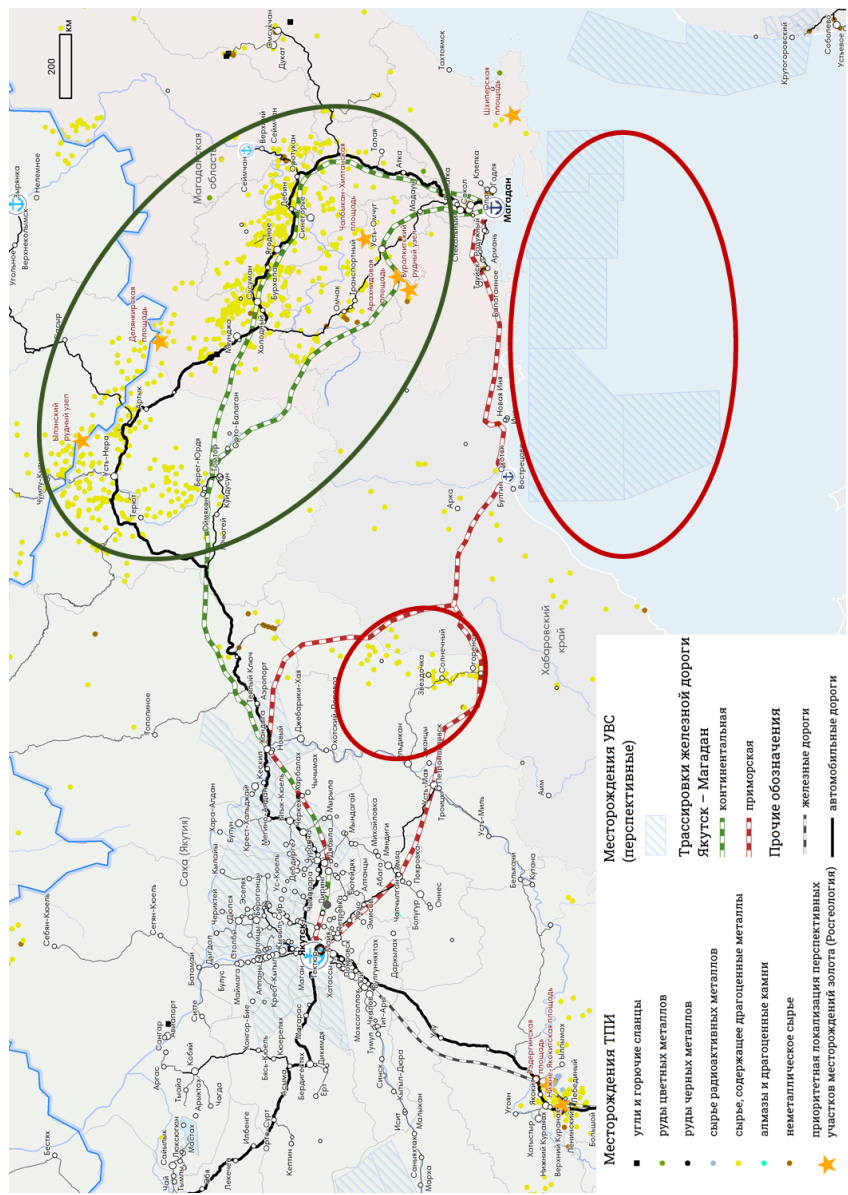
4. Высокая обеспеченность региона минеральными ресурсами, сопровождаемая сдвигом добывающей промышленности и экспортных поставок минерального сырья на Восток, закладывают потенциально кратный рост грузовой базы, которая, в свою очередь, формирует запрос на транспортную инфраструктуру для связи с морскими портами.

5. Необходимо снижение преобладающей роли городов-баз, входных ворот, где происходит перевалка грузов – железная дорога помогает снизить логистические издержки на перевалку (особенно высокая отдача будет при строительстве совмещенного железнодорожного моста через р. Лену в районе Якутска).

Выбор конкретного маршрута

Выбор трассировки железной дороги из Нижнего Бестяха в Магадан – нетривиальная задача. В общем случае возможны два сценария реализации проекта: браунфилд, на основе уже существующей оси освоения – автомобильной трассы Р-504 («Колыма»), или гринфилд, когда дорога пройдет по зоне бездорожья через Охотский район Хабаровского края, далее по Ольскому району (теперь городской округ) Магаданской области, соединив порты Охотск и Магадан. Для удобства изложения – следуя терминологии Л. Безрукова [Безруков, 2008], назовем эти два основных маршрута континентальным и приморским соответственно (рис. 4).

Континентальная трассировка предполагает два основных варианта: 1) Нижний Бестях – Томтор – Сусуман – Магадан (1979 км); 2) Нижний Бестях – Томтор – Усть-Омчуг – Магадан (1637 км). Первая трасса практически дублирует Колымскую автомагистраль, за исключением участка, проходящего через Томтор, куда ведет Старый Колымский тракт. Вторая трасса заметно короче за счет спрямления маршрута по территории Магаданской области через Усть-Омчуг, где проходит Тенькинская автодорога.



Примечание. Контурами обозначена зона известной ресурсной базы соответственно континентальной и приморской трассы железной дороги

Рис. 4. Варианты трассировки железной дороги Нижний Бестях – Магадан

Приморский вариант трассировки также имеет два возможных решения: 1) Нижний Бестях – Хандыга – Охотск – Магадан (1701 км); 2) Нижний Бестях – Усть-Мая – Охотск – Магадан (1674 км). Первый вариант совпадает с континентальными трассировками на участке от Нижнего Бестяха до Хандыги с мостовым переходом через Алдан, затем трасса поворачивает на юго-восток, в сторону порта Охотск. Второй вариант на всем протяжении можно считать гринфилд-проектом: трассировка со стартовой точки проходит по слабоосвоенным районам: через Усть-Майский улус в направлении порта Охотск и далее вдоль морского побережья до Магадана (заключительный участок в обоих вариантах идентичен).

Рассмотрим ключевые характеристики территории для континентального и приморского вариантов трассировки (табл. 3). Природные условия континентального маршрута оказываются жестче по всем параметрам (климатическим, мерзлотным, орографическим), однако минерально-сырьевая база вдоль него геологически изучена существенно лучше в силу столетней истории горногеологического освоения данной территории. Поэтому о подлинно пионерном освоении ресурсной базы можно говорить только в случае прокладки железной дороги по приморскому варианту, территория которого геологически недоизучена и потенциально обещает открытие новых по генезису и расположению месторождений. Но если текущий потенциал горнорудной базы уступает континентальной трассировке (основные месторождения золота находятся к востоку от Усть-Маи), то прогноз разработки нефтегазового охотоморского шельфа в ближайшие десятилетия очень оптимистичный. В долгосрочной перспективе весьма вероятна экспансия на эту территорию шельфового освоения от уже разрабатываемых сахалинских месторождений. В этом случае дорога Якутск – Магадан способна стать опорной базой для новых северо-охотоморских шельфовых проектов (лицензионные участки «Роснефти» и «Газпрома»).

Система расселения вдоль континентального маршрута более зрелая и комфортная для прокладки новой трассы. Но и эффекты для нее от этого проекта будут минимальными. Будет иметь место полимагистрализация, когда в «шаговой доступности» друг от друга будут пролегать автомагистраль, созданная еще в 1930-е гг., и новая железная дорога (рис. 5).

Таблица 3. Сравнительная характеристика континентальной и приморской трассировки железной дороги Нижний Бестях – Магадан

Характеристика территории прохождения трассы	Континентальная трассировка	Приморская трассировка
Природные условия	Преобладает сплошное распространение вечной мерзлоты с высокой и средней льдистостью. К востоку от Алдана сложные орографические условия (особенно крутые уклоны в варианте трассировки вдоль Тенькинской трассы)	На участке Охотск – Магадан распространение вечной мерзлоты прерывистое или спорадическое. Южный вариант маршрута через Усть-Маю наиболее равнинный из всех рассматриваемых.
Минерально-сырьевая база (рис. 4)	Преобладают месторождения золота, встречаются серебро, вольфрам, цинк, свинец, платина. Наибольшим потенциалом обладает район Усть-Омчуга на Тенькинской трассе (перспективные золотосодержащие месторождения: Арахнидовая площадь, Буралкитский рудный узел, Чалбыкан-Хилтанская площадь)	Рудные месторождения золота и полиметаллических руд, но в целом районы прохождения маршрута слабо геологически изучены (основные месторождения золота к востоку от Усть-Маи). Преимущество: наличие перспективных нефтегазовых месторождений на северном шельфе Охотского моря (лицензия на разработку принадлежит ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «Газпром», основная добыча на шельфе сосредоточена на Сахалине, эти месторождения пока следует рассматривать как стратегический резерв
Система расселения и транспорта (рис. 5)	Трассировка ориентируется на линейную систему расселения (за исключением сельской дисперсной, прилегающей к Якутску), сформированную а/м Колыма, Тенькинской и старой Колымской автодорогами. Потенциальными узлами на железной дороге могут стать Хандыга, Томтор, Усть-Омчуг (Сусуман) в зависимости от варианта трассировки	Территория очагового расселения (Усть-Мая, Охотск и прилегающие поселения), промежутки между очагами – зона бездорожья. Переход в зону безальтернативного транспорта может дать стимулы к изменениям в системе расселения приморских районов

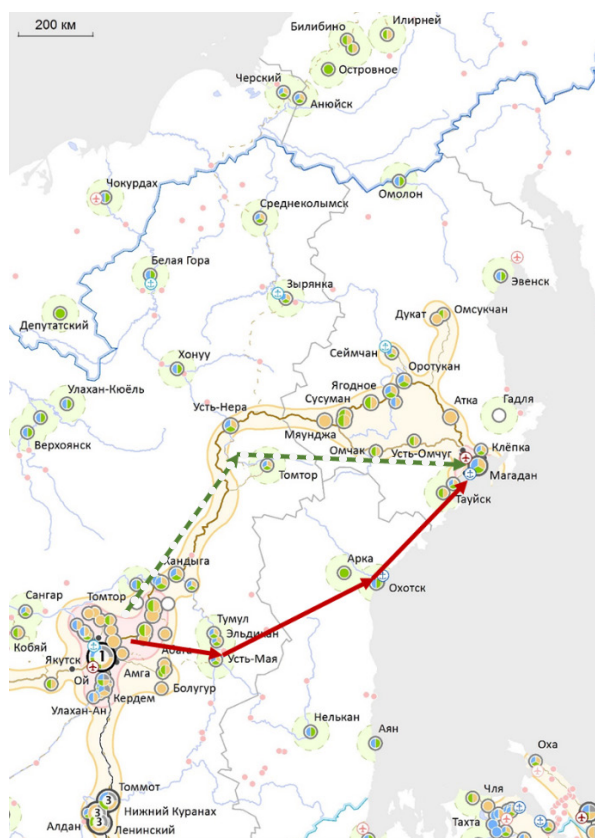
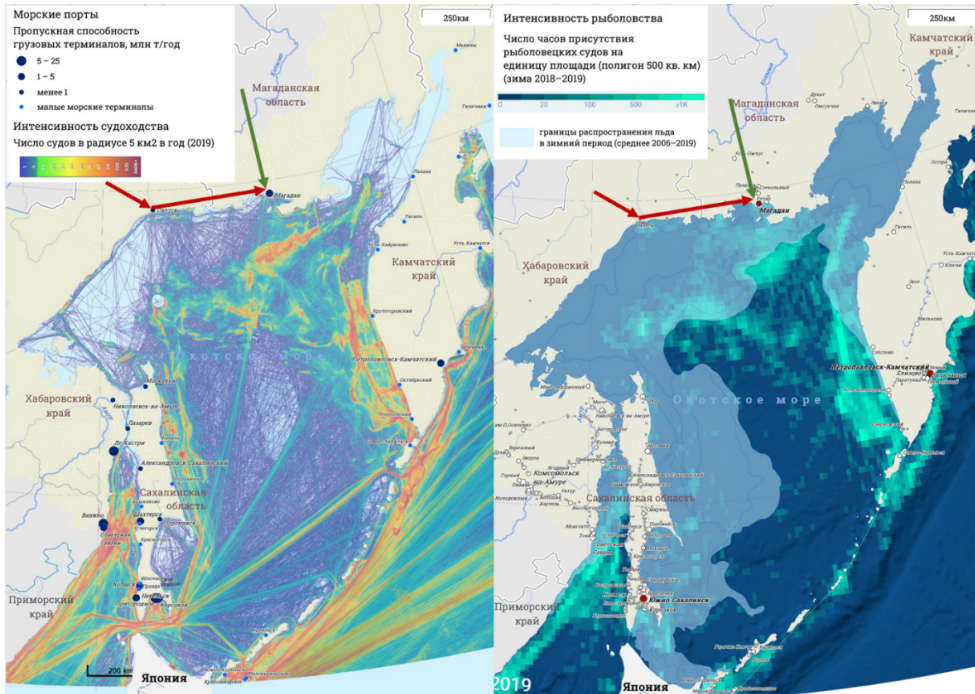


Рис. 5. Система расселения территории потенциального пролегания железной дороги Нижний Бестях – Магадан

В то же время приморский вариант маршрута способен впервые надежно соединить три региона: Якутию, Хабаровский край и Магаданскую область. Но главное, что в этом случае соединяются также соседние порты Охотского моря – Охотск и Магадан, различающиеся ледовыми условиями (у Охотска они в зимний период сложнее – рис. 6); т.е. за счет железной дороги появится возможность маневрирования грузами, исходя из сложившейся в соседних портах ледовой обстановки. Кроме того, приморский маршрут создаст благоприятные предпосылки для рекреационного освоения живописного Ольского побережья Магаданской области, что позволит ныне очаговое расселение этой территории трансформировать в оазисное и ареальное. Таким образом, в выборе трассировки с точки зрения расселения вопрос стоит так: чему отдать приоритет: опоре на уже сформированную систему расселения или пионерному освоению в чистом виде?



Источник. Карты выполнены в рамках проекта: Хозяйственная деятельность в акватории Охотского моря как фактор воздействия на биоразнообразие: комплексный анализ // Проект по гранту Всемирного фонда природы WWF001703/RU012447/G17LM.

*Рис. 6. Интенсивность судоходства (слева)
и ледовая обстановка в зимний период (справа) в Охотском море*

Строительство железной дороги до Магадана неизбежно потребует расширения пропускной способности морских портов (Магадана – по континентальному варианту трассировки, Магадана и Охотска – по приморскому). Сегодня мощность грузового терминала Магадана составляет около 2,5 млн т в год, навигация – круглогодичная. Порт замерзает зимой – в период с декабря по май требуется ледокольное сопровождение, но сплоченность льдов невысокая: суда с категорией ледовых усилений Arc4 и выше (способные преодолевать разреженные льды толщиной 0,6–0,8 м) могут плавать самостоятельно.

Судоходство в северной части Охотского моря пока развито слабо, наиболее активны там рыболовецкие суда, основной грузовой транзит проходит через Татарский пролив, пролив Лаперуза и вдоль восточного побережья Курильских островов (рис. 6). Магадан занимает периферийное положение относительно портов Хабаровского, Приморского краев

Мегапроект железной дороги Якутск – Магадан: вариант трассировки имеет значение!

и Сахалина. Перепробег морских судов до порта Магадан, безусловно, должен закладываться при оценке рентабельности экспортных поставок по железной дороге Нижний Бестях – Магадан.

Политические интересы и варианты трассировки

Однако, на наш взгляд, наиболее радикальные различия между вариантами трассировки железной дороги Якутск – Магадан вскрываются при сравнении не потенциалов и иных характеристик территории, а при анализе геополитических условий и политических интересов разных акторов, прямо и косвенно вовлеченных в процесс прокладки новой железной дороги (табл. 4).

Таблица 4. Политическая экономия вариантов трассировки железной дороги Нижний Бестях – Магадан

Контекст	Приморская трассировка	Континентальная трассировка
Глобальный (международный)	Озабоченность соседей России	Относительное безразличие: «дело самой России»
Национальный	Какой вариант более насыщен при- трассовыми природными ресурсами? Интеграция трех дальневосточных регионов	Какой вариант более насыщен при- трассовыми природными ресурсами? Интеграция двух дальневосточных регионов
Межрегиональный	Ввиду геополитического значения новой трассы сильный контроль федеральных органов исполнительной власти процесса проектирования, строительства и эксплуатации. Раз- деленный контроль Республики Саха (Якутия), Хабаровского края и Мага- данской области	Контроль Республики Саха (Якутия) над процессом проектирования, стро- ительства и эксплуатации в лице ОАО «Железные дороги Якутии» в партнер- стве с федеральным центром. Роль Магаданской области слабее

Любая приморская активность России всегда вызывает значительную озабоченность соседей в Арктике и на Дальнем Востоке. Поэтому, безусловно, приморский вариант трассировки как реально укрепляющий суверенитет России над акваторией Охотского моря, ее постоянное присутствие в прежде безлюдных частях охотоморского побережья вызовет большую озабоченность соседей, чем «нейтральный» континентальный вариант. Но это также означает, что для России геополитически более значим приморский вариант.

С точки зрения национальных интересов важный фактор, определяющий приоритет того или иного варианта трассировки – это природно-ресурсный потенциал прилегающей территории, в значительной степени

геологически известный и истощенный в континентальном маршруте и крайне слабо изученный и освоенный в приморском. Именно потенциал ресурсной базы, а не желание минимизировать риски со стороны ОАО «РЖД» (которые, конечно, будут ниже при прокладке дороги по «накатанной» колымской или тенькинской трассе, а не по прибрежному бездорожью) должны определять выбор трассировки: национальные и геополитические интересы должны быть поставлены выше корпоративных.

На межрегиональном уровне тоже обнаруживаются существенные отличия интересов при различных трассировках. В приморском варианте сильный контроль федерального центра ввиду геополитической и геостратегической значимости маршрута, контроль регионов, соответственно, слабее, и он разделен между тремя субъектами Федерации – Республикой Саха (Якутия), Хабаровским краем, Магаданской областью. Это хорошо с точки зрения Федерации, но несколько хуже для регионов, влияние которых на процесс строительства и получения выгод от него, соответственно, оказывается меньше, чем в континентальном маршруте.

В континентальном маршруте главным выгодополучателем будет Республика Саха (Якутия), которая трансформирует бестяхско-якутский железнодорожный тупик в мощный транзитный логистический центр. Приобретения Магаданской области от этого проекта будут слабее в силу того, что трасса пройдет по уже хорошо освоенному маршруту и мало что добавит с точки зрения проектов нового освоения.

Выводы

Временный отказ федерального правительства от строительства железной дороги Якутск – Магадан в создавшихся условиях выглядит скорее благом, чем злом. Плюсы и минусы каждого варианта трассировки слабо проработаны, при этом ОАО «РЖД» явно лоббирует более простой в исполнении континентальный маршрут, невзирая на предварительную проработку геополитического, рекреационного, нефтешельфового аспектов приморского варианта. Мы убеждены, что предоставленную отсрочку необходимо использовать для детального определения выгод и издержек федерального центра и регионов при каждом маршруте. Именно интересы страны, а не отдельных ведомств или корпораций, должны быть признаны приоритетными при окончательном выборе варианта трассировки.

Тема железной дороги «на Магадан» должна уступить место значительно более важной проблематике: «какой быть дороге». Как мы поняли при сопоставлении вариантов трассировки, различия между ними имеют настолько принципиальный характер, что пренебрегать ими

Мегапроект железной дороги Якутск – Магадан: вариант трассировки имеет значение!

просто недопустимо. Время дано для филигранных оценок и точного взвешивания pro и contra обоих вариантов.

Литература/ References

- Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны / Под ред. В.В. Кулешова. ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, 2008. 427с.
- The Asian part of Russia: a new stage of development of the northern and eastern regions of the country* (2008). Ed. by V.V. Kuleshov. Novosibirsk, IEOPP SB RAS Publ., 427p. (In Russ.).
- АЯМ – Северная сестра БАМа. Санкт-Петербург: Кордис, 2021. 120с.
- AYAM – Northern sister of BAM* (2021). St. Petersburg, Cordis Publ., 120 p. (In Russ.).
- Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. 369 с.
- Bezrukov, L.A. (2008). *Continental-oceanic dichotomy in international and regional development*. Novosibirsk: Academic Publishing House «Geo», 369 p. (In Russ.).
- Ланно Г.М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Серия географическая. 1983. № 5. С. 16–28.
- Lappo, G.M. (1983). The concept of the supporting frame of the territorial structure of the national economy: development, theoretical and practical significance. In: *Proceedings of the USSR Academy of Sciences, Geographical series*, No. 5. Pp. 16–28. (In Russ.).
- Локальные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока. Институт регионального консалтинга: Рабочие тетради. Вып. 2 / Отв. ред. Н.Ю. Замятина, А.Н. Пилиасов. Авт.: Ловягин К.Д., Петрова А.Н., Потураева А.В., Фомина Г.Е., Шамало И.А., Шипугин А.Г., Юлина Л.Б., Гончаров Р.В., Гончарова А.А. М.: Издательские решения [Б.м.], 2018, 322 с.
- Local transport systems of Siberia and the Far East* (2018). Ed. by N. Yu. Zamyatina, A.N. Pilyasov. Institute of Regional Consulting: Workbooks. Issue 2. Moscow, Publishing solutions, 322 p. (In Russ.).
- Перепелица Оксана. Инфраструктурная недостаточность. Отечественные записки. 2013. № 3. (54). С. 43–53.
- Perepelitsa, Oksana (2013). Infrastructural insufficiency, *Otechestvennyye zapiski*, No. 3. (54). pp. 43–53. (In Russ.).
- Пилиасов А.Н. Инфраструктурные мегапроекты в глобальной Арктике // Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов (к председательству Российской Федерации в Арктическом совете в 2021–2023 гг.). Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. С. 68–97.
- Pilyasov, A.N. (2021). Infrastructure megaprojects in the global Arctic. In: *Far Eastern and Pacific Arctic: at the crossroads of two oceans and continents (for the chairmanship of the Russian Federation in the Arctic Council in 2021–2023)*, Khabarovsk, IEI FEB RAS Publ. Pp. 68–97. (In Russ.).
- Питтман Рассел. Железнодорожные реформы на постсоветском пространстве: небыстрый прогресс // Отечественные записки. 2013. № 3. (54). С. 99–126.
- Pittman, Russell (2013). Railway reforms in the post-Soviet space: slow progress. *Otechestvennyye zapiski*. No. 3. (54). Pp. 99–126. (In Russ.).

Для цитирования: *Пилисов А.Н., Никитин Б.В.* Мегапроект железной дороги Якутск – Магадан: вариант трассировки имеет значение! // ЭКО. 2024. № 5. С. 44–66. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–44–66

Информация об авторах

Пилисов Александр Николаевич (Москва) – доктор географических наук, профессор. МГУ имени М.В. Ломоносова.

E-mail: pelyasov@mail.ru; ORCID: 0000–0003–2249–9351

Никитин Борис Владиславович (Москва) – аспирант МГУ имени М.В. Ломоносова.

E-mail: borisnikitin25@gmail.com; ORCID: 0000–0002–0220–8126

Summary

A.N. Pilyasov, B.V. Nikitin

Yakutsk-Magadan Railroad Megaproject: Routing Option Matters!

Abstract. The paper discusses the route options for the projected Yakutsk-Magadan railroad. The authors justify the expediency of choosing a coastal rather than continental route. The main results of the study are as follows: 1) the greenfield route is preferable due to the possibility of “stringing” on it the little-studied but potentially resource-rich territories of the Sea of Okhotsk coast; 2) a strong argument in favor of the coastal route is its proximity to the already known oil and gas resources of the Okhotsk shelf; 3) the coastal route connects three Far Eastern regions, while the continental route – only two; 4) the coastal route has greater geopolitical significance for Russia. The main conclusion of the study is that it is necessary to use the time gained due to the postponement of the project realization for a more thorough elaboration of the tracing variant.

Keywords: *transportation development; Yakutsk-Magadan railroad; route; alignment; Russian Railways; continental route; seaside route; transportation megaprojects*

For citation: Pilyasov, A.N., Nikitin, B.V. (2024). Yakutsk-Magadan Railroad Megaproject: Routing Option Matters! *ECO*. No. 5. Pp. 44–66. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–44–66

Information about the authors

Pilyasov, Alexander Nikolaevich (Moscow) – Doctor of Geographical Sciences, Professor. Lomonosov Moscow State University.

E-mail: pelyasov@mail.ru; ORCID: 0000–0003–2249–9351

Nikitin, Boris Vladislavovich (Moscow) – Postgraduate student. Lomonosov Moscow State University.

E-mail: borisnikitin25@gmail.com; ORCID: 0000–0002–0220–8126

Интегрирующая роль речного транспорта в развитии регионов азиатской части России¹

А.В. Котов

УДК 332.135, 338.47

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-67-82

Аннотация. В статье обсуждается роль внутреннего водного транспорта в пространственном развитии РФ в контексте увеличения экономической связности севера и юга азиатской части страны. Показано, что он является естественным интегратором пространства и с его помощью можно было бы разгрузить наиболее загруженные участки автомобильных и железных дорог, нарастить объем перевозок, связанных с реализацией многостадийных проектов ресурсного освоения территории. В зависимости от прогнозируемых потенциального объема грузовой базы и номенклатуры грузов перечислены эффекты для регионального развития по бассейнам сибирских рек (Обь, Лена, Енисей). Представленные оценки позволяют говорить о недоиспользованном потенциале водных путей Сибири для развития территориальных систем и межрегиональных транспортных коридоров.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт; речной транспорт; транспортная инфраструктура; азиатская часть России; пространственное развитие; грузопотоки; зоны тяготения; смешанные перевозки

Введение

Более чем два года специальной военной операции на территории Украины и гораздо более длительное противодействие внешнему санкционному давлению (против России действует 14 пакетов санкций, свыше 22,2 тыс. мер) по-новому высветили проблемы укрепления пространственной экономической интеграции, развития логистических коридоров, транспортной связности территории нашей страны. Один из старейших элементов в национальной системе коммуникаций – внутренний водный транспорт (ВВТ) – уже продолжительное время является и ее самым слабым звеном, несмотря на неоспоримые преимущества в части экологичности и экономичности [Крупнов, 2008]. В материалах госсвета по ВВТ в Волгограде в 2016 г.² и в тексте принятой в том же году профильной Стратегии³

¹ Статья подготовлена в рамках НИР по государственному заданию РАНХиГС при Президенте РФ.

² Стенографический отчет о заседании президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей 15.08.2016 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52713/work> (дата обращения: 10.03.2024).

³ Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р.

обозначены ключевые проблемы отрасли: ухудшение качественных параметров производственного потенциала, низкая инвестиционная привлекательность и др., приведшие к утрате конкурентоспособности и закрепившие незначительную роль ВВТ в транспортной системе страны (на его долю в 2016 г. приходилось всего 1,5% грузооборота).

Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2035 г. призвана была разрешить многие из этих проблем, однако два года назад Счетная палата РФ раскритиковала работу по ее реализации⁴. Крупные инвестиционные проекты по развитию гидроузлов не были завершены, замыслы строительства мультимодальных терминалов для оптимизации распределения грузопотоков так и остались на бумаге. Вследствие этого законсервировались проблемы перевода на реку массовых и тяжеловесных грузов, снятия временных перегрузок между видами транспорта и др.⁵ Как итог – фактические показатели развития ВВТ в 2022 г. существенно отклонялись от прогнозных, указанных в стратегических документах (табл. 1).

Таблица 1. Объемы перевозки грузов по внутренним водным путям РФ (2010–2035 гг.), согласно документам стратегического планирования, млн т

Стратегия		2010	2018	2019	2020	2030	2035
Фактические показатели		102,4	116,2	108,2	108,9		
Стратегия ВВТ (2016 г.)		102,4	147,5		172,6	242,2	
Транспортная стратегия РФ (2021 г.)	Консервативный сценарий			108	122 в 2024 г.	180	215
	Базовый сценарий			108	123 в 2024 г.	184	222

Источник. Составлено по данным: Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года // Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910?>; Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577?> (дата обращения: 10.03.2024).

⁴ Отчет о реализации контрольного мероприятия «Проверка деятельности федеральных органов исполнительной власти, учреждений и иных организаций по реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года в 2018–2020 годах и истекшем периоде 2021 года» // Отчет Счетной палаты РФ. Москва, 2022. 51 с. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/d9f/b1c7dn5mgbk3rrjbbhopwsd0fdzb6aj.u.pdf> (дата обращения: 10.03.2024).

⁵ Федеральный проект «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры. Указ Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204.

Современные тенденции перенастройки внешней торговли России в направлении Северо-Восточной Азии требуют ускоренного развития речных перевозок как прямого проводника массовых грузов азиатской части страны на мировые рынки и компенсатора пиковых перегрузок на железной дороге. Кроме того, в период сезонной навигации речные перевозки традиционно выполняют ключевую роль в процессе снабжения районов Крайнего Севера, связывания хозяйственной зоны Транссиба и Северного морского пути (Гончаренко, Троценко, 2006; Зачесов, 2006].

Целью данной работы является анализ возможностей возвращения позиций водных перевозок на рынке транспортных услуг азиатской части России на основе включения их в единую мультимодальную логистическую систему с общей координацией видов транспорта. В статье изложен зарубежный опыт изучения сильных сторон современного речного транспорта, описывается сложившаяся в Сибири конкуренция между разными видами транспорта, обобщены эффекты для пространственного развития макрорегиона в случае перспективного развития деятельности в речных бассейнах.

Современные тенденции развития речного транспорта за рубежом

Развитие внутреннего водного транспорта в России находится как бы в противофазе мировым тенденциям. Во многих развитых странах (в ЕС и Китае, странах АСЕАН) речные перевозки сохраняют или даже укрепляют свое значение в национальных системах транспортных коммуникаций. При этом для них особенно важны взаимодополняемость, синхромодальность с другими видами транспорта, которые ведут к формированию транспортно-логистических узлов и локальных систем, генерирующих масштабные социальные эффекты (в занятости, повышении мобильности, выполнении смежных функций) [Белый и др., 2013]. Стимулирует развитие ВВТ и повестка устойчивого развития, оценивающая любую хозяйственную деятельность с точки зрения минимизации экологических, социальных и экономических рисков [Cavalcante de Barros et al., 2022].

В европейской политике поощрения речных перевозок сегодня многое определяется именно целями энергетически-экологического перехода. Так, Белая книга ЕС по транспорту (2011 г.) ставит задачу к 2050 г. перевести грузовые перевозки с автомобильного транспорта на железнодорожный и водный более чем на 50% [Demian, Nicolicescu, 2019].

Показательно, что не только в Европе, но и в развивающихся странах Юго-Восточной Азии водный транспорт рассматривается как важнейший компонент в развитии интегрированной, устойчивой транспортной

системы [Utomo, Mateo-Babiano, 2015], хотя там это отчасти обусловлено слабой развитостью других систем коммуникации и концентрацией хозяйственной деятельности вдоль рек.

Зарубежные исследователи нередко отмечают, что внутреннее судоходство нуждается в активной поддержке государства, так как из-за некоторых своих особенностей оно проигрывает «битву» за объёмы и доли рынка другим видам транспорта. Государственная поддержка может выражаться в финансировании технических или эксплуатационных инноваций, облигационном финансировании и других инструментах [Sys et al., 2020].

Оценка исходной ситуации для прогнозирования развития речного судоходства в азиатской части России

В России проблема усиления роли внутренних водных путей в качестве приоритета пространственного развития азиатской части страны актуальна с точки зрения как транспортной политики (создания интегрированных транспортных коридоров) [Синицын, Масленников, 2020], так и социально-экономической (сопряжение с другими отраслями в пунктах образования грузопотоков, поддержка локальной экономики).

Следует отметить, что исторически, в процессе освоения Сибири и Дальнего Востока, водный транспорт также играл эту двуединую транспортно-экономическую роль. Неслучайно С.В. Славин указывал на неразрывность промышленного и транспортного освоения севера [Славин, 1961]. И сегодня в этой части страны остается актуальной задача наилучшего сочетания водного с другими видами транспорта (в идеале – по каждому грузу или их группе следовало бы иметь наиболее благоприятные направления вывоза и виды транспорта). И хотя вследствие разнонаправленности основных железнодорожных и водных магистралей (первые идут с запада на восток; вторые – с севера на юг), конкуренция между видами транспорта в азиатской части страны не так отчётливо выражена, как в европейской, вопросы тарифообразования, стимулирования перевода грузов с железных и автодорог на водные пути остаются актуальными.

Общая протяжённость внутренних водных путей в азиатской части России в 2023 г. – 52,8 тыс. км, что составляет 51,9% от общенациональной. За предыдущие пять лет она увеличилась на 800 км, главным образом за счёт того, что реки Анадырь (150 км, протекает по территории Республики Бурятия) и Канчалан (717 км, Чукотский АО) были официально признаны судоходными и включены в «Перечень внутренних водных путей России». В целом же, параметры протяжённости внутренних водных путей довольно инерционны и слабо меняются во времени.

За 2017–2023 гг. сокращения зафиксированы лишь в Иркутской области – на 55 км и по 1–5 км в Приморском и Хабаровском краях, Республике Саха (Якутии) и Еврейской автономной области – за счет обмеления русла. Более 60% от всей протяжённости речных путей в азиатской части страны приходится на три региона: Республику Саха – Якутию (16,5 тыс. км – 31%), Иркутскую область (8 тыс. км – 15,2%), Красноярский край (7,7 тыс. км – 14,2%).

По темпам роста региональных и межрегиональных грузоперевозок речные порты азиатской части за 2017–2023 гг. значительно опережают общие показатели по России в целом: 101,5% против 95,1%. В 2023 г. их объем составил 21,6 тыс. т, что соответствует доле в 21,9% (в 2017 г. – 20,5%).

Особенно интенсивно в этот период росли грузоперевозки в Алтайском крае (с 728,8 до 1255,3 тыс. т, +172,3% благодаря заключённому соглашению между регионом, речниками и грузоотправителями), Новосибирской и Омской областях (1497,8 и 4282,5 тыс. т соответственно, +141% в каждом случае) за счёт интеграции водного транспорта в систему общественных перевозок, разработки новых возможностей экспорта. Напротив, в Томской области они сократились до 978,4 тыс. т (–50,4%) из-за высокой конкуренции с железнодорожным транспортом, высокой инфляции, изменения объёмов работ нефтедобывающих предприятий.

Чрезвычайно важную роль в транспортном обеспечении водный транспорт имеет в тех регионах, где его услугами пользуется большинство населения. Так, например, свыше 80% населения в Амурской области и 50% в Хабаровском крае, по экспертным оценкам, пользуются водным транспортом. А в Республике Саха (Якутия) около 44% грузооборота на транспорте приходится на водный в условиях, когда более 85% территории республики имеет сезонную транспортную доступность [Негробова, 2017].

В советское время ВВТ в сибирских речных бассейнах имел более высокий вес в общем грузообороте, чем в среднем по стране [Шнипер, 1980], но в настоящее время он сократился до минимума, что свидетельствует о глубоком кризисе в отрасли. Так, в Обском бассейне объём речных перевозок по сравнению с позднесоветским периодом сократился в 6–7 раз, на Енисее их пик – 28 млн т – пришелся на 1987 г., а сейчас совокупный грузооборот не превышает 5 млн т⁶.

⁶ Пороги речного бизнеса. URL: https://expert.ru/siberia/2004/26/26si-i10-01_68088/ (дата обращения: 22.02.2023).

Снижение грузопотока вызвано неблагоприятными условиями судоходства: относительно малые речные глубины, большой период ледостава, повышающие себестоимость речных перевозок, значительная протяженность участков рек, в том числе малых, с высокой интенсивностью перевозок («узких мест») и не имеющих гарантированных габаритов для прохода судов.

В этих условиях при обосновании мер развития речного судоходства в азиатской части России целесообразно делать акцент на:

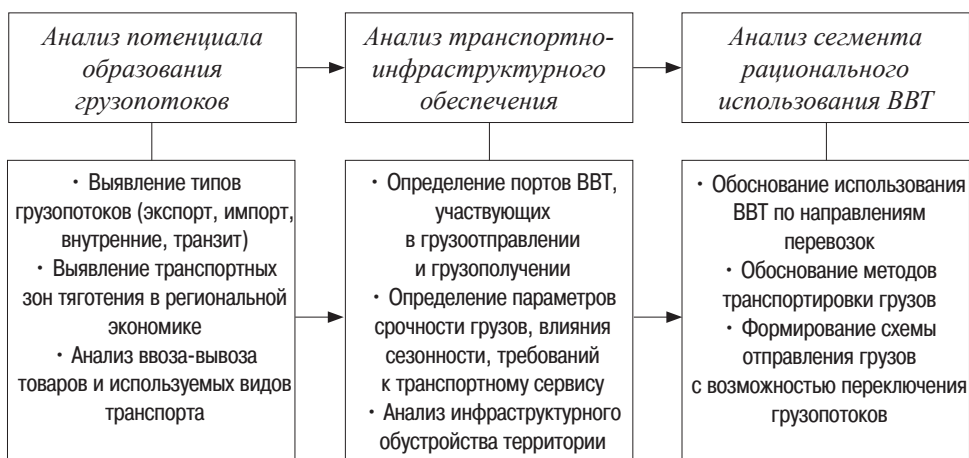
- повышении конкурентоспособности и эффективности вновь создаваемых производств в отдаленных районах (освоения месторождений полезных ископаемых) за счёт использования водных перевозок, увеличения глубин;
- максимально полном удовлетворении потребностей предприятий в транспортных услугах доставки, устранении «холостого режима» в ожидании отправки с целью снижения себестоимости перевозок;
- повышении пространственной связности и адаптивности схем перевозок водным транспортом при возникновении чрезвычайных ситуаций;
- соблюдении графика перевозки грузов для усиления преимуществ в мультимодальных перевозках и разблокировки мест скопления грузов.

Прогнозирование и формирование грузопотоков внутреннего водного транспорта

Исследование формирования объёмов речных перевозок строится на анализе зон тяготения грузопотоков с учетом возможностей подвоза груза к определенной водной артерии или порту или его «зарождения» в этой зоне [Королева и др., 2018] (рисунок).

В случае комбинированных перевозок границы зоны тяготения фиксируются критерием минимума совокупных затрат по их доставке на погрузку. Так, для развития внутреннего водного транспорта в сибирских речных бассейнах значительный интерес представляют те грузы в зонах тяготения, которые он может переключить на себя с других видов транспорта (табл. 2)⁷.

⁷ Отчет о НИР «Анализ организационного, экономического, правового, технологического обеспечения и оценка возможности переключения грузопотоков со смежных видов транспорта на внутренний водный транспорт на территории Ленинградской области» // Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций, 2012. 40 с. URL: <https://pandia.ru/text/78/537/89558.php>? (дата обращения: 10.03.2024).



Источник. Составлено автором.

Алгоритм обоснования перевозки грузов водным транспортом

Таблица 2. Распределение перевозок по типам грузов, перевозимых железнодорожным транспортом и тяготеющих к ВВТ в азиатской части РФ, млн т

Тип груза	Водная система		
	Обь-Иртышская	Байкало-Ангарская	Енисейская
Агро	0,29	-	-
Газы	0,86	0,04	-
Контейнеры	0,09	0,04	-
Лес	0,83	2,08	-
Металлические изделия	0,33	-	-
Металлы	37,99	6,47	0,69
Нефтяные	7,61	2,87	1,16
Общие	-	-	-
Прочие жидкие	-	-	-
Строительные	27,6	4,15	1,97
Уголь	74,9	15,78	15,8
Химические	0,9	0,23	0,1

Источник. Составлено по: ГУМРФ им. Адм. Макарова, РЖД, 2018. Материалы вебинара «Главные дороги Сибири: Обь и Иртыш – люди и грузы» (Организаторы ИАА «ПортНьюс» и Морское Инженерное Бюро, 13.04.2021 г.). URL: <https://portnews.ru/portnewstv/182/> (дата обращения: 10.03.2024).

Прогнозные грузопотоки от крупных инвестиционных проектов, которые потенциально может взять на себя ВВТ, формируют зоны/ареалы тяготения вдоль сибирских рек [Ковалев и др., 2022; Бунеев, Виниченко, 2018].

После экономического обоснования размера возможного грузопотока устанавливается доля участия внутреннего водного транспорта в его обеспечении (в нашем случае – с поправкой на фактор сезонности, который вынуждает закладывать в расчеты дополнительные потребности в перевозке и аккумуляцию резервов грузов в пунктах накопления в период навигации).

С учетом вышеприведённых обстоятельств и показателей наиболее значительная потребность в услугах внутреннего водного транспорта в азиатской части России, по нашим оценкам, с высокой вероятностью в ближайшее время будет формироваться в пределах Обь-Иртышского бассейна.

Особенно по перевозкам угля, стройматериалов и металлургической продукции. Значительный объём тяготеющих потоков грузов угля из таблицы 2 и возможного их «переключения» с железной дороги на водный транспорт по всем бассейнам показывает потребность в модернизации/расширении соответствующей инфраструктуры, что стимулирует разработку комплексного подхода к развитию транспортного каркаса этой обширной территории с учетом экономического потенциала составляющих ее регионов.

Результатирующие эффекты развития речного транспорта для пространственного развития азиатской части России

Потенциальный объем грузовой базы с целью достижения целевых показателей нынешней Стратегии ВВТ, по нашим оценкам, по трём основным речным бассейнам Сибири может составлять 57–59 млн т (из них 32 млн т – в Обь-Иртышском, 14–15 млн – в Енисейском, 11–12 млн т – в Ленском бассейне).

В базовом сценарии Транспортной стратегии РФ общероссийский объем грузовых перевозок внутренним водным транспортом предполагается к 2035 г. в размере 222 млн т. При этом доля ВВТ в общем объеме грузоперевозок (без трубопроводного транспорта) вырастет до 2,6–2,7% (в 2019–2020 гг. было 1,5–1,6%). На развитие отрасли будут влиять не только политика переключения грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на водный [Масленников, 2020], но и транспортное и инфраструктурное обустройство отдаленных населенных пунктов, реализация арктических нефтегазовых проектов, оптимизация системы северного завоза⁸ [Щербанин, Голубчик, 2016; Никифоров и др., 2017; Щербанин, 2020].

⁸ Виниченко В.А. Эффективность речного транспорта в крупных экономических проектах развития Сибири: специальность 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» (по отраслям и сферам деятельности). Автореф. дисс. на соискание уч. степ. канд. экон. наук // Новосибирск, 2011. 23 с.

Достижение прогнозных объемов грузопотоков по речным бассейнам будет связано в первую очередь с дальнейшим развитием нефтегазового комплекса, добычей твердых полезных ископаемых, доставкой сложного оборудования (табл. 3).

Задача ускоренного ввода в Арктической зоне Азиатской России месторождений полезных ископаемых и строительства инфраструктуры, в том числе социальной, не может быть решена только силами морского транспорта, без обновления системы портов и коренной модернизации флота. Здесь следует вспомнить советский опыт формирования транспортно-логистических связей «промышленность юга – строительство инфраструктуры севера», когда речным транспортом доставлялись в регионы Севера грузы, имеющие сезонное летнее потребление: цемент, нерудные строительные материалы, ЖБИ, кирпич и пр. При непрерывном производстве такие грузы могут накапливаться в портах для поставки крупными партиями к началу строительства объектов.

Таблица 3. Потенциальный объем грузовой базы и номенклатура грузов в бассейнах сибирских рек на 2035 г., тыс. т

Тип груза	Обь-Иртышский	Енисейский	Ленский
Всего	31928	14328	11352,6
Нефтеналивные грузы	1426	581	2371,2
Сухогрузы, всего	30382	11817,8	8981,4
из них:			
Строительные, всего, в том числе	25750,6	4322,8	1953
- собственной добычи	8844,2	164	874
- других заказчиков	16906,4	4158,8	1079
Прочие сухогрузы, всего, в том числе	4751,6	9424,2	7028,6
удобрения	1	20	7,6
металлы	396,4	189,8	588,4
руда	0	36,2	0
лес в судах	80	928,4	1203
контейнеры	120,2	339,6	655,6
каменный уголь и кокс	414,6	2071,6	1586,8
зерновые и комбикорма	1	4,4	10
цемент	155,4	68,4	564,6
прочие	3464,2	3836,6	2412,6
лес в плотках	118,8	1929,2	

Источник. Расчеты автора на основе целевых показателей Транспортной стратегии РФ до 2035 года и данных потенциальной грузовой базы ВВТ в 2017 гг. (оценки Росречмофлота, 2018 г., агентства *PortNews*).

Приведём основные перспективные эффекты развития ВВТ по отдельным бассейнам внутренних водных путей.

Обь-Иртышский бассейн (Омская, Новосибирская, Тюменская, Свердловская области, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа)

Перспективные задачи развития территорий Западной Сибири, генерирующие грузопотоки по ее внутренним водным путям – это прежде всего обеспечение нефте- и газодобычи в северных районах ЯНАО (Пуровском, Тазовском, Красноселькупском, Ямальском) и на шельфе Карского моря [Виниченко, 2007], а также улучшение инфраструктурной обустроенности и транспортной доступности северных территорий Тюменской, Омской, Томской, Новосибирской областей, напрямую влияющее на их экономическое развитие.

Основными потребителями грузотранспортных услуг ВВТ станут районы крупных промышленных узлов (Томск, Новосибирск), так как с увеличением объема строительных работ возрастет потребность в местных строительных материалах (песок, гравий и песчано-гравийные смеси); районы Омска (перевозка казахстанского каменного угля, строительных материалов на север области); просматриваются возможности для организации доставки речным транспортном массовых грузов из Томска, Новосибирска (кузбасский уголь) в адрес муниципальных территорий Югры и ЯНАО, из Лабытнанги, Салехарда (воркутинский уголь) – в адрес тюменских автономных округов.

Обской бассейн (Алтайский край, Республика Алтай, Новосибирская, Томская области)

Рост вложений в транспортную инфраструктуру позволит существенно повысить доступность, а соответственно, и инвестиционную привлекательность поселений Северного и Центрального экономического поясов Томской области, будет непосредственно способствовать развитию малого и среднего предпринимательства в дорожном строительстве и сфере услуг (торговля, общественное питание, гостиничный комплекс). Для обеспечения транспортных потребностей растущей экономики удаленных поселений на севере региона также потребуется сопутствующее развитие ВВТ.

Рациональное использование природных ресурсов предполагает проведение эффективной промышленной политики в эксплуатации природных ресурсов. В Томской области в рамках реализации данного направления целесообразно предусмотреть мероприятия по повышению эффективности рыбохозяйственного комплекса, сферы заготовки и переработки дикоросов, обеспечению комплексного использования лесных ресурсов.

В Алтайском крае в сфере внутреннего водного транспорта перспективно создание на базе Барнаула, Бийска комплексов многоцелевого назначения с развитием одноименных речных портов, что повысит их значимость в транспортно-логистической системе всего макрорегиона.

Енисейский бассейн (Красноярский край)

Основные перспективы связаны с развитием северной и центральной части бассейна, на территории которой запланирована реализация крупных инвестиционных проектов (в 2025–2028 гг. – в Красноярском крае на 4,7 трлн руб., тогда как в республиках Хакасия и Тыва – пока по 0,22 трлн руб.)⁹. Вследствие чего на ней ожидается интеграция основных видов транспорта с водным (развитие водно-автомобильных, водно-железнодорожных перевозок) и превращение портов в современные базы снабжения материально-техническими грузами северных и арктических районов. Учитывая активное освоение нефтегазовых ресурсов на севере Красноярского края, а в перспективе и разработку континентального арктического шельфа, особое значение приобретает развитие сопряженной транспортной системы «Енисей-Северморпуть», которая свяжет арктическое побережье с континентальными районами.

Ключевые инфраструктурные проекты на территории края, обеспечивающие функционирование и дальнейшее развитие трассы Севморпути – это модернизация арктических портов Диксона, Хатанги, строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау. Их перспективы неразрывно связаны с дальнейшим освоением месторождений полезных ископаемых вдоль оси Ангары, модернизацией Норильского горно-промышленного узла, реализацией проекта «Восток-ойл» на Таймыре, развитием деревообрабатывающих комплексов севернее Лесосибирска.

Ленский бассейн (Республика Якутия)

В перспективе до 2035 г. водные магистрали останутся практически безальтернативными для основных грузоперевозок внутри Арктической зоны региона. Однако для повышения эффективности использования ВВТ необходимо снизить зависимость от погодно-климатических условий навигации (сейчас реки бассейна имеют разные сроки ледостава, сроки и продолжительность весеннего паводка и пр., большие перепады глубин, что чрезвычайно осложняет планирование судоходства, особенно на большие расстояния). Кроме того, целесообразно пункты формирования

⁹ По данным платформы «Инвестиционные проекты России». URL: <https://investprojects.info/> (дата обращения: 19.09.2024).

грузопотоков на реках Ленского бассейна превратить в базы обработки цифровой информации о ходе северного завоза, формирующие единую информационную систему, отслеживающую и координирующую движение грузов по Северному морскому пути, арктическим рекам, региональной авиационной сети и зимникам.

Выводы и рекомендации

В статье показано важное интегрирующее значение для пространственного развития азиатской части России систем меридиональных речных бассейнов, связывающих Транссибирскую железнодорожную магистраль с Северным морским путём. На практике это означает усиление межрегионального взаимодействия полярных регионов с неарктическими субъектами РФ в Сибири и на Дальнем Востоке.

Выполнена оценка перспектив водного внутреннего транспорта на основе распределения перевозок по типам грузов, перевозимых в настоящее время железнодорожным транспортом, но потенциально тяготеющих к водным путям. С учетом перераспределенных и генерируемых новых грузов потенциальный объем грузовой базы ВВТ в 2035 г. оценивается в 32 млн т в Обь-Иртышском, 14–15 млн т – в Енисейском, 11–12 млн т – в Ленском речных бассейнах. Это позволяет говорить о постепенном повышении позиций водных перевозок на рынке транспортных услуг в условиях долгосрочного изменения геополитической ситуации. На основе информации о прогнозируемых объемах и номенклатуре грузов перечислены возможные эффекты для регионального развития по бассейнам рек Оби, Лены, Енисея.

Результаты исследования свидетельствуют о недоиспользовании имеющегося потенциала внутренних водных путей азиатской части России для развития территориальных систем и межрегиональных транспортных коридоров. Представляется, что на региональном уровне должна найти место активная поддержка развития судоходных и судостроительных компаний – в самых разнообразных форматах, от предоставления инвестиционных налоговых вычетов и бюджетного софинансирования в рамках федеральных технологических программ, до грантов на трансферы технологий и субсидий на модернизацию парка судов. Ведомственные проекты и программы также способны повысить долю инвестиций в основной капитал по данному виду экономической деятельности.

Следует стимулировать в регионах дифференциацию транспортного налога в зависимости от типа водных транспортных средств, поддерживать инициативы по разработке инновационных видов водного транспорта

(высокоскоростных амфибий, гидросамолетов, электрокатеров, судов на подводных крыльях), формировать льготные условия для экспериментальных проектов (речные суда на СПГ, в перспективе – водородном топливе) – в рамках Госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы». Также считаем целесообразным дополнить Стратегию социально-экономического развития Сибири до 2035 года мерами по развитию ВВТ, главными принципами разработки которых следует считать исключение избыточной конкуренции за перевозку одних и тех же товарных позиций и развитие связанных отраслей (строительной, судоремонтной и др.) в регионах, прилегающих к основным водным магистралям.

Литература/ References

- Белый О.В., Кибалов Е.Б., Малыгин И.Г., Малов В.Ю. Фундаментальные проблемы единого транспортного пространства Российской Федерации // Фундаментальные проблемы пространственного развития Российской Федерации: междисциплинарный синтез. М.: Медиа-Пресс, 2013. 664 с.
- Bely, O.V., Kibalov, E.B., Malygin, I.G., Malov, V.Yu. (2013). Fundamental problems of the unified transport space of the Russian Federation. In: *Fundamental problems of the spatial development of the Russian Federation: interdisciplinary synthesis*. M.: Media-Press, 664 p. (In Russ).
- Бунеев В.М., Виниченко В.А. Прогнозирование грузопотоков и их освоения при реализации транспортной стратегии в районах Крайнего Севера // Вестник НГИЭИ. 2018. № 4(83). С. 115–123.
- Buneev, V.M., Vinichenko, V. A. (2018). Forecasting cargo flows and their development in the implementation of the transport strategy in the regions of the Far North. *Vestnik NGIEI*, Vol. 4. No. 83. Pp.115–123. (In Russ).
- Виниченко В.А. Уроки использования речного транспорта в решении крупных проблем хозяйственного освоения Сибири // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2007. № 1. С. 18–24.
- Vinichenko, V.A. (2007). Lessons of the use of river transport in solving major problems of economic development of Siberia. *Nauchnye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka*. No.1. Pp. 18–24. (In Russ).
- Гончаренко С.С., Троценко Р.В. Реки России в развитии межрегиональных и международных транспортных связей // Транспортное дело России. 2006. № 12–1. С. 84–90.
- Goncharenko, S.S., Trotsenko, R.V. (2006). Rivers of Russia in the development of interregional and international transport links. *Transportnoe delo Rossii*. Vol. 12. No.1. Pp.84–90. (In Russ).
- Зачесов В.П. Экономическое развитие речного транспорта Сибири // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 5(5). С. 17–20.
- Zachesov, V.P. (2006). Economic development of river transport in Siberia. *Transport of the Russian Federation*, Vol. 5. No. 5. Pp.17–20. (In Russ).

- Ковалев Р.Н., Долматов С.Н., Колесников П.Г. Экономическое обоснование вида транспорта при логистике лесоматериалов // Системы. Методы. Технологии. 2022. № 1(53). С. 129–137. DOI 10.18324/2077–5415–2022–1–129–137
- Kovalev, R.N., Dolmatov, S.N., Kolesnikov, P.G. (2022). Economic substantiation of the type of transport in the logistics of timber. *Sistems. Methods. Technologies*, Vol.1. No. 53. Pp.129–137. (In Russ).DOI: 10.18324/2077–5415–2022–1–129–137
- Королева Е.А., Мартынов А.Л., Сурнина А.С. Алгоритм переключения грузопотоков со смежных видов транспорта на водный // Логистика – евразийский мост: материалы XIII Международной научно-практической конференции, Красноярск, 2018. С. 287–293.
- Koroleva, E.A., Martynov, A.L., Surnina, A.S. (2018). Algorithm for switching cargo flows from adjacent modes of transport to water. *Logistics-Eurasian Bridge: Proceedings of the XIII International Scientific and Practical Conference*. Krasnoyarsk. Pp.287–293. (In Russ).
- Крупнов Ю.А. Российские водные пути и евразийская транспортная инфраструктура. М.: Изд-во МГОУ, 2008. 245 с.
- Krupnov, Yu.A. (2008). *Russian waterways and Eurasian transport infrastructure*. Moscow State Regional University Press, 245 p. (In Russ).
- Масленников С.Н. Комбинированные автомобильно-водные перевозки в Сибири в системе региональных транспортных коридоров // Политранспортные системы: Материалы XI Международной научно-технической конференции, Новосибирск, Сибирский государственный университет путей сообщения, 2020. 970 с. С. 393–397.
- Maslennikov, S.N. (2020). Combined road and water transportation in Siberia in the system of regional transport corridors. In: *Transports: proceedings of the XI International Scientific and Technical Conference*. Novosibirsk: Siberian State University of Communications. Pp. 393–397. (In Russ).
- Негробова П.В. История речного порта в г. Комсомольске-на-Амуре и его значение при реализации современных программ в развитии Дальнего Востока России // Молодой ученый. 2017. № 50(1). С. 68–71.
- Negrobova, P.V. (2017). The history of the river port in Komsomolsk-on-Amur and its importance in the implementation of modern programs in the development of the Russian Far East. *Molodoj uchenyj*. Vol. 50. No. 1. Pp. 68–71. (In Russ).
- Никифоров В.С., Масленников С.Н., Котков С.А. Анализ современного состояния и перспектив развития речного транспорта в восточных бассейнах // Речной транспорт (XXI век). 2017. № 4(84). С. 24–27.
- Nikiforov, V.S., Maslennikov, S.N., Kotkov, S.A. (2017). Analysis of the current state and prospects for the development of river transport in the eastern basins. *River transport (XXI century)*. Vol. 4. No. 84. Pp.24–27. (In Russ).
- Синицын М.Г., Масленников С.Н. Роль речного транспорта в системе международных транспортных коридоров // Политранспортные системы: Материалы XI Международной научно-технической конференции. Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2020. 970 с. С. 23–29.
- Sinitsyn, M.G., Maslennikov, S. N. (2020). The role of river transport in the system of international transport corridors. In: *Transports: proceedings of the XI International*

Scientific and Technical Conference. Novosibirsk, Siberian State University of Communications, Pp. 23–29. (In Russ).

Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Изд-во экон. лит-ры, 1961. 303 с.

Slavin, S.V. (1961). *Industrial and transport development of the North of the USSR*. Moscow: Publishing House of Economics literature, 303 p. (In Russ).

Шнипер Р.И. (ред.) Тенденции экономического развития Сибири (1961–1975 гг.) // Новосибирск: Наука, 1980. 255 с.

Shniper, R.I. (ed.) (1980). *Trends in the economic development of Siberia (1961–1975)*. Novosibirsk. Nauka Publ., 255 p. (In Russ).

Щербанин Ю.А. К проблеме развития транспортно-логистических мощностей Сибири и Дальнего Востока // Вопросы новой экономики. 2020. № 3–4 (55–56). С. 130–137.

Shcherbanin, Yu.A. (2020). On the problem of development of transport and logistics capacities in Siberia and the Far East. *Voprosy novoy jekonomiki*, Vol.3–4. No. 55–56. Pp.130–137. (In Russ).

Щербанин Ю.А., Голубчик А.М. Перевозка грузов по внутренним водным путям России: стратегия развития до 2030 г. и некоторые новые возможности для нефтегазового сектора // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2016. № 7. С. 8–11.

Shcherbanin, Yu.A., Golubchik, A.M. (2016). Transportation of goods by inland waterways of Russia: development strategy until 2030 and some new opportunities for the oil and gas sector. *Problems of economics and management of the oil and gas complex*. No.7. Pp. 8–11. (In Russ).

Cavalcante de Barros, B.R., de Carvalh, o E.B., Pinho, A.C., Junio, r B. (2022). Inland waterway transport and the 2030 agenda: Taxonomy of sustainability issues. *Cleaner Engineering and Technology*. No. 8. 100462. <https://doi.org/10.1016/j.clet.2022.100462>

Demian, M., Nicolicescu, C. (2019). Assesment of Trends in Inland Waterway Transport within European Union. *Advanced Engineering Forum*. No. 34. Pp. 247–254.

Sys, C., Van de Voorde, E., Vanelslander, T., Hassel, E. (2020). Pathways for a sustainable future inland water transport: A case study for the European inland navigation sector. *Case Studies on Transport Policy*. No. 8 (3). Pp. 686–699. DOI: 10.1016/j.cstp.2020.07.013

Utomo, D.M., Mateo-Babiano, I. (2015). Exploring Indigeneity of Inland Waterway Transport (IWT) in Asia: Case studies of Thailand, Vietnam, the Philippines, and Indonesia. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. No. 11. Pp. 2316–2332.

Статья поступила 09.04.2024

Статья принята к публикации 25.04.2024

Для цитирования: Котов А.В. Интегрирующая роль речного транспорта в развитии регионов азиатской части России // ЭКО. 2024. № 5. С. 67–82. DOI: 10.30680/ЕСО0131–7652–2024–5–67–82

Информация об авторе

Котов Александр Владимирович (Москва) – кандидат экономических наук. Институт Европы РАН; РАНХиГС при Президенте РФ.

E-mail: alexandr-kotov@yandex.ru; ORCID: 0000–0003–2990–3097

Summary

A.V. Kotov

The Integrating Role of River Transport in the Asian Russia Regional Development

Abstract. The paper discusses the role of inland water transport in the spatial development of the Russian Federation in the context of increasing economic connectivity of the north and south of the Asian part of Russia. It is shown that it is a natural integrator of space and with its help it would be possible to relieve the busiest sections of roads and railways, to increase the volume of transportation associated with the implementation of multistage projects of resource development of the territory. Depending on the projected potential volume of cargo base and cargo nomenclature, the effects for regional development in the basins of Siberian rivers (Ob, Lena, Yenisei) are listed. The presented estimates allow us to speak about the underutilized potential of Siberian waterways for the development of territorial systems and interregional transport corridors.

Keywords: *inland waterway transport; river transport; transport infrastructure; Asian part of Russia; spatial development; cargo flows; zones of gravitation; intermodal transport*

For citation: Kotov, A.V. (2024). The Integrating Role of River Transport in the Asian Russia Regional Development. *ECO*. No. 5. Pp. 67–82. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–67–82

Information about the author

Kotov, Alexander Vladimirovich (Moscow) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Europe, RAS. The Presidential Academy, RANEPА.

E-mail: alexandr-kotov@yandex.ru; ORCID: 0000–0003–2990–3097

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить?

С.Н. Леонов, Е.А. Заостровских

УДК 338.27(571.60)

DOI: 10.30680/ЕСО0131–7652–2024–5–83–103

Аннотация. В результате многолетних последовательных реформ в триаде «грузовая база – флот – внутренние водные пути» Китаю удалось превратить ранее малозаметный сектор внутреннего водного транспорта в динамично развивающуюся инфраструктурную сеть, не имеющую аналогов в мире. Модернизация сектора способствовала развитию территорий вдоль берегов рек и формированию экономических коридоров на базе ускоренного развития мультимодальных перевозок и системы сухих портов. В отличие от Китая, развитие внутреннего водного транспорта на пионерных территориях Сибири и Дальнего Востока является необходимым, но недостаточным условием формирования основных экономических коридоров. Однако использование китайского опыта борьбы с межвидовой конкуренцией на транспорте и проведения широкомасштабных дноуглубительных работ может способствовать превращению речного транспорта в реальную силу развития азиатской части России.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт; экономический пояс; пространственное развитие; транспортный каркас; речной транспорт; грузоперевозки; Китай; Россия

Введение

Если в недалекой исторической ретроспективе 1970-х гг. приоритетом в развитии внутреннего водного транспорта (ВВТ) обладала Россия (СССР), то сегодня лавры мирового лидера в этом секторе безоговорочно принадлежат Китаю. КНР еще в XX веке разработала и к настоящему времени успешно реализовала стратегию развития транспорта, предусматривающую «расшивку» транспортных заторов путем перераспределения части наземных грузовых потоков на внутренние водные артерии [Aritua et al., 2020].

Последовательные многолетние реформы в триаде «грузовая база – флот – внутренние водные пути» превратили сектор ВВТ в один из мощнейших элементов транспортного каркаса страны. Модернизация речного судоходства способствовала превращению прилегающих территорий в экономические коридоры. Достижения Китая в данной области

(особенно в части масштабов и скорости процесса) вызывают интерес во многих странах¹.

Несомненно, Россия отличается от Китая как в плотности населения, объемах промышленного производства, так и в продолжительности периода речной навигации в течение года. Но пионерные районы Сибири и Дальнего Востока России отчасти похожи на Китай по некоторым критериям: обширность территории, неравномерность развития производительных сил, а также протяженность и конфигурация эксплуатируемых речных путей, их потенциал в обслуживании глубинных, слабо освоенных регионов страны. В этой связи представляется важным обсудить, какие инструменты развития ВВТ удалось использовать Китаю, и смогут ли Сибирь и Дальний Восток России заимствовать этот опыт, приблизив показатели развития своего речного судоходства к уровню КНР, или же этому сектору уготована участь гужевого транспорта в XX веке?

Материалы и методы исследования

Исследование базируется на системном, сравнительном и статистическом анализе стратегических и программных документов КНР по развитию внутреннего водного транспорта, государственной и ведомственной статистики Китая и России, а также аналитических публикаций и официальной отчетности администрации водных бассейнов двух стран.

Принимая за аксиому утверждение о том, что транспортная инфраструктура определяет развитие региона и его хозяйственного комплекса, большинство экспертов и ученых фокусируются на отдельных аспектах этого процесса. Например, рассматривая, как именно за счет развития транспорта растут масштабы производства и торговли на территории [Jacobs, Nottenboom, 2011]. Положительный эффект для региона может проявиться в виде снижения транспортных издержек и повышения уровня его транспортной доступности [Fujita, Mori, 1996]. Развитие инфраструктуры снижает затраты на факторы производства, увеличивает частные инвестиции и стимулирует торговлю [Krugman et al., 1996],

¹ Promoting inland waterway transport in the People's Republic of China. Mandaluyong City. Philippines: Asian Development Bank, 2016. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189949/inland-waterway-transport-prc.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).

UNESCAP. Manual on Modernization of Inland Water Transport for Integration within a Multimodal Transport System. United Nations. New York. 2004. URL: <https://www.unescap.org/resources/manual-modernization-inland-water-transport-integration-within-multimodal-transport-system> (дата обращения: 10.01.2024).

а также положительно влияет на производительность труда и образование, увеличивает занятость, улучшает логистические услуги и привлекает другие виды деятельности в регион [Mudronja et al., 2020].

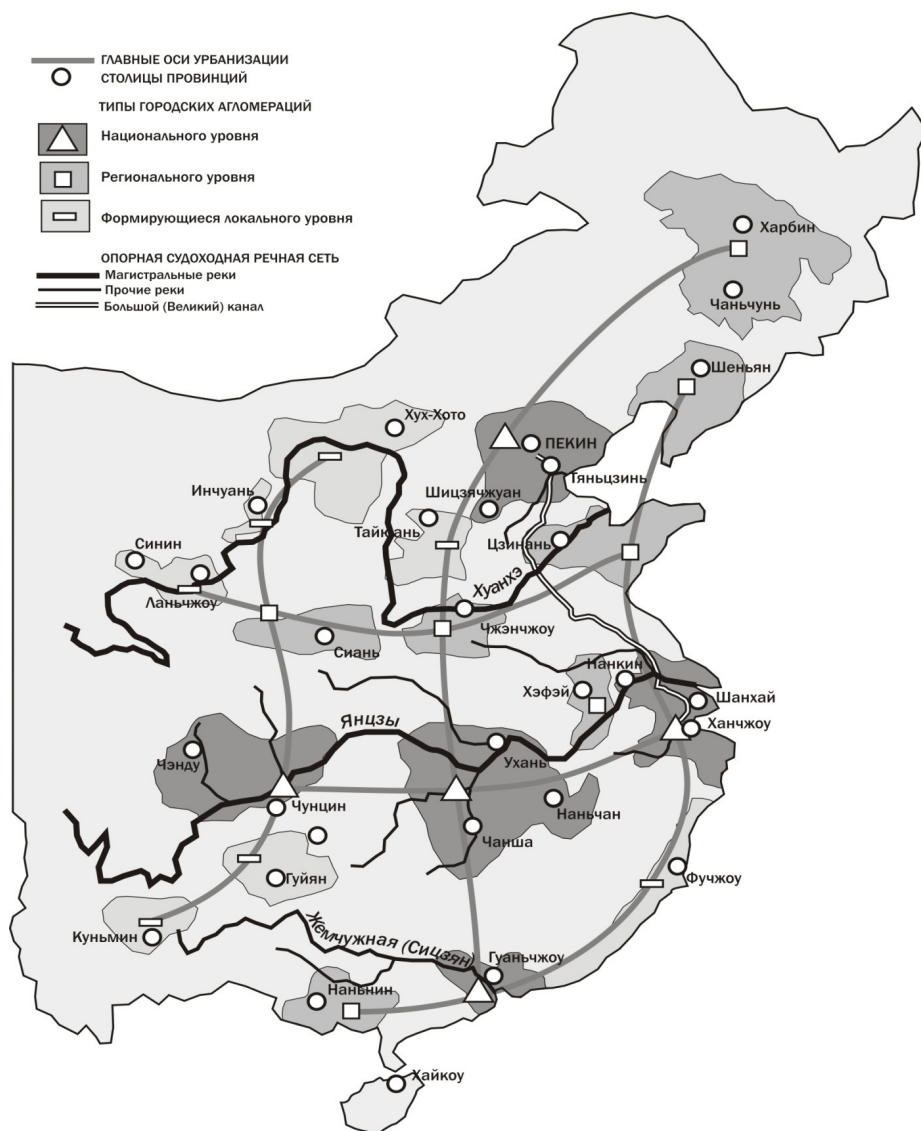
До недавнего времени внутренний водный транспорт находился в тени морского и не рассматривался в качестве реальной движущей силы национальной экономики или важного компонента международных транспортных коридоров. Как правило, в фокусе исследователей было его влияние на экономику прилегающего региона или же возможности оптимизации этого процесса [Witte et al., 2014; Xiao et al., 2022; Qi et al., 2010 и др.]. В то же время отмечалось, что теснота связей транспорта и экономики региона претерпевает ряд трансформаций по мере развития инфраструктуры. На первом этапе спрос со стороны развивающихся производственных объектов обеспечивает загрузку транспорта, на втором – создается сервис транспортных услуг, что формирует дополнительные объемы грузов, на третьем – формируются новые транспортные коридоры.

Рассмотрим, насколько становление ВВТ Китая отвечало этим закономерностям.

Территориальная структура ВВТ Китая

Китайская Народная Республика – четвертая по площади страна мира (9,6 млн км²). В настоящее время она располагает самой развитой и загруженной системой внутреннего водного транспорта на планете. В стране около 50 тыс. естественных рек, из которых 5,6 тыс. судоходны, их общая протяженность – 127,1 тыс. км. На внутренних водных путях действует 2,5 тыс. речных портов, из них 418 способны принимать суда дедвейтом свыше 10 тыс. т, 28 портов расположены на основных речных путях Китая и отнесены к категории крупных внутренних портов национального уровня [Aritua, 2020; Сазонов, 2018].

Три магистральные речные артерии Китая – Янцзы, Жемчужная (Сицзян) и Хуанхэ, а также соединяющий их Великий (Большой) канал являются важнейшими элементами транспортного каркаса страны. В их бассейнах расположены крупнейшие городские агломерации Китая, вдоль них формируются главные экономические пояса, обозначенные в национальной стратегии Китая по содействию открытию и развитию внутренних регионов (рис. 1).



Источник Составлено В.Д. Хижняком (ИЭИ ДВО РАН) на основе данных, предоставленных авторами.

Рис. 1. Система внутренних водных путей востока и юго-востока Китая

Янцзы – крупнейшая судоходная река Китая, проходит через 11 провинций и муниципалитетов с западной до восточной части страны. В ее бассейне создается 2/5 национального ВВП [Jianga et al., 2018].

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

Жемчужная – вторая по величине судоходная река – протекает через Юньнань, Гуйчжоу, Гуанси и Гуандун в юго-западной части страны, здесь создается около 1/5 ВВП. Река Хуанхэ уступает Янцзы и Жемчужной в транспортном значении. Она судоходна лишь на отдельных участках, главным образом – на Великой Китайской равнине, но ее воды активно используются для орошения сельскохозяйственных угодий (преимущественно в нижнем течении). Великий канал² пересекает реки Хуанхэ и Янцзы и соединяет крупные морские порты страны Шанхай и Тяньцзинь.

Результаты деятельности ВВТ Китая

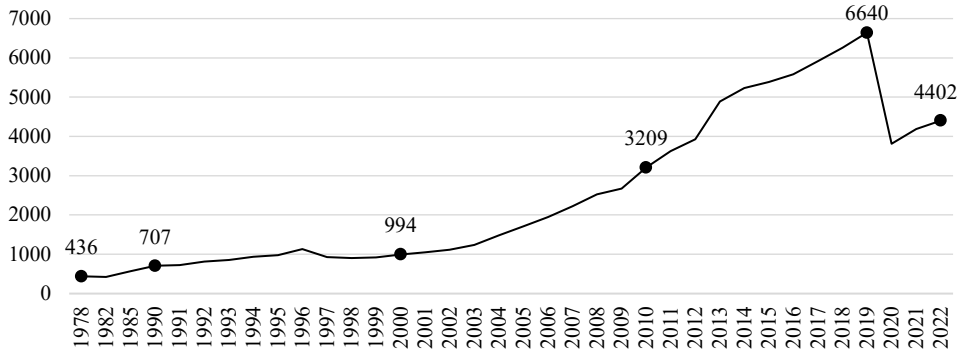
За период с 1978 по 2022 гг. протяженность внутренних водных путей увеличилась на 19% (до 127,1 тыс. км) за счет масштабных работ по дноуглублению рек, модернизации шлюзов и судоподъемников; объем перевозки грузов вырос в 10 раз (с 436 млн т до 4,4 млрд т) (рис. 2). Река Янцзы стала самой загруженной в мире. В 2018 г. пропускная способность контейнеров во внутренних портах реки достигла 19,6 млн ДФЭ (против 106 тыс. в 1990 г.). Размер парка грузовых судов КНР составляет 124,3 тыс. единиц, общей грузоподъемностью 129,2 млн т, пассажирских – 18,6 тыс. судов общей пассажироместимостью 723 тыс. посадочных мест [Aritua et al., 2020]. К преобладающим грузам относятся минеральные материалы (43%), уголь (19%), цемент (6%) и зерно (3%)³. При этом объем пассажирских перевозок в секторе сократился, прежде всего, за счет снижения спроса на перевозку пассажиров паромными с 240 млн чел. до 116,2 млн чел. в год.

В течение всех этих лет среднегодовые темпы прироста перевозки грузов ВВТ значительно превышали темпы прироста наземного транспорта и составляли от 3,6% до 13,2% (рис. 2). В настоящее время речной транспорт обеспечивает до 17% внутристрановых грузоперевозок.

В процессе развития ВВТ Китая можно выделить четыре периода, различающиеся целями, задачами, механизмами развития и финансирования, зафиксированными в соответствующих стратегических документах и программах (табл. 1).

² Протяженность Великого канала – 1782 км, а с ответвлениями в Пекин, Ханчжоу и Наньтун – 2470 км. Глубина фарватера – от 2 до 3 м, оборудован 21 шлюзом. Максимальная грузопропускная способность – 10 млн т в год.

³ National Bureau of Statistics of China. URL: www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2023/indexeh.htm



Источник. National Bureau of Statistics of China URL: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2023/indexeh.htm>

Рис. 2. Динамика перевозки грузов ВВТ в Китае в 1978–2022 гг., млн т

Первый период (1978–1990 гг.) стартовал с момента принятия Коммунистической партией Китая в 1977 г. политики открытой экономики и определялся целями национальной экономической реформы, концентрировавшимися на развитии тяжелой промышленности. Развитие всех видов транспортной инфраструктуры осуществлялось в первую очередь под эти нужды. Главной задачей ВВТ было устранение «узких» мест, что требовало инвестиций в дноуглубительные работы и техническое обслуживание.

На развитие ВВТ Китая влияли институциональные изменения, происходившие на разных уровнях. С момента отделения государственных функций от управления предприятиями в портовой отрасли центральное правительство проводило политику диверсификации источников инвестиций. Местные органы власти обеспечивали необходимые капиталовложения в строительство и содержание общественных водных путей, волнорезов, якорных стоянок и другой транспортной инфраструктуры. Министерство транспорта привлекало судоходные компании, промышленные и горнодобывающие предприятия к строительству специализированных терминалов для отправки их грузов [Aritua et al., 2020].

К концу периода объем перевозок вырос до 707 млн т, при среднегодовом темпе прироста 4,2%.

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

Таблица 1. Характеристика основных периодов развития ВВТ в Китае (1978–2022 гг.)

Период	Цель	Задачи развития	Экономика регионов	Финансирование	Механизмы развития	Программные документы
Первый (1978–1990)	Устранение «узких» мест в инфраструктуре	— Создание схем продвижения ВВТ — Реформа системы управления ВВТ	— Снятие запретов на свободу перемещения товаров, рабочей силы, финансовых потоков	— Отсутствие правовых гарантий финансирования ВВТ — Ограниченный объем инвестиций	— Институциональная реформа в части перестройки национальной структуры хозяйства	— План институциональной реформы судоходства реки Янцзы
Второй (1991–2000)	Формирование единой системы ВВТ	— Модернизация ключевых участков магистральных линий — Реформа подготовки кадров	— Растущая рыночная экономика и повышенный спрос на ВВТ — Сохранение транспортных издержек в экономике	— Расширение прав провинций в финансовом обеспечении развития ВВТ — Создание «Фонда ВВТ»	— Реформа финансирования ВВТ — Привлечение альтернативных финансовых источников — Разработка стандартов ВВТ	— План размещения национальных внутренних водных путей и портов «Сети 2–1–2–18»
Третий (2001–2010)	Улучшение сообщения «река–море»	— Ускоренное развитие объектов инфраструктур — Укрепление связи «река–море» — Рост контейнерных перевозок	— Вступление КНР в ВТО — «Дрейф» промышленности в западные районы — Расширение зоны контейнерных перевозок вглубь страны	— Широкое смешанное финансирование проектов ВВТ	— Стандартизация и модернизация барж — Строительство сухих портов — Стимулирование качества, эффективности и устойчивости услуг	— Генеральный план возрождения рек — Программа стандартизации барж — Закон о портах
Четвертый (2011–2022)	Устойчивое развитие ВВТ	— Создание «Золотого пояса реки Янцзы» — Рост смешанных перевозок — Устойчивое и безопасное развитие ВВТ	— Развитие экономики страны в увязке с экономическими поясами рек Янцзы и Жемчужная — Формирование хабов на базе речных портов	— Субсидии на стандартизацию классов судов для ВВТ — Субсидии на строительство и утилизацию судов	— Сетевой подход к развитию маршрутов высокого стандарта — Продвижение зеленых технологий — Формирование аварийно-спасательной системы	— Программа по развитию мультимодальных перевозок — План развития экономического пояса реки Янцзы

Источник. Составлено по [Aritua et al., 2020; Jianga et al., 2018; Amos et al., 2009; Леонов, Сидоренко, 2011], а также Promoting inland waterway transport in the People's Republic of China. Mandaluyong City. Philippines: Asian Development Bank, 2016; рассчитано по National Bureau of Statistics of China. URL: www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2023/indexeh.htm

Второй период (1991–2000 гг.) связан с интенсивным развитием экономики страны и стремлением сформировать полноценную сеть ВВТ, способную пропускать крупные суда с большой грузоподъемностью, что способствовало сокращению общих транспортных издержек в экономике. На этом этапе шло формирование горизонтальных и вертикальных маршрутов в рамках так называемой «Сети 2–1–2–18»⁴. При этом значимая роль в развитии инфраструктуры внутренней водной артерии отводилась провинциям. Территориальные органы власти всех уровней прикладывали усилия к стимулированию создания крупномасштабных портовых экономических зон для обработки контейнеров, развитию мультимодальных перевозок и портовой логистики. Ряд провинциальных правительств направляли часть собираемых дорожных сборов в специальный Фонд ВВТ. Поощрялись и частные инвестиции – путем предоставления льгот по уплате тех же дорожных сборов для инвесторов, которые могли провести комплексное освоение земель вдоль реки на определенных участках.

В начале 1990-х гг. под руководством Министерства транспорта и при поддержке Министерства образования КНР и местных органов власти возникла новая система подготовки кадров для сектора, включающая высшие учебные заведения, профессиональные колледжи и школы, профессионально-технические училища и программы обучения взрослых.

В течение этого периода среднегодовой прирост перевозок ВВТ составлял 3,6% в год, достигнув 994 млн т в 2000-м.

Третий период (2001–2011 гг.) связан со вступлением Китая во Всемирную торговую организацию и развитием политики «движение на Запад», в ходе которой обрабатывающие производства постепенно перемещались в центральные и западные регионы, отстававшие от прибрежных провинций по темпам роста. В системе ВВТ основное внимание уделялось дноуглублению нижнего течения рек Янцзы и Жемчужной с целью создания глубоких навигационных каналов для прохождения больших океанских судов [Lu et al., 2023]. В целях создания сбалансированной системы грузопотока, систематизации управления и финансирования ВВТ был принят Генеральный план возрождения рек.

С 2000 по 2016 гг. китайское правительство инвестировало 914 млрд долл. США в 300 крупных проектов в западных регионах,

⁴ «Сеть 2–1–2–18» включает 2 горизонтальных маршрута (реки Янцзы и Жемчужная); 1 вертикальный маршрут (Большой канал); 2 локальные сети (дельты рек Янцзы и Жемчужная) и 18 полноценных водных путей и их притоков (10 притоков бассейна реки Янцзы; 3 притока бассейна реки Чжунцзян; и реки Хуайхэ, Шайнхэ, Хэйлунцзян, Сонгхуацзян и Минь).

преимущественно – инфраструктурных и энергетических. Быстро расширялась сеть дорог и внутренних водных путей и портов, связывающая западные регионы с морским побережьем. Резкие изменения в направлениях и объемах движения грузов потребовали расширения портовых мощностей и реформирования управления портовым сектором. Для стимулирования дополнительных инвестиций был принят Закон о портах (2004 г.), который ограничил вмешательство правительства в управление. Функции по управлению портами были разделены на регулирующие (остались у государства) и коммерческие (переданы частным структурам), что привело к повышению операционной эффективности и конкурентоспособности портового хозяйства [Aritua et al., 2022].

Большинство рек Китая неглубоки, и для включения их в единую грузопроводящую систему с морскими и крупными речными портами была реализована масштабная Программа стандартизации барж, разработанная с целью обновления речного флота, стимулирования отечественного судостроения и сокращения нагрузки на окружающую среду. В результате устаревший парк речных судов был модернизирован, общая эффективность ВВТ значительно возросла [Li et al., 2014].

С целью стимулирования торговли и снижения логистических издержек было решено развивать сеть сухих портов⁵. Первый из них был построен в 2002 г. на базе порта Иу в провинции Чжэцзян. Опыт был признан удачным, и начиная с 2008 г. началось их массовое строительство. В настоящее время в стране более 70 сухих портов.

В целом в развитии ВВТ акцент сместился с расширения пропускной способности на качество, эффективность и устойчивость предоставления портовых услуг. К концу третьего периода (2011 г.) ВВТ стал одним из ключевых в обеспечении внутристрановых перевозок (17% грузо потока), обогнав железнодорожный транспорт (10%). Фактически на этом этапе произошли наиболее значимые сдвиги количественных параметров, характеризующих развитие ВВТ.

Среднегодовой прирост перевозок составлял 13,2% в год, их объем к концу периода достиг 3,2 млрд т.

Валовой внутренний продукт, созданный в провинциях и муниципальных городах бассейна Янцзы и дельты Жемчужной, достиг к концу периода 17% ВВП Китая [Jianga et al., 2018].

⁵ Сухой порт (Dry Port) – внутренний логистический центр, который находится недалеко от порта и связан с ним железнодорожным или автомобильным транспортом. Служит пунктом для перевалки грузов или местом их временного хранения.

Четвертый период (2011–2022 гг.) связан с решением новых задач национального роста: переходом от экспортоориентированной модели к повышению производительности и внутреннего потребления, экологизации экономики. В секторе ВВТ это ознаменовалось расширением масштабов мультимодальных перевозок⁶, подготовкой полного спектра специалистов водного транспорта [Aritua et al., 2020].

Был принят Национальный план развития внутренних водных путей и портов на 2007–2020 гг., предусматривающий использование сетевого подхода к созданию взаимосвязанных маршрутов высокого стандарта. В частности, планировалась серьезная модернизация системы Великого канала, состоящей из старых и новых шлюзов (многие комбинированные с гидроэлектростанциями, судоподъемниками), а также совокупности терминалов. Цель – оптимизация ее под нужды массовых и контейнерных грузоперевозок на территории с населением более 500 млн человек⁷.

После 2010 г. акцент сместился на развитие мультимодального транспортного коридора Экономического пояса реки Янцзы. Основные усилия были сосредоточены на превращении внутренних портов в мультимодальные транспортно-логистические хабы и развитии близ них промышленных кластеров.

В 2014 г. в правительстве КНР пришли к выводу, что рост ВВП, составлявший в течение предыдущих трех десятилетий почти 10% ежегодно, не был «устойчивым» и привел к накоплению экологических проблем. Был предпринят ряд шагов в целях повышения экологизации экономики, вплоть до закрытия некоторых производств. Поскольку сеть ВВТ охватывает большую часть Китая, она ожидаемо стала одним из приоритетов экологического развития в Транспортной стратегии Китая. В частности – посредством модернизации речного флота. В апреле 2014 г. были обнародованы «Меры по субсидированию стандартизации классов судов на внутренних водных путях»⁸, предусматривающие замену устаревших

⁶ Promoting inland waterway transport in the People's Republic of China. Mandaluyong City. Philippines: Asian Development Bank, 2016. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189949/inland-waterway-transport-prc.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).

⁷ Там же.

⁸ Политика поощряет замену грузовых судов путем предоставления субсидий: 30 тыс. юаней для судов дедвейтом менее 1000 т, 40 тыс. – для судов более 1000 т, но менее 2000 т, и 50 тыс. – для судов дедвейтом свыше 2000 т. Предусматриваются субсидии на установку кабины для очистки сточных вод: 15 тыс. юаней для судов дедвейтом менее 1000 т, 20 тыс. – для судов дедвейтом от 1000 до 2000 т и 25 тыс. юаней для судов дедвейтом свыше 2000 т.

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

моделей на более современные и экологичные (преимущественно программа охватывала накатные суда, контейнеровозы и танкеры).

В 2019 г. был достигнут пик перевозок ВВТ (6,6 млрд т). И хотя «ковидное» падение в 2020 г. превысило 42% (до 3,8 млрд т), уже в 2021 г. повышательная тенденция восстановилась. Кроме того, несмотря на ограничения, в начале 2020 г. открылась скоростная контейнерная линия между портами Чунцин и Шанхай⁹. Продолжительность кругорейса при этом снизилась на 40%. Ведущие речные порты становятся комплексными хабами, нацеленными на перевалку контейнеров, угля и руды.

Применим ли китайский опыт развития ВВТ в России?

Следует понимать, что напрямую ретранслировать его в российскую действительность невозможно. Внутреннему водному транспорту России присущи особые черты: ограниченный период навигации, увеличивающий транспортные издержки и сроки окупаемости флота, меридиональное расположение магистральных рек при широтном направлении основных транспортных маршрутов, малые габариты судового хода, ограничивающие размеры судов и их эксплуатационные характеристики. В Сибири и на Дальнем Востоке к этим лимитирующим факторам добавляются низкая плотность населения и малое число промышленных предприятий по берегам магистральных рек при одновременной повышенной социальной значимости ВВТ как зачастую единственного вида транспорта [Ершов, Тарасова, 2020].

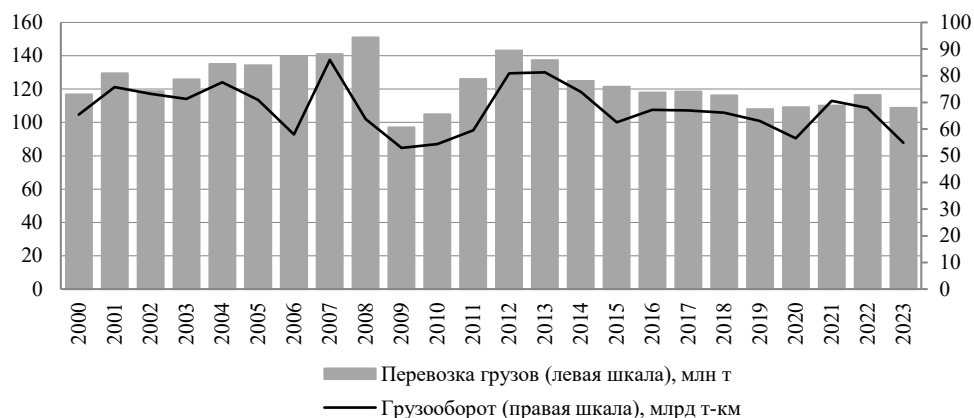
Общая протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей России сохраняется на уровне 101,7 тыс. км (2-е место в мире после Китая). Однако из 117 функционирующих речных портов лишь 8 являются мультимодальными узлами и открыты для международного сообщения. На балансе речного флота РФ находится 12,7 тыс. судов, но их средний возраст превышает 33 года, что существенно снижает эффективность перевозок [Егоров, 2021].

Большая часть (82%) речных грузоперевозок приходится на бассейны рек хорошо освоенной европейской части страны, где направления товаропотоков преимущественно совпадают с внутренними водными путями. На бассейны рек Сибири и Дальнего Востока, где слабо освоены регионы, а направления транспортных потоков лишь частично совпадают с внутренними водными путями, приходится 11% и 7% объема перевозок

⁹ Более 70% контейнеров, обрабатываемых на терминалах Чунцина, прибывают или отправляются в порт Шанхай.

соответственно [Дмитриева, Маслова, 2023]. В 2023 г. речным флотом России было перевезено 108,8 млн т, что на 6,5% меньше, чем в 2022 г.¹⁰, и на порядок меньше, чем в Китае.

В период 2000–2023 гг. показатели перевозки грузов и грузооборота российского ВВТ показали отрицательную динамику, что во многом объясняется выбытием флота (рис. 3). Но гораздо более резкое снижение показателей наблюдалось в сегменте пассажирских перевозок, где объем сократился на 62%, а пассажирооборот – на 24% (рис. 4).



Источник рис. 3, 4. Транспорт и связь в России: Стат.сб./Госкомстат России. М., 2001. 222 с; Транспорт в России. 2022: Стат.сб./Росстат. М., 2022. 101 с.; Госкомстат России. Статистика за 2023 г. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>

Рис. 3. Перевозка грузов и грузооборот ВВТ России в 2000–2023 гг.

Пассажирооборот речного транспорта снижается и в Китае, но если там это объясняется строительством мостов и сокращением паромного сообщения, то в России основные причины – сокращение населения в отдаленных регионах и переориентация потребителей на другие виды транспорта.

¹⁰ Снижение показателей 2023 г. объясняется, с одной стороны, действием международных экономических санкций, с другой – внутренними причинами, включая маловодье рек, что вынуждало флот работать с большим недогрузом, а также переориентацией грузов на наземные виды транспорта после завершения строительства ряда крупных проектов (Серная программа. Компания «Норникель» завершила первый этап проекта на Надеждинском металлургическом заводе. URL: <https://nornickel.ru/sustainability/projects/sulphur/>).

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить?



Рис. 4. Перевозка пассажиров и пассажирооборот ВВТ России в 2000–2023 гг.

Отметим, что и в грузовом сегменте цифры могли бы быть гораздо хуже. Резкого ухудшения официальных показателей удалось избежать благодаря изменению системы учета перевозки грузов с 2012 г., когда в работе ВВТ кроме перевозок речными судами стали учитывать перевозки судами смешанного (река-море) плавания.

Такие «уточнения» официальной статистики скрывают не только реальные объемы перевозок в секторе, но и структурные изменения в транспортной отрасли. Фактически российский речной флот превращается в узкоспециализированный вид транспорта по перевозке дешевых грузов, а его доля в общем объеме грузовых перевозок транспортным комплексом России неуклонно сокращается (2000 г. – 1,5%, 2023 г. – 1,3%).

Ситуацию осложняет и то, что российский ВВТ, в отличие от китайского, долгое время находился вне стратегических приоритетов транспортной системы страны, его проблемы «перекочевывали» из одной Стратегии в другую¹¹ и приобрели системный характер. Они включают недостаточное финансирование внутренних водных путей и гидротехнических сооружений; дефицит современных судов, потребность в которых к 2035 г. оценивается в 500 единиц¹²; низкую инвестиционную привлекательность

¹¹ Подпрограмма «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», 2004; Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года. от 29.02.2016, № 372-р; Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года от 27.11.2021. № 3363-р.

¹² Огромный, но пока нереализованный потенциал // Морские вести России. 20.06.2023. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/103357/> (дата обращения: 23.01.2024).

предприятий отрасли и недостаточный для модернизации их основных фондов уровень инвестиций; дефицит современных перегрузочных комплексов; отток квалифицированных кадров.

Хотя в последнее время внутреннему водному транспорту уделяется больше внимания, но основной акцент смещен на развитие международных транспортных коридоров, опирающихся на Единую глубоководную систему европейской части России¹³. В то же время в Сибири и на Дальнем Востоке значение речного флота гораздо выше, чем в европейской части, так как некоторые районы изолированы от основных транспортных магистралей, их транспортное сообщение с «большой землей» поддерживается с помощью воздушного и водного (но только летом, при условии судоходности реки) транспорта [Тархов, 2019].

Перспективы ВВТ в Азиатской России

По нашему мнению, потенциал ВВТ у нас сильно недооценивается, особенно для Сибири и Дальнего Востока. В настоящее время интересы к его развитию жестко связаны лишь с перспективами международных транспортных коридоров. Кроме того, в Плане развития Северного морского пути на 2035 г.¹⁴ к транспортным задачам впервые добавлен блок «речные транспортные коридоры», которые должны соединить широтные Транссиб и Севморпуть по меридианам, сформировав таким образом мультимодальную транспортную сеть.

Однако меридиональные магистральные реки Сибири и Дальнего Востока в основном имеют многочисленные боковые притоки с относительно небольшими глубинами (до 1,2 м). Маловодье рек приводит к снижению экономической эффективности перевозки грузов и производительности труда, удлинению рейсовоборота, что негативно сказывается на конкурентоспособности речного транспорта, ухудшает финансовое состояние судоходных компаний, а отсутствие инвестиционной составляющей в тарифе приводит к потере инвестиционной привлекательности отрасли и сокращению судостроительных программ [Егоров, 2021]. Главным направлением решения этих проблем, по мнению экспертов, должны быть, как в Китае на первоначальном

¹³ Рассматривается возможность организации круглогодичной навигации на внутренних водных путях на Каспийском, Азово-Донском и Волго-Донском бассейнах к 2030 г. (Для ВВТ готовят комплексное решение // Морские вести России. 20.04.2021. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1690/89290/> (дата обращения: 20.01.2024)).

¹⁴ План развития Северного морского пути на период до 2035 года. Распоряжение Правительства РФ от 01.07.2022, № 2115-р.

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

этапе развития ВВТ, дноуглубительные работы с учетом изменяющихся погодных и климатических условий [Щербанин, 2016].

При этом каждый из речных бассейнов в азиатской части России имеет свою специфику и перспективы развития (табл. 2).

Таблица 2. Сравнительные характеристики бассейнов рек Сибири и Дальнего Востока

Показатель	Обь-Иртышский	Енисейский	Ленский
Протяженность ВВТ, тыс. км	14,6	8,3	21,7
Сроки навигации, суток	150–170	150–185	127–181
Объем перевозок, млн т	13,6	6,3	4,1
Перевозка пассажиров, тыс. чел.	985,4	798,3	141,1
Действующий флот, тыс. ед.	4,5	2,4	0,9
Основные виды перевозимых грузов	Строительные, нефте-наливные, автотехника	Контейнеры, уголь, лес, нефтеналивные, строительные	Нефтеналивные, строительные
Обслуживаемые регионы	ХМАО, ЯНАО, Тюменская, Свердловская и Омская области	Красноярский край, Республика Тыва	Якутия, Хабаровский край, Магаданская и Иркутская области
Население, проживающее в бассейне реки, млн чел.	9,9	3,7	4,7
Перспективный транспортный коридор	Китай-Кош-Агач-Обь-Сабетта	Транссиб-Енисей-Дудинка	Китай-Джалинда-Якутск-Тикси
Потенциальная грузовая база, млн т	19,0	8,0	5,6
Потеря грузовой базы, млн т*	5,4	1,7	1,5

Примечание. *Потеря грузовой базы определена путем вычитания объема перевозок из потенциальной грузовой базы.

Источник. Составлено по: Главные дороги Сибири: Енисей – люди и грузы. URL: https://www.youtube.com/watch?v=AJyJSjvK_Ms&t=3876s.; Главные дороги Сибири: Обь и Иртыш – люди и грузы. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Np7PrDx1JpM&t=827s>; Главные дороги Сибири: Лена – люди и грузы. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=7QTYvuE1kAQ&t=10397s> (дата обращения: 20.01.2024) [Дмитриева, Маслова, 2023].

Обь-Иртышский бассейн, в отличие от других, обладает развитой сетью альтернативных видов транспорта – железнодорожного, автомобильного и морского. Подобное положение могло бы способствовать развитию мультимодальных перевозок, однако, в отличие от Китая, межвидовая конкуренция на транспорте, подогреваемая льготными железнодорожными тарифами, приводит к потере до 5,4 млн т грузовой базы ВВТ на данном бассейне.

В целом перспективы развития ВВТ бассейна большинство экспертов связывают с проектами по добыче нефти и газа в Обской губе (главным образом – на этапе эксплуатации) [Грузинов и др., 2019]. Кроме того, есть определенный потенциал (по примеру Китая) у таких направлений развития, как создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия видов транспорта в портах; развитие пассажирских перевозок, в том числе круизного судоходства с выходом на Китай (Китай – Кош – Агач – Обь – Сабетта) [Зачёсов, Бунташова, 2022].

Характерная особенность *Енисейского бассейна* (отвечающая, как показывает китайский опыт, современным тенденциям развития ВВТ) – высокий удельный вес контейнерных перевозок. На Енисей приходится 30%, или 120 тыс. т перевозимых отечественным речным флотом контейнеров. Потенциальная грузовая база бассейна связана с обслуживанием месторождений в Енисейском заливе Карского моря и оценивается в 8 млн т. Но наращиванию контейнерных перевозок мешает опять-таки межвидовая конкуренция на транспорте, приводящая к потере 1,7 млн т грузовой базы бассейна за счет ее перехода на железнодорожный и автомобильный транспорт. Приоритетным направлением развития ВВТ в Енисейском бассейне может стать восстановление круизных маршрутов по линии Красноярск – Дудинка¹⁵. Однако его реализация требует проведения дноуглубительных работ для поддержания глубин до 3 м.

В перспективе Енисейский бассейн может стать одним из крупнейших грузообразующих регионов в средней части Северного морского пути [Бандман и др., 1999].

Уникальность *Ленского бассейна* заключается в организации здесь северного завоза, который полностью контролируется Республикой Саха (Якутия) [Леонов, Заостровских, 2023]. В силу сложности логистики, относительно небольших (и меняющихся в течение сезона навигации) глубин рек, требующих при транспортировке организации нескольких перевалок, план и схема северного завоза ежегодно меняются, что также приводит к потере грузовой базы ВВТ до 1,5 млн т.

Перспективы развития ВВТ-бассейна связаны с проведением дноуглубительных работ и формированием транспортного коридора «Северный транзит», который может выступить дополнительным транспортным маршрутом «Ледяного Шелкового пути», расцениваемого Китаем как

¹⁵ На водных путях Енисейского бассейна завершены дноуглубительные работы (URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10922>) (дата обращения: 20.01.2024).

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

важный элемент его морских торговых коммуникаций с Европой. Но для Дальнего Востока гораздо важнее, что он станет дополнительной меридиональной трассой, соединяющей юг макрорегиона и Севморпуть, что будет способствовать развитию внешней торговли между Россией и КНР, хозяйственному освоению зоны БАМ, а дальневосточные территории РФ получают новый выход к глобальным трансазиатским коридорам [Леонов, Заостровских, 2021].

Выводы

Китаю за 1978–2022 гг. удалось многое:

- создана национальная сеть водных магистралей высокого качества с крупными портами на магистральных реках и в их дельтах, длина внутренних водных сетей превысила 127 тыс. км, объемы гидротехнических и дноуглубительных работ стали крупнейшими в мире;
- по объемам перевозок речным транспортом (6,6 млрд т к 2020 г.) Китай является безусловным мировым лидером; идет ускоренное строительство сухих портов, развитие мультимодальных перевозок «река-море»;
- ВВТ выступает опорой основных экономических коридоров Китая, его доля в транспортной системе страны постоянно растет.

Важнейший урок, который можно извлечь из китайского опыта – для возрождения внутренних водных путей масштабные инвестиции в инфраструктуру должны сочетаться с целенаправленной политикой, реализуемой на всех уровнях власти, затрагивающей различные отрасли и межведомственные отношения.

Что касается России, и конкретно Сибири и Дальнего Востока, внутренний водный транспорт здесь имеет ряд особенностей, которые препятствуют прямому заимствованию китайского опыта. Речь идет, прежде всего, о невысокой плотности населения и небольших объемах промышленного производства, ярко выраженной сезонности работы и несовпадении направлений магистральных рек и основных грузопотоков.

В то же время крайне важны социальная направленность российского ВВТ в организации северного завоза, а также его роль в поддержании связей с широтными транспортными путями РФ (Транссибом и Севморпутем). Развитие данных направлений деятельности потребует во всех зауральских речных бассейнах обеспечения масштабных дноуглубительных работ, для Енисейского бассейна – организации контейнерных перевозок. Здесь вполне может быть полезен опыт КНР, как и в решении программы подготовки кадров, устранения несправедливой межвидовой конкуренции на транспорте.

Фактически внутренний водный транспорт Сибири и Дальнего Востока (в отличие от китайского) является необходимым, но недостаточным условием формирования экономических коридоров на этих пионерных территориях. Для его превращения в реальную силу территориального развития требуется комплексный подход и многолетние целенаправленные усилия.

Литература/References

- Бандман М.К., Воробьёва В.В., Есикова Т.Н., Ионов В.Д., Малиновская М.А., Малов В.Ю., Цимдина З.Р., Яблочникова Я.Т. Енисей – Северный морской путь: грузообразующий потенциал Ангара-Енисейского региона / ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 1999. 90 с.
- Bandman, M.K., Vorobyova, V.V., Esikova, T.N., Ionova, V.D., Malinovskaya, M.A., Malov, V. Yu., Tsimdina, Z.R., Yablochnikova, Ya.T.(1999). *Yenisei – Northern Sea Route: cargo-forming potential of the Angara-Yenisei region* / IEPP SB RAS. Novosibirsk. 90 p. (In Russ.).
- Зачёсов А.В., Бунташова С.В. Водный транспорт Сибири в планах дальнейшего хозяйственного освоения региона // Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. 2022. № 1. С. 230–243. DOI 10.55186/02357801_2022_7_1_8
- Zachesov, A.V., Buntashova, S.V. (2022). Water transport of Siberia in the plans for further economic development of the region. *International Journal of Applied Sciences and Technologies Integral*. No. 1. Pp. 230–243. (In Russ.). DOI 10.55186/02357801_2022_7_1_8
- Грузинов В.М., Зворыкина Ю.В., Иванов Г.В., Сычев Ю.Ф., Тарасова О.В., Филин Б.Н. Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве // Арктика: экология и экономика. 2019. № 1(33). С. 6–20. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-1-6-20
- Gruzinov, V.M., Zvorykina, Yu.V., Ivanov, G.V., Sychev, Yu. F., Tarasova, O.V., Filin, B.N. (2019). Arctic transport routes on land, in water and air areas. *Arctic: Ecology and Economy*. No. 1 (33). Pp. 6–20. (In Russ.).DOI: 10.25283/2223-4594-2019-1-6-20
- Дмитриева Е.В., Маслова А.П. Реки Арктической зоны как вектор развития Северного морского пути. Проблемы и потенциал эксплуатации внутренних водных путей регионов Сибири и Дальнего Востока России // Транспортное дело России. 2023. № 4. С. 57–59. DOI 10.52375/20728689_2023_4_57
- Dmitrieva, E.V., Maslova, A.P. (2023). Rivers of the Arctic zone as a vector of development of the Northern Sea Route. Problems and potential for the operation of inland waterways in the regions of Siberia and the Russian Far East. *Transport business in Russia*. No. 4. Pp. 57–59. (In Russ.). DOI 10.52375/20728689_2023_4_57
- Ершов Ю.С., Тарасова О.В. Азиатская Россия – основные противоречия современного развития // ЭКО. 2020. № 8. С. 8–30. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-8-8-30
- Ershov, Yu.S., Tarasova, O.V. (2020). Asian Russia – Main Contradictions of Current Development. *ECO*. No. 8. Pp. 8–30. (In Russ.). DOI:10.30680/ECO0131-7652-2020-8-8-30

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

- Егоров Г.В. Обоснование создания контейнерных судов для водного транспорта России // Судостроение. 2021. № 3(856). С. 9–24. DOI 10.54068/00394580_2021_3_9
- Yegorov, G.V. (2021). Justification for construction of container carries for Russian water transport. *Shipbuilding*. No. 3. Pp. 9–24. DOI 10.54068/00394580_2021_3_9
- Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Северный завоз как триггер развития транспорта Арктической зоны Якутии и Дальнего Востока в целом // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 4(52). С. 601–612. DOI 10.25283/2223–4594–2023–4–601–612
- Leonov, S.N., Zaostrovskikh, E.A. (2023). Northern delivery as a trigger for the transport development in the Arctic zone of Yakutia and the Far East as a whole. *Arctic: Ecology and Economy*. Vol. 13. No. 4. Pp. 601–612. (In Russ.). DOI: 10.25283/2223–4594–2023–4–601–612
- Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Развитие Северного морского пути и рост активности КНР в Арктике как предпосылки усиления транспортного каркаса Дальнего Востока // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 2. С. 54–70. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54>
- Leonov, S.N., Zaostrovskikh, E.A. (2021). Development of the Northern Sea Route and the Growth of Activity of the PRC in the Arctic As a Prerequisite for Strengthening the Transport Framework of the Far East. *Regionalistics*. Vol. 8. No. 2. Pp. 54–70. (In Russ.). <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54>
- Леонов С.Н., Сидоренко О.В. Зарубежный опыт регионального управления Российская акад. наук, Дальневосточное отделение, Ин-т экономических исслед. Хабаровск: ИЭИ, 2011. 144 с. ISBN978–5–88570–291–1
- Leonov, S.N., Sidorenko, O.V. (2011). *Foreign Experience of Regional Management*. Khabarovsk, Khabarovsk, IEI. 144 p. (In Russ.). ISBN978–5–88570–291–1
- Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 344 с.
- Sazonov, S.L. (2018). *China's Transport: Place and Role in National Economic Development*. Moscow. Institute of Far Eastern Studies RAS. 344 p. (In Russ.).
- Тархов С.А. Анализ топологических дефектов сухопутной транспортной сети регионов Сибири и Дальнего Востока // Региональные исследования. 2019. № 3(65). С. 53–62. DOI 10.5922/1994–5280–2019–3–5
- Tarkhov, S.A. (2019). Analysis of topological defects of land transport network of Siberia and Russian Far East's regions. *Regional research*. No. 3. Pp. 53–62. (In Russ.). DOI 10.5922/1994–5280–2019–3–5
- Щербанин Ю.А. Перевозка грузов по внутренним водным путям России: Стратегия развития до 2030 года (новые возможности для нефтегазового сектора) // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2016. Т. 14. С. 291–301.
- Shcherbanin, Yu.A. (2016). Cargo transportation by inland waterways of Russia: Development strategy until 2030 (new opportunities for the oil and gas sector). *Scientific papers: Institute of National Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences*. Vol. 14. Pp. 291–301. (In Russ.).
- Amos, P., Dashan, J., Tao, N., Junyan, S. (2009). *Sustainable development of inland waterway transport in China*. Theme I of a World Bank Project: Comprehensive Transport System Analysis in China. Available at: <https://documents.worldbank.org>

- Aritua, B., Hei, C., Lu, C., Farrell, S. (2022). Developing China's Ports How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived. *International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1849-3
- Aritua, B., Lu, C., Richard, vL, Harrie, dL. (2020). Blue Routes for a New Era: Developing Inland Waterways Transportation in China. *International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank. DOI:10.1596/978-1-4648-1584-3
- Fujita, M., Mori, T. (1996). The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub Effect. *Journal of Development Economics*. No. 1. Pp. 93–120.
- Jacobs, W., Notteboom, T. (2011). An evolutionary perspective on regional port systems: The role of windows of opportunity in shaping seaport competition. *Environment and Planning*. A 43 (7). Pp. 1674–1692. DOI:10.1068/a43417
- Jianga, Y., Lua, J., Caic, Y., Zenga, Q. (2018). Analysis of the impacts of different modes of governance on inland waterway transport development on the Pearl River: The Yangtze River Mode vs. the Pearl River Mode. *Journal of Transport Geography*. Vol. 71. Pp. 235–252. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.010>
- Krugman, P., Fujita M., Venables A.J. (1999). *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*; The MIT Press: Cambridge, MA, MA. USA.
- Li, J.Y., Notteboom, T.E., Jacobs, W. (2014). China in transition: institutional change at work in inland waterway transport on the Yangtze River. *Journal of Transport Geography*. No. 40. Pp. 17–28. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.05.017>
- Lu, C., Arituab, B., Harrie, dL., Richard, vL., Leed, P.T-W. (2023). Exploring causes of growth in China's inland waterway transport, 1978–2018: Documentary analysis approach. *Transport Policy*. No. 136. Pp. 47–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.02.011>
- Mudronja, G., Jugovic, A., Skalamera-Alilovic D. (2020). Seaports and Economic Growth: Panel Data Analysis of EU Port Regions. *Journal of Marine Science and Engineering*. No. 12 (1017). <https://doi.org/10.3390/jmse8121017>
- Qi, F., Liming L., Zhou X. (2010). Port resources rationalization for better container barge services in Hong Kong. *Maritime Policy & Management*. Vol. 37. No. 6. Pp. 543–561. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/03088839.2010.514955>
- Witte, P., Wiegman, B., Oort vF., Spit, T. (2014). Governing inland ports: a multi-dimensional approach to addressing inland port–city challenges in European transport corridors. *Journal of Transport Geography*. No. 36. Pp. 42–52. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.02.011>
- Xiao, R., Pan L., Xiao H., Xiao H., Zhu Z. (2022). Research of Intelligent Logistics and High-Quality Economy Development for Yangtze River Cold Chain Shipping Based on Carbon Neutrality. *Journal of Marine Science and Engineering*. No. 10. 1029. <https://doi.org/10.3390/jmse10081029>

Статья поступила 26.03.2024

Статья принята к публикации 04.04.2024

Для цитирования: Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить? // ЭКО. 2024. № 5. С. 83–103. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-83-103

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

Информация об авторах

Леонов Сергей Николаевич (Хабаровск) – доктор экономических наук, профессор.
Институт экономических исследований ДВО РАН.

E-mail: Leonov@ecrin.ru; ORCID: 0000-0001-6936-5436

Заостровских Елена Анатольевна (Хабаровск) – кандидат экономических наук.
Институт экономических исследований ДВО РАН.

E-mail: zaost@ecrin.ru; ORCID: 0000-0002-7447-0406

Summary

S.N. Leonov, E.A. Zaostrovskikh

Inland Water Transport as a Factor of China's Economic Development. Will Russia be able to replicate it?

Abstract. After years of consistent reforms in the triad of “cargo base – fleet – inland waterways”, China has managed to transform the previously unnoticed inland waterway transport sector into a dynamically developing infrastructure network unparalleled in the world. The modernization of the sector has contributed to the development of territories along riverbanks and establishment of economic corridors on the basis of accelerated development of multimodal transportation and a system of dry ports. Unlike China, the development of inland water transport in the pioneer territories of Siberia and the Far East is a necessary but insufficient condition for the formation of major economic corridors. However, utilizing the Chinese experience of fighting interspecies competition in transportation and conducting large-scale dredging can contribute to the transformation of river transport into a real force of territorial development.

Keywords: *inland waterway transport; economic belt; spatial development; transport framework; river transport; cargo transportation; China; Russia*

For citation: Leonov, S.N., Zaostrovskikh, E.A. (2024). Inland Water Transport as a Factor of China's Economic Development. Will Russia be able to replicate it? *ECO*. No. 5. Pp. 83–103. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-83-103

Information about the authors

Leonov, Sergey Nikolaevich (Khabarovsk) – Doctor of Economic Sciences, Professor.
Institute of Economic Research of the Far Eastern Branch of the RAS.

E-mail: Leonov@ecrin.ru; ORCID: 0000-0001-6936-5436

Zaostrovskikh, Elena Anatolyevna (Khabarovsk) – Candidate of Economic Sciences.
Institute of Economic Research of the Far Eastern Branch of the RAS.

E-mail: zaost@ecrin.ru; ORCID: 0000-0002-7447-0406

ESG-данные в нефинансовой отчетности российского бизнеса

И.Н. Санникова, М.Н. Семиколонова

УДК 336.012.23

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-104-120

Аннотация. В статье анализируется раскрытие ESG-данных в нефинансовой отчетности российских и зарубежных компаний, исследуются тенденции практики формирования отчетов об устойчивом развитии. Акцентируется внимание на дискуссионных вопросах обязательности представления нефинансовой отчетности, подходах к ее стандартизации и верификации. Контент-анализ нефинансовых отчетов ряда компаний-лидеров в области устойчивого развития позволил выделить проблемы сопоставимости, полноты и информативности раскрываемых данных в разрезе экологической, социальной и экономической составляющих. Авторы предлагают к обсуждению вопросы регламентации представления нефинансовой отчетности, направленные на дальнейшее совершенствование информационной базы для оценки реализации ESG-повестки российскими компаниями.

Ключевые слова: нефинансовая отчетность; устойчивое развитие;
корпоративное управление; ESG-отчетность;
социальная ответственность

Актуальность повестки устойчивого развития и нефинансовой отчетности

Российская экономика проходит через структурную трансформацию, переориентацию на новые перспективные рынки, при этом вопросы устойчивого развития остаются актуальными. Одним из важнейших этапов анализа устойчивого развития компании является формирование полной и достоверной информационной базы; налаживание информационных потоков, способных поставлять необходимые релевантные данные для оценки, мониторинга и прогнозирования перспектив компании в части исполнения повестки устойчивого развития.

При проведении анализа устойчивого развития принимаются во внимание сведения и показатели, представленные в разных источниках: публикации на сайтах компаний, в СМИ и соцсетях, а также разные виды отчетности – статистическая, бухгалтерская (финансовая), внутренняя управленческая и т.д. При этом базовым источником информации выступает нефинансовая отчетность организации. Именно от ее состава, полноты раскрытия, степени достоверности зависит аргументированность итоговой оценки устойчивого развития бизнеса.

Общеполитические процессы, реструктурирование национальной экономики, повышение значимости ответственного видения бизнеса и ценностей устойчивого развития, необходимость соблюдения ESG-повестки для выхода на международные рынки, с одной стороны, и ограничение или утрата доступа к международным рейтинговым агентствам для независимой оценки устойчивости бизнеса – с другой, существенно повышают актуальность формирования и представления информации экономическими субъектами в разрезе факторов устойчивого развития, а также значимость определения основных проблем и направлений внедрения ESG-стандартов в России.

Исследования и аргументы отечественных и зарубежных авторов [Курдюкова, 2023; Соболева, Зуга, 2022; Tilba, 2022] указывают на безусловную необходимость предоставления нефинансовой отчетности, которая служит одним из ключевых инструментов для достижения целей устойчивого развития, построения взаимодействия со стейкхолдерами, формирования и корректировки стратегии деятельности компании. Однако подходы к структуре и содержанию данных в отчетах об устойчивом развитии, их верификации остаются дискуссионными [Серебрякова, 2023; Сафронова, 2021].

Наиболее распространенной международной практикой является обобщение финансовой и нефинансовой информации в интегрированных отчетах компаний [Сенаторова, 2018; Abela, 2022]. К сожалению, расширение этой практики не привело к получению сопоставимых и релевантных данных, достаточных для мониторинга, оценки и управления устойчивым развитием в разных странах и компаниях. Так, результаты анализа нефинансовой отчетности российских компаний позволяют признать удовлетворительными по качеству только треть из них [Соловей, Пучкова, 2021]. Исследователи обращают внимание на низкую информативность отчетов, повествовательный характер раскрытия, низкую полноту данных, отсутствие регулярного и системного представления [Ефимова, Рожнова, 2020].

Зарубежные исследователи также отмечают частое преобладание формы над содержанием нефинансовой информации в интегрированных отчетах [Pigatto et al., 2023; Adams, 2020]; определяющее внимание к результатам в области устойчивого развития, а не результатам после проведения мероприятий в данной сфере [Pucker, 2021]. Первые из них предполагают достижение целей устойчивого развития, а вторые могут иметь разные последствия, в том числе и не связанные с достижением целей устойчивого развития.

Одно из важнейших требований к нефинансовой отчетности – сопоставимость содержащихся в ней данных. При этом цель отчетности в области устойчивого развития заключается не во внутри- и межфирменных сравнениях, а в измерении прошедшего независимую проверку вклада компании в устойчивое развитие. Международными организациями разработаны единые рекомендации к корпоративной отчетности в области устойчивого развития. Однако эмпирические исследования показывают, что компании зачастую представляют разные данные в матрицах отчетности, которые не обеспечивают сопоставимости информации [Grainger-Brown et al., 2019; Cardoni et al., 2019]. Кроме того, отмечается, что процесс формирования и представления отчетности в области устойчивого развития подвержен влиянию множества факторов: как внешних (например, наличие независимой внешней проверки), так и внутренних (качество управления, алгоритмизация процедуры составления отчетности и др.) [Al-Shaer et al., 2022], что также негативно отражается на сопоставимости итоговых документов.

Таким образом, вопросы раскрытия информации в области устойчивого развития, разработки унифицированного подхода и фреймворков к представлению такой информации субъектами бизнеса имеют решающее значение на пути реализации повестки устойчивого развития как в России, так и за рубежом.

Целью настоящей статьи являются оценка современного состояния нефинансовой отчетности российских компаний и обобщение проблематики ее предоставления для дальнейшего обсуждения и выработки необходимых решений.

Методика и база исследования

Информационной базой послужила библиотека корпоративных нефинансовых отчетов Российского союза промышленников и предпринимателей (459 отчетов за 2018–2022 гг.). Учитывая прикладной характер исследования, была проведена целевая выборка отчетов об устойчивом развитии и интегрированных отчетов 46 российских компаний, которых можно считать лидерами в области формирования и раскрытия ESG-данных. Отчеты об устойчивом развитии и интегрированные отчеты были выбраны как основной доступный для заинтересованных пользователей источник ESG-информации, сформированный с соблюдением принципов полноты, достоверности, системности отчетных данных. Выборочная совокупность представляет собой нефинансовые отчеты компаний, имеющих многолетнюю практику формирования ESG-данных, а также раскрывающих не только значения показателей, но и отражающих

методику их формирования в соответствии со стандартами GRI (Global Reporting Initiative – Глобальная инициатива отчетности).

Исследование проводилось в несколько этапов. Первоначально была оценена значимость нефинансовой отчетности для компаний в международной и отечественной практике, выявлены тенденции ее развития. Следующим этапом был контент-анализ нефинансовой отчетности компаний-лидеров. Итоговое обобщение полученных результатов позволило определить основные проблемы формирования и раскрытия информации об устойчивом развитии российскими компаниями в современных условиях ведения бизнеса.

Интерес и мотивация составления нефинансовых отчетов

Теоретически мотивация составления нефинансовых отчетов, в которых представляются данные об ответственной деловой практике, деятельности компании в области социальной и экологической политики, очевидна и в целом направлена на публичную возможность сказать всем заинтересованным пользователям: «мы ответственные, пришли всерьёз и надолго, нам можно доверять». Практический интерес к раскрытию такого рода информации можно оценить, обратившись к базам данных опубликованных отчетов и аналитике.

По данным библиотеки корпоративных нефинансовых отчетов¹, сформированной Российским союзом промышленников и предпринимателей, количество нефинансовых отчетов российских компаний, начиная с 2021 г., снижается (табл. 1). Минимальное число опубликованных приходится на 2022 г., что связано главным образом с применением правил ограничения к доступу отчетности юридических лиц, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 16 сентября 2022 г. № 1625.

Наибольшее количество опубликованных нефинансовых отчетов представляют предприятия четырех отраслей – энергетики, нефтегазовой, металлургической и горнодобывающей промышленности. Отчеты по экономическим субъектам остальных видов деятельности занимают менее 10% от общего их количества.

В целом можно констатировать, что процесс формирования и представления нефинансовых отчетов в РФ находится на стадии становления. Такую отчетность представляют не более 1% зарегистрированных экономических субъектов соответствующих видов деятельности. Только половина нефинансовых отчетов за 2021 г. содержит информацию об устойчивом развитии.

¹ Библиотека корпоративных нефинансовых отчетов [Эл. ресурс]. URL: <https://rsp.ru/tables/non-financial-reports-library/> (дата обращения: 25.08.2023).

Таблица 1. Динамика количества нефинансовых отчетов по видам деятельности экономических субъектов в РФ в 2018–2022 гг., ед.

Вид деятельности	2018	2019	2020	2021	2022	Итого
Нефтегазовая	13	13	12	12	7	57
Энергетика	22	15	15	23	8	83
Металлургическая и горнодобывающая	16	17	26	16	8	83
Производство машин и оборудования	3	3	3	1	-	10
Химическая, нефтехимическая, парфюмерная	8	10	9	8	5	40
Деревообрабатывающая, целлюлозно-бумажная	1	2	1	1	1	6
Производство пищевых продуктов	3	4	5	1	-	13
Телекоммуникационная и связь	6	7	6	6	-	25
Финансы и страхование	10	11	12	8	3	44
ЖКХ и бытовое обслуживание	2	2	-	-	1	5
Транспорт, дорожное строительство и логистические услуги	4	4	5	5	-	18
Строительство	3	3	3	4	1	14
Здравоохранение и спорт	1	1	2	2	1	7
Прочие виды производства	2	5	5	1	1	14
Образование и здравоохранение	-	-	1	1	1	3
Торговля и ритейл	3	6	8	6	1	24
Некоммерческие организации	3	4	3	3	-	13
Итого	100	107	116	98	38	459

Источник. Библиотека корпоративных нефинансовых отчетов. Российский союз промышленников и предпринимателей [Эл. ресурс]. URL: <https://rspp.ru/tables/non-financial-reports-library/>

За рубежом бизнес продвинулся по этому пути гораздо дальше. Согласно докладу KPMG International², начиная с 2005 г., количество компаний из списка № 100 (100 крупнейших компаний из 58 стран), представляющих отчеты об устойчивом развитии, постоянно повышается, и в 2022 г. составило 79%. Доля же отчитавшихся среди 250 крупнейших компаний мира по выручке в 2021 и 2022 г. находилась на уровне 96%.

Азиатско-Тихоокеанский регион лидирует по составлению отчетности в области устойчивого развития: среди № 100 такую отчетность представляют 89% компаний. За ними следуют Европа (82%), Северная и Южная Америка (74%), Ближний Восток и Африка (56%). В семи юрисдикциях АТР показатели отчетности в области устойчивого развития превышают 90%: Япония (100%), Сингапур (100%), Малайзия (99%), Южная Корея (99%), Тайланд (97%), Тайвань (94%) и Пакистан (91%).

² Big shifts, small steps. Survey of Sustainability Reporting 2022 [Эл. ресурс]. URL: <https://kpmg.com/xx/en/home/insights/2022/09/survey-of-sustainability-reporting-2022.html>

Количество южнокорейских компаний, формирующих отчетность об устойчивом развитии, возросло за последние два года на четверть. Причинами достижения этих внушительных темпов эксперты называют стремление корейских потребителей к экологически чистым продуктам и бизнесу, рост ESG-инвестиций и действия, предпринятые корейским правительством и регулирующими органами для повышения качества раскрытия информации ESG в соответствии с мировыми требованиями.

Из приведенных данных становится понятно, что, во-первых, отечественным компаниям не просто будет встраиваться в цепочки формирования стоимости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, так как повестка устойчивого развития предполагает следование ответственной деловой практике всех субъектов таких цепочек, во-вторых, практически повсеместно рост числа компаний, составляющих нефинансовую отчетность, требует усилий со стороны государственных органов власти.

Обязательность или добровольность составления – проблемы унификации

Сегодня в России остается открытым вопрос об обязательности составления нефинансовой отчетности. Есть ряд разумных доводов в пользу того, чтобы пока оставить ее добровольной³.

Отдельные показатели определенных видов деятельности (по большей части те, которые можно отнести к экологическим) подлежат раскрытию в соответствии с существующими нормативными требованиями. Например, в рамках Федерального закона № 296-ФЗ от 02.07.2021 «Об ограничении выбросов парниковых газов». Однако обязательность отражения нефинансовой информации применима для ограниченного круга компаний, определяемого масштабами и сферой их деятельности. Более-менее системные данные, свидетельствующие о приверженности принципам устойчивого развития, раскрываются исключительно по инициативе самих компаний.

Регулирование вопросов раскрытия информации в отчетах об устойчивом развитии в части общих принципов и ключевых тем содержится в стандарте интегрированной отчетности IR (IIRC), руководстве SDG Compass и руководстве по социальной ответственности ISO 26000, стандартах ISSB. В настоящее время большинство крупных мировых компаний, в том числе

³ Крупный бизнес неоднозначно оценивает идею ввести обязательную ESG-отчетность [Эл. ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/business/904092> (дата обращения: 15.09.2023).

российских, применяют Руководство по отчетности в области устойчивого развития Глобальной инициативы по отчетности (GRI)⁴.

Основная проблема раскрытия нефинансовой информации о деятельности компаний – это представление ее связанности с традиционными финансовыми показателями. Международный совет по стандартам устойчивого развития (ISSB) только в июне 2023 г. выпустил первые два стандарта раскрытия информации в области устойчивого развития: МСФО S1 «Общие требования к раскрытию финансовой информации, связанной с устойчивым развитием» и МСФО S2 «Раскрытие информации, связанной с климатом», оба рекомендованы к применению с 1 января 2024 г.⁵

Кроме общих рекомендаций по раскрытию информации в отчетности об устойчивом развитии, разработаны специфические и отраслевые стандарты, к которым относятся стандарт глобальной нефтегазовой ассоциации (IPIECA)⁶, серия отраслевых стандартов Совета по стандартам бухгалтерского учета в области устойчивого развития (SASB)⁷, рекомендации Целевой группы по раскрытию финансовой информации, связанной с климатом (TCFD)⁸, принципы и программные заявления Международного комитета горнодобывающей и металлургической промышленности ICMM⁹, руководства бирж и рекомендации группы по раскрытию информации в области природопользования TNFD¹⁰.

Российские регуляторы не возражают против использования отечественным бизнесом международных стандартов финансовой и нефинансовой отчетности, тем более что его реальные и потенциальные партнеры в Азиатско-Тихоокеанском регионе активно следуют повестке устойчивого инвестирования. При этом в России наблюдается активное развитие национального регулирования в области управления климатом, воздействий

⁴ GRI Standards [Эл. ресурс]. URL: <https://www.globalreporting.org/> (дата обращения: 15.09.2023).

⁵ International Sustainability Standards Board [Эл. ресурс]. URL: <https://www.ifrs.org/groups/international-sustainability-standards-board/> (дата обращения: 15.09.2023).

⁶ International Petroleum Industry Environmental Conservation Association [Эл. ресурс]. URL: <https://www.ipieca.org/> (дата обращения: 15.09.2023).

⁷ Sustainability Accounting Standards Board [Эл. ресурс]. URL: <https://sasb.org/> (дата обращения: 15.09.2023).

⁸ Task Force on Climate – Related Financial Disclosures [Эл. ресурс]. URL: <https://www.fsb-tcfd.org/> (дата обращения: 15.09.2023).

⁹ International Council on Mining and Metals [Эл. ресурс]. URL: <https://www.icmm.com/> (дата обращения: 15.09.2023).

¹⁰ The Taskforce on Nature-related Financial Disclosures [Эл. ресурс]. URL: <https://tnfd.global/> (дата обращения: 15.09.2023).

на окружающую среду, утилизации отходов. Только в 2022 г. утвержден десяток постановлений, приказов и распоряжений, направленных на сокращение выбросов парниковых газов, формирование углеродной отчетности и поддержку климатических проектов.

Общая характеристика нефинансовых отчетов 46 российских компаний, представленных за последние пять лет, дана в разрезе накопленного опыта, видов отчетности, соблюдения стандартов GRI и отраслевой принадлежности (табл. 2).

Таблица 2. Общая характеристика нефинансовой отчетности

Параметры характеристики	Количество отчетов, ед.	Удельный вес, %
Практика представления отчетов:		
– менее 3 лет	107	23,1
– более 3 лет	352	76,9
Вид нефинансовой отчетности:		
– отчеты об устойчивом развитии	198	43,1
– интегрированные отчеты	209	45,5
– прочие	52	11,4
Стандарты представления интегрированных отчетов и отчетов об устойчивом развитии:		
– составленные в соответствии со стандартами GRI	245	60,2
Отраслевая принадлежность:		
– нефтегазовая	34	
– энергетика	55	
– металлургическая и горнодобывающая	55	
– химическая, нефтехимическая, парфюмерная	25	
Итого нефинансовых отчетов 46 компаний-лидеров	188	41,0

По состоянию на 25.10.2023 г. на сайте РСПП представлено 459 нефинансовых отчетов, сформированных 150 российскими компаниями за отчетный период с 2018 по 2022 гг. Из генеральной выборки на основе многомерного кластерного анализа были выделены компании-лидеры в области формирования нефинансовой отчетности. Критериями при этом послужили: длительность практики раскрытия нефинансовой отчетности (более трех лет), представление информации по всем трем составляющим ESG-повестки, корреляция нефинансовых отчетов со стандартами GRI, отраслевая принадлежность.

Более 2/3 компаний генеральной выборки демонстрируют приверженность принципу системности раскрытия нефинансовой информации. Подавляющее большинство из них (чуть менее 90%) выбирают формат отчета об устойчивом развитии или интегрированного отчета со сбалансированной оценкой ESG-составляющих. Чаще всего для составления

нефинансовых отчетов используется методика GRI, причем в 60% случаев представленные данные имеют ссылки на стандарты GRI и характеристику полноты их раскрытия.

Кластер компаний-лидеров в области формирования ESG-данных включает 46 организаций четырех видов деятельности: нефтегазовая; энергетика; металлургическая и горнодобывающая; химическая, нефтехимическая, парфюмерная. Именно эти виды деятельности, с нашей точки зрения, являются наиболее чувствительными к ESG-проблемам, а также представляют в совокупности более 57% нефинансовых отчетов за анализируемый период времени. За исследуемый период компании-лидеры сформировали 188 нефинансовых отчетов, которые были детально проанализированы нами.

Результаты оценки нефинансовых отчетов и опроса компаний, проведенных в 2022–2023 гг. Российским союзом промышленников и предпринимателей¹¹, свидетельствуют о приверженности большинства компаний ЦУР ООН – 2030, что подтверждается и результатами нашего исследования.

Отчетность в области устойчивого развития должна отражать усилия компаний по достижению заявленных ЦУР и сбалансированность бизнес-процессов, направленных на реализацию экологических, социальных и экономических показателей развития.

В отчетности об устойчивом развитии российских компаний *экологическая составляющая* занимает определяющее место по количеству показателей, которые распределены по четырем направлениям: потребление ресурсов, воздействие на окружающую среду, обеспечение экологической безопасности, сохранение биоразнообразия. При формировании большинства экологических показателей организации ориентируются на стандарты GRI и представляют динамический ряд значений. Однако уровень детализации отчетной информации у компаний существенно отличается, что отрицательно сказывается на сопоставимости данных. К ключевым показателям экологической устойчивости компаний, раскрываемых в отчетности, по итогам нашего анализа можно отнести объемы потребления водных и энергетических ресурсов, а также воздействие на окружающую среду в части образующихся отходов и выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Часть показателей экологической составляющей являются специфическими или отраслевыми. Это те, что обусловлены существующими климатическими рисками, системой производственной и экологической безопасности и/или технологическими воздействиями конкретной сферы

¹¹ Устойчивое развитие в стратегии российского бизнеса. Сборник корпоративных практик / РСПП, М., 2023. 224 с.

деятельности, например, данные о разливах нефти, оценка углеродного следа продукции и т.п.

Социальная составляющая нефинансовой отчетности исследуемых организаций также включает четыре группы показателей: обеспечение персоналом; охрана труда; взаимодействие с обществом, регионом, государством; противодействие коррупции. Раскрытие информации в части социальной устойчивости носит во многих отчетах усеченный характер, сводящийся к данным о составе и движении персонала.

К ключевым показателям социальной устойчивости можно отнести данные об обеспечении охраны труда, уровне травматизма, несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваниях. Совокупность показателей, характеризующих взаимодействие с обществом, государством, местными сообществами, остается без внимания в отчетах практически всех экономических субъектов. Данный факт обусловлен, во-первых, отсутствием организованной системы социального учета в компаниях, во-вторых, сложностью оценки воздействия деятельности компании на социально-экономическое развитие территорий присутствия. Кроме того, если ряд показателей экологической устойчивости обязателен к предоставлению в рамках экологического права, то показатели социальной устойчивости вне регулятивов нефинансовой отчетности не являются обязательными, поэтому в отчетах компаний наблюдается максимальное разнообразие интерпретаций их раскрытия.

Экономическая составляющая отчета об устойчивом развитии компаний содержит стандартный набор показателей, характеризующих главным образом достигнутые объемы производства и продаж в натуральном и стоимостном измерении, а также создание и распределение экономической стоимости.

Наш анализ нефинансовой отчетности 46 российских компаний-лидеров в области раскрытия информации об устойчивом развитии позволил сделать следующие выводы.

В части экологических показателей:

- компании формируют данные в динамике от трех до пяти лет, что позволяет провести сравнительный анализ результатов в сфере экологической безопасности;
- приводят дополнительные сведения о мероприятиях по сохранению биоразнообразия и восстановлению занимаемых и утраченных природных земель;

– сопровождают числовые значения показателей комментариями о методике их исчисления, направленными на обеспечение полноты раскрытия информации;

– производят оценку наиболее значимых рисков и климатического воздействия в средне- и долгосрочной перспективе.

Однако, несмотря на расширяющиеся каждый год спектр и охват экологических показателей, не все индикаторы устойчивого развития, рекомендованные международными стандартами, находят отражение в отчетности компаний-лидеров. В частности, это касается воздействия деятельности компании на биоразнообразие, в рамках которого описываются, как правило, только практики в области экологического менеджмента, но не приводятся количественные показатели, предусмотренные SASB.

В 2023 г. национальный ESG Альянс и Группа «Интерфакс» разработали первый публичный сервис по сопоставлению и анализу нефинансовой отчетности российских компаний¹², который направлен на формирование единых метрик в оценке экологических, социальных и экономических инициатив компаний при реализации повестки устойчивого развития.

В качестве базовых показателей экологической составляющей там определены девять маркеров:

- собственное потребление воды из всех источников водоснабжения;
- сброс сточных вод (в том числе на рельеф) и/или передача загрязненных стоков на очистку другим предприятиям;
- выброс загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников;
- образовано отходов I–IV класса опасности;
- доля отходов, идущих на переработку;
- собственное энергопотребление;
- выбросы парниковых газов в CO₂-эквиваленте;
- доля энергоресурсов, произведенных из ВИЭ, в общем объеме энергопотребления;
- затраты на охрану окружающей среды.

Тем не менее даже такой минимальный набор показателей имеет в настоящее время очень ограниченную базу для сравнения российских экономических субъектов.

Широкий вариативный набор *показателей социальной устойчивости* компании, отсутствие как их систематизации и группировки в отчетах, так и порядка расчета, необходимость учета внешнего взаимодействия

¹² Нефинансовая отчетность в России [Эл. ресурс]. URL: <https://esg-disclosure.ru/nefinansovaya-otchetnost-v-rossii/> (дата обращения: 15.09.2023).

со стейкхолдерами актуализируют проблему унификации требований к раскрытию данного аспекта в отчетности об устойчивом развитии. Национальный ESG Альянс предлагает включить в число ключевых показателей социальной составляющей устойчивости развития, обеспечивающих сопоставимость данных, следующие метрики: расходы на оплату труда; среднюю заработную плату; структуру персонала; расходы на обучение и длительность обучения (в часах); коэффициент производственного травматизма; количество смертельных случаев сотрудников; расходы на участие в реализации региональных, социальных, благотворительных программ; коэффициент текучести кадров. Но даже этот усеченный спектр маркеров социальной ответственности компании дает скудную возможность сравнительного анализа. Так, среди крупных организаций с объемом выручки более 2 млрд руб. достигается сопоставимость исходных данных только по шести социальным показателям, что свидетельствует об отсутствии общих требований к раскрытию информации в нефинансовых отчетах организаций и, как следствие, невозможности проведения бенчмаркинга и определения общих тенденций в реализации целей устойчивого развития.

Сделанные нами выводы подтверждаются результатами и других авторов. Например, в отраслевом исследовании нефинансовой отчетности нефтегазовых компаний [Cardoni et al., 2019] отмечается, что приемлемую сопоставимость имеют ESG-показатели только 39% анализируемых компаний. Результаты анализа нефинансовой отчетности крупнейших угледобывающих российских компаний также свидетельствуют о фрагментарном характере и разрозненности представленных данных [Нефинансовая информация..., 2021].

Вопросы к обсуждению

Добровольный характер предоставления нефинансовой отчетности российским бизнесом не должен означать приостановки работы по гармонизации и унификации практики предоставления такой отчетности. Переориентация российского экспорта на перспективные рынки Азиатско-Тихоокеанского региона не только не исключает следования трендам устойчивого развития и инвестирования, но, напротив, усиливает и усложняет эти процессы в силу специфики этого региона, особенностей бизнес-взаимодействия и интересов стейкхолдеров.

Самый проблематичный раздел нефинансовой отчетности с точки зрения унификации – блок социальных показателей, поскольку значительное число из них, относящихся к экологическим, являются обязательными в рамках природоохранного законодательства, а они стандартизируются в рамках действующих регулятивов предоставления финансовой отчетности.

Обобщенная классификация вопросов к дальнейшему обсуждению представлена на рисунке.



Классификация предметных областей обсуждения вопросов регламентации представления нефинансовой отчетности

В целом учетно-аналитический процесс формирования нефинансовой отчетности как информационной базы для оценки устойчивого развития компании состоит из четырех основных взаимосвязанных этапов: формирование показателей, раскрытие в отчетности, интерпретация и мониторинг. На каждом из этих этапов возникают проблемные вопросы, обусловленные отсутствием необходимого регулирования, унифицированных методик, стандартизации оценочных значений и комплексным характером рассматриваемых составляющих.

Первоочередными, на наш взгляд, являются методологические вопросы, направленные на последовательную реализацию следующих задач:

- выработка методологических подходов к показателям-маркерам (показателям второго уровня) для оценки в разрезе составляющих устойчивого развития;

- определение необходимых показателей первого уровня для раскрытия в нефинансовой отчетности организации;

- формирование системы информационных потоков, позволяющих найти, обобщить и сгруппировать имеющиеся данные и обеспечивающих полноту, достоверность и оперативность сведений об устойчивом развитии.

Перечисленные задачи неминуемо связаны с организационными мероприятиями: сбором и консолидацией информации по структурным подразделениям, филиалам и представительствам компании; разработкой графика документооборота и внутренних учетных регистров; решением проблем финансовой нагрузки и выполнения сроков представления отчетности в связи с необходимостью независимой внешней оценки нефинансовой отчетности.

Таким образом, движение от добровольности к обязательности предоставления нефинансовой отчетности должно сопровождаться созданием, прежде всего, сквозных инфраструктурных основ предоставления нефинансовой отчетности на национальном уровне, и необходимых условий признания национальных рейтингов устойчивого развития и ответственного инвестирования.

Литература/ References

Ефимова О.В., Рожнова О.В. Стратегия гармонизации финансовой и нефинансовой отчетности в области раскрытий климатических рисков // Учет. Анализ. Аудит. 2020. № 7(3). С. 18–25. DOI: 10.26794/2408–9303–2020–7–3–18–25

Efimova, O.V., Rozhnova, O.V. (2020). Strategy for harmonization of financial and non-financial reporting in the field of climate risk disclosures. *Uchet. Analiz. Audit. Accounting. Analysis. Auditing*. No. 7(3). Pp.18–25. (In Russ.). DOI: 10.26794/2408–9303–2020–7–3–18–25

Курдюкова В.А. Нефинансовая отчетность экономических субъектов (на примере отчетности об устойчивом развитии ПАО «Фосагро» // Экономика и управление: проблемы, решения. 2023. Т. 5. № 1(133). С. 4–11

Kurdyukova, V.A. (2023). Non-financial reporting of economic entities (using the example of reporting on sustainable development of PJSC Phosagro). *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*. Vol. 5. No. 1 (133). Pp. 4–11. (In Russ.).

Малиновская Н.В. Трансформация глобального регулирования нефинансовой отчетности // Экономические науки. 2022. № 2(207). С. 114–116

Malinovskaya, N.V. (2022) Transformation of global regulation of non-financial reporting. *Ekonomicheskie nauki*. No. 2(207). Pp. 114–116. (In Russ.).

Нефинансовая информация: регулирование, анализ, аудит / Под ред. д-ра экон. наук, проф. М.А. Осипова. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2021. 209 с.

Osipov, M.A. (Ed.) (2021). Non-financial information: regulation, analysis, audit. SPb. Publishing house of St. Petersburg State University of Economics, 209 p.

- Сафронова И.В. Нефинансовая отчетность в фокусе ESG-трансформации: глобальная повестка // Аудиторские ведомости. 2021. № 4. С. 28–33.
- Safronova, I.V. (2021). Non-financial reporting in the focus of ESG transformation: global agenda. *Auditorskie ведомosti*. No. 4. Pp. 28–33. (In Russ.).
- Сенаторова Е.А. Нефинансовая отчетность: международный аспект, российская практика // Корпоративные финансы. 2018. № 3. Т. 12. С. 81–92.
- Senatorova, E.A. (2018). Non-financial reporting: international aspect, Russian practice. *Korporativnye finansy. Journal of Corporate Finance Research*. Vol. 12. No. 3. Pp. 81–92. (In Russ.).
- Серебрякова Т.Ю. Нефинансовая отчетность и контроль соответствия // Учет. Анализ. Аудит. 2023. Т. 10. № 3. С. 33–44. DOI: 10.26794/2408–9303–2023–10–3–33–44
- Serebryakova, T.Yu. (2023). Non-financial reporting and compliance monitoring. *Uchet. Analiz. Audit. Accounting. Analysis. Auditing*. Vol. 10. No. 3. Pp. 33–44. (In Russ.). DOI: 10.26794/2408–9303–2023–10–3–33–44
- Соболева Г.В., Зуга Е.И. Вовлеченность российских компаний в реализацию ESG-повестки: социальный и корпоративный аспект в контексте нефинансовой отчетности // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. 2022. № 38(3). С. 365–384. DOI: 10.21638/spbu05.2022.302
- Soboleva, G.V., Zuga, E.I. Involvement of Russian companies in the implementation of the ESG agenda: social and corporate aspects in the context of non-financial reporting. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ekonomika. St Petersburg University Journal of Economic Studies, SUJES*. No. 38 (3). Pp. 365–384. (In Russ.). DOI: 10.21638/spbu05.2022.302
- Соловей Т.Н., Пучкова В.А. Практика нефинансовой отчетности: возможные пути развития // Международный бухгалтерский учет. 2021. Т. 24. № 7(481). С. 781–803. DOI: 10.24891/ia.24.7.781
- Solovei, T.N., Puchkova, V.A. (2021). Non-financial reporting practice: possible ways of development. *Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchets. International Accounting*. Vol. 24. No. 7 (481). Pp. 781–803. (In Russ.). DOI: 10.24891/ia.24.7.781
- Abela, M. (2022). A new direction? The “mainstreaming” of sustainability reporting. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*. No. 6. Pp. 1261–1283. DOI: 10.1108/SAMPJ-06–2021–0201
- Adams, C.A. (2020). Sustainable development goals disclosure (SDGD) recommendations: Feedback on the consultation responses. Available at: www.integratedreporting.org (accessed 15.09.2023).
- Al-Shaer, H., Albitar, K. and Hussainey, K. (2022). Creating sustainability reports that matter: an investigation of factors behind the narratives. *Journal of Applied Accounting Research*. No. 23 (3). Pp. 738–763. DOI: 10.1108/JAAR-05–2021–0136
- Cardoni, A., Kiseleva, E., Terzani, S. (2019). Evaluating the intra-industry comparability of sustainability reports: the case of the oil and gas industry. *Sustainability*. No. 11 (4). DOI: 10.3390/su11041093. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/331225423> (accessed 15.09.2023).
- Grainger-Brown, J., Malekpour, S. (2019). Implementing the sustainable development goals: a review of strategic tools and frameworks available to organisations. *Sustainability*. No. 11 (5). DOI: 10.3390/su11051381. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/331604690> (accessed 15.09.2023)
- Pigatto, G., Cinquini, L., Tenucci, A., Dumay, J. (2023). Disclosing value creation in integrated reports according to the six capitals: a holistic approach for a holistic instrument. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*. No. 14 (7). Pp. 90–123.

ESG-данные в нефинансовой отчетности российского бизнеса

Pucker, K.P. (2021). Overselling sustainability reporting. *Harvard Business Review*. No. 99. Pp. 134–143.

Tilba, A. (2022). Appearance or substance of Stewardship and ESG reporting? The challenges of translating ‘commitment’ into tangible outcomes. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*. No. 13 (5). Pp. 1015–1032. DOI: 10.1108/SAMPJ-03–2021–0091

Статья поступила 24.10.2023

Статья принята к публикации 02.11.2023

Для цитирования: Санникова И.Н., Семиколова М.Н. ESG-данные в нефинансовой отчетности российского бизнеса // ЭКО. 2024. № 5. С. 104–120. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–104–120

Информация об авторах

Санникова Инна Николаевна (Барнаул) – доктор экономических наук, профессор. Алтайский государственный университет, Новосибирский государственный технический университет. E-mail: sannikova00@mail.ru; ORCID: 0000–0001–5457–6812

Семиколова Марина Николаевна (Барнаул) – кандидат экономических наук, доцент. Алтайский государственный университет. E-mail: semikolenova@mc.asu.ru; ORCID: 0000–0002–0209–0957

Summary

I.N. Sannikova, M.N. Semikolenova

ESG-data in the Non-Financial Reporting of Russian Businesses

Abstract. The paper analyzes ESG-data disclosure in non-financial reporting of Russian and foreign companies, explores the trends in the practice of sustainability reporting. The article focuses on the debatable issues of mandatory non-financial reporting, approaches to its standardization and verification. The content analysis of non-financial reports of a number of leading companies in the field of sustainable development has highlighted the problems of comparability, completeness and informativeness of disclosed data in the context of environmental, social and economic components. The authors propose to discuss the issues of regulation of non-financial reporting aimed at further improving the information base for assessing the implementation of ESG-agenda by Russian companies.

Keywords: *non-financial reporting; sustainable development; corporate governance; ESG-reporting; social responsibility*

For citation: Sannikova, I.N., Semikolenova, M.N. (2024). ESG-data in the Non-Financial Reporting of Russian Businesses. *ECO*. No. 5. Pp. 104–120. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–104–120

Information about the authors

Sannikova, Inna Nikolaevna (Barnaul) – Doctor of Economic Sciences. Altai State University, Novosibirsk State Technical University.

E-mail: sannikova00@mail.ru; ORCID: 0000–0001–5457–6812

Semikolenova, Marina Nikolaevna (Barnaul) – Candidate of Economic Sciences. Altai State University.

E-mail: semikolenova@mc.asu.ru; ORCID: 0000–0002–0209–0957

Оценка влияния показателей здоровья на занятость в России (2015–2022 гг.)¹

М.А. Канева, В.Д. Моисеенко

УДК 330.43+331.44

DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–120–140

Аннотация. Настоящее исследование ставит целью определить влияние здоровья на занятость россиян в 2015–2022 гг. на основе панельных данных РМЭЗ. Результаты модельных расчетов показали, что плохое здоровье в прошлом периоде не влияет на текущую занятость мужчин, а у женщин снижает шансы трудоустройства, как и множественная заболеваемость. У мужчин отрицательно влияют на занятость депрессивное состояние и инсульт. Из полученных результатов следует, что усилия общества – как государства, так и индивидов – должны быть направлены на укрепление здоровья, позволяющего населению избежать ухода с рынка труда. Граждане должны стремиться увеличить отдачу от позитивных инвестиций (здоровое питание, спорт, отказ от вредных привычек), в то время как государство должно взять на себя проведение информационных кампаний о сохранении здоровья, организацию профилактических осмотров и диспансеризаций, а также создание условий для занятий физкультурой и массовым спортом.

Ключевые слова: рынок труда; занятость; самооценка здоровья; множественная заболеваемость; Россия

Введение

Концепция, связывающая здоровье и статус на рынке труда, основывается на теории капитала здоровья как части человеческого капитала, которая в свою очередь была разработана М. Гроссманом в рамках неоклассического подхода. В ней капитал здоровья определяется как актив, позволяющий индивиду в течение определенного времени использовать по назначению свой человеческий капитал [Grossman, 1972]. Таким образом, здоровье и возможность выполнять работу оказываются взаимосвязаны, а ухудшение здоровья рассматривается как фактор снижения производительности индивида [Канева, 2021]. Согласно этой же теории, индивиды со слабым здоровьем имеют меньшие шансы быть занятыми.

Однако производительность не единственное связующее звено между здоровьем и статусом на рынке труда. Проблемы со здоровьем могут изменить предпочтения индивида относительно режима занятости и досуга,

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 24–28–00119).

поскольку ему необходимо больше времени для лечения и укрепления здоровья [Cai and Kalb, 2006]. Нездоровье снижает как часы рабочего времени, так и ценность работы.

Приведенные аргументы подразумевают положительную взаимосвязь между хорошим здоровьем и занятостью на рынке труда. Однако можно предполагать, что необходимость оплачивать лекарства и медицинские процедуры вынуждает индивида трудиться более интенсивно, а это порождает уже отрицательную взаимосвязь между здоровьем и занятостью. В итоге теория не дает однозначного ответа о положительной или отрицательной взаимосвязи между этими показателями. Тем не менее результаты большинства эмпирических работ свидетельствуют о том, что хорошее здоровье повышает вероятность быть занятым.

В современных исследованиях, рассматривающих статус на рынке труда во взаимосвязи со здоровьем, можно выделить несколько направлений. В зарубежной литературе ряд работ связывает показатели здоровья с возможными траекториями ухода с рынка труда – «переход в экономически неактивное население» (выход на пенсию, получение инвалидности) или же потерю работы, т.е. переход в категорию «безработный».

Так, например, в одном из исследований [Robroek et al., 2013] с использованием модели пропорциональных рисков Кокса на данных для 11 европейских стран в 2004–2006 гг. было показано, что плохое здоровье стало предиктором выхода из рабочей силы и получения инвалидности (отношение риска $HR^2=3,90$), в то время как недостаточная физическая активность была предиктором безработицы ($HR=1,84$) и выхода из рабочей силы по инвалидности ($HR=3,05$). Другие авторы на тех же данных показали [Van den Berg et al., 2010], что плохая самооценка здоровья имела статистически значимую корреляцию с выходом на пенсию, переходом в категорию безработных и получением статуса инвалида (отношения шансов OR^3 от 1,32 до 4,24). Плохая самооценка здоровья

² Отношение риска события (англ. Hazard ratio) в определённый момент времени t в одной группе по сравнению с другой. Показатель используется в оценке выживаемости и оценивается с помощью регрессионного анализа.

³ Термин «шанс» означает отношение числа случаев, когда событие наступило, к числу случаев, когда оно не наступило. Пусть среди независимых переменных есть одна независимая переменная X (предиктор) и группа дополнительных предикторов $Z_1, \dots, Z_p$, которые могут принимать какие угодно значения. Зависимая переменная Y также является бинарной, как и предиктор X . Тогда отношение шансов OR (от англ. odds ratio) записывается как

$$\frac{\Pr(Y=1 | X=1, Z_1 \dots Z_p) / \Pr(Y=0 | X=1, Z_1 \dots Z_p)}{\Pr(Y=1 | X=0, Z_1 \dots Z_p) / \Pr(Y=0 | X=0, Z_1 \dots Z_p)}.$$

лучше предсказывала выход из рабочей силы, нежели другие индикаторы (не) здоровья, а именно ограничения в мобильности или в повседневной деятельности. Британские исследователи [Jones et al., 2010] на данных Британской панели домохозяйств (BHPS) установили, что отрицательные шоки здоровья связаны с возрастом выхода на пенсию. Их шведские коллеги [Virtanen et al., 2013] на данных когорты населения шведского города Лулео (1981–2007 гг.), используя пропорциональную модель Кокса и обобщенную линейную регрессию, продемонстрировали, что самооценка здоровья как плохого является предиктором безработицы ($HR=1,48$) и ее длительности ($RR^4=1,95$). Вторым предиктором этих же переменных было плохое настроение. Обобщая результаты в рамках данного направления, мета-анализ 29 исследований [Van Rijn et al., 2014] подтвердил, что самооценка здоровья как плохого являлась фактором риска для потери работы ($RR=1,44$), раннего выхода на пенсию ($RR=1,27$) и получения инвалидности ($RR=3,61$).

Другое направление в литературе рассматривает переход из экономически неактивного населения в занятость. В одной из работ, в частности [Schuring et al., 2007], исследуется взаимосвязь трудоустройства с такими демографическими характеристиками, как пол и здоровье. Выявлено, что шансов найти работу у женщин со слабым здоровьем гораздо меньше, чем у мужчин с хорошим здоровьем ($OR=0,4$). Исследование на панельных данных Австралии HILDA, использующее метод одновременной оценки двух уравнений (оценки здоровья и занятости рабочей силы) в разрезе половозрастных групп, подтвердило, что более крепкое здоровье улучшает вероятность быть экономически активным [Cai and Kalb, 2006].

В российской экономической науке также есть интересные подтверждения по интересующей нас теме. Так, И.Б. Назарова в исследовании факторов, влияющих на здоровье среди занятых индивидов в 1994–2000 гг., показала, что существуют корреляционные взаимосвязи между высокой оценкой респондентов своего здоровья и дополнительными подработками. По ее словам, «крепкое здоровье – несомненный козырь на рынке труда для любого вида работы (требующего соответствующих образования и квалификации), и люди используют его в соответствии со своими возможностями и притязаниями» [Назарова, 2004. С. 198]. В одном из исследований [Фурманов, Чернышева, 2012] рассматривается поиск работы незанятыми

⁴ Относительный риск (англ. Relative risk) – это отношение вероятности результата в группе, подвергшейся воздействию, к вероятности результата в группе, не подвергавшейся воздействию.

индивидами и используются модели анализа длительности поиска. Связь показателей здоровья с вероятностью нахождения работы и длительностью безработицы не выявлена, однако авторы приходят к выводу, что здоровье индивида – значимый фактор при принятии решения о поиске работы.

Следующая группа исследователей [Кузьмич, Рошин, 2008], оценив влияние здоровья на вероятность занятости с помощью панельных логистических регрессий по данным РМЭЗ за 1994–2004 гг., установила, что изменение показателей здоровья (самооценки и ряда заболеваний) вносит отрицательный вклад в вероятность занятости, однако улучшение здоровья (по самооценке) не повышает вероятность быть занятым.

В работе И. Меркурьевой анализ статуса на рынке труда ограничен группой пенсионеров [Меркурьева, 2004]. Исследование показало, что вероятность нахождения индивида в категории экономически активных (занятых или ищущих работу) положительно связана со здоровьем, причем коэффициент при самооценке здоровья больше в уравнении для мужчин, чем для женщин. Т. Карабчук и М. Нагерняк выбрали другую группу респондентов – их интересовали факторы, определяющие занятость матерей в России [Карабчук, Нагерняк, 2013]. Их расчеты на базе пробит-регрессий установили, что уровень занятости среди женщин, оценивающих свое здоровье как «совсем плохое», более чем на 20 п.п. ниже по сравнению с теми, кто оценил его как «хорошее».

Исходя из обзора литературы можно сделать вывод, что здоровье положительно связано с занятостью, однако представляется целесообразным подтвердить этот факт для РФ в современных условиях, так как работы по России рассматривают данные только до 2010 г. Кроме того, помимо субъективного показателя самооценки здоровья, важно оценить значимость его альтернативных оценок. Таким образом, мы поставили себе целью определить влияние здоровья на занятость россиян в 2015–2022 гг. Новизна нашего подхода заключается в использовании данных о заболеваемости и индикатора психического здоровья. Методологически наш подход близок к тому, что применен в работе О.С. Кузьмич и С.Ю. Рошина [Кузьмич, Рошин, 2008].

При анализе взаимосвязей между здоровьем и статусом индивида на рынке труда важно понимать, что они разделяются на прямые и обратные. Первые предполагают влияние трудового статуса на состояние психического и физического здоровья индивида. Например, влияние статусов «безработный» и «экономически неактивный» на самооценку здоровья (как прокси физического здоровья) или вероятность развития депрессивного расстройства (как прокси психического здоровья).

Обратной взаимосвязью назовем влияние здоровья на вероятность занятости и на результаты индивида на рынке труда. Обратная взаимосвязь также связана с понятием самоотбора на рынке труда, при которой люди со слабым здоровьем самостоятельно принимают решение отказываться от ряда работ, например, с более стрессовыми условиями и ненормированным графиком, и оставаться безработными.

Нами рассматривалась именно обратная взаимосвязь (от здоровья к занятости). Мы сравниваем обратный эффект с прямым эффектом, полученным на основании расчета методом мэтчинга для физического и психического здоровья⁵. Исходя из доминирующего эффекта будут определены и кратко сформулированы направления социальной политики по обеспечению занятости и укреплению здоровья россиян.

Данные и построение выборки

В исследовании использовались данные Российского мониторинга экономического положения и здоровья НИУ ВШЭ (РМЭЗ), негосударственного лонгитюдного обследования домохозяйств⁶. Авторы работали с данными опроса РМЭЗ за 2015–2022 гг. (волны с 24 по 31). Особенности методологии сбора данных в РМЭЗ подробно описаны в литературе [Kozyreva et al., 2016].

При построении выборки из общей группы потенциально занятых исключались пенсионеры, студенты и учащиеся в школе/техникуме, находящиеся в декретном отпуске и отпуске по уходу за ребенком, а также инвалиды, не работающие по состоянию здоровья. Исключение данных категорий стандартно для работ, оценивающих детерминанты занятости (см., например, [Jäckel, 2007. Р. 8]). Кроме того, из выборки были исключены военнотруженики и самозанятые предприниматели, поскольку их характеристики занятости не полностью определяются законами рынка [Карцева, Кузнецова, 2022]. Таким образом, в нашем исследовании учитывались занятые, безработные, лица, не работающие и не ищущие работу, и домохозяйки.

⁵ Kaneva M. The application of quasi-experimental approaches to the analysis of the relationship between employment and health // *Panoeconomicus*. 2024. DOI: <https://doi.org/10.2298/PAN230130018K>

⁶ Российский мониторинг экономического положения и здоровья населения НИУ ВШЭ (RLMS-HSE), проводимый НИУ «Высшая школа экономики» и ООО «Демоскоп» при участии Центра народонаселения Университета Северной Каролины в Чапел Хилле и Института социологии Федерального научно-исследовательского социологического центра РАН. Сайты обследования RLMS-HSE. URL: <http://www.cpc.unc.edu/projects/rlms> и <http://www.hse.ru/rlms>

Эмпирический подход

В исследовании построен ряд регрессионных моделей для дамми переменной *work*, которая равна единице, если индивид в настоящее время работает, и 0, если он имеет другой статус на рынке труда. Предполагается, что статус занятости зависит от широкого набора социально-экономических и демографических факторов.

В качестве независимых переменных в модель включены: возраст, образование (базовое и незаконченное среднее⁷, среднее, среднее профессиональное, высшее), семейное положение (не женат/ не замужем*, женат/замужем, разведен(а), вдовец/вдова), число детей до 18 лет, тип населенного пункта (проживание в областном центре*, городе, поселке городского типа, в деревне), регион проживания.

В качестве прокси-переменной финансового состояния использовалась лестница богатства (ступени от 0 до 9, где 9 – это максимум). Если респондент выбирал баллы 7–9, дамми-переменная богатства для него принимала значение единицы. Для того чтобы не возникло обратной зависимости между занятостью и богатством, в уравнении использовался первый лаг дамми-переменной богатства.

В качестве переменных здоровья использовались:

- самооценка здоровья, представленная тремя категориями: плохое, среднее* и хорошее. Данный субъективный показатель имеет статистически значимую ассоциацию с такими объективными показателями, как заболеваемость и смертность [Idler and Benyamini, 1997; Mossey and Shapiro, 1982];

- переменные множественной заболеваемости, составленные на основе 18 хронических заболеваний: сердца, легких, печени, почек, ЖКТ, спины, суставов, глаз, кожи, диабета или болезней эндокринной системы, гипертонии, респираторных, неврологических, аллергии, варикоза вен, онкологических, урологических и других заболеваний. Все болезни являются самодиагностируемыми. На основе данных о заболеваемости авторами построены следующие дамми-переменные множественной заболеваемости: нет хронических заболеваний*, одно хроническое заболевание, два..., три..., четыре хронических заболевания, пять и более хронических заболеваний;

- отдельными спецификациями модели учитываются заболевания, которые были диагностированы врачом: туберкулез, гепатит или желтуха, диабет, инфаркт, инсульт, анемия в последние 12 месяцев;

⁷ * Обозначает базовую категорию.

- для оценки влияния психического здоровья на занятость отдельная спецификация включала дамми-переменную *depress*, которая равнялась 1, если у респондента в последние 12 месяцев были депрессия или нервное расстройство.

В рамках традиционного регрессионного анализа, как кросс-секционного, так и панельного, затруднены оценки причинно-следственных эффектов между здоровьем и занятостью, и при расчете коэффициентов речь может идти только об оценке общих статистически значимых ассоциаций между здоровьем и занятостью. В уравнениях, где зависимая переменная Y – это занятость, а X – показатель здоровья, наблюдается обратная причинность, поскольку занятость Y также может влиять на здоровье X , и невозможно разделить прямые и обратные эффекты. Феномен обратной причинности является частным случаем эндогенности моделей.

Для учета эндогенности использовался первый лаг переменных здоровья. Логика была следующей: если здоровье в прошлом периоде может повлиять на занятость в текущий момент, то текущая занятость никак не влияет на здоровье в прошлом. Были рассчитаны лаги самооценки здоровья, множественной заболеваемости, переменной депрессии и нервного расстройства. Мы также предполагали, что между зависимой переменной *work* и диагностированными медицинским специалистом болезнями не существует обратной зависимости – вряд ли отсутствие работы могло само по себе вызвать туберкулез, гепатит, инсульт и другие хронические заболевания. Поэтому эти переменные в спецификациях использовались без лагов. Переменная психического здоровья с большой вероятностью может быть зависима от статуса на рынке труда, поэтому она также включалась в модели с лагом.

В качестве основной модели была выбрана *панельная логистическая регрессия со случайными эффектами*, поскольку она, в отличие от модели с фиксированными эффектами, позволяет включать в спецификацию переменные, неизменные во времени, а также дает более точные оценки для факторов, мало изменяющихся во времени (образование, регион проживания). Наконец, ее оценки сравнительно более эффективны (то есть имеют меньшую дисперсию) [Firebaugh et al., 2013]. В силу подтвержденных гендерных различий на рынке труда (см. [Меркурьева, 2004; Кузьмич и Рошин, 2008; Фурманов и Чернышева, 2012; Cai and Kalb, 2006; Jones et al., 2010]) отдельные эконометрические модели были построены для мужчин и женщин.

Результаты

Оценка влияния показателей здоровья на занятость

В таблице 1 представлены базовые спецификации модели (1) для оценки шансов занятости в зависимости от состояния здоровья, в которых в качестве оценки здоровья используются дамми-переменные хорошее и плохое здоровье.

Таблица 1. Панельные логистические модели со случайными эффектами для дамми-переменной занятости мужчин и женщин, 2015–2022 гг.

Переменные	Отношения шансов (OR)	
	Мужчины	Женщины
Возраст	0,975*** (0,008)	1,113*** (0,010)
Оконченное среднее образование	1,302 (0,216)	1,726*** (0,346)
Профессиональное образование	3,181*** (0,677)	4,294*** (0,950)
Высшее образование	4,928*** (1,117)	13,536*** (3,089)
Женат/замужем	5,748*** (2,475)	0,664* (0,165)
Разведен(а)	1,185 (0,547)	2,088*** (0,586)
Вдовец/вдова	1,215 (0,797)	0,651 (0,225)
Число детей до 18 лет	0,862** (0,059)	0,670*** (0,048)
Ступени 7–9 на лестнице богатства в прошлом периоде	1,348 (0,279)	0,960 (0,179)
Хорошее здоровье	1,307** (0,136)	1,322*** (0,119)
Плохое здоровье	0,468*** (0,113)	0,384*** (0,080)
Город	1,792*** (0,393)	1,286 (0,255)
Поселок городского типа	0,459** (0,143)	0,308*** (0,095)
Сельская местность	0,197*** (0,040)	0,375*** (0,075)
Северный и Северо-Западный регион	2,160* (0,867)	15,888*** (6,030)
Центральный и Центрально-Черноземный регион	3,088*** (0,993)	7,749*** (2,289)
Поволжский и Волго-Вятский регион	2,107** (0,646)	7,808*** (2,291)
Северо-Кавказский регион	0,600 (0,191)	1,354 (0,424)
Уральский регион	2,708*** (0,901)	9,306*** (2,906)
Западно-Сибирский регион	1,080 (0,372)	2,329** (0,777)
Восточно-Сибирский и Дальневосточный регион	2,845*** (1,044)	3,830*** (1,258)
Константа	22,245*** (14,099)	0,071*** (0,039)
Число наблюдений	16 502	19 095
Число групп	3 984	4 599
Логарифм σ_v^2	8,832*** (0,660)	17,115*** (0,928)
Тест Вальда	Хи-квадрат (21)=370,30 (0,0000)	Хи-квадрат (21)=630,24 (0,0000)

Примечание. Стандартные ошибки для отношений шансов даны в скобках; *, **, *** – значимость на уровнях 1,5 и 10% соответственно.

Базовая регрессия (модель 1) для мужчин показывает, что с возрастом уменьшаются шансы занятости – каждый год снижает шансы на трудоустройство на 2,5 п.п. Среднее профессиональное и высшее образование, напротив, повышают эти шансы ($OR=3,2$ для среднего образования и $OR=4,9$ для высшего образования) со статистической значимостью на уровне 1%. Шансы занятости для женатых респондентов в 5,7 раза превышают таковую у холостяков. С ростом числа детей, однако, они снижаются.

Относительно областных центров шансы быть занятым для мужчин-жителей городов, не являющихся областными центрами, в 1,8 раза выше. Наибольшие шансы остаться без работы или перейти в статус экономически неактивных⁸ характерны для жителей сельской местности.

В региональном разрезе наибольшие шансы трудоустроиться по найму по сравнению с проживанием в Москве или Санкт-Петербурге соответствует Центральному и Центрально-Черноземному районам (напомним, что переменная занятости исключает предпринимателей, доля которых высока в двух городах федерального значения). Эти оценки следует трактовать с осторожностью, поскольку данные РМЭЗ не репрезентативны на уровне регионов (за исключением Москвы и Санкт-Петербурга).

У мужчин переменные самооценки здоровья имеют значимую корреляционную взаимосвязь с шансами быть занятым. Так, у респондентов, сообщивших о хорошем здоровье, шансы иметь работу на 31 п.п. выше, чем у тех, кто оценил свое здоровье как среднее. И, наоборот, шансы иметь работу среди респондентов с плохим здоровьем ниже на 53 п.п. по сравнению с респондентами со средним здоровьем.

В модели 1 для женщин отношение шансов (OR) для возраста больше единицы, и это означает, что, в отличие от мужчин, их шансы на получение работы с возрастом увеличиваются. Коэффициенты при переменных образования указывают на наличие градиента: с переходом к более высокому уровню образования отношения шансов возрастают. Так, например, у обладательниц вузовского диплома шансы иметь работу в 13,5 раза выше, чем у респонденток с базовым или неоконченным средним образованием.

С увеличением числа детей шансы иметь работу снижаются ($OR=0,670$). Помимо этого, статус «замужем» снижает шансы быть занятой на 33 п.п., что, вероятно, связано с повышением шансов стать домохозяйкой. Шансы найти работу в поселках городского типа или сельской местности по сравнению с областным центром для женщин в три раза ниже. Среди макрорегионов наибольшие шансы по трудоустройству предоставляют Северный и Северо-Западный.

⁸ То есть остаться без работы и перестать искать ее или же стать «домохозяином».

Как и для мужчин, коэффициенты при переменных здоровья у респонденток значимы в уравнении. Так, шансы занятости с хорошим здоровьем у них на 32 п.п. выше, чем у тех, кто оценивает свое здоровье как среднее, в то время как шансы снижаются на 61 п.п. для тех, кто сообщил о плохом здоровье.

Использование лагов самооценки здоровья для разделения прямого и обратного эффектов (модели 2) показало, что у мужчин статистически значимая связь между состоянием здоровья в прошлые периоды и текущей занятостью отсутствует. Плохое здоровье в прошлом периоде не снижает шансы быть занятым в текущий момент времени, а хорошее здоровье их не повышает. Таким образом, при учете влияния Y (*work*) на X (здоровье) не была обнаружена причинно-следственная связь.

У женщин при учете эндогенности сохраняется влияние плохого здоровья на занятость: плохое здоровье в прошлом периоде снижает шансы быть занятой на 47 п.п. (табл. 2).

Таблица 2. Отношения шансов для переменных здоровья в панельных логистических моделях со случайными эффектами, зависимость дамми-переменная занятости, 2015–2022 гг.

Показатель	Номер модели	Мужчины OR	Женщины OR
Хорошее здоровье в прошлом периоде	2	1,17	1,07
Плохое здоровье в прошлом периоде	2	0,90	0,53**
Одно хроническое заболевание в прошлом периоде	3	1,06	0,86
Два хронических заболевания в прошлом периоде	3	1,01	0,68**
Три хронических заболевания в прошлом периоде	3	0,96	0,95
Четыре хронических заболевания в прошлом периоде	3	0,84	0,71*
Пять и более хронических заболеваний в прошлом периоде	3	1,02	0,46***
Туберкулез	4	1,48	1,26
Гепатит, желтуха	4	0,69	0,63*
Диабет	4	0,77	0,86
Инфаркт	4	0,65	0,94
Инсульт	4	0,34*	0,54
Анемия в последние 12 мес.	4	0,99	1,11
Депрессия или нервное расстройство в последние 12 мес. в прошлом году	5	0,65**	1,03

Примечание. *, **, *** – значимость на 1, 5 и 10%-м уровне значимости соответственно.

Следующей спецификацией модели (3) стало уравнение с переменными множественной заболеваемости. У мужчин не было найдено статистически значимых взаимосвязей между множественной заболеваемостью (мульти-морбидностью) в прошлом периоде и занятостью. У женщин наблюдается более тесная связь между этими показателями. OR для переменных «два хронических заболевания», «четыре хронических заболевания» и «пять хронических заболеваний» составили соответственно 0,68, 0,71 и 0,46. Таким образом, шансы трудоустроиться у респонденток с максимальным числом хронических заболеваний были более чем в два раза ниже, чем для у здоровых.

Включение в уравнения переменных отдельных заболеваний показало, что с меньшими шансами занятости значимо связан только инсульт у мужчин (OR=0,34) и гепатит у женщин (OR=0,63).

Наконец, у мужчин была выявлена зависимость между ухудшением психического здоровья (депрессивное самочувствие) и шансами быть занятым. У мужчин, которые заявляли о депрессии или нервном расстройстве в течение предыдущего года, шансы на трудоустройство снижаются на 35 п.п.

Оценить размер обратного эффекта – влияние здоровья на занятость – возможно с помощью расчета средних предельных эффектов (average marginal effect, AME) для значимых переменных здоровья в уравнениях, учитывающих возможную эндогенность моделей. AME переменной – это среднее значение прогнозируемых изменений предсказанных значений Y для одной единицы изменения X для каждого наблюдения. В нашем случае для бинарного X это изменение от 0 до 1. Статистически значимые средние предельные эффекты представлены в таблице 3.

Таблица 3. Средние предельные эффекты переменных заболеваемости для вероятности быть занятым

Показатель	Номер спецификации	Мужчины OR	Женщины OR
Плохое здоровье в прошлом периоде	2	-	-0,039***
Два хронических заболевания в прошлом периоде	3	-	-0,022***
Четыре хронических заболевания в прошлом периоде	3	-	-0,020*
Пять и более хронических заболеваний в прошлом периоде	3	-	-0,046***
Гепатит, желтуха	4	-	-0,027*
Инсульт	4	-0,062*	
Депрессия или нервное расстройство в последние 12 мес. в прошлом году	5	-0,022**	

Примечание. *, **, *** значимость на уровне 10, 5, 1% соответственно.

Сравнение прямых и обратных эффектов во взаимосвязи между здоровьем и занятостью

Степень влияния здоровья на занятость может быть сравнима с прямым эффектом влияния занятости на здоровье, рассчитанным на основе модели мэтчинга⁹. Мэтчинг основан на принципах рандомизированного контролируемого испытания. Он позволяет учесть возможный эффект отбора и искусственно подобрать контрольную группу, которая отличается от экспериментальной только уровнем самооценки здоровья. В модели мэтчинга рассчитывается средний эффект воздействия (average treatment effect, ATE), то есть разница в средних результатах воздействия на интересующую нас характеристику (самооценку здоровья) между экспериментальной и контрольной группой.

В нашем случае экспериментальная группа состоит из индивидов, которые были безработными хотя бы некоторое время в течение 2015–2022 гг., в контрольной группе ни один участник не имел такого статуса в указанный период. В терминологии мэтчинга в исследовании под воздействием (экспериментом) понимается переход в категорию «безработный».

В таблице 4 представлены результаты расчетов ATE для двух моделей: модели изменения бинарной переменной «плохое здоровье», характеризующей физическое самочувствие, и модели изменения переменной депрессии, характеризующей психическое здоровье. В терминологии прямых и обратных эффектов ATE измеряют прямой эффект (изменение здоровья в результате изменения статуса на рынке труда).

Таблица 4. Расчет средних эффектов воздействия (average treatment effect, ATE), 2015–2022 гг.

Показатель	ATE мужчины	ATE женщины
Переменная <i>badsah</i> (плохое здоровье)	0,021*** (N= 31 668)	0,020*** (N=32 778)
Переменная <i>depress</i> (депрессия и нервное расстройство в последние 12 мес.)	0,028*** (N=31 696)	0,027*** (N=32 779)

Примечание. *, **, *** значимость на уровне 10, 5, 1% соответственно; число наблюдений в модели дано в скобках.

⁹ Данная модель была построена М.А. Каневой в работе «Использование квази-экспериментальных подходов для анализа взаимосвязи между занятостью и здоровьем», см.: Kaneva M. The application of quasi-experimental approaches to the analysis of the relationship between employment and health // Panoeconomicus. 2024. DOI: <https://doi.org/10.2298/PAN230130018K>

Согласно данным таблицы, вероятность плохого здоровья для мужчин, которые в течение хотя бы одного года в 2015–2022 гг. были безработными, на 2,1 п.п. выше по сравнению с теми, кто был занят и/или экономически неактивен в рассматриваемый период. Аналогичный показатель для женщин составил 2 п.п.

Что касается психического здоровья, вероятность развития депрессии или нервного расстройства в экспериментальной группе (среди тех, кто был безработным ранее) выше на 2,8 п.п. у мужчин и на 2,7 п.п. у женщин по сравнению с теми, кто не был безработным в течение 2015–2022 гг.

Интерпретировать эти результаты необходимо с осторожностью, помня о том, что мы сравниваем два разных показателя (АТЕ и АМЕ), пусть и близких по смыслу¹⁰. Статистически значимыми предельными эффектами были снижение вероятности занятости у женщин с плохим здоровьем в прошлом периоде (АМЕ = $-0,039$) и снижение вероятности занятости среди мужчин, сообщивших о депрессии и нервном расстройстве в прошлом году (АМЕ = $-0,022$). При более высоких значениях обратного эффекта по модулю (АМЕ = $-0,039$), нежели прямого (АТЕ = $0,020$), можно говорить о том, что *на российском рынке труда доминирует эффект отбора по признаку физического здоровья у женщин*, когда женщины со слабым здоровьем не могут конкурировать с более здоровыми претендентками и вынужденно уходят с работы или выбирают занятость, связанную с меньшими нагрузками. *В отношении психического здоровья у мужчин доминирует прямой эффект*, поскольку рост вероятности депрессии для безработных индивидов (2,8 п.п.) выше, чем снижение вероятности занятости у индивидов, испытывавших депрессию в прошлом периоде ($-2,2$ п.п.).

Обсуждение и выводы для политики здравоохранения

В настоящем исследовании на основе эконометрического моделирования были проведены оценки влияния физического и психического здоровья на занятость россиян в 2015–2022 гг.

Построенные логистические модели со случайными эффектами показали, что между уровнями самооценки здоровья и занятостью существуют статистически значимые ассоциации. Так, отношение шансов меньше единицы для плохого здоровья и у мужчин, и у женщин указывают на более низкие шансы быть трудоустроенными, в то время как отношения шансов

¹⁰ Также необходимо помнить о том, что «контрольной» в уравнениях занятости является группа, состоящая из безработных, лиц, не ищущих работу, и домохозяек.

больше единицы для хорошего здоровья у обоих полов повышают ее по сравнению с респондентами, оценившими свое здоровье как среднее.

Учет феномена эндогенности за счет использования первых лагов самооценки здоровья сделал возможным оценку причинно-следственной связи для переменных здоровья и вероятности занятости. Для мужчин не прослеживается зависимость шансов получить работу от здоровья в прошлом периоде, в то время как у женщин плохое здоровье в прошлом понижает шансы трудоустройства. При этом хорошее здоровье в прошлом периоде не дает преимуществ для трудоустройства ни мужчинам, ни женщинам.

Связь между количеством заболеваний и меньшими шансами иметь работу была выявлена для женщин, но не для мужчин. Данный факт может объясняться тем, что мужчины не склонны сообщать о хронических заболеваниях (обращать на них внимание) до тех пор, пока заболевания не станут мешать их производственной деятельности. Так, мужчины, перенесшие инсульт, имели более низкие шансы быть занятыми. При этом у мужчин выявлена взаимосвязь между проблемами с психическим здоровьем (депрессией) и меньшей вероятностью занятости.

Результаты исследования в целом совпадают с теми, что были получены коллегами [Кузьмич, Рощин, 2008], сделанными для более раннего периода по схожей методологии. В их исследовании было показано, что ухудшение здоровья и наличие ряда хронических заболеваний снижают шансы занятости, в то время как более крепкое здоровье не приводит к росту вероятности занятости. Таким образом, можно говорить о наличии «штрафа» за плохое здоровье, который измеряется в снижении вероятности занятости на рынке труда. В нашей работе с таким штрафом сталкиваются женщины, но не мужчины, у которых нет статистически значимой связи между плохим здоровьем в прошлом периоде и переменной *work*.

Исследование включает 2020–2022 гг., то есть годы пандемии COVID-19. Основным изменением на рынке труда в этот период стал массовый переход на удаленную занятость. К сожалению, данные РМЭЗ не содержат вопросы о типе занятости (очно/удаленно), поэтому не удалось в явной форме учесть влияние пандемии. Однако можно предположить, что в течение 2020–2022 гг. было меньше увольнений среди индивидов со слабым здоровьем, поскольку работа из дома более совместима с хроническими заболеваниями, нежели работа в офисе или на предприятии, включающая необходимость присутствовать там в оговоренные часы и добираться до рабочего места.

Избранная нами методология дает возможность сравнить прямые и обратные эффекты между занятостью и здоровьем на базе средних предельных эффектов и средних эффектов воздействия. Подчеркнем, что сравнение нужно проводить с осторожностью, поскольку АМЕ и АТЕ основаны на различных методиках расчета. С учетом сказанного и на основе контроля эндогенности можно говорить о том, что *российские женщины со слабым здоровьем вынужденно покидают рынок труда, то есть выявлен эффект самоотбора*. Таким образом, конкуренция за высокооплачиваемую работу с карьерным ростом имеет место только среди здоровых респонденток, в то время как женщины со слабым здоровьем становятся социально исключенными и имеют меньше шансов на высокую заработную плату и продвижение по службе. Считаем целесообразным рекомендовать Министерству труда и социальной защиты и Министерству здравоохранения РФ разработку программ по укреплению здоровья, нацеленных на женщин трудоспособного возраста.

У мужчин, подверженных депрессии, доминирует прямой эффект – переход в категорию безработный связан с ухудшением психического здоровья. *Мужчины со слабым психическим здоровьем имеют более низкие шансы быть занятыми, а безработица еще больше усугубляет их депрессивное состояние*. Вырваться из этого замкнутого круга можно только через целенаправленные меры по улучшению психического здоровья в секторе здравоохранения. Такие меры могут быть организованы органами власти в форме специальных программ, финансируемых за счет бюджетных средств, целевой аудиторией которых будут безработные в течение длительного срока мужчины.

Снижение здоровья часто вызывает уход с рынка труда – переход в безработицу или экономически неактивное население, из-за чего общество несет потери как в виде недопроизводства ВВП, так и виде затрат на лечение больного [Аганбегян, 2016]. И наоборот, поддержание здоровья способствует росту производительности труда и конкурентоспособности, повышению занятости и уровня жизни населения [Канева и др., 2023].

Очевидно, что усилия общества – как государства, так и граждан – должны быть направлены на укрепление здоровья, позволяющего населению избежать ухода с рынка труда. Однако далеко не все это осознают. Так, в ходе опроса «Узнай свое сердце» 2018 г. лишь 69% респондентов согласились с утверждением, что они сами ответственны за свое здоровье¹¹. Для изменения индивидуального поведения в отношении здоровья,

¹¹ См. URL: <https://knowyourheart.science/>

активизации инвестиций в него со стороны населения необходимы активные государственные меры. Положительный эффект могли бы дать информационные кампании о пользе позитивных инвестиций в здоровье, осуществляемые государством и частными компаниями, – через референтные группы, кинофильмы, журналы, сеть Интернет и другие средства массовой коммуникации [Рощина, 2016]. В то же время информационные кампании должны использоваться для снижения негативных инвестиций, к которым относятся употребление алкоголя, табакокурение, нездоровое питание, недостаточная физическая активность, наркомания.

Люди должны понимать, что здоровье напрямую связано с возможностями трудоустройства и, как показали предыдущие исследования авторов, с ростом заработной платы [Канева и др., 2023]. Они должны стремиться увеличить отдачу от позитивных инвестиций в здоровье, среди которых можно назвать занятия спортом и подвижный образ жизни, профилактические медосмотры, здоровый тип питания, потребление витаминов [Рощина, 2009]. В одном из исследований [Рощина, 2016] была обнаружена взаимосвязь между социальным статусом и стилем жизни в отношении здоровья и показано, что представители высших классов склонны выбирать здоровый или профилактический образ жизни, в то время как нездоровый образ жизни и негативные инвестиции распространены среди представителей низших социальных кругов. С учетом социально-экономических неравенств информационные кампании о вреде негативных инвестиций должны таргетировать менее обеспеченных россиян.

Российские исследователи определили, что наши сограждане редко инвестируют в капитал здоровья. Это позволило им говорить о феномене «проедания» капитала здоровья [Розмаинский, 2011; Розмаинский и Татаркин, 2018]. Нежелание осуществлять позитивные инвестиции исследователи связывают с инвестиционной близорукостью и шорт-термизмом, которые означают, что «агенты с некоторого порогового момента исключают из рассмотрения будущие результаты» [Розмаинский, 2011. С. 122]. Поскольку вложения в здоровье приносят отдачу лишь в отдаленном будущем, экономические субъекты снижают спрос на эти вложения, что в конечном итоге приводит к ухудшению здоровья и снижению продолжительности жизни. Инвестиционная близорукость также связана с неверием в будущее.

Государство должно принимать меры для борьбы с инвестиционной близорукостью. В первую очередь речь идет о развитии институтов, обеспечивающих экономические и социальные права граждан. Также

важна приоритизация здоровья на национальном уровне, включая рост государственных расходов на здравоохранение в государственном и региональном бюджетах. Значительному повышению эффективности вложений в здоровье граждан способствует развитая и постоянно модифицирующаяся система здравоохранения, а в ее рамках – проведение регулярных профилактических осмотров и диспансеризаций.

В здравоохранении необходимо смещение акцентов с лечения на профилактику заболеваний, что в конечном итоге позволит значительно снизить расходы на лечение, из-за которых в отдельных случаях домохозяйства рискуют оказаться за чертой бедности. Профилактика заболеваний также поможет избежать множественной заболеваемости у населения, включая женщин, для которых увеличение числа хронических заболеваний ведет к снижению шансов занятости.

Еще одним направлением стимулирования позитивных инвестиций со стороны государства является создание условий для занятий физкультурой и массовым спортом, которые способствуют укреплению здоровья¹². На это направлены национальный проект «Демография» и ее составляющая – федеральный проект «Спорт – норма жизни»¹³. В рамках нацпроекта уже открыто более 400 спортивных сооружений, в том числе спортивные площадки шаговой доступности.

Кроме того, в рамках федерального проекта по программам подготовки новых кадров и повышения квалификации прошли профильное обучение 17000 специалистов в сфере физической культуры и спорта. Планируется, что к концу 2024 г. число обученных специалистов достигнет 48,8 тысяч. Спортивные площадки шаговой доступности позволят жителям России тренироваться без необходимости оплаты занятий, что позволит индивидам с ограниченными финансовыми возможностями укреплять свое здоровье.

Все перечисленные меры направлены на накопление капитала здоровья, которое позволит увеличить занятость и объем ВВП России, то есть станет источником экономического роста в ближайшее десятилетие.

¹² World Health Organization (2020). WHO guidelines on physical activity and sedentary behavior. Geneva, WHO. Available at: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240015128> (accessed 18.07.2023).

¹³ Национальный проект «Демография». URL: <https://mintrud.gov.ru/ministry/programms/demography> (дата обращения: 29.02.2024).

Литература/ References

- Аганбегян А.Г. Демография и здравоохранение России на рубеже веков: монография. М.: Дело, 2016. 192 с.
- Aganbegyan, A.G. (2016). *Demography and healthcare in Russia at the turn of the century*. Moscow, Delo Publishing House. 192 p.
- Канева М.А. Оценка капитала здоровья для российских регионов в 2004–2018 гг. // Регион: экономика и социология. 2021. № 1(109). С. 72–96.
- Kaneva, M.A. (2021). Health capital estimates for the Russian regions in 2004–2018. *Region: Economics and Sociology*. No. 1(109). Pp. 72–96. (In Russ.).
- Канева М.А., Заболотский А.А., Морошкина О.Н. Вклад показателей здоровья в заработную плату мужчин и женщин в России // Регион: экономика и социология. 2023. № 4(120). С. 51–78.
- Kaneva, M.A., Zabolotskii, A.A., Moroshkina, O.N. (2023). The contribution of health indicators to the wage of men and women in Russia. *Region: Economics and Sociology*. No. 4(120). Pp. 51–78. (In Russ.).
- Карабчук Т., Нагерняк М. Детерминанты занятости для матерей в России // Журнал исследований социальной политики. 2013. Т. 11. № 1. С. 25–48.
- Karabchuk, T., Nagernyak, M. (2013). Determinants of employment for mothers in Russia. *Journal of Social Policy Research*. Vol. 11. No. 1. Pp. 25–48. (In Russ.).
- Карцева М.А., Кузнецова П.О. Было бы здоровье, а остальное приложится? Эмпирическая оценка отдачи от здоровья в России // Журнал НЭА. 2022. № 5 (57). С. 55–70.
- Kartseva, M.A., Kuznetsova, P.O. (2022). Stay healthy – the rest will follow? *Journal of the New Economic Association*. Vol. 57. No. 5. Pp. 55–70. (In Russ.).
- Кузьмич О.С., Рошчин С.Ю. Лучше ли быть здоровым? Экономическая отдача от здоровья в России // Экономический журнал ВШЭ. 2008. № 1. С. 29–55.
- Kuzmich, O.S., Roshchin, S.Yu. (2008). Is it better to be healthy? Economic return on health in Russia. *HSE Economic Journal*. No. 1. Pp. 29–55. (In Russ.).
- Меркурьева И. Поведение российских пенсионеров на рынке труда // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2004. Вып. 1. № 8. С. 41–64.
- Merkurieva, I. (2004). Behavior of Russian pensioners in the labor market. *Herald of Saint-Petersburg University*. Issue 1. No. 8. Pp. 41–64. (In Russ.).
- Назарова И.Б. Занятые на рынке труда: факторы, влияющие на здоровье // Вестник РУДН. Серия Социология. 2004. № 6–7. С. 181–201.
- Nazarova, I.B. (2004). The labor force: health influencing factors. *Herald of RUDN*. Series: Sociology. No. 6–7. Pp. 181–201. (In Russ.).
- Розмаинский И. Почему капитал здоровья накапливается в развитых странах и «проедается» в современной России? // Вопросы экономики. 2011. № 10. С. 113–131.

- Rozmainskii, I. (2011). Why does health capital increase in the developed countries and decrease in post-Soviet Russia? *Voprosy Ekonomiki*. No. 10. Pp. 113–131. (In Russ.).
- Розмаинский И.В., Татаркин А.С. Неверие в будущее и «негативные инвестиции» в капитал здоровья в современной России // Вопросы экономики. 2018. № 1. С. 128–150.
- Rozmainskii, I.V., Tatarkin A.S. (2018). Disbelief in the future and “negative investment” in health capital in contemporary Russia. *Voprosy Ekonomiki*. No. 1. Pp. 128–150. (In Russ.).
- Рощина Я.М. Микроэкономический анализ отдачи от инвестиций в здоровье в современной России // Экономический журнал ВШЭ. 2009. № 3. С. 428–451.
- Roschina, Ya.M. (2009). Microeconomic analysis of the return on health investments in the contemporary Russia. *HSE Economic Journal*. No. 3. Pp. 428–451 (In Russ.).
- Рощина Я.М. Стиль жизни в отношении здоровья: имеет ли значение социальное неравенство? // Экономическая социология. 2016. Т. 17. № 3. С. 13–36.
- Roshchina, Ya.M. (2016). Health-related life style: does social inequality matter? *Economic Sociology*. Vol. 17. No. 3. Pp. 13–36. (In Russ.).
- Фурманов К.К., Чернышева И.К. Здоровье и поиск работы в России // Прикладная эконометрика. 2012. № 26(2). С. 62–91.
- Furmanov, K.K., Chernysheva, I.K. (2012). Health and job search in Russia. *Applied Econometrics*. Vol. 26. No. 2. Pp. 62–91. (In Russ.).
- Cai, L., Kalb, G. (2006). Health status and labor force participation: evidence from Australia. *Health Economics*. No. 15. Pp. 241–261.
- Firebaugh, G., Warner, C., Massoglia, M. (2013). Fixed effects, random effects, and hybrid models for causal analysis. *Handbook of Causal Analysis for Social Research* Ed. by S.L. Morgan. Dodrecht: Springer Science. Pp. 113–131.
- Grossman, M. (1972). On the concept of health capital. *Journal of Political Economy*. Vol. 80. No. 2. Pp. 223–255.
- Jäckel, R. (2007). Health and wages: panel data estimates considering selection and endogeneity. Ifo Institute for Economic Research at the University of Munich. Ifo Working Paper. No. 43. Pp. 1–42.
- Jones, A., Rice, N., Roberts, J. (2010). Sick of work or too sick to work? Evidence of self-reported health shocks and early retirement from the BHPS. *Economic modeling*. No. 27. Pp. 866–880.
- Idler, E. L., Benyamini, Y. (1997). Self-rated health and mortality: a review of twenty-seven community studies. *Journal of Health and Social Behavior*. Vol. 38. No. 1. Pp. 21–37.
- Kozyreva, P., Kosolapov, M., Popkin, B.M. (2016). Data resource profile: The Russian Longitudinal Monitoring Survey Higher School of Economics (RLMS-HSE) Phase II: Monitoring the economic and health situation in Russia, 1994–2013. *International Journal of Epidemiology*. Vol. 45. No. 2. Pp. 395–401.

- Mossey, J. M., Shapiro, E. (1982). Self-rated health: a predictor of mortality among the elderly. *American Journal of Public Health*. Vol. 72. No. 8. Pp. 800–808.
- Robroek, S.J.W., Schuring, M., Croezen, S., Stattin, M., Burdorf, A. (2013). Poor health, unhealthy behaviors, and unfavorable work characteristics influence pathways of exit from paid employment among older workers in Europe. *Scandinavian Journal of Work Environment and Health*. Vol. 39. No. 2. Pp. 125–133.
- Schuring, M., Burdorf, L., Kunst, A., Mackenbach, J. (2007). The effects of ill health on entering and maintaining paid employment: evidence in European countries. *Journal of Epidemiology and Community Health*. No. 61. Pp. 597–604.
- Van den Berg, T., Schuring, M., Avendano, M., Mackenbach, J., Burdorf, A. (2010). The impact of ill health on exit from paid employment from Europe among older workers. *Occupational and Environmental Medicine*. No. 67. Pp. 845–852.
- Van Rijn, R.M., Robroek, S.J.W., Brouwer, S., Burdorf, A. (2014). Influence of poor health on exit from paid employment. *Occupational and Environmental Medicine*. No. 71. Pp. 295–301.
- Virtanen, P., Janlert, U., Hammarström, A. (2013). Health status and health behaviors as predictors of the occurrence of unemployment and prolong unemployment. *Public Health*. No. 127. Pp. 46–52.

Статья поступила 06.03.2024

Статья принята к публикации 16.04.2024

Для цитирования: Канева М.А., Моисеенко В.Д. Оценка влияния показателей здоровья на занятость в России (2015–2022 гг.) // ЭКО. 2024. № 5. С. 120–140. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-120-140

Информация об авторах

Канева Мария Александровна (Новосибирск) – доктор экономических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН.

E-mail: mkaneva@gmail.com; ORCID: 0000-0002-9540-2592

Моисеенко Виктория Дмитриевна (Новосибирск). Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН.

E-mail: Vmoiseenko1@yandex.ru; ORCID: 0009-0000-3824-4041

Summary

M.A. Kaneva, V.D. Moiseenko

Assessing the Impact of Health Indicators on Employment in Russia (2015–2022)

Abstract. The paper sets out to determine the impact of health on the employment of Russians in 2015–2022 based on panel data from the RLMS. The results of model calculations show that poor health in the past period does not affect the current employment of men, while for women it reduces the odds of employment, as well as multiple morbidity. In men, employment is negatively affected by depression and stroke. From the findings, it is clear that societal efforts, both government and individuals, should be directed

towards promoting health that enables the population to avoid exiting the labor market. Citizens should strive to increase the return on positive investments (healthy diet, sports, avoidance of bad habits), while the state should undertake information campaigns on health preservation, organization of preventive examinations and health checkups, and creation of conditions for physical education and mass sports.

Keywords: *labor market; employment; self-assessment of health; multiple morbidity; Russia*

For citation: Kaneva, M.A., Moiseenko, V.D. (2024). Assessing the Impact of Health Indicators on Employment in Russia (2015–2022). *ECO*. No. 5. Pp. 120–140. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–120–140

Information about the authors

Kaneva, Maria Alexandrovna (Novosibirsk) – Doctor of Economic Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS.

E-mail: mkaneva@gmail.com; ORCID: 0000–0002–9540–2592

Moiseenko, Victoria Dmitrievna (Novosibirsk). Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS.

E-mail: Vmoiseenko1@yandex.ru; ORCID: 0009–0000–3824–4041

Куда и почему стремится образованная молодежь из восточных регионов России¹

Е.С. Гвоздева, Г.П. Гвоздева, В.Ю. Боброва

УДК 316.4

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-141-164

Аннотация. Своим выбором места учебы и работы молодежь существенно определяет человеческий потенциал России и ее отдельных территорий. Она выступает драйвером миграционных процессов и тем самым способствует концентрации половины населения страны в 1/3 регионов. Молодые люди стремятся к получению высоких доходов, возможностям трудоустройства в инновационной сфере, условиям для продолжительной и здоровой жизни. Проблема депопуляции регионов Сибири и Дальнего Востока – это результат слабого регулирующего воздействия социально-экономических институтов, не способных обеспечить компенсирующие стимулы для удержания местного населения. Часть восточных регионов активнее, чем в среднем по стране, участвуют в воспроизводстве населения и обучении молодежи, однако в меньшей степени получают дивиденды от этих вложений из-за переезда молодых людей в центральные и южные регионы страны и за рубеж. Подобная асимметрия, когда человеческий потенциал создается в одних регионах, а реализуется в других, требует скорейшего преодоления, в том числе в рамках национальных проектов, нацеленных на диверсификацию экономики регионов Азиатской России.

Ключевые слова: молодежь; образование; миграция; развитие человеческого потенциала; депопуляция; Сибирь; Дальний Восток

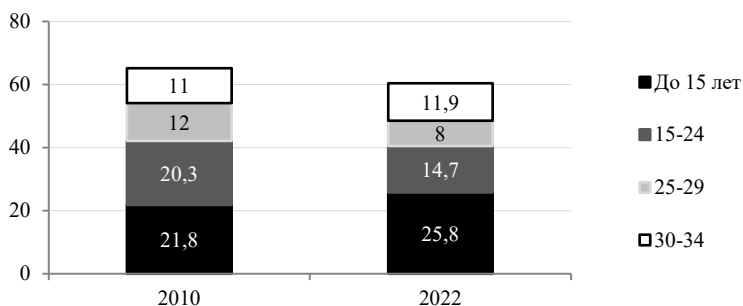
Постановка проблемы

В период взросления каждый молодой человек отвечает себе на ключевые вопросы: «Чему стоит учиться, кем я буду по профессии?», «С кем и какую создам семью?» и «Где буду жить?». От того, какими будут эти решения, зависят эффекты накопления и реализации человеческого потенциала как конкретного индивидуума, так и населения всей страны и отдельных ее регионов. Социально-экономическое развитие на основе знаний требует не только наращивания высокотехнологичных производств, использующих научные открытия, но и роста образованности населения, расширения его цифровых компетенций, а также формирования благоприятной среды для создания бизнеса и обитания людей. Важно к тому же,

¹ Работа выполнена в рамках проекта государственного задания 5.2.1.3. (0260-2021-0001) «Акторы, драйверы, последствия социальных изменений в современном обществе: теория и эмпирика», регистрационный номер НИОКТР №121040100280-1

чтобы российские семьи активнее откликались на меры демографической политики и способствовали росту численности жителей России.

Сегодня общемировым трендом является смещение структуры популяции в сторону старших возрастов², при которой весьма заметно снижается доля молодежи. Этот процесс затронул и Россию, в которой за последнее десятилетие уменьшилась не только доля, но и количество молодежи в возрасте с 15 до 29 лет (рис. 1). Резкому сокращению этой когорты населения в стране способствовала «шоковая терапия» 1990-х годов.



Источник. Построено авторами по данным Росстата. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/31548>, <https://www.fedstat.ru/indicator/33459>

Рис. 1. Численность детей и молодежи РФ по возрастным группам, 2010, 2022 гг., млн чел.

В Сибири и на Дальнем Востоке эта тенденция проявилась ещё ярче: если в целом по РФ сокращение численности этой группы молодежи составило 31,5%, то в СФО и ДФО – 36,6% и 35,8% соответственно³.

Важно также обратить внимание на проблему межрегионального социально-экономического неравенства, которое с каждым годом усиливается за счет миграционных перетоков. Согласно результатам всероссийских переписей населения с 2010 по 2022 гг., численность населения на обширных территориях Сибири (СФО) и Дальнего Востока (ДФО) сократилась соответственно на 2,6 и 5,1% на фоне увеличения населения РФ на 2,9%.

² World Social Report 2023: Leaving No One Behind in an Ageing World. United Nations, 2023. URL: https://www.un.org/development/desa/pd/sites/www.un.org/development/desa/pd/files/undesa_pd_2023_wsr-fullreport.pdf (accessed 07.05.2024).

³ Здесь и далее для СФО и ДФО проведен пересчет по итогам смены состава округов в 2018 г.: в 2010 г. СФО – без Бурятии и Забайкальского края, ДФО – с ними. Источник данных: Росстат URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/31548>, <https://www.fedstat.ru/indicator/33459>

В Центральном федеральном округе общая численность населения выросла на 5,1%, а доля молодежи в возрасте 15–29 лет хотя и сократилась, но в меньшей степени, чем по стране в целом (на 29,9%). Проблема сохранения человеческого потенциала восточных регионов страны не теряет актуальности. От ее решения напрямую зависят не только перспективы социально-экономического развития этих регионов, но и всей страны, провозгласившей «поворот на Восток» [Поворот на Восток..., 2016]. Однако «опасная тенденция миграционных потерь» [Макар и др., 2021. С. 117] до сих пор не преодолена.

Фактически решение молодых людей по поводу своего будущего становится делом региональной или даже общенациональной важности. Как никогда усилилась роль молодежи в процессах трансформации общества и адаптации к изменчивым обстоятельствам. Ведь именно в эпоху цифровизации и формирования экономики, основанной на знаниях, молодежь первой осваивает инновационные технологии и делится опытом со старшими поколениями, при этом принимая на себя ответственность за многие технологические и социально-экономические решения. Она может усилить устойчивость развития той или иной территории, сдерживая разрушительные перемены и одновременно инициируя необходимые нововведения, или же способствовать его торможению, просто сделав свой выбор в пользу более «удобного» места для жизни.

Р. Флорида, опираясь на работы Дж. Джекобс, описывает процессы кластеризации, в ходе которых происходит сосредоточение творчески активных людей в определенных местах с благоприятными условиями жизни и разнообразным производством, в результате чего развитие последних ускоряется, они превращаются в «точки роста», притягивающие все новых мигрантов [Флорида, 2014].

Задача настоящей статьи – разобраться, как выбор молодежи места учебы и работы влияет на человеческий потенциал регионов России и почему она делает такой выбор.

Факторы человеческого развития в международном и российском контексте

Для оценки уровня человеческого развития страны или региона обычно используется трехкомпонентный индекс⁴, характеризующий

⁴ UNDP. Human Development Report 2021/2022. Uncertain times, unsettled lives Shaping our future in a transforming world. New York [El. resource]. Mode of access: <https://hdr.undp.org/system/files/documents/global-report-document/hdr2021–22rupdf.pdf> (accessed 07.05.2024).

потенциальные возможности развития, т.е. человеческий потенциал (ЧП), зависящий от достижений в долголетьи, образованности и благосостоянии населения. Помимо потенциала нередко оценивается также человеческий капитал (ЧК), отражающий *реализацию потенциальных возможностей*, зависящий от количества и качества используемого на территории труда.

Этот подход опирается на известную концепцию развития человеческого потенциала, связанную с именами таких исследователей, как А. Сен, П. Бурдье, С. Фишер, в России – Т.И. Заславская, В.В. Радаев, Н.Е. Тихонова и др. [Sen, 1997, Заславская, 2003; Тихонова и др., 2023].⁵ Но одним из первых о человеческом капитале как «...приобретенных человеком ценных качествах, которые могут быть усилены соответствующими вложениями», в середине XX века начал писать Т. Шульц [Schultz, 1961]. Лауреат Нобелевской премии 1992 г. по экономике Г. Беккер разработал общую теорию инвестиций в человеческий капитал, которая в качестве ресурсов и каналов для его роста рассматривает не только знания и навыки, но и миграцию [Беккер, 2003], обеспечивающую перемещение человеческого потенциала для реализации с большей отдачей. Для оценки полезных эффектов («полных доходов») от вложений в данный капитал Беккер использовал помимо стоимостных критериев показатели затрат времени, поскольку «величина потерянных заработков определяется прежде всего характером использования времени» [Беккер, 2003. С. 197].

При формировании политики развития человеческого потенциала конкретного региона или страны, как правило, учитываются их наиболее чувствительные и актуальные проблемы. Для России это сохранение народонаселения, повышение уровня благосостояния и образования граждан, рост оплаты труда за производительный труд, обеспечение безопасности, охрана окружающей среды и др. Не последнее место среди них занимает миграция, которая обеспечивает перемещение накопленного человеческого потенциала к местам его реализации.

Миграционные процессы во всем мире имеют тенденцию к росту интенсивности. В 2019 г. по сравнению с 1970 г. количество людей, проживающих не в стране, где они родились, выросло в три раза, и масштабы миграции продолжают расти. Как правило, притягивают мигрантов экономические факторы – высокие доходы и развитый рынок труда.

По данным Программы развития ООН (United Nations Development Programme, UNDP), страны, принимающие наибольшее число мигрантов,

⁵ UNDP. Human Development Report 2021/2022.

имеют очень высокий индекс человеческого развития (от 0,821 до 0,950⁶), то есть их отличают не только большие доходы, но и высокий уровень образования и значительная продолжительность жизни местного населения. В теряющих население странах в среднем фиксируются более низкие доходы и уровень образованности граждан, что предопределяет заметно меньший индекс человеческого развития: от 0,644 до 0,821⁷. При этом, как правило, мигрируют в поисках «лучшей доли» либо самые образованные и активные, чувствующие себя в силах конкурировать за рабочие места в чужой стране, либо студенты, поступающие в вузы и колледжи той страны, где они планируют остаться работать. В обоих случаях это приводит к сокращению человеческого потенциала стран-доноров. Страны, заинтересованные в привлечении мигрантов с высоким потенциалом (например, США, Германия), активно стимулируют их к получению образования и расширению профессиональных навыков. Здесь создаются привлекательные условия для частных инвестиций в НИР и инновационные производства, развитие в значительной степени осуществляется на основе экономики знаний.

Россия относится к странам с традиционно высоким уровнем внешней миграции, наряду с США, Германией и Саудовской Аравией⁸. Но для нее характерны также довольно большие потоки внутренней миграции. Если предположить, что положительная связь между потоками мигрантов и уровнем развития принимающих стран работает и на субфедеральном уровне, одним из важнейших драйверов опережающего роста человеческого потенциала отдельных регионов России следует признать концентрацию в них молодых образованных людей в результате миграции.

Последствия территориально опосредованной депопуляции широко обсуждаются в работах отечественных экономистов, социологов, географов. В частности, В.Н. Лексин, в ходе своего обстоятельного исследования пришел к выводу, что хозяйственная жизнь страны зависит от наличия достойно оплачиваемых рабочих мест, и они же являются сильнейшим стимулом для перетока рабочей силы [Лексин, 2021. С. 125]. Е.В. Рюмина установила факт влияния географического положения

⁶ UNDP. Human Development Report 2023/2024. New York [El. resource]. Mode of access: <https://hdr.undp.org/system/files/documents/global-report-document/hdr2023-24reporten.pdf> (accessed 03.06.2024). Pp. 274–276.

⁷ Там же.

⁸ IMO. World Migration Report 2022: / [El. resource]. Mode of access: <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/> (accessed 09. 04.2024).

региона на качество его человеческого потенциала [Рюмина, 2021]. Г.Ф. Балакина, анализируя причины снижающегося качества человеческого потенциала Республики Тыва в 1999–2021 г., подчеркивает роль таких факторов, как низкий уровень оплаты труда и падение реальных доходов населения [Балакина, 2022]. Проблематика развития человеческого потенциала также активно исследуется представителями Новосибирской экономико-социологической школы [Перспективы..., 2014; Гвоздева и др., 2023].

К числу важнейших факторов, влияющих на миграционные потоки населения внутри России, следует отнести различия в уровне жизни и трудовой нагрузке жителей городской и сельской местности. По данным обследования бюджетов времени⁹, проведенного в 2019 г. Росстатом, в расчете на одного россиянина в возрасте старше 15 лет средний горожанин работает в сутки на 47 минут меньше, чем сельский житель (соответственно 7 час. 38 минут и 8 час. 25 минут); при этом объем рабочего времени, за который он получает денежную оплату – на 1,5 часа больше, а время неоплачиваемого труда, включающего домашнюю работу, обслуживание членов семьи¹⁰ и труд в личном подсобном хозяйстве, – на 2 часа 17 минут меньше. На селе сильнее ощущается и гендерный разрыв: наибольшая продолжительность неоплачиваемого труда оказалась у сельских женщин.

На основе изложенного была сформулирована гипотеза настоящего исследования: российские регионы с крупными городскими агломерациями, концентрирующие высокотехнологичные производства, служат центрами притяжения для образованной молодежи, которая обуславливает увеличение человеческого капитала территории по таким направлениям, как рост образованности, демографическое и инновационное развитие, при этом выигрывая в материальном благосостоянии.

Молодежь решает, где учиться

Основные миграционные установки молодежи связаны с выбором места учебы и работы. По данным Росстата, среди выпускников вузов и учреждений среднего профессионального образования (ссузов) 2016–2020 гг., ради учебы переезжали в другой населенный пункт в границах своего региона 29% респондентов, почти 5% переезжали

⁹ Росстат. Итоги выборочного наблюдения «Использование суточного фонда времени населением» в 2019 г. https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/population/urov/sut_fond19/index.html

¹⁰ Это может быть связано с более высоким уровнем рождаемости, о чем будет сказано далее.

в другой субъект Российской Федерации¹¹. Магистранты и аспиранты меняют регион проживания в образовательных целях гораздо чаще, чем студенты младших курсов.

Исследователи обращают внимание на то, что решения об образовательной миграции обычно являются не индивидуальными, а семейными, часто они принимаются еще до окончания школы. К числу основных факторов, стимулирующих образовательную миграцию, относят возможность получить качественное образование в престижном вузе и выстроить успешную жизненную траекторию в благоприятной инфраструктурной среде с широкими возможностями будущего трудоустройства и условий для общения и отдыха. Хотя для части молодежи имеют значение и такие факторы, как обретение самостоятельности, благоприятный климат и др. [Мкртчян, 2017; Логинов..., 2023 и др.].

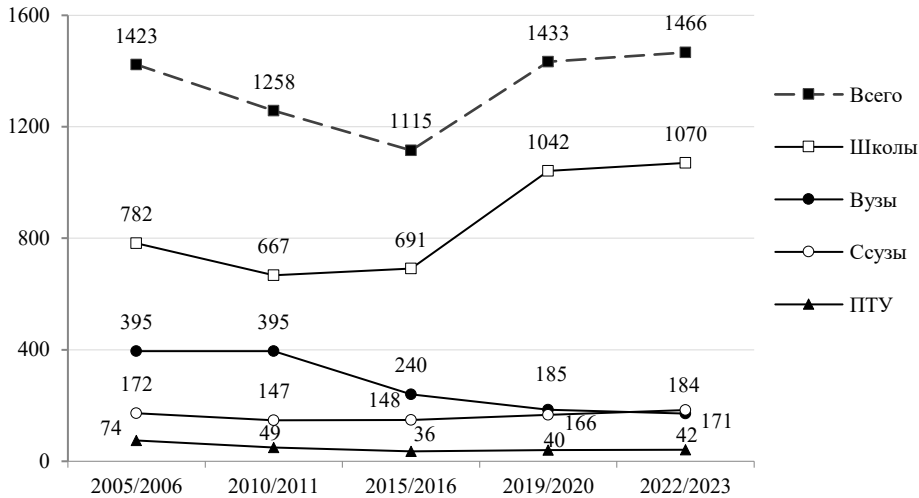
В 2022–2023 гг. в связи с уменьшением в популяции когорты молодых людей в возрасте 15–24 лет в России сократилось и число обучающихся по программам высшего, среднего профессионального образования и по рабочим специальностям: за 12 лет их стало меньше на 2,8 млн чел. (в 2010/11 учебном году таких насчитывалось 10,1 млн чел., а в 2022/23 г. – 7,3 млн)¹². Произошло резкое сокращение численности студентов вузов за эти годы: с 7,0 до 4,8 в 2015/16 г. и до 4,1 млн чел. в 2022/23 учебном году. Здесь имели место такие причины, как 1) компенсирующий безработицу рост числа студентов во время и после мирового кризиса 2009 г., обеспеченный увеличением числа негосударственных вузов, часть которых затем закрылись, и число студентов сократилось; 2) рассогласование между системой подготовки квалифицированных кадров и рынком труда, что привело к выбору работы не по специальности, а в некоторых случаях к предпочтению молодежи среднего профессионального образования (СПО) [Барков, Зубков, 2022; Гвоздева и др., 2023]. Среди выпускников 11-х классов наблюдается тенденция выбора СПО вместо вуза, что связывается, с одной стороны, с отсутствием доступа к высшему образованию ввиду социально-экономического положения семьи, а с другой – с изменением представлений о среднем образовании в целом, так как оно позволяет

¹¹ По данным выборочного статистического наблюдения трудоустройства выпускников 2016–2020 гг., получивших среднее профессиональное и высшее образование [там же. С. 76].

¹² Образование в цифрах: 2023: краткий статистический сборник / Т.А. Варламова, Л.М. Гохберг, О.К. Озерова и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М: ИСИЭЗ ВШЭ, 2023. С. 40, 42, 44, 46, 62. <https://issek.hse.ru/mirror/pubs/share/856367924.pdf>

за более короткие сроки овладеть востребованными на рынке навыками (например, в области новых «цифровых» профессий) [Мальцева и др., 2022].

На Дальнем Востоке эти тенденции проявляются особенно ярко – число студентов вузов в 2022/23 учебном году сократилось в 2,2 раза относительно 2010/11 г. (рис. 2). Очевидно, помимо указанных причин, на это повлиял и миграционный отток.



Источник. Построено авторами на основе данных государственной статистики «Регионы России».

Рис. 2. Изменение численности учащихся на разных уровнях системы образования в период с 2005/06 по 2022/23 гг. в ДФО, тыс. чел.

Отметим, что общая численность обучающихся в стране за последние 12 лет немного (на 7%¹³) увеличилась – из-за роста числа школьников. Причем на Дальнем Востоке общий рост числа учащихся (16%) оказался даже выше, чем по стране в целом. Однако учебно-образовательная система к такому росту оказалась не вполне готова. Так, в ДФО за годы демографического провала и реформ оптимизации количество школьных учителей сократилось почти вдвое – со 112,7 тыс. в 2005 г. до 69,5 тыс. в 2022 г.,

¹³ Образование в цифрах: 2023: краткий статистический сборник

то есть в начале периода на 10 учителей приходилось 69 учеников, а в конце – уже 154 ученика¹⁴. Возросшая нагрузка вряд ли обеспечивает рост качества знаний, можно предположить, что в условиях переполненных классов и недостатка педагогического внимания сократились и возможности учеников разобраться, чего ждет от них общество, с какими вызовами они столкнутся в будущем.

Тем не менее в 2022/23 учебном году в регионах Сибири численность студентов высших и среднеспециальных учебных заведений (вузов и ссузов) в расчете на 10 000 населения была заметно выше среднероссийского уровня (соответственно 513 и 486 чел.)¹⁵. Сибирский федеральный округ вошел в тройку лидеров по числу первокурсников и выпускников вузов наряду с Центральным и Приволжским округами¹⁶. А на Дальнем Востоке отличался повышенным числом студентов только Хабаровский край (542 чел.). Это связано с наличием крупных научно-образовательных центров (Иркутск, Новосибирск, Омск и Томск) и выделяемых бюджетных мест для студентов.

То есть ситуация с подготовкой молодых специалистов в Сибири вроде бы благоприятствует насыщению местного рынка труда, и даже есть возможность компенсировать часть потребности в квалифицированной рабочей силе на Дальнем Востоке, что отвечает цели ускоренного развития Азиатской России. Вопрос лишь в том, останутся ли выпускники на востоке страны или покинут родные края в поисках лучших условий жизни и работы. Есть точка зрения, согласно которой именно выбор места жительства определяет жизненную перспективу, «...а работа, образование и любовь следуют из него» [Флорида, 2014. С. 14].

Рассмотрим, в каких регионах концентрировалось население в период с 2010 по 2020 гг., где молодежь выбирала места для жизни и работы и почему.

Молодёжь решает, где жить

В исследовании факторов, определяющих и дифференцирующих человеческий потенциал регионов Сибири и Дальнего Востока, Е.В. Рюминой среди наиболее значимых названы уровень душевых

¹⁴ Росстат. Регионы России 2023. С. 308–309.

¹⁵ Там же. С. 326–327, 344–347.

¹⁶ Росстат. https://объясняем.пф/articles/news/rosstat-nazval-samye-populyarnye-sredi-abiturientov-spetsialnosti/?utm_source=Gismeteo&utm_medium=CPC&utm_campaign=ga_site-orf_news&utm_content=All

денежных доходов и продолжительность здоровой жизни [Рюмина, 2021]. Мы попытались выяснить, действительно ли для субъектов РФ, в которых численность населения за последнее десятилетие росла или оставалась стабильной, характерны более высокие социально-экономические показатели. О вкладе молодежи в их рост косвенно могут свидетельствовать доля молодых людей в структуре населения и уровень экономической активности.

Информационную базу составили данные Росстата и всероссийских переписей населения 2010 и 2020 гг. Для части показателей использовалась информация за 2022 г., размещенная в витрине статистических данных Росстата. Массив представлен 82 наблюдениями без выделения автономных округов в составе субъектов РФ. В качестве ключевого показателя для группировки регионов на кластеры использовалось изменение численности населения между двумя переписями населения.

Для сравнения групп регионов применялись методы математической статистики пакета SPSS, а именно: непараметрические тесты Манна-Уитни для двух независимых выборок, тест Крускала-Уоллеса для сравнения K групп¹⁷.

Исходя из динамики численности населения за последнее десятилетие регионы были разделены на три группы. В первую из них с быстрым сокращением населения (на 8% и более) вошли 27 регионов, в которых суммарно проживают 17,5% россиян. Вторую группу с умеренным сокращением (от 1 до 7,9%) составили 28 регионов (32% жителей). Третья объединила регионы, отличающиеся ростом или стабильной численностью населения (сокращение менее 1%): в нее вошли 27 регионов с 50,5% жителей (табл. 1).

Было получено статистически значимое различие между кластерами в показателях роста городского и сельского населения (на уровне значимости 0,00). В первой группе регионов депопуляция происходила и в городе, и в селе, но в селах население сокращалось быстрее. Во второй группе численность горожан оставалась стабильной, при этом сельчан стало на 6% меньше. В третьей наблюдался прирост жителей и в городской, и в сельской местности.

¹⁷ Результаты непараметрических тестов интерпретировались как закономерность проявления признака внутри групп, когда значимость тестовой статистики не превышала 0,05.

Куда и почему стремится образованная молодежь из восточных регионов России

Таблица 1. Средние значения показателей в группах регионов РФ с разной динамикой численности населения в 2010–2020 гг. по состоянию на 2020 г.

Группа регионов	Реальные доходы на душу населения, тыс. руб. в месяц	Уровень рождаемости на 1 тыс. чел.	Доля (%) молодежи 15–29 лет среди		Численность студентов на 10 тыс. населения	Среднегодовые инвестиции в основной капитал на 1 занятого в 2014–2020, тыс. руб.	Средняя ожидаемая продолжительность жизни, лет
			населения	безработных			
1. Быстрое сокращение	29,42	8,73	15,6	29,4	408,51	196,4	67,1
2. Умеренное сокращение	29,24	9,26	16	32,6	475,52	175,6	68,2
3. Рост или стабильность	43,13	10,56	16,2	35,1	478,83	262	70,7

Источник. Построено авторами на основе данных государственной статистики «Регионы России».

По данным таблицы видно, что в третьей группе регионов, где шло активное пополнение населения (за счет миграции и естественного прироста), с одной стороны, более высокими оказались показатели экономического развития (реальные душевые доходы и инвестиции), а с другой – выше концентрация человеческого потенциала (по показателям образования и продолжительности жизни населения). Здесь также выше доля молодежи в структуре населения. В эту группу ожидаемо попали наиболее экономически развитые субъекты РФ: Москва и Санкт-Петербург с областями, Краснодарский край, Республика Татарстан, Калининградская, Новосибирская, Тюменская области и др. Нахождение здесь относительно менее развитых национальных республик (Чечня, Ингушетия, республики Алтай, Тыва и Бурятия, где объемы производства на одного занятого меньше среднероссийского уровня) объясняется сохранением численности населения за счет повышенной рождаемости.

Кроме того, нами была установлена связь между ростом численности населения региона и его затратами на научные исследования и разработки (значимость различий – на уровне 0,01). Это значит, что научно-технический потенциал региона оказывает влияние на его миграционную привлекательность, что подтверждается данными

и других исследований [Артемова и др., 2020.]. Он также напрямую связан с перспективами экономического развития.

Низкие экономические показатели, относительно менее благоприятные условия жизни провоцируют избыточную миграцию из регионов первой группы, для которых характерны более низкие значения реальных душевых доходов и инвестиций, а ожидаемая продолжительность жизни на 3,6 года меньше, чем в регионах третьей группы. Уезжает в первую очередь молодежь, доля которой в структуре населения регионов меньше, чем в других кластерах, даже несмотря на относительно лучшую ситуацию с безработицей. К сожалению, большинство регионов Сибири и Дальнего Востока (15 из 21) находятся в первой или второй группах, теряющих население.

В целом не опровергнута гипотеза о более высоких социально-экономических показателях и продолжительности жизни в регионах РФ, для которых в последнее десятилетие был характерен рост или сохранение численности населения. Выявилось также, что имеет место некая специализация в воспроизводстве человеческого потенциала. Некоторые регионы в большей степени выполняют демографическую функцию, пополняя население за счет более высокого уровня рождаемости, а также обеспечивая условия для получения общего и профессионального образования детей и молодежи. А другие – обеспечивают опережающий экономический рост, опираясь на капиталовложения и миграционный прирост населения, имея широкий выбор рабочих мест и более привлекательные условия для выстраивания жизненной стратегии молодежи.

Отметим, что регионы Сибирского и Дальневосточного федеральных округов суммарно занимают 2/3 территории России, но проживает в них всего около 17% населения страны. Только в 5 из 21 регионов за период с 2010 по 2020 гг. сохранился естественный прирост населения (это четыре республики – Алтай, Бурятия, Саха (Якутия) и Тыва, а также Чукотский АО). Но в случае Чукотки этого оказалось недостаточно – миграционный отток приводит к сокращению популяции, даже несмотря на высокие экономические показатели. Только в Республике Саха (Якутия) объемы производства позволяют обеспечивать приемлемый уровень доходов жителей, а открытие новых производств еще и привлекает мигрантов [Григорьева, 2024. С. 55].

Для большинства же субъектов на востоке страны характерно отрицательное сальдо миграции при более высоком уровне безработицы по сравнению с европейской частью, за исключением Северо-Кавказского федерального округа (табл. 2).

Куда и почему стремится образованная молодежь
из восточных регионов России

**Таблица 2. Миграционный прирост населения, уровень безработицы
молодёжи и охват профессиональным образованием по феде-
ральным округам и отдельным субъектам РФ (2020–2022 гг.)**

Федеральный округ и субъект РФ	Средний коэффи- циент миграци- онного прироста в 2020–2022 гг., на 10000 чел. населения	Уровень без- работицы в возрасте 20–29 лет, 2022 г., %	Доля занятых, имеющих высшее про- фессиональное образование, 2022 г., %	Численность студентов, обучающихся по программам профессионального образования*, на 10 тыс. населения
Россия, в среднем	19	7,9	34,8	525
Центральный	49	6,3	41,5	539
Северо-Западный	37	6,8	35,3	538
Южный	41	8,9	32,9	487
Северо-Кавказский	-2	17,9	35,9	446
Приволжский	-2	6,1	31,4	547
Уральский	11	6,2	31,7	493
Сибирский	-14	8,2	28,8	563
в т.ч. Республика Алтай	-21	12,9	31,0	438
Республика Тыва	-30	19,0	38,7	477
Республика Хакасия	-4	5,9	26,4	416
Алтайский край	-52	8,1	25,8	512
Красноярский край	19	4,6	29,2	490
Иркутская область	-27	8,0	28,0	565**
Кемеровская область	-18	6,6	26,6	467
Новосибирская область	32	8,9	31,8	607**
Омская область	-59	8,9	28,2	717**
Томская область	-22	14,8	32,8	834**
Дальневосточный	-31	8,5	31,0	501
в т.ч. Республика Бурятия	-20	12,7	32,2	503
Республика Саха (Якутия)	39	11,4	33,6	511
Забайкальский край	-78	13,5	24,6	496
Камчатский край	-53	4,7	37,2	401
Приморский край	-37	7,2	30,1	508
Хабаровский край	-14	4,0	34,2	595**
Амурская область	-45	6,5	28,6	498
Магаданская область	-60	5,5	35,8	477
Сахалинская область	-60	6,4	29,2	354
Еврейская АО	-95	7,3	30,1	329
Чукотский автономный округ	-49	8,6	28,2	193

Примечание. *По программам подготовки квалифицированных рабочих, служащих и специа-
листов среднего звена, бакалавров, магистров и по программам специалитета.

** Регионы, где количество обучающихся выше среднероссийского уровня.

Источник. Рассчитано авторами по данным Росстата (Регионы России за 2023 г., С. 91–92,
166–167, 140–141; 318–319, 326–327, 344–347).

Особенностью Красноярского края, Новосибирской и Томской областей является сочетание эффективного экономического развития и обеспечения условий жизни и социальных гарантий, приемлемых для сохранения численности населения в регионе между переписями (однако в последние три года в Томской области зафиксирован миграционный отток). В их областных центрах сосредоточены крупнейшие в Сибири вузы и научные организации, сюда стекается молодежь из многих регионов, и часть после обучения остается. Когда имеется большой поток молодежи, важно наличие для них мест приложения труда. Например, высокая безработица среди молодежи Томской области могла провоцировать миграционный отток в последние три года, а низкий её уровень в Красноярском крае – приток населения (см. табл. 2). Но рынок труда, как отмечалось ранее, не единственная причина для миграции населения.

Как видим, даже относительно благополучные и высокопроизводительные регионы далеко не всегда могут удержать жителей на своей территории. И более высокий на среднероссийском фоне уровень охвата населения профессиональным обучением (в четырех сибирских и в одном дальневосточном субъекте Федерации) не дает им преимуществ: доля занятых с высшим образованием в них заметно ниже средних значений по стране из-за отъезда образованных людей. По мнению руководителей центров по содействию трудоустройству, почти треть окончивших университеты в Дальневосточном и Сибирском федеральных округах сразу после получения дипломов уезжают из своих регионов (соответственно 30,4 и 31,6%), причем 10–13% из них – за рубеж, т.е. их человеческий капитал, по сути, утрачен для региона, а иногда – и для страны [Горшков и др., 2023. С. 198]. Одна из главных причин такого поведения – специфика рынка труда: повышенный уровень безработицы молодежи, узкий спектр вакансий, отсутствие хорошо оплачиваемой работы или большие региональные и межстрановые различия в оплате труда специалистов (например, диспаритет в зарплатах врачей, учителей, представителей ИТ-сферы). То есть возникает состояние дисбаланса человеческого потенциала: он просто не может реализоваться в росте стоимости человеческого капитала на востоке страны, поэтому перемещается оттуда.

В литературе по региональному неравенству принято выделять две группы конкурентных преимуществ регионов: факторы «первой и второй природы». К первым относятся объективные характеристики: климат, месторасположение, удаленность от экономических и культурных центров, наличие природных ресурсов. Вторая группа объединяет факторы,

создаваемые обществом: человеческий потенциал, агломерационный эффект, институты, инфраструктура и пр. [Зубаревич, 2017]. В большинстве регионов СФО и ДФО сочетаются более тяжелые климатические условия, глубокопериферийное положение, неблагоприятная специфика рынка труда и недостаточная развитость социальной и иной инфраструктуры, необходимой для комфортной жизни. То есть в совокупности они проигрывают по факторам и первой, и второй природы, их конкурентоспособность в масштабе страны оказывается сниженной. Для нивелирования негативного влияния данных факторов необходимо деятельное участие государства. Посредством социально-экономической политики оно может изменить ситуацию на уровне факторов второй природы – развивая инфраструктуру, социальные институты, в целом – человеческий потенциал через рост реальных доходов и улучшение здравоохранения, создавая условия для развития бизнеса и появления новых рабочих мест.

Если не повышать реальные доходы и не компенсировать издержки, направленные на увеличение продолжительности здоровой жизни (в Дальневосточном она на два года меньше, чем в Южном округе), не создавать высокотехнологичные производства для квалифицированных специалистов, молодежь из восточных регионов сделает *выбор работать и жить* в европейской части страны, преимущественно в городских агломерациях.

Матримониальные и карьерные устремления молодежи

Молодежь (или её часть) в большей степени определяет тренды развития человеческого потенциала в том случае, если она обладает более высоким уровнем образования и квалификации по сравнению с другими группами населения и превосходит их по уровню доходов и благосостояния в целом. На примере Новосибирской области мы проверили, действительно ли молодежь, проживающая в столице региона и его окрестностях, где наблюдался устойчивый прирост населения в период 2010–2020 гг., успешнее реализует свой человеческий потенциал по сравнению со своими сверстниками вне Новосибирской агломерации.

Информационной базой послужили материалы социологического обследования «Человеческий потенциал и социальное самочувствие населения», проведенного сотрудниками Института экономики и организации промышленного производства СО РАН в 2019–2020 гг. в Новосибирской области (N=1264 человека). Массив включает ответы респондентов, представляющих как Новосибирскую городскую агломерацию, в состав которой входят прилегающие к столице региона территории,

так и четырех отдаленных сельских районов области. Было опрошено экономически активное население в возрасте до 45 лет, внутри выборки выделялись две возрастные группы: молодежь до 35 лет и население от 35 лет и старше. Далее будем анализировать только первую из них.

Как показал анализ ответов, для сельской молодежи характерен более ранний возраст вступления в брак и рождения детей. В нашей выборке среди молодых жителей провинции более половины (56%) состояли в законном браке и две трети (67%) уже имели детей, среди горожан только 44% имели супруга/супругу и треть (35%) были родителями. Еще 9% в каждой из групп отнесли себя к состоящим в гражданском браке. Традиционная более высокая рождаемость в сельской местности имеет и материальную причину – здесь молодые семьи лучше обеспечены отдельным жильем, чем в городе. А настрой людей «к построению счастливой личной жизни, семьи, обеспечению личной безопасности себя и близких... препятствует формированию миграционных установок молодежи и делает фактический объем молодежной миграции ниже потенциального» [Одинцов и др., 2020. С. 352].

Заметно меньшая демографическая нагрузка (обременение детьми) позволяет городской молодежи 18–35 лет поддерживать свой материальный статус на относительно высоком уровне. Причем, как показало наше исследование, эти различия в пользу молодежи агломерации наблюдаются не только по сравнению с молодыми жителями сельской глубинки, но и с более старшей возрастной когортой горожан (35–44 года).

По сравнению с сельскими сверстниками среди молодых жителей городской агломерации в 1,5 раза меньше доля тех, кому «трудно покупать даже одежду», 36 и 24%, и в 2,6 раза больше тех, кто может позволить себе приобрести дорогие вещи, автомобиль, квартиру (соответственно 5 и 13%). Однако даже на этом фоне более трети молодых горожан (38%) не удовлетворены своим положением, что побуждает многих из них искать дополнительную занятость. Среди опрошенной городской молодежи дополнительную работу имеют 42%, из них половина – на постоянной основе, а еще 14% планируют ее найти. Успешному поиску дополнительной занятости способствует возможность использования цифровых технологий: почти каждый десятый опрошенный молодой горожанин мог подрабатывать дистанционно.

На селе у молодежи условия для подработки гораздо хуже: только 8% опрошенных подрабатывают на постоянной основе, у 8% подработки носят нерегулярный характер, еще 25% не имеют дополнительной работы,

но хотели бы ее получить. Реализовать эти устремления на селе непросто – не только из-за отсутствия рабочих мест. Как уже упоминалось, жителям села приходится выполнять больше неоплачиваемой работы.

Итак, молодежь, проживающая в Новосибирской агломерации, по индивидуальным оценкам, успешнее реализует свой человеческий потенциал по сравнению со сверстниками из провинции. Но можно сказать, что «цена» более обеспеченной по сравнению с «глубинкой» жизни работающей городской молодежи – это отсрочка рождения детей и более высокая занятость на оплачиваемой работе за счет подработок и совместительства. Подрабатывать стремятся не только молодые специалисты, но и студенты: среди всех студентов 2016–2020 гг. выпуска треть работали во время обучения, а среди выпускников вузов – около 40%¹⁸.

В сельской местности демографическая составляющая человеческого потенциала сокращается. Центроостремительная миграция молодежи из российской провинции в региональные и федеральные центры, с одной стороны, и из Азиатской России в Европейскую – с другой, истощает потенциал устойчивости и развития региональных и муниципальных систем в Сибири и на Дальнем Востоке.

Данные Росстата показывают, что в большинстве субъектов РФ уже давно не наблюдается простого воспроизводства населения, для обеспечения которого коэффициент рождаемости должен составлять не менее 2,1 на 1 женщину в фертильном возрасте (табл. 3). До недавнего времени ситуацию спасало село, где сохранялись более традиционные установки. Еще в 2010 г. в сельской местности в некоторых регионах Сибири и Дальнего Востока женщины имели в среднем по два ребенка и больше, и это поддерживало среднерегиональный показатель на приемлемом уровне. Однако к 2022 г. рождаемость снизилась и в сельской местности.

Тем не менее сельское население восточных регионов пока еще выступает в качестве донора человеческих ресурсов. К сожалению, число женщин репродуктивного возраста, особенно молодых, быстро сокращается, причем на селе это происходит ускоренными темпами из-за миграции молодежи – и коэффициенты рождаемости здесь снижаются быстрее [Соболева и др., 2023]. То есть в ближайшем будущем сельская местность не будет выступать значимым донором, сдерживающим депопуляцию, и нужно запланировать действенные стимулы для повышения

¹⁸ Индикаторы образования: 2023: статистический сборник / Н.В. Бондаренко, Т.А. Варламова, Л.М. Гохберг и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М: НИУ ВШЭ, 2023. С. 77.

рождаемости в молодых когортах населения. Возможно, предоставление жилья в пользование или субсидии на его приобретение молодым семьям с детьми в Сибири и на Дальнем Востоке способствовали бы закреплению молодых специалистов, востребованных на эффективных производствах как в сельской, так и в городской местности. На наш взгляд, лучшей альтернативой дополнения учебы работой для части выпускников вузов было бы создание семьи и раннее рождение первого ребёнка, особенно при материальной поддержке со стороны государства.

Таблица 3. Суммарный коэффициент рождаемости в городской и сельской местности некоторых регионов Сибири и Дальнего Востока, в 2010 и 2022 гг., детей на 1 женщину

Федеральный округ и регион	2010			2022		
	в целом	город	село	в целом	город	село
РФ	1,57	1,44	1,98	1,42	1,36	1,59
СФО, в среднем	1,70	1,52	2,31	1,47	1,34	1,96
Республика Алтай	2,48	2,08	2,82	2,07	1,54	2,47
Республика Тыва	3,03	2,34	3,99	2,51	2,26	2,92
Новосибирская область	1,60	1,46	2,26	1,49	1,38	2,04
ДФО, в среднем	1,63	1,49	2,10	1,57	1,45	1,93
Республика Бурятия	1,99	1,70	2,49	1,68	1,47	2,04
Республика Саха (Якутия)	2,00	1,86	2,30	1,62	1,46	1,99

Источник. Составлено авторами, использованы данные Росстата. URL: <https://showdata.gks.ru> (дата обращения: 07.05.2024).

Выводы

Хотя в судьбе молодого поколения многое определяют состав, ценностные установки и материальные возможности родительской семьи, важнейшие решения для построения своего будущего все чаще принимает сама молодёжь. Она активно наращивает свой человеческий капитал за счет получения профессионального образования и трудового опыта, строит образовательные и карьерные стратегии, в том числе связанные с миграцией, готова обеспечивать свои материальные притязания за счет дополнительных доходных занятий или же переобучения новым профессиям и востребованным навыкам.

При активной включенности молодежи в миграционные процессы за период между двумя переписями населения число жителей сократилось

в 55 регионах России, а оставшаяся треть российских регионов концентрируют половину населения всей страны. Наши исследования показали, что миграционная привлекательность того или иного субъекта Федерации во многом завязана на реализацию возможностей человеческого потенциала его жителей – речь идет о более высоких уровнях реальных доходов населения и инвестиций, способствующих в том числе росту показателей научно-технического развития региона, качества занятости, большей продолжительности жизни людей.

Регионы-реципиенты, привлекающие к себе талантливую и целеустремленную молодежь, тем самым усиливают свой человеческий потенциал, активно используя человеческий капитал, накопленный не ими. Регионы-доноры же, по сути, теряют доход от своих инвестиций в человеческий капитал, которые в иных обстоятельствах могли бы стать их конкурентным преимуществом.

Материалы переписи 2022 г. показали, что значительное число регионов с наибольшим оттоком населения расположены в азиатской части страны. Подобная ситуация не вписывается в декларации Президента РФ и Правительства о «повороте на Восток» и свидетельствует об отсутствии приемлемых для сохранения населения условий. Эти и так малозаселенные территории продолжают терять людей, и быстрее всех Азиатскую Россию покидает именно молодежь.

Сдержать ее отток и обеспечить сохранение человеческого потенциала на востоке страны мог бы комплекс целенаправленных усилий федерального правительства и региональных властей по созданию современных рабочих мест и высокотехнологичных производств, развитию социальной инфраструктуры и в целом – улучшению условий жизни. Также необходимо реализовывать здесь дополнительные мероприятия программы повышения рождаемости у молодежи. Пока же существующим социальным институтам не удастся компенсировать влияние неблагоприятных факторов.

Литература/References

- Артемова О.В., Логачева Н.М., Савченко А.Н. Оценка технологических возможностей регионов для развития человеческого потенциала (на примере субъектов Уральского и Сибирского федеральных округов) // Социум и власть. 2020. № 4 (84). С. 30–46. DOI: 10.22394/1996–0522–2020–4–30–46
- Artemova, O.V., Logacheva, N.M., Savchenko, A.N. (2020). Assessment of Technological Capabilities of Regions for Human Potential Development (Based on the Example of the Urals and Siberian Federal Districts). *Sotsium i Vlast*. No. 4 (84). Pp. 30–46. (In Russ.). DOI: 10.22394/1996–0522–2020–4–30–46

- Балакина Г.Ф. Риски развития человеческого потенциала этнических общностей Республики Тыва (1999–2021 гг.) // Новые исследования Тувы. 2022. № 2. С. 20–33.
- Balakina, G.F. (2022). Risks of Human Potential Development in Ethnic Communities of the Republic of Tyva (1999–2021). *Novye Issledovaniya Tuva*. No. 2. Pp. 20–33. (In Russ.).
- Барков С.А., Зубков В.И. Высшее образование: непреодолимый институциональный разрыв с рынком труда // ЭКО. 2022. № 4. С. 8–30. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2022–4–8–30
- Barkov, S.A., Zubkov, V.I. (2022). Higher Education: An Insurmountable Institutional Gap with the Labor Market. *ECO*. No. 4. Pp. 8–30. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2022–4–8–30
- Беккер Г.С. Человеческое поведение. Экономический подход. Избранные труды по экономической теории: Пер. с англ. / Сост., науч. ред. Р.И. Капелюшников; М.: ГУ ВШЭ. 2003. 672 с.
- Becker, G.S. (2003). *Human Behavior: Economic Approach*. Selected Works in Economic Theory (Translated from English, ed. R.I. Kapelyushnikov). Moscow: State University Higher School of Economics Publ. 672 p. (In Russ.).
- Воспроизводство специалистов интеллектуального труда: монография / М.К. Горшков, Ф.Э. Шереги, И.О. Тюрина; ФНИСЦ РАН. М.: ФНИСЦ РАН, 2023. 283 с.
- Gorshkov, M.K., Sheregi, F.E., Tyurina, I.O. (2023). *Reproduction of Intellectual Labor Specialists: A Monograph*. Moscow. FNISC RAS Publ. 283 p. (In Russ.).
- Гвоздева Г.П., Арсентьева Н.М., Харченко И.И. Риски снижения человеческого потенциала сибирских регионов // ЭКО. 2023. № 5. С. 129–150. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2023–5–129–150
- Gvozdeva, G.P., Arsenyeva, N.M., Kharchenko, I.I. (2023). Risks of Reducing Human Potential in Siberian Regions. *ECO*. No. 5. Pp. 129–150. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2023–5–129–150
- Григорьева Е. Перспективы алмазодобывающих регионов России в контексте возможных изменений алмазно-бриллиантового комплекса // ЭКО. 2024. № 4. С. 47–73. DOI: <https://doi.org/10.30680/ECO0131–7652–2024–4–47–73>
- Grigorieva, E.E. (2024). Systemic Transformations in Diamond Mining Regions: Modeling of Structural Shifts. *ECO*. No. 4. Pp. 47–73. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.30680/ECO0131–7652–2024–4–47–73>
- Заславская Т.И. Социальный механизм посткоммунистических преобразований // Россия, которую мы обретаем. Исследования Новосибирской экономико-социологической школы / Отв. ред. Т.И. Заславская, З.И. Калугина. Новосибирск: Наука, 2003. С. 93–109.

- Zaslavskaya, T.I. (2003). *Social mechanism of post-communist transformations*. Russia, which we are gaining. Studies of the Novosibirsk economic and sociological school / Edited by T.I. Zaslavskaya, Z.I. Kalugina. Novosibirsk. Nauka. Pp. 93–109. (In Russ.).
- Зубаревич Н.В. Развитие российского пространства: барьеры и возможности региональной политики // Мир новой экономики. 2017. № 2. С. 46–57.
- Zubarevich, N.V. (2017). Development of Russian Space: Barriers and Opportunities for Regional Policy. *Mir Novoy Ekonomiki*. No. 2. Pp. 46–57. (In Russ.).
- Лексин В.И. Системные основания и последствия территориально опосредованной депопуляции // Регион: экономика и социология. 2021. № 2(110). С. 101–134. DOI: 10.15372/REG20210205
- Lexin, V.I. (2021). Systemic Foundations and Consequences of Territorial Mediated Depopulation. *Region: Economics & sociology*. No. 2 (110). Pp. 101–134. (In Russ.). DOI: 10.15372/REG20210205
- Логинов Д.М., Семионова Е.А. Миграционные ориентации старших школьников при переходе к получению профессионального образования // ЭКО. 2023. № 3. С. 158–176. DOI: 10.30680/EC00131–7652–2023–3–158–176
- Loginov, D.M., Semionova, E.A. (2023). Migration Orientations of High School Students during Transition to Vocational Education. *ECO*. No. 3. Pp. 158–176. (In Russ.). DOI: 10.30680/EC00131–7652–2023–3–158–176
- Макар С.В., Ярашева А.В., Симагин Ю.А. Пространственное развитие Дальнего Востока России: демографические и социально-экономические факторы // Народонаселение. 2021. № 1. С. 117–130.
- Makar, S.V., Yarasheva, A.V., Simagin, Yu.A. (2021). Spatial Development of the Russian Far East: Demographic and Socio-Economic Factors. *Narodonaselenie*. No. 1. Pp. 117–130. (In Russ.).
- Мальцева В.А., Сальникова И.Е., Шабалин А.И. Вместо университета – в колледж: что приводит успешных одиннадцатиклассников в СПО? // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2022. № 3. С. 45–66. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2022.3.2090>
- Maltseva, V.A., Salnikova, I.E., Shabalin, A.I. (2022). Vocational School Instead of a University: What Brings Successful Eleventh Graders to Vocational Education? *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. No. 3. Pp. 45–66. (In Russ.). <https://doi.org/10.14515/monitoring.2022.3.2090>
- Мкртчян Н.В. Миграция молодежи из малых городов России // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2017. № 1. С. 225–242. DOI: 10.14515/monitoring.2017.1.1
- Mkrtchan, N.V. (2017) The youth migration from small towns in Russia. *Monitoring public opinion: economic and social change*. No. 1. Pp. 225–242. (In Russ.) DOI: 10.14515/monitoring.2017.1.1

- Одинцов А.В., Шипицын А.И., Марченко А.Ю. Центростремительная миграция молодежи из российской провинции: причины и тенденции (на примере Волгоградской области) // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2020. № 3. С. 335–354. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2020.3.788>
- Odintsov. A., Shipitsin. A., Marchenko A.Yu. (2020). Centripetal Migration of Young People from the Russian Province: Causes and Trends (Example of Volgograd Region). Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes. No. 3. Pp. 335–354. (In Russ.).<https://doi.org/10.14515/monitoring.2020.3.788>
- Перспективы и риски развития человеческого потенциала в Сибири / Богомолова Т.Ю., Калугина З.И., Соболева С.В., Октябрьская И.В. и др. Новосибирск: Издательство Сибирского отделения РАН, 2014. 367 с.
- Bogomolova, T.Yu., Kalugina, Z.I., Soboleva, S.V., Oktyabrskaya, I.V. et al. (2014). *Prospects and Risks of Human Potential Development in Siberia*. Novosibirsk. Siberian Branch of RAS Publ. 367 p. (In Russ.).
- Поворот на Восток. Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России. М.: Международные отношения, 2016. 448 с.
- Turn to the East. Development of Siberia and the Far East in the context of the strengthening of the Asian vector of Russian foreign policy* (2016). Moscow. Mezhdunarodnye otnosheniya. 448 p. (In Russ.)
- Рюмина Е.В. Анализ восточных регионов России по критериям качества человеческого потенциала // Экономика и бизнес. 2021. Т. 7 (77). С. 129–135. DOI: DOI:10.24412/2411–0450–2021–7–129–135
- Ryumina, E.V. (2021). Analysis of Eastern Regions of Russia by Criteria for the Quality of Human Potential. *Economics & Business*. Vol. 7 (77). Pp. 129–135. (In Russ.). DOI: 10.24412/2411–0450–2021–7–129–135.
- Соболева С.В., Смирнова Н.Е., Чудаева О.В. Особенности изменений численности и возрастной структуры репродуктивных контингентов женщин в России в условиях депопуляции // Регион: экономика и социология. 2023. № 1. С. 138–169. DOI: 10.15372/REG20230105
- Soboleva, S.V., Smirnova, N.E., Chudaeva, O.V. (2023). Features of changes in the number and age structure of reproductive contingents of women in Russia in conditions of depopulation. *Region: economics and sociology*. No. 1. Pp. 138–169. (In Russ.). DOI: 10.15372/REG20230105
- Тихонова Н.Е., Каравай А.В., Тихонова Н.Е., Латов Ю.В., Латова Н.В. [и др.] Состояние и динамика качества человеческого капитала российских профессионалов в 2010–2020-х гг. // Человеческий капитал российских профессионалов: состояние, динамика, факторы: монография / Отв. ред. Н.Е. Тихонова, Ю.В. Латов; ФНИСЦ РАН. М.: ФНИСЦ РАН, 2023. С. 116–148.

Куда и почему стремится образованная молодежь
из восточных регионов России

Tikhonova, N.E., Karavay, A.V., Tikhonova, N.E., Latov, Yu.V., Latova, N.V. [et al.] (2023). The state and dynamics of the quality of human capital of Russian professionals in the 2010–2020s. Human capital of Russian professionals: state, dynamics, factors: monograph / Rev. ed. N.E. Tikhonova, Yu.V. Latov; FNISC RAS. Moscow. FNISC RAS. Pp. 116–148. (In Russ.).

Флорида Р. Кто твой город? Креативная экономика и выбор места жительства / Пер. с англ. М.: Strelka Press, 2014. 368 с.

Florida, R. (2014). *Who's Your City? Creative Economy and the Choice of Place of Residence*. (Translated from English). Moscow. Strelka Press. 368 p. (In Russ.).

Schultz, T.W. (1961). Investment in Human Capital. *The American Economic Review*. Vol. 51. No. 1. Pp. 1–17.

Sen, A. (1997). Resources, Values and Development. Harvard. Harvard University Press, 560 p. ISBN9780674765269

Статья поступила 06.09.2024

Статья принята к публикации 15.09.2024

Для цитирования: Гвоздева Е.С., Гвоздева Г.П., Боброва В.Ю. Куда и почему стремится образованная молодежь из восточных регионов России // ЭКО. 2024. № 5. С. 141–164. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–141–164

Информация об авторах

Гвоздева Елена Сергеевна (Новосибирск) – кандидат социологических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН.

E-mail: elena@ieie.nsc.ru; ORCID: 0009–0003–0655–8478

Гвоздева Галина Петровна (Новосибирск) – кандидат экономических наук, доцент. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: gvozdeva@ieie.nsc.ru; ORCID: 0009–0001–3019–3232

Боброва Владислава Юрьевна (Новосибирск) – лаборант, студент.

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: vu.bobrova@gmail.com

Summary

E.S. Gvozdeva, G.P. Gvozdeva, V.Yu. Bobrova

Where and Why Educated Young People Aspire to Go from the Eastern Regions of Russia

Abstract. Young people significantly determine the human potential of Russia and its individual territories through their choice of places of study and work. They are the drivers of migration processes and thus contribute to the concentration of half of the country's population in 1/3 of the regions. Young people seek high incomes, employment opportunities in the innovative sphere, conditions for a long and healthy life.

The problem of depopulation of the regions of Siberia and the Far East is the result of the weak regulatory impact of socio-economic institutions that are unable to provide compensating incentives to retain the local population. Some eastern regions are more actively involved than the national average in population reproduction and education of young people, but receive less dividends from these investments due to the movement of young people to the central and southern regions of the country and abroad. Such asymmetry, when human potential is created in some regions and realized in others, requires overcoming as soon as possible, including within the framework of national projects aimed at the real diversification of the economy of the regions of Asian Russia.

Keywords: *youth; education; migration; human development; depopulation; Siberia; Far East*

For citation: Gvozdeva, E.S., Gvozdeva, G.P., Bobrova, V.Yu. (2024). Where and Why Educated Young People Aspire to Go from the Eastern Regions of Russia. *ECO*. No. 5. Pp. 141–164. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–141–164

Information about the authors

Gvozdeva, Elena Sergeevna (Novosibirsk) – Candidate of Sociology Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS.

E-mail: elena@ieie.nsc.ru; ORCID: 0009–0003–0655–8478

Gvozdeva, Galina Petrovna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences, associate professor. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk State University.

E-mail: gvozdeva@ieie.nsc.ru; ORCID: 0009–0001–3019–3232

Bobrova, Vladislava Yuryevna (Novosibirsk) – Laboratory assistant, student. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk State University.

E-mail: vu.bobrova@gmail.com

«Золотая птица» на прилавке: что происходит с ценами на куриное мясо?

А.А. Грачева, А.А. Жильников, Т.А. Жильников, В.В. Прудников

УДК 338.517

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-165-184

Аннотация. В работе проведено комплексное исследование рынка мяса птицы, включая уровень цен на него в период с 2015 г. по 2022 г. На примере Рязанской области рассмотрена динамика доли продукции птицеводства в общем объеме животноводства в фактически действовавших ценах в хозяйствах различных категорий. Проведена оценка объемов производства куриного мяса (в убойном весе) птицеводческих предприятий Рязанской области после введения санкций в отношении России. Рассмотрены факторы, оказавшие наибольшее влияние на увеличение цен на куриное мясо в стране, а также проведена оценка эффективности мер, принимаемых правительством для увеличения производства данной продукции и поддержания стабильных цен. Особое внимание уделено анализу эпизоотической ситуации по высокопатогенному гриппу птиц, сложившейся в различных субъектах РФ.

Ключевые слова: куриное мясо; птицеводческая отрасль; потребительская цена; продукция животноводства; внутренний рынок; птичий грипп; Рязанская область

Введение

Наиболее перспективной и быстроразвивающейся отраслью животноводства в России сегодня является птицеводство, которому отводится ведущая роль в обеспечении населения мясной продукцией. Более 30% жителей страны удовлетворяет потребность в белке именно за счет куриного мяса [Штеле, 2014]. В общем объеме потребления курятина как самый популярный из основных видов мяса занимает лидирующие позиции [Лукиных, 2022; Степанян, 2022]. Она сочетает в себе высокую питательную ценность, отличные вкусовые и диетические качества, а также до настоящего времени относительно низкую цену [Кочиш и др., 2013. С. 30].

По данным Российского птицеводческого союза, только за последние четыре года потребление мяса птицы на душу населения в стране выросло почти на килограмм и к 2023 г. составило 35 кг/год. При этом наблюдается планомерный рост производства этой продукции: в 2021 г. было произведено 5,1 млн т, в 2022 г. – 5,3 млн т,

а в 2023-м – прирост до 5,38 млн т¹. И это несмотря на то, что количество птицефабрик в России в 2021–2023 гг. сократилось на 11,8% (с 5,65 тыс. в январе 2021 г. до 4,9 тыс. в декабре 2023-го)².

Обеспечение населения страны качественными и доступными продуктами питания является одной из составляющих Доктрины продовольственной безопасности РФ³. Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельхозтоваров предусматривает рост производства пищевых продуктов к 2030 г. более чем на 14% от уровня 2020 г. Вместе с тем рост физических объемов производства и расширение экспорта не должны негативно отразиться на качестве продукции сельского хозяйства или насыщенности внутреннего рынка.

Однако начавшееся с середины весны 2023 г. повышение цен на куриное мясо (рис. 1) привело к тому, что оно стало исчезать из рациона питания части граждан с низкими доходами. В июле 2023 г. средняя цена куриного мяса достигла исторического максимума, и ее рост продолжился. С января по октябрь 2023 г. розничные цены в среднем по стране выросли более чем на 27%, что значительно превышало динамику инфляции. При этом в ряде регионов наблюдался обширный диапазон цен.

В Министерстве сельского хозяйства РФ связывали эту динамику с сезонными факторами на рынке, утверждая, что он полностью обеспечен мясом птицы, а российские предприятия в условиях сохраняющегося роста спроса активно наращивают объемы производства. При этом ритейлеры объясняли изменение конъюнктуры ростом отпускных цен фирм производителей, а те, в свою очередь, ссылались на увеличение себестоимости производства в связи с подорожанием кормов, дефицитом кадров и сбоями в работе логистических цепочек.

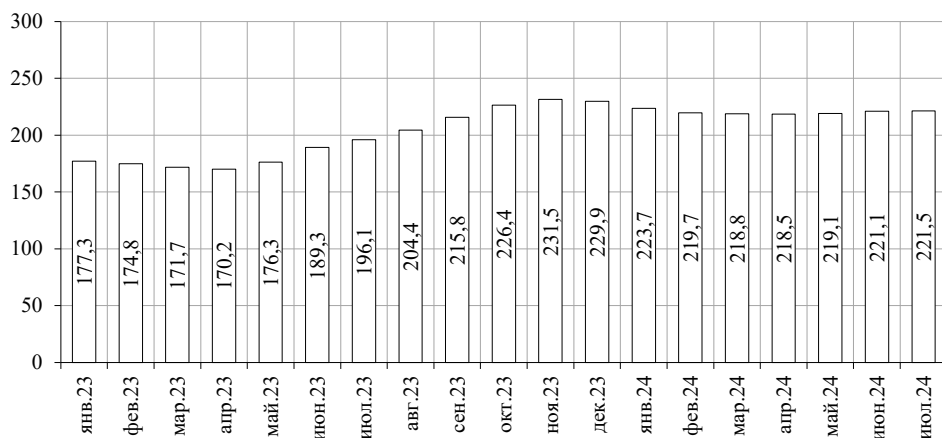
¹ Потребление мяса птицы на одного россиянина составит 35 кг в 2023 году. [Эл. ресурс]. URL: <https://sfera.fm/news/ptitsa/potreblenie-myasa-ptitsy-naodnogo-rossiyanina-sostavit-35kg-v2023-god>. (дата обращения: 04.04.2024).

² В России серьезно снизилось число птицефабрик [Эл. ресурс]. URL: <https://rosng.ru/post/v-rossii-ser-yezno-snizilos-chislo-ptitsefabrik>. (дата обращения: 04.04.2024).

В исследовании собраны не только крупные птицефабрики с многотысячным поголовьем – речь идет о конкретном виде экономической деятельности: «разведение сельскохозяйственной птицы». Поскольку именно этот вид деятельности универсальный для большинства игроков рынка, то его можно считать индикатором ситуации в отрасли.

³ Указ Президента РФ от 21.01.2020 № 20 «Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности РФ».

«Золотая птица» на прилавке: что происходит с ценами на куриное мясо?



Источник. Рассчитано авторами по данным Росстата [Эл. ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/price#> (дата обращения: 02.05.2024). Без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.

Рис. 1. Средние потребительские цены и их изменение на куры охлажденные и мороженые в 2023–2024 гг. по РФ, руб./кг

В середине августа 2023 г. Федеральная антимонопольная служба инициировала проверку обоснованности роста оптово-отпускных цен на куриное мясо. Докладывая о ситуации в отрасли на совещании Правительства РФ, министр сельского хозяйства Д.Н. Патрушев не озвучил конкретных причин роста цен, отметив лишь, что экономические предпосылки для этого отсутствуют. Он заверил, что со стороны ведомства ведется работа с производителями, и птицеводы, «чувствуя свою социальную ответственность», начали понижать цены на куриную продукцию⁴. Однако последовавшее вскоре минимальное снижение цены не компенсировало тот прирост, который наблюдался в течение нескольких месяцев в 2023 г.

Как следствие, 14 декабря 2023 г. в ходе совмещенной прямой линии и пресс-конференции Президент РФ принес гражданам свои извинения за сбой в работе правительства, который привел к росту цен на куриное мясо. По его словам, основными причинами этого были увеличение внутреннего

⁴ Совещание с членами Правительства 25 октября 2023 года, Москва, Кремль [Эл. ресурс]. URL: <http://special.kremlin.ru/events/president/news/72592> (дата обращения: 04.04.2024).

спроса, не обеспеченное в должной мере ростом объемов производства и импорта.

Цель данной работы – комплексное исследование рынка мяса птицы, выявление зависимости между уровнем цен на нем и объемами спроса и предложения за восемь лет (с 2015 г. по 2022 г.) на примере Рязанской области, являющейся одним из ведущих сельскохозяйственных регионов Центрального федерального округа.

Информационной базой, помимо данных Росстата, послужили научные труды и учебная литература по вопросам, связанным с методами выявления тенденций в динамике показателей производства продукции животноводства и анализа ценообразования, а также нормативные акты, регламентирующие порядок оценки показателей производственной деятельности и установления максимальных розничных цен на отдельные продукты питания.

Производство, потребление и цены в Рязанской области

В Рязанской области птицеводство принадлежит к числу динамично развивающихся отраслей. На региональном рынке куриного мяса действуют несколько крупных и очень крупных производителей, а также небольшие фермерские хозяйства, конкурирующие друг с другом.

В числе первых можно назвать Окскую птицефабрику, которая была основана в 1972 г. На данный момент это одно из крупнейших предприятий России в своей отрасли. Исторически фабрика специализировалась на производстве куриного яйца, которое и сегодня приносит ей более 85% прибыли; еще в 1980-х путем присоединения нескольких перспективных хозяйств региона, занимающихся разведением птицы, смогла полностью обеспечить себя маточным стадом [Кисляков, 2019]. На рынок мяса это предприятие практически не влияет – в объеме его выручки доля от продажи мяса птицы, как правило, не превышает 12%.

Флагманом мясного птицеводства региона и всего Центрального федерального округа долгое время было ОАО «Бройлер Рязани». Этот мощный агрокомплекс был построен в начале 1980-х гг., имел собственную кормозаготовительную базу, современное оборудование для выращивания и переработки мясных пород кур. Компания одна из первых стала поставлять на прилавки советских магазинов не только мясо цыплят-бройлеров, но и субпродукты, а также полуфабрикаты. Однако в 2014 г. она была признана банкротом, ее оборудование распродано

(большей частью, как сообщается, на металлолом)⁵, из-за чего по итогам года объемы производства мяса птицы (в убойном весе) в Рязанской области упали более чем в пять раз.

В то же время 2014 г. принес перемены как в жизнь государства в целом, так и в птицеводство в частности. После введения экономических санкций в отношении России отчетливо обозначалась проблема продовольственной безопасности как элемента общей безопасности государства. Тем более что в ответ на западные санкции Россия была вынуждена ввести комплекс «специальных экономических мер»⁶, фактически – наложила эмбарго на импорт целых категорий продукции (включая мясо птицы), из тех стран, которые были признаны «недружественными».

Появилась необходимость в рамках импортозамещения обеспечить население качественным и относительно недорогим продуктом собственного производства, что, в частности, создавало возможности эффективного долгосрочного развития отечественного сельского хозяйства [Лихачева, 2021; Морозенкова, 2017]. Впоследствии, с 13 августа 2015 г., еще ряд государствполнили список «недружественных», к настоящему времени количество антироссийских санкций многократно возросло, а действие ответных экономических мер продлено до 31 декабря 2024 г.

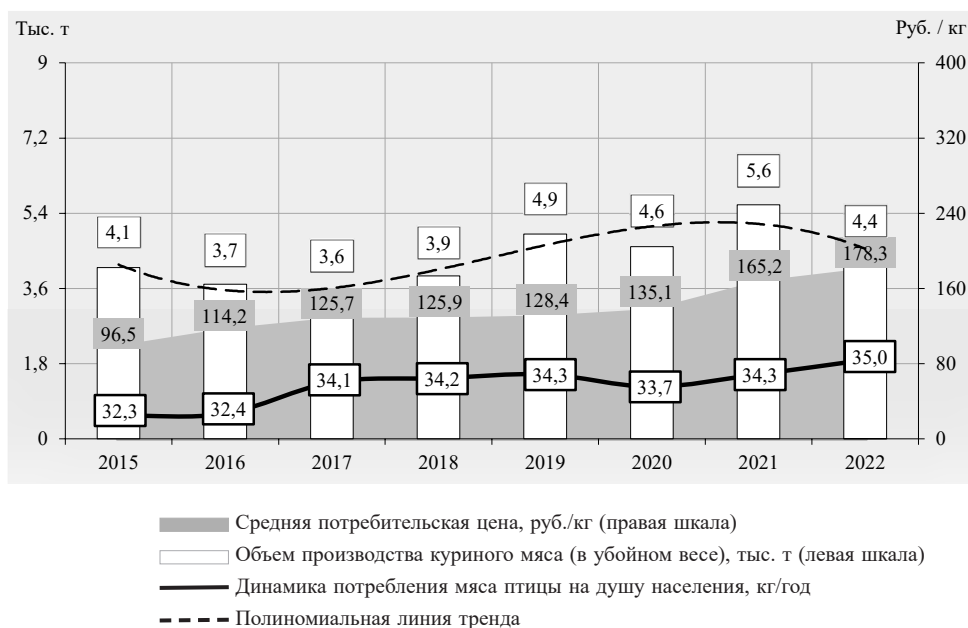
Авторы рассмотрели тенденции в производстве и потреблении куриного мяса в Рязанской области, сопоставив их с динамикой цен. Отправной точкой выбран 2015 г., когда был официально объявлен курс на импортозамещение в агропродовольственном секторе [Буяров, Буяров, 2021].

Важно подчеркнуть, что основной объем продаж куриного мяса приходится на сетевые магазины, которые заключают договоры с крупными поставщиками на длительный срок. Соответственно, товарная продукция крестьянских (фермерских) хозяйств, и в меньшей степени – хозяйств населения, поступает в продажу в основном на ярмарки выходного дня или в небольшие торговые точки, на которых цены на данную продукцию значительно выше, однако в работе они не учитывались в связи с небольшими объемами производства в этих сегментах.

⁵ В Рязани обанкротили одну из крупнейших птицефабрик России [Эл. ресурс]. URL: <https://dzen.ru/a/YZqxu07K3ySkKQx-?experiment=942707> (дата обращения: 04.04.2024).

⁶ Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2014 № 778 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 06.08.2014 № 560 “О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации”».

На рисунке 2 представлены данные об объемах производства и потребления куриного мяса в Рязанской области⁷, а также о среднегодовой цене на эту продукцию за восемь лет. Полиномиальная линия тренда на графике позволяет оценить направление и динамику изменения объема производства.



Примечание. Данные по сельскохозяйственным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства

Рис. 2. Объемы производства куриного мяса, динамика цен на него и изменение потребления мяса птицы на душу населения в Рязанской области за 2015–2022 гг.

Как видно из рисунка, в производстве мяса птицы в отдельные годы были отмечены периоды спада и роста. Наибольшие объемы производства наблюдались в 2021 г. (5,6 тыс. т), однако уже в следующем году произошло драматическое снижение более чем на 1,2 тыс. т во многом из-за нескольких вспышек высокопатогенного птичьего гриппа

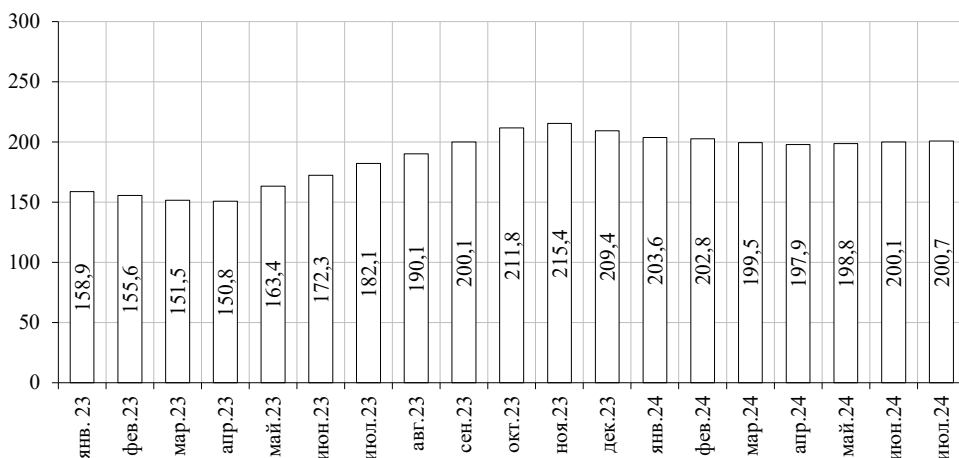
⁷ Рассчитано авторами по данным Рязаньстата [Эл. ресурс]. URL: <https://62.rosstat.gov.ru/folder/29434> (дата обращения: 25.07.2024).

зарегистрированных на территории региона⁸. В то же время отчетливо прослеживается ежегодный рост средней потребительской цены на данную продукцию. В целом за анализируемый период цены на курятину в Рязанской области выросли в 1,85 раза.

Тем не менее, согласно данным статистики, динамика потребления мяса птицы на душу населения в Рязанской области все эти годы оставалась положительной, невзирая на рост цен. В течение 2015–2019 гг. наблюдался устойчивый рост на 5,8%. Лишь в «пандемийном» 2020 г. отмечен некоторый спад (на 1,75%), однако уже в 2021 г. потребление вернулось на прежнее значение, а через год выросло еще на 2%, составив 35 кг/чел.

Среднемесячные розничные цены по Рязанской области на куриное мясо за 2023 г. показаны на рисунке 3.

Руб.



Источник. Рассчитано авторами по данным еженедельного наблюдения Рязаньстата [Эл. ресурс]. URL: <https://62.rosstat.gov.ru/folder/26804> (дата обращения: 25.07.2024).

Рис. 3. Средние потребительские цены и их изменение на кур охлажденных и мороженных по Рязанской области в 2023–2024 гг., руб./кг

Несмотря на то, что данные о ценах усреднены по региону и по месяцу, очевидно, что их динамика повторяет общероссийскую динамику,

⁸ В трех районах Рязанской области установлен карантин по гриппу птиц [Эл. ресурс]. URL: <https://www.vesti.ru/article/2807991> (дата обращения: 04.04.2024). Постановление губернатора Рязанской области от 17.06.2022 № 51-пг «Об установлении ограничительных мероприятий (карантина) по высокопатогенному гриппу птиц на территории Рязанской области».

представленную на рисунке 1: в мае-июне начался резкий подъем, после чего высокие темпы роста фактически сохранялись до конца года.

Проведенный анализ статистических показателей рынка куриного мяса в пределах одного региона РФ не позволил проследить прямую зависимость цены на данную продукцию от объемов производства. Очевидно, на уровень цен оказали влияние иные факторы, побуждая проведение более детального исследования проблемы ценообразования в масштабах всей страны.

Факторы увеличения цены на куриное мясо

Специалисты до сих пор не могут прийти к единому мнению, что послужило причиной для резкого повышения цен на курятину в 2023 г. Судя по всему, помимо сезонных колебаний, сыграла роль совокупность неблагоприятных факторов, с которыми одновременно столкнулась птицеводческая отрасль.

Цена на куриное мясо складывается из множества составляющих: производственные затраты на выращивание цыплят, ветеринарное сопровождение, эксплуатация оборудования, коммунальные услуги, разделка, упаковка, логистика и так далее. В 2023 г. резко выросли издержки на всех этапах производственной цепочки на фоне высокой импортозависимости и ослабления курса рубля, причем это коснулось и мясного, и яичного птицеводства.

Так, импортозависимость на некоторых российских птицефабриках до сих пор достигает 80% по целому ряду ветпрепаратов и лекарств [Бужаров и др., 2023]. При этом некоторые эксперты птицеводческой отрасли прямо указывают на их нехватку как на одну из причин подорожания продукции, хотя в Россельхознадзоре утверждают, что дефицита вакцин от наиболее распространенных и экономически значимых инфекционных болезней птиц не наблюдается [Бобылева, 2023].

Свой вклад в удорожание себестоимости производства внесли параллельный импорт и логистика: начиная от закупаемых за рубежом инкубационного яйца и заканчивая расходами на транспортировку продукции птицеводства до потребителя. Так, стоимость дизтоплива увеличилась за год на 10%, при этом новые поставщики зачастую оказываются гораздо дальше от покупателя, чем прежние.

В значительной степени на основные цены влияет не только присутствие птицефабрик в том или ином регионе РФ, но и «плечо» подвоза, поскольку охлажденное мясо птицы представляет собой скоропортящийся и довольно сложнотранспортируемый продукт. При этом ранее многие

годы были потрачены на оптимизацию сети поставок для того, чтобы установить стратегический паритет регионов в обеспечении населения куриным мясом [Боровских, 2022].

Сами птицеводы, объясняя причины подорожания мяса, неоднократно ссылались на производственные проблемы, вынужденный отказ от ремонта и модернизации оборудования, недостаток инвестиционных и порой оборотных средств. Ранее сообщалось о сокращении количества птицефабрик на 11%, притом что валовой выпуск даже немного вырос. Очевидно, для компенсации выбывших мощностей рынку потребовались серьезные инвестиции.

Не способствует снижению себестоимости и хронический кадровый дефицит в отрасли, вызванный демографическими проблемами, нехваткой квалифицированных кадров, невысокой престижностью труда в АПК, а в 2023 г. все эти проблемы усугубились отвлечением опытных сотрудников в зону СВО и оттоком мигрантов из-за ослабления рубля. В ряде российских регионов дефицит работников на сельхозпредприятиях доходил до 25–30%, что вынудило руководителей повысить размеры зарплаты [Потапова, 2024].

Также повышение стоимости куриного мяса могло быть вызвано политикой Центробанка РФ, который на фоне ослабления рубля и изменения курса валют несколько раз увеличивал ключевую ставку за 2023 г., повысив ее с 7,5% до 16%, что во многом оказало негативное влияние на производство, ведь процентные ставки по кредитам тоже закладываются в себестоимость [Жильников и др., 2024. С. 139].

Таким образом, ключевым комплексным фактором удорожания мяса птицы в 2023 г. стал *резкий рост издержек производства*, который сельхозпроизводители перенесли на стоимость выпускаемой продукции. Вторым по значимости, очевидно, следует признать *недостаток инвестиционных ресурсов*, который тоже пришлось компенсировать за счет роста цен.

Возможно, сыграл некоторую роль и *рост экспорта* отечественного мясосырья. За последние пять лет птицеводческая отрасль нарастила экспорт в два раза, и, несмотря на все сложности, в 2023 г. поставки куриной мясной продукции из России в страны ближнего и дальнего зарубежья превысили 350 тыс. т (против 339,7 тыс. т в 2022 г.), что составляет около 6% от валового выпуска. По итогам 2023 г. основными покупателями российской курятины как в натуральном, так и в денежном выражении были Китай (его доля 35% в общем объеме экспорта), Казахстан (16%) и Саудовская Аравия (14%) [Цындрина, 2024].

Кроме того, среди причин замедления темпов роста производства и повышения закупочных цен на мясо птицы некоторые аналитики называли *вспышки птичьего гриппа* на отечественных предприятиях, поскольку занос возбудителя данного заболевания на промышленные птицеводческие предприятия нередко приводит к тяжелым экономическим последствиям, вплоть до необходимости уничтожения всего поголовья птицы и утилизации продукции. Это помимо того, что и профилактика, и тем более ликвидация последствий таких заболеваний требуют больших затрат [Марченко и др., 2023; Никонов, Гальцева, 2023].

Рассмотрим данный фактор более детально.

Птичий грипп – реальная угроза для развития отрасли

По словам главы Роспотребнадзора А.Ю. Поповой, в 2023 г. в России сложилась напряженная ситуация с птичьим гриппом, имеющая высокий пандемический потенциал. В марте были зафиксированы вспышки этого заболевания в Астраханской области, в апреле – в Республике Калмыкия⁹. В мае 2023 г. карантин из-за птичьего гриппа ввели на отдельных территориях г. Йошкар-Ола (Республика Марий Эл), нескольких муниципалитетах Кировской и Калужской областей. Тогда же четыре очага заболевания были выявлены в Удмуртии, где местные птицефабрики перешли на закрытый режим работы, усилив меры биологической защиты, а 17 мая – в Ивановской области, среди птиц в личных подсобных хозяйствах. Также в мае 2023 г. случаи заболевания гриппом диких птиц были выявлены на юго-востоке г. Москвы, после чего на территории нескольких районов столицы был введен карантин (запрет на ввоз и вывоз птиц, их убой и вывоз мяса, выгульное содержание птиц и проведение сельскохозяйственных ярмарок и выставок, торгов и других мероприятий, связанных с передвижением и скоплением птиц, а также ряд других действий)¹⁰.

В мае 2023 г. в Тутаевском районе Ярославской области, на территории крупной птицефабрики «Романовская», был выявлен высокопатогенный вирус птичьего гриппа, что привело к введению режима чрезвычайной ситуации межмуниципального характера¹¹. Въезд в поселок

⁹ Что известно о птичьем гриппе. Симптомы и статистика [Эл. ресурс]. URL: <https://tass.ru/info/17784333> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁰ Распоряжение мэра Москвы от 17.05.2023 № 283-РМ «Об установлении ограничительных мероприятий (карантина) на территории города Москвы».

¹¹ «Признать сложившуюся ситуацию»: из-за вспышки птичьего гриппа в Ярославской области ввели режим ЧС [Эл. ресурс]. URL: <https://76.ru/text/gorod/2023/05/31/72353774/> (дата обращения: 04.04.2024).

«Золотая птица» на прилавке: что происходит с ценами на куриное мясо?

ограничили, на предприятии ввели карантин, уничтожив всё поголовье (около 800 тыс. кур), а прокуратура начала проверку деятельности руководства фабрики. В середине августа того же года с птицефабрики сняли карантин, однако к работе она не возвратилась до настоящего времени. Сотрудники были переведены в режим вынужденного простоя, причем некоторые из них уволились из-за снижения заработной платы. Собственники предприятия подали в суд иск о принуждении областных властей к выплате компенсации за уничтоженное поголовье¹². Отметим, что птицефабрика «Романовская», рассчитанная на содержание более 2 млн кур-несушек, производила около 25% всего объема яйца и мяса кур в Ярославской области.

В июне 2023 г. вирус птичьего гриппа был обнаружен на птицефабрике «Приволжская» в Волжском районе Республики Марий Эл. После подписания главой республики указа об установлении карантина и постановления правительства по изъятию птиц и продуктов птицеводства, предприятие уничтожило 70 тыс. поголовья¹³.

В августе того же года одна из крупнейших в Поволжье птицефабрика «Башкирская» из-за вспышки этой инфекции была вынуждена прекратить реализацию своей продукции сроком на шесть месяцев и уничтожить 3,24 млн голов птиц, что составляет 25% от общего поголовья в Республике Башкортостан. Несмотря на то, что с февраля 2024 г. на предприятие начал поступать молодняк, полностью восстановить прежние объемы производства оно сможет только в 2025 г.¹⁴

Летом 2023 г. из-за вспышки птичьего гриппа была переведена на карантинный режим «Малечкинская» птицефабрика в Череповецком районе Вологодской области, изъятию и уничтожению подлежало 493 тыс. птиц. Кроме того, 36 сел данного района в непосредственной близости от птицефабрики также были закрыты на карантин. В небезопасную зону попали

¹² Птицефабрика «Романовская» не откроется до завершения суда с ярославским правительством [Эл. ресурс]. URL: <https://soroka-news.ru/pticzefabrika-romanovskaya-ne-otkroetsya-do-zaversheniya-suda-s-yaroslavskim-pravitelstvom/> (дата обращения: 04.04.2024).

¹³ На птицефабрике Республики Марий Эл выявлен птичий грипп [Эл. ресурс]. URL: <https://52.fsvps.gov.ru/news/na-pticefabrike-respubliki-marij-jel-vyjavlen-ptichij-gripp/> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁴ В Башкирии в 2023 году из-за гриппа уничтожили 3 млн птиц и 18 млн яиц [Эл. ресурс]. URL: <https://ufa.rbc.ru/ufa/10/01/2024/659e3f089a79479e6d54bc3c>. (дата обращения: 04.04.2024).

123 личных подсобных хозяйства с поголовьем в 1,4 тыс. кур, которых тоже пришлось изъять и утилизировать¹⁵.

В октябре 2023 г. очаг птичьего гриппа возник на самой северной птицефабрике в России – «Зеленецкой», являющейся крупнейшим сельхозпроизводителем Республики Коми и на 90% обеспечивающей данный субъект РФ мясом птицы. Пришлось утилизировать около 700 тыс. кур¹⁶. И лишь после проведения комплекса ветеринарных, профилактических и иных мероприятий в декабре 2023 г. началось заселение птичников промышленного цеха. При этом на полную производственную мощность птицефабрика планирует выйти к лету 2024 г.

Всего, по данным Россельхознадзора, в 2023 г. в России было зарегистрировано 75 очагов вспышек птичьего гриппа среди домашних и диких птиц в 34 регионах страны, в том числе на шести птицефабриках. Это максимальный показатель за последние восемь лет. Уже в первом квартале 2024 г. на территориях семи субъектов РФ зарегистрировано девять очагов возникновения высокопатогенного гриппа птиц, причем три из них – на крупных птицеводческих объектах, что говорит о сохранении угрозы распространения возбудителя этой болезни на территории страны, в том числе с мигрирующими потоками птиц¹⁷.

Так, уже 17 января 2024 г. в Ахтубинском районе Астраханской области на территории птицефабрики «Владимировская», которая производит более 40% производства яиц и мяса птицы в регионе, объявлен карантин по птичьему гриппу¹⁸. Установлен запрет на вывоз и ввоз кур, яиц, кормов для всех видов животных, уничтожено все поголовье. Отметим, что совсем недавно – в декабре 2020 г. птицефабрика уже переживала подобный катаклизм, тогда были утилизированы более 820 тысяч голов птицы, птичьим гриппом заразились семь работников предприятия, и это был первый случай

¹⁵ В регионе произошла первая вспышка птичьего гриппа [Эл. ресурс]. URL: <https://www.krassever.ru/article/v-regione-proizoshla-pervaya-vspyshka-ptich-yego-grippa>. (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁶ В Коми изъяли поголовье из очага птичьего гриппа на «Птицефабрике Зеленецкой» [Эл. ресурс]. URL: <https://tass.ru/obschestvo/19155269> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁷ Осторожно птичий грипп [Эл. ресурс]. URL: <https://nfreg.ru/novosti/ob-usilenii-meropriyatij-po-nedopushheniyu-i-rasprostraneniyu-vysokopatogennogo-grippa-ptits/> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁸ На астраханской птицефабрике бушует птичий грипп [Эл. ресурс]. URL: <https://bloknot-astrakhan.ru/news/na-astrakhanskoj-ptitsefabrike-bushuet-ptichiy-gri-1691202> (дата обращения: 04.04.2024).

«Золотая птица» на прилавке: что происходит с ценами на куриное мясо?

в России выявления этого вируса у человека¹⁹. После проведения затратных санитарных и карантинных мероприятий предприятие смогло восстановить объемы производства только в 2022 г.

В феврале 2024 г. была вспышка птичьего гриппа на крупнейшей в Сахалинской области птицефабрике «Островная», которая обеспечивала основные поставки яиц и куриного мяса на всей территории региона²⁰. На предприятии и прилегающей территории были установлены жесткие карантинные меры, все поголовье птиц уничтожено. И хотя в настоящее время начался завоз цыплят, возобновление производства планируется лишь к началу 2025 г. Отметим, что этот случай тоже был повторный – в ноябре 2022 г. вспышка заболевания была отмечена на бройлерном производстве фабрики, которое пришлось закрыть на несколько месяцев с ликвидацией всего поголовья. Из-за приостановки работы данного предприятия, которое закрывало 90% потребности регионального рынка по яйцу и более 50% по куриному мясу, встал вопрос продовольственной безопасности Сахалинской области. Ситуацию удалось стабилизировать только благодаря увеличению ввоза яиц и мяса птицы из других субъектов РФ, включая Амурскую и Новосибирскую области.

В настоящее время Роспотребнадзор сообщает о тенденции к ухудшению ситуации по гриппу птиц в некоторых регионах. Угроза распространения болезни возрастает из-за мигрирующих потоков перелетных птиц, которые могут занести вирус на ранее благополучные территории, а несоблюдение законодательства в сфере ветеринарии птицеводческими предприятиями и населением усугубляет риски эпизоотии²¹.

В случае реализации этих рисков в 2024 г. возможно сокращение поголовья птиц и уменьшение объемов выпуска отрасли, а это означает сохранение давления на розничные цены, потому что импортное мясо, учитывая курс рубля, логистические и таможенные издержки, вряд ли будет дешевле отечественного.

¹⁹ Роспотребнадзор выявил новый штамм птичьего гриппа, способный передаваться человеку [Эл. ресурс]. URL: <https://rg.ru/2021/02/20/rospotrebnadzor-vyjavil-novyyj-shtamm-ptichego-grippa-sposobnyj-peredavatsia-cheloveku.html> (дата обращения: 04.04.2024).

²⁰ На сахалинской птицефабрике выявлен птичий грипп [Эл. ресурс]. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65c33d0d9a79479eafe31533> (дата обращения: 04.04.2024).

²¹ Осторожно: птичий грипп [Эл. ресурс]. URL: <https://nfregru.ru/novosti/ob-usilenii-meropriyatij-po-nedopushheniyu-i-rasprostraneniyu-vysokopatogennogo-grippa-ptits/> (дата обращения: 04.04.2024).

Меры, направленные на поддержание стабильных цен

Стремительный рост цен на куриное мясо в 2023 г. стал одним из главных вызовов для Федеральной антимонопольной службы РФ. Помимо традиционной работы с производителями и сетями по снижению совокупного уровня наценок в «добровольном порядке»²², в ноябре 2023 г. ФАС организовала в ряде субъектов РФ проверки производителей мяса кур на предмет выявления картельных соглашений. Зафиксировав опережающий рост оптовых цен по сравнению с их себестоимостью, ведомство инициировало несколько дел о нарушении антимонопольного законодательства.

Однако нужно иметь в виду, что если ФАС и прокуратура заставят производителей удерживать невыгодные цены, то это приведет к закрытию некоторых из них или снижению объемов производства, что только усугубит ситуацию, вызвав дефицит предложения на рынке.

В конце 2023 г. Минсельхоз России обозначил три вектора работ по поддержанию стабильных цен на мясо птицы, на которых намерен сосредоточить свои усилия:

- увеличение объемов собственного производства;
- перевод производителей и торговых сетей на долгосрочные контракты, «чтобы обеспечить прогнозируемые объемы и стабильные цены»;
- обнуление импортных пошлин и поставка необходимого объема продукции из дружественных стран.

В частности, 1 января 2024 г. была введена 15-процентная квота на беспошлинный ввоз в Россию замороженного мяса кур, в совокупном объеме до 140 тыс. т. Решение было принято Советом Евразийской экономической комиссии, действие льготного режима продлится до 31 декабря 2024 г. включительно (аналогичная квота применена Белорусией, из расчета 10,9 тыс. т). Отметим, что льгота предоставляется исключительно поставщикам из дружественных стран дальнего зарубежья (например, неплохой экспортный потенциал по этому продукту имеется у Бразилии, Китая, Турции, Ирана)²³. Также важно, что импортированное мясо птицы в рамках данной квоты может быть использовано только для производства

²² Так, 30 ноября 2023 г. ведомство направляло им письма с предложением рассмотреть возможность до марта 2024 г. добровольно ограничить свои наценки на некоторые виды куриной продукции на уровне до 5%.

²³ РФ с 1 января ввела беспошлинную квоту на импорт 140 тыс. т мяса кур [Эл. ресурс]. URL: <https://www.interfax-russia.ru/moscow/news/rf-s-1-yanvary-a-vvela-besposhlinnuyu-kvotu-na-import-140-tys-t-myasa-kur> (дата обращения: 04.04.2024).

готовой продукции, включая детское питание, и Минсельхоз России будет подтверждать его целевое назначение. Предполагается, что эта мера поможет сбалансировать внутренний рынок куриного мяса, обеспечив рост предложения в рознице.

Мера по квотированию беспошлинного импорта, безусловно, повлияет на рынок куриного мяса и цены на нем, но вряд ли эффект будет заметным. Даже если квота будет реализована в полном объеме, это всего 3% от внутреннего производства. Тем не менее импорт способен закрыть потери производства, в том числе связанные с птичьим гриппом, а выигрыш потребителя будет не в том, чтобы покупать более дешевую зарубежную продукцию, а в том, что цены в целом будут более стабильны. Уже 18 января 2024 г. Минсельхоз одобрил ввоз в страну первых 18,5 т мяса кур в рамках беспошлинной квоты²⁴.

В рамках первого направления Минсельхоз России выработал меры, стимулирующие прирост мощностей птицефабрик, их модернизацию, техническое и технологическое обновление существующих производств, повышение их биобезопасности. Кроме того, принято решение о расширении льготного кредитования в сегменте птицеводства. В дополнение к ранее введенным программам субсидирования на страхование поголовья, льготным краткосрочным кредитам на закупку зерна, шротов, премиксов, витаминов и аминокислот, с 1 декабря 2023 г. производители бройлеров стали получать льготные инвестиционные кредиты на строительство, реконструкцию и модернизацию объектов животноводства, в том числе комбикормовых предприятий и цехов, а также на приобретение техники и оборудования для них²⁵.

В ноябре-декабре 2023 г. бурную дискуссию в профессиональной среде вызвало предложение Минсельхоза России приостановить на полгода экспорт отдельных видов мяса птицы²⁶. В ведомстве посчитали, что увеличение себестоимости производства на фоне высокого курса

²⁴ На 6 марта 2024 г. остаток объема отдельных видов мяса домашних кур замороженного, предназначенного для использования в производстве мясной продукции, в отношении которых предоставляется тарифная льгота, составил 134 207 т.

²⁵ Льготное кредитование АПК с привязкой к ключевой ставке планируется начать с 10 февраля [Эл. ресурс]. URL: <https://mzhsr.ru/news/novosti-smi/lgotnoe-kreditovanie-ark-s-privyazkoj-k-klyuchevoj-stavke-planiruetsya-nachat-s-10-fevralya> (дата обращения: 04.04.2024).

²⁶ Минсельхоз предложил запретить экспорт некоторых видов мяса птицы на полгода [Эл. ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2023/10/26/1002632-minselhoz-predlozil-zapretit> (дата обращения: 04.04.2024).

некоторых иностранных валют способствовало «чрезмерной привлекательности» поставок на внешние рынки по сравнению с внутренним, что «создавало угрозу продовольственной безопасности» страны. Птицеводы в ответ напоминали, что экспортная деятельность является ключевым фактором для привлечения инвестиций в отрасль и поддержания экономики предприятий. В итоге предложение Министерства не было поддержано Правительством, а экспорт не был запрещен и даже ограничен.

Заключение

Таким образом, российский рынок мяса птицы в 2023 г. испытал воздействие сразу нескольких неблагоприятных факторов и вызовов:

- резкий рост себестоимости на всех этапах производственной цепочки на фоне роста курсов валют и довольно высокой импортозависимости;
- увеличение ключевой ставки Центробанка РФ до 16%, вызвавшее подорожание кредитных средств;
- неблагоприятная эпизоотическая ситуация в отдельных регионах страны, приведшая к сокращению поголовья птицы и объемов производства;
- напряженная обстановка на приграничных территориях страны – регионах, где расположены крупные птицефабрики.

В итоге за год производство мяса птицы в России впервые за много лет снизилось, хотя и незначительно – на 0,1%, до 5,28 млн т (для сравнения: за предыдущие пять лет прирост производства составил 7%, а за 10 лет – почти 30%).

При сохраняющейся (опять же многолетней) тенденции к росту потребления мяса птицы населением страны и повышении экспорта отечественного мясосырья, рост себестоимости и снижение предложения на рынке закономерно вызвали рост цен. До конца года за счет активных действий ФАС этот рост удалось несколько сдержать. Однако в дальнейшем понадобятся более системные меры балансировки спроса и предложения на рынке.

Согласно индексу потребительских цен Росстата, с начала 2024 г. цена на мясо птицы незначительно снижается, но, учитывая темпы инфляции, необходимость серьезных вложений в развитие производства, усиление ветеринарного контроля, ожидать их возвращения к прежнему уровню не стоит. Стабильность цен на рынке может быть обеспечена только стабильностью предложения, на чем и сосредоточены усилия птицеводов и государства в лице Минсельхоза РФ, ФАС, Роспотребнадзора.

Ожидается, что в 2024 г. производители мяса птицы смогут нарастить объемы выпуска, но многое будет зависеть как от действия перечисленных

вызовов и рисков, так и от последствий введения беспошлинной квоты на импорт, его некоторые представители отрасли оценивают как сдерживающий фактор²⁷. Существуют опасения, что под влиянием конкуренции с дешевым импортом некоторые владельцы предприятий могут скорректировать свои планы по выпуску продукции в сторону уменьшения.

Но самым большим фактором риска следует признать ветеринарно-санитарное и эпизоотическое благополучие птицеводческих хозяйств. От него напрямую зависят не только высокие показатели продуктивности и сохранности птицы, но и качество и безопасность продукции. Кроме того, оно является одним из существенных лимитирующих факторов для расширения географии и роста объемов экспортных поставок животноводческой продукции, поскольку иногда даже угрозы возникновения опасного заболевания достаточно для наложения запрета на ввоз продукции в ту или иную страну [Ефремова, Дагаев, 2019].

Учитывая неблагоприятную ситуацию в этой сфере в начале года (первые вспышки зарегистрированы еще в январе, т.е. до начала миграции перелетных птиц), необходимо усилить работу по мониторингу распространения патогенных заболеваний в дикой природе и среди синантропной птицы. Особое внимание при этом необходимо уделить отбору проб в населенных пунктах, в традиционных местах обитания, у водоемов, а также в местах нахождения птицеводческих предприятий.

Литература/ References

- Бобылева Г.А. Результаты работы птицеводческой отрасли в 2022 году и перспективы ее развития // Птица и птицепродукты. 2023. № 1. С. 13–17.
- Bobyleva, G.A. (2023). Poultry industry branch work results in 2022 and the branch development prospects. *Poultry and poultry products*. No. 1. Pp. 13–17. (In Russ.).
- Боровских Н.В. Сезонность спроса на рынке яиц: анализ, причины и направления регулирования // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2022. № 6. С. 161–166. DOI: 10.24412/2304–120X-2022–13004
- Borovskih, N.V. (2022). Seasonal prevalence in the egg market: analysis, causes and ways of regulation. *Scientific and methodological electronic journal «Concept»*. No. 6. Pp. 161–166. (In Russ.). DOI: 10.24412/2304–120X-2022–13004
- Буяров А.В., Буяров В.С. Функционирование и развитие рынка яиц и мяса птицы в контексте обеспечения продовольственной безопасности // Вестник аграрной науки. 2021. № 6. С. 95–108. DOI: 10.17238/issn2587–666X.2021.6.95
- Buyarov, A.V., Buyarov, V.S. (2021). Functioning and development of the market of eggs and poultry meat to ensure food security. *Bulletin of Agrarian Science*. No. 6. Pp. 95–108. (In Russ.). DOI: 10.17238/issn2587–666X.2021.6.95

²⁷ Рынок мяса птицы: итоги 2023 года [Эл. ресурс]. URL: <https://emeat.ru/novosti/ryinok-myasa-pticzyi-itogi-2023-goda> (дата обращения: 04.04.2024).

- Буяров В.С., Комоликова И.В., Буяров А.В., Меднова В.В. Достижения в современном птицеводстве: исследования и инновации // Зоотехния. 2023. № 11. С. 32–36. DOI: 10.25708/ZT.2023.88.32.010
- Buyarov, V.S., Komolikova, I.V., Buyarov, A.V., Mednova, V.V. (2023). Advances in modern poultry production: research and innovation. *Zootekhn.* No. 11. Pp. 32–36. (In Russ.). DOI: 10.25708/ZT.2023.88.32.010
- Ефремова А.А., Дагаев А.А. Приоритеты формирования экспортно ориентированной стратегии развития отрасли (на примере птицеводства) // ЭКО. 2019. № 10 (544). С. 131–147. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2019–10–131–147
- Efremova, A.A., Dagaev, A.A. (2019). Assessment of priorities for an export-oriented strategy (a case of poultry farming). *ECO*. No. 10 (544). Pp. 131–147. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2019–10–131–147
- Жильников А.А., Прудников В.В., Романов А.А. Экономический анализ роста потребительских цен на куриные яйца // Прикладные экономические исследования. 2024. № 1. С. 135–145. DOI: 10.47576/2949–1908.2024.1.1.017
- Zhilnikov, A.A., Prudnikov, V.V., Romanov, A.A. (2024). Economic analysis of the growth of consumer prices for chicken eggs. *Applied economic research*. No. 1. Pp. 135–145. (In Russ.). DOI: 10.47576/2949–1908.2024.1.1.017
- Кисляков А.Н. Интенсификация отрасли птицеводства в Рязанской области // Вестник сельского развития и социальной политики. 2019. № 3 (23). С. 46–48.
- Kislyakov, A.N. (2019). Intensification of poultry industry in Ryazan region. *Vestnik sel'skogo razvitiya i social'noj politiki*. No. 3 (23). Pp. 46–48. (In Russ.).
- Кочиш И.И., Петраш М.Г., Смирнов С.Б. Птицеводство. М.: Колос С. 2013. 407 с.
- Kocish, I. I., Petrash, M. G., Smirnov, S. B. (2013). Poultry farming. Moscow. Kolos S. Publ. 407 p. (In Russ.).
- Лихачева А.Б. О стратегических эффектах односторонних санкций: российский опыт // Финансовый журнал. 2021. Т. 13. № 4. С. 52–66. DOI: 10.31107/2075–1990–2021–4–52–66
- Likhacheva, A.B. (2021). On the Strategic Effects of Unilateral Sanctions: Russian Experience. *Finansovyy zhurnal*. Vol. 13. No. 4. Pp. 52–66. (In Russ.). DOI: 10.31107/2075–1990–2021–4–52–66
- Лукиных М.И. Специфика функционирования рынка мяса в Российской Федерации // Теория и практика мировой науки. 2022. № 6. С. 26–30.
- Lukinykh, M. I. (2022). The specifics of the functioning of the meat market in the Russian Federation. *Teoriya i praktika mirovoi nauki*. No. 6. Pp. 26–30. (In Russ.).
- Марченко В.Ю., Святченко С.В., Онхонова Г.С., Гончарова Н.И., Рыжиков А.Б., Максютов Р.А., Гаврилова Е.В. Обзор эпизоотологической ситуации по высокопатогенному гриппу птиц в России и мире в 2022 г. // Проблемы особо опасных инфекций. 2023. № 1. С. 48–55. DOI: 10.21055/0370–1069–2023–1–48–55
- Marchenko, V. Yu., Svyatchenko, S.V., Onkhonova, G.S., Goncharova, N.I., Ryzhikov, A.B., Maksyutov, R.A., Gavrilo, E.V. (2023). Review on the epizootiological situation on highly pathogenic avian influenza around the world and in Russia in 2022. *Problems of particularly dangerous infections*. No. 1. Pp. 48–55. (In Russ.). DOI: 10.21055/0370–1069–2023–1–48–55

«Золотая птица» на прилавке: что происходит с ценами на куриное мясо?

- Морозенкова О.В. Экономические последствия западных санкций и контрсанкций РФ // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 6. С. 58–74.
- Morozenkova, O.V. (2017). Economic Effects of Western Sanctions and Russia's Reciprocal Sanctions. *Rossiiskij vneshneekonomicheskij vestnik*. No. 6. Pp. 58–74. (In Russ.).
- Никонов А.А., Гальцева А.А. Эпизоотическая ситуация по гриппу птиц в Российской Федерации с 2012 по 2022 гг. // Вестник Башкирского государственного аграрного университета. 2023. № 4 (68). С. 104–109. DOI: 10.31563/1684-7628-2023-68-4-104-109
- Nikonov, A.A., Galtseva, A.A. (2023). Epizootic situation of avian influenza in the Russian Federation from 2012 to 2022. *Vestnik Bashkir state agrarian university*. No. 4 (68). Pp. 104–109. (In Russ.). DOI: 10.31563/1684-7628-2023-68-4-104-109
- Потанова А.А. Нехватка работников в сельском хозяйстве России: есть ли потенциал для восполнения // ЭКО. 2024. № 2 (596). С. 146–168. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-2-146-168
- Potapova, A.A. (2024). Shortage of workers in Russia's agriculture: is there potential to recover. *ECO*. No. 2 (596). Pp. 146–168. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-2-146-168
- Степанян В.Х. Потрясение на рынке мяса птицы в 2021 году // Экономика и управление: проблемы, решения. 2022. Т. 2. № 2. С. 118–121. DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2022.02.02.014
- Stepanyan, V. Kh. (2022). Shock in the poultry meat market in 2021. *Ekonomika i upravlenie: problemy resheniya*. Vol. 2. No. 2. Pp. 118–121. (In Russ.). DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2022.02.02.014
- Цындрина Ю.А. Развитие птицеводства: рост спроса и импортозамещение // Животноводство России. 2024. № 1. С. 12–14.
- Tsyndrina, Yu.A. (2024). Development of poultry farming: demand growth and import substitution. *Zhivotnovodstvo Rossii*. No. 1. Pp. 12–14. (In Russ.).
- Штеле А.Л. Стандартизация в птицеводстве как фактор повышения качества пищевых яиц // Достижения науки и техники АПК. 2014. № 9. С. 56–60.
- Shtele, A.L. (2014). Standardization in poultry keeping as a factor of quality improvement of food eggs. *Dostizheniya nauki i tekhniki APK*. No. 9. Pp. 56–60. (In Russ.).

Статья поступила 17.01.2024

Статья принята к публикации 25.04.2024

Для цитирования: Грачева А.А., Жильников А.А., Жильников Т.А., Прудников В.В. «Золотая птица» на прилавке: что происходит с ценами на куриное мясо? // ЭКО. 2024. № 5. С. 165–184. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-165-184

Информация об авторах

Грачева Алла Ахмедовна (Рязань) – кандидат экономических наук, доцент. Академия права и управления ФСИН.

E-mail: all-grachev@yandex.ru

Жильников Артем Александрович (Рязань) – кандидат технических наук, доцент. Академия права и управления ФСИН.

E-mail: ark9876@mail.ru

Жильников Тимур Александрович (Рязань) – кандидат технических наук, доцент. Академия права и управления ФСИН.

E-mail: quadrus02@mail.ru

Прудников Вячеслав Васильевич (Рязань) – кандидат экономических наук, доцент. Академия права и управления ФСИН.

E-mail: pslava73@yandex.ru

Summary

A.A. Gracheva, A.A. Zhilnikov, T.A. Zhilnikov, V.V. Prudnikov

«Golden Bird» on the Counter: What's Happening to Chicken Meat Prices?

Abstract. The paper presents a comprehensive study of the poultry meat market, including the price level for it in the period from 2015 to 2022. On the example of the Ryazan region, the dynamics of the share of poultry products in the total volume of livestock production in actual prices in farms of different categories is considered. The volume of chicken meat production (in slaughter weight) of poultry enterprises of the Ryazan region after the introduction of sanctions against Russia has been assessed. The factors that had the greatest impact on the increase in prices for chicken meat in Russia, as well as assessed the effectiveness of measures taken by the government to increase production of this product and maintain stable prices. Special attention is paid to the analysis of epizootic situation on highly pathogenic avian influenza, which has developed in different subjects of the Russian Federation.

Keywords: *chicken meat; poultry industry; consumer price; livestock products; domestic market; avian influenza; Ryazan region*

For citation: Gracheva, A.A., Zhilnikov, A.A., Zhilnikov, T.A., Prudnikov, V. V. (2024). «Golden Bird» on the Counter: What's Happening to Chicken Meat Prices? *ECO*. No. 5. Pp. 165–184. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–165–184

Information about the authors

Gracheva, Alla Akhmedovna (Ryazan) – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor. Academy of the Federal Penitentiary Service of Russia.

E-mail: all-grachev@yandex.ru

Zhilnikov, Artem Alexandrovich (Ryazan) – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor. Academy of the Federal Penitentiary Service of Russia.

E-mail: ark9876@mail.ru

Zhilnikov, Timur Alexandrovich (Ryazan) – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor. Academy of the Federal Penitentiary Service of Russia.

E-mail: quadrus02@mail.ru

Prudnikov, Vyacheslav Vasilyevich (Ryazan) – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor. Academy of the Federal Penitentiary Service of Russia.

E-mail: pslava73@yandex.ru

Рестораны Новосибирска: потребительское восприятие заведений в контексте их пространственных различий

К.Н. Калашникова

УДК 316.728

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-185-201

Аннотация. В статье представлен анализ аспектов потребительского восприятия заведений общественного питания в контексте пространственных различий и характеристик мест в городе. Структурирующими особенностями пространства, по которым проводилось сравнение, выступают деление на центр города и периферию, а также на левый и правый берег Оби. Рассмотренные характеристики мест расположения заведений: вид здания (торговый центр, аэропорт, административное сооружение и пр.), наличие у него статуса объекта культурного наследия. В статье также рассмотрено выражение аутентичности как характеристики, подвергающейся оценке и присваиваемой различным аспектам потребительского восприятия. В качестве исследовательского кейса выступили заведения Д.В. Иванова в Новосибирске, их восприятие оценивалось по отзывам потребителей. Иллюстративно приводятся цитаты из интервью этого ресторатора, данного автору статьи летом 2023 г.

Ключевые слова: потребительское восприятие; пространство; рестораны; аутентичность; Новосибирск

Неоднородность заведений общественного питания

Заведения общественного питания являются важной частью городского ландшафта, формируя «социальные и пространственные структуры повседневной жизни» [Стил, 2014. С. 296]. Структура их при этом неоднородна: столовые соседствуют с ресторанами, бары – с кофейнями, каждый из видов заведений связан с определенным набором характерных для них практик и, соответственно, мест в городе, в которых эти практики совершаются.

Повседневность обеспеченных и достаточно мобильных горожан тесно связана с заведениями общепита: взять стаканчик кофе перед работой в деловом центре, пообедать во время бизнес-ланча в кафе, встретиться с друзьями вечером в баре в центре города. Неоднородны не только заведения, но и потребности, которые они призваны удовлетворить, а также аспекты работы заведений, подвергающиеся оценке. В данной статье представлен анализ связи аспектов потребительского восприятия и того, где именно в городе находится заведение.

Сюжет о потребительских практиках, связанный с различными стилями жизни, встречается в текстах классиков социологии. Так, Георг Зиммель обращал внимание на различное отношение к еде в разных классах: «В низших классах, где трапеза в основном центрирована вокруг материальности еды, не вырабатывается никаких типических регулятивов, касающихся застольных манер. В высших социальных группах, в которых привлекательность совместного бытия вплоть до его – по меньшей мере, условной – кульминации в “обществе”, где доминирует чистая материя трапезы, для регулирования соответствующего поведения возникает кодекс правил, определяющих, как держать нож и вилку и какие темы пригодны для застольных бесед» [Зиммель, 2010. С. 189].

Среди современных теоретиков, высказывающихся по теме трапезы, яркой фигурой является Пьер Бурдьё, его понятие «габитус» связывает капитал, накопленный человеком, и материальное выражение практик, в частности, практик питания: застольные манеры, предпочтения и вкусы [Бурдьё, 2001]. Габитус может выступать в качестве объединяющей силы, когда люди, выросшие в схожих условиях, рассматривают, например, одинаковые продукты в качестве праздничных.

Вкусовые предпочтения и габитус связаны в большей степени с культурным, а не экономическим капиталом человека. Рост доходов у представителей рабочих классов (так называемой рабочей аристократии, в трактовке П. Бурдьё), как правило, не приводит к трансформации их вкусовых предпочтений [Веселов, 2015]. Схожую мысль высказал Денис Владимирович Иванов¹ в ходе интервью: *«Даже несмотря на приобретенные средства, деньги, у нас никогда не меняется класс. ...количество денег не позволяет новосибирцам сменить класс, а в Москве этот класс существует независимо от денег. Даже если люди не очень богаты, они все равно будут богато жить, ходить в рестораны. Ты приходишь, а там обычные пенсионерки, но они ... будут коньячок пить после театра».*

Теория Пьера Бурдьё примечательна той ролью, которая отводится пространству в рассмотрении практик: «габитус [habitus] формирует место обитания [habitat] посредством более или менее адекватного

¹ Д.В. Иванов – владелец четырех десятков ресторанов и кафе в Москве, Новосибирске, Тюмени, часть из которых объединены в сети, руководитель департамента по организации питания оргкомитета Сочи-2014, организатор проекта «Русский дом» на Зимних олимпийских играх в Ванкувере. Рекордсмен национальной премии «Пальмовая ветвь» за лучшую ресторанный концепцию страны. URL: <https://denisivanov.ru/> (дата обращения 01.09.2024).

социального употребления этого места обитания, которое он [габитус] побуждает из него делать» [Бурдые, 1993. С. 47].

Места обитания в городе формируются исходя как из представлений о них, так и из «адекватных» способов их использования. Одно из различий, характерных для пространств городов – это сравнение их частей, выделяемых в связи с географическим расположением. Для городов, стоящих на реках, характерное явление – сравнение их берегов и наделение их символическими оппозициями: «...оппозиция “левого берега” Сены <...> “правому берегу”, которая отражается на картах и в статистических обзорах <...>, представлена “в головах” потенциальных зрителей <...> в виде оппозиций, функционирующих как категории восприятия и оценивания: оппозиция театра авангарда и поиска театру бульварному, конформистскому, повторяющемуся; публики молодой публике старой, буржуазной; или кино как искусством и экспериментом залам с исключительным правом показа некоторых фильмов и т.д.» [Бурдые, 1993.С. 38].

Д.В. Иванов в ходе беседы поделился наблюдением: *«У меня [в Новосибирске] есть два ресторана Veertan – на левом и на правом берегу. <...> У них одинаковое меню, одинаковое качество, одинаковая винная карта, одинаковые цены. Эти два ресторана как будто существуют в разное время, в разных мирах, для разной аудитории. То есть всё, что продается в одном, не продается в другом... Если здесь пьют в основном красное вино, то там в основном белое. Если здесь пьют виски, то там водку. Если здесь такой набор коктейлей, там другой. Если здесь едят котлеты, там едят стейк. Если здесь едят котлеты куриные, там идут рыбные. Ничего не совпадает, и это удивительно».*

Пространство города, таким образом, рассматривается не только как физическое, но и как социальное. Различия, существующие на социальном уровне, находят вещественное выражение [Филиппов, 2008]. Пространство состоит из крупных структурных элементов, которым приписываются определенные характеристики и ожидания. Например, центральные кварталы города предполагают лучшее благоустройство, так как содержат объекты, которые считаются значимыми символами города в социальном пространстве. Категория «места» в пространстве города связана не только с абстрактным взглядом на город и представлением о его структуре и символических оппозициях, но и с процессом восприятия, в ходе которого человек идентифицирует, где он находится, и как ему стоит себя вести. Человек неосознанно считывает эти правила практического постижения мира.

Особое, характерное именно для определенных ситуаций, поведение в свою очередь структурирует территорию города. Маршруты, по которым принято гулять, становятся благоприятными местами для различных коммерческих точек, например, «кофе с собой». «“Место” определяет социокультурный контекст практик питания. Оно привязывает их территориально, наполняет культурными смыслами пищевое поведение: физиологический акт превращается в социокультурный процесс» [Логунова, Маженина, 2019. С. 52]. Это можно связать с понятием «трафик», о котором говорил Денис Иванов: *«Главное для локации – это проходимость, наличие трафика, какая аудитория <...> то есть нужно понять, кто целевая группа, открываешь что-то в туристическом месте или деловом центре, как, например, в Москва-сити. Будет ли это вокзал или аэропорт, – везде разного рода трафик»*. Различные места городской повседневности предполагают разные практики и притягивают людей, обладающих несходными идентичностями и стилями жизни.

Центр города зачастую привлекает горожан, проживающих на периферии, их поездки схожи с туристическими, а рассказы полны оборотов, характерных для отзывов о поездках в дальние страны в поисках экзотики и аутентичности [Гуляева, 2017]. Но заведения, предлагающие потребить далёкую культуру, можно назвать «не-местом»: «При создании “места” (в планировании, строительстве, назывании) проблематизируется идентичность (места и горожанина), а при создании “не-мест” акцентируется движение, безграничность, идентичность размывается, создается уединение на виду» [Радина, Крупная, 2022].

Желание потребить атмосферу «не-места» можно связать с космополитичной идентичностью молодых людей, которые выросли в цифровую эпоху и имеют представление о кухне и культурах разных стран. «Их главный критерий посещения заведений – впечатления. Они не гонятся за трендами, напротив, хотят быть уникальными» [Полынская, 2020. С. 164]. И рестораны стремятся удовлетворить этот запрос на уникальность, предлагая редкие ингредиенты, впечатляющие интерьеры, акцентируя внимание на заслугах шеф-повара. «Усилия ресторанов по созданию ценности путем подчеркивания определенных типов аутентичности в соответствии с их целевыми клиентами воспринимаются и принимаются потребителями как часть построения их собственной идентичности» [Boyle, 2024. С. 20].

Символические представления о надлежащем и местах, подходящих для конкретного горожанина, обладающего собственным в чем-то уникальным,

в чем-то универсальным запасом культурного капитала, проявляют себя в неоднородности пространства заведений общественного питания и их восприятии. Даже к схожим по оформлению и ассортименту заведениям могут предъявляться различные требования, и оценке со стороны посетителей могут подвергаться различные аспекты.

Аспекты потребительского восприятия

В своей книге «Аутентичность. Чего по-настоящему хотят потребители» Д. Гилмор и Д. Пайн [Гилмор, Пайн, 2009] обосновывают, что происходит эволюция аспектов потребительского восприятия, и бизнес как гибкая структура подстраивается под нее. Если изначально потребителей интересовала в первую очередь доступность, наличие благ, то в последующем они стали искать, где подешевле; после акцентировали внимание на качестве товаров и услуг; и самый актуальный запрос, которому необходимо соответствовать сегодня – аутентичность.

Аутентичность можно определить двояко, с одной стороны, – это характеристика, приписываемая «сверху», например, объектам культурного наследия, как подтверждение, что здание, обладающее этим статусом, действительно было построено сто лет назад, или что оно связано с жизнью великого человека, или подтверждается другое обоснование его сохранения и защиты. С другой стороны, аутентичны блюда или элементы интерьера, которые считаются таковыми на основе повторяющегося, неформального, перформативного процесса, в ходе которого конструируется подлинность [Wang, 2022]. Так, согласно исследованию, проведенному в Санкт-Петербурге, необходимый элемент в конструкции аутентичности китайских ресторанов – это наличие китайского повара [Цзинь, 2017].

В целом аутентичность превращается в важный фактор привлекательности заведений в условиях, когда потребители становятся все более искушенными. Причем важно, что эта характеристика «распределена» по оцениваемым аспектам: «аутентичность места, рецептуры, интерьера, общей атмосферы» [Александрова, 2018. С. 272].

В обеих трактовках аутентичности коннотация термина скорее положительная: аутентичность как благо, ценность, которую нужно защищать, и в доступе к которой присутствует неравенство. Поэтому декларируется и необходимость борьбы за ее сохранение. Говоря о сетевых кофейнях Starbucks, британский архитектор К. Стил так описывает угрозы аутентичности: «Не хватает только мышонка с большими ушами, – а не то вы пили бы кофе в настоящем Диснейленде. “Ну и что?” спросите вы. Если кофе хорош, а диваны мягкие, то кого волнует аутентичность? Но здесь

опять же все дело в масштабе. Наверное, время от времени приятно выпить фантазийного кофе в декорации сизтлской кофейни. Но когда иного выбора у нас нет, речь уже идет о покушении на нашу культурную идентичность» [Стил, 2014]. Однако тот же автор заявляет при этом, что «фальшивы рестораны или нет, их способность оживлять городские общественные пространства несомненна» [там же].

Возникновение классических ресторанов нередко связывают с растущей в обществе индивидуализацией [Стил, 2014] в противовес товарищеской атмосфере таверн. Согласно Г. Зиммелю, индивидуализм – одна из имманентных черт горожан. С этой точки зрения рестораны – парадоксальные пространства: с одной стороны, в пределах отдельного столика происходит общение и укрепление социальных связей, но с другой – столики отделены друг от друга, и несмотря на то, что люди видят друг друга, негласное правило предписывает вести себя так, чтобы не мешать компании, отдыхающей рядом.

То есть еда сама по себе – не единственный важный атрибут заведения общественного питания, подлежащий оценке: люди приходят, чтобы побыть «в обществе», пообщаться. Согласно исследованию, проведенному в 2017 г. в Санкт-Петербурге, горожане посещают заведения общепита со следующими целями: «для общения (48,3%), утолить голод (36,3%), отвлечься от повседневных забот (27,5%), провести праздник (15,7%), провести деловую встречу (6,4%)» [Социология питания..., 2018. С. 319].

Различные идентичности, стили жизни, габитусы, переплетающиеся в неоднородном пространстве сибирского мегаполиса, проявляют себя в источнике информации, привлекающем внимание маркетологов [Ктет, Кметь, 2019], лингвистов [Бондарева, Чистякова, 2021], но на наш взгляд, недостаточно осмысленном социологами, – отзывах. То, какие аспекты потребительского восприятия проявляют себя в отзывах, способно дать представление и о разнице в стиле жизни, и о непривычном ракурсе пространственной дифференциации. Таким образом, был сформулирован следующий исследовательский вопрос: какие аспекты потребительского восприятия проявляются в случае заведений общественного питания, и как эти аспекты различаются в случае различных пространств и мест города?

В качестве характеристик структуры пространства в данной статье выступают следующие элементы: универсальное для городов в целом разделение на центр и периферию; характерное для Новосибирска разделение на левый и правый берег города. В качестве характеристик мест расположения заведений выступает вид здания, в котором они размещены

и который отражает контекст функционирования ресторанов; наличие у здания статуса объекта культурного наследия (ОКН).

Далее более подробно рассмотрено выражение аутентичности как характеристики, подвергающейся оценке в отзывах и присваиваемой различным оцениваемым аспектам потребительского восприятия.

Информационная база и инструменты анализа данных

В качестве исследовательского объекта выступили рестораны Дениса Иванова в Новосибирске. Была сформирована база из 15151 отзыва, оставленного в интерактивной карте 2GIS² на все заведения. На момент выгрузки (20 февраля 2024 г.) – 31 заведение.

Рассматриваемые рестораны располагаются в разных частях города Новосибирска и относятся к различным ценовым категориям³:

- **средний чек 500–1300 Р:** 16 кофеен «Чашка кофе», 3 кафе «Пельмениссимо», «Beerman&Пельмени»;

- **средний чек 1500–1700 Р:** «Beerman&Пицца», «Beerman на Речке», Beerfactory, «Жан Хуан Лу», Aziatish, Veranda by DI, Beerman&Grill;

- **средний чек более 3500 Р:** «Т.Б.К. Лонж», « #СибирьСибирь».

После удаления дубликатов в базе отзывов осталось 15098 записей. Большая часть из них – положительные. На 4 и 5 баллов оценены заведения в 56,8% случаев (рис. 1).

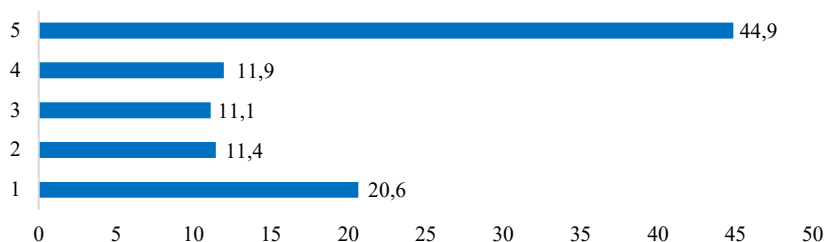


Рис. 1. Распределение оценок в отзывах, %

Если взглянуть на динамику отзывов по годам, можно увидеть вполне логичное снижение их количества в 2020 г., но уже 2021-м значение было больше, чем в «допандемийном» 2019 г., а в 2023-м произошел резкий рост (рис 2).

² Интерактивная карта 2GIS. URL: <https://2gis.ru/novosibirsk> (дата обращения: 01.08.2024).

³ Средний чек, по данным 2GIS, на 23.06.2024. По заведениям Beerbistro и «Ухо&медведь» не было данных.

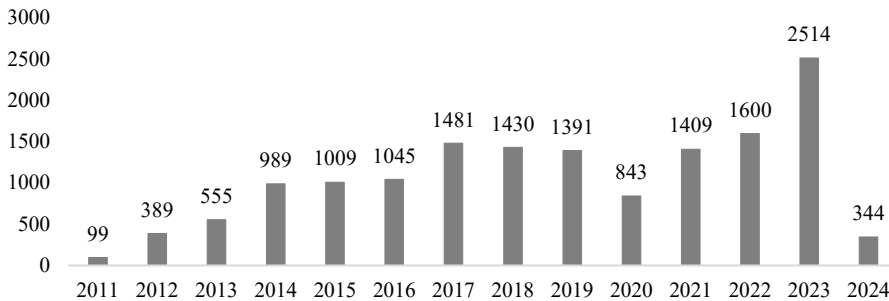


Рис. 2. Динамика количества отзывов в 2011–2024 гг.

Облако ключевых слов было создано в программе PolyAnalyst⁴ на основе текстов отзывов, оно состоит из существительных⁵. Этот инструмент позволяет увидеть в целом, какие аспекты освещаются в отзывах и какие из них обладают большей значимостью. Следует отметить, что в облаке присутствуют слова, которые относятся к различным темам: и к оценке вкуса блюд, и к их стоимости, обслуживанию, атмосфере, а самое популярное слово – заведение – универсальное (рис.3).

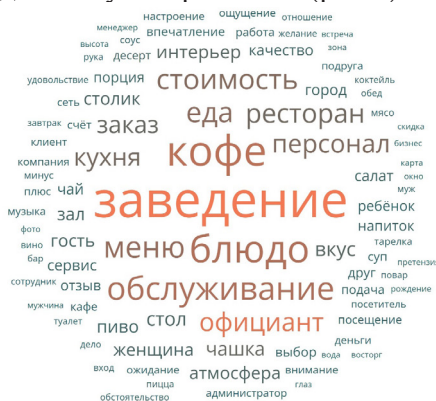


Рис. 3. Облако ключевых слов текстов-отзывов

⁴ Российская аналитическая платформа визуальной разработки сценариев аналитики данных и текстовых документов, не требующая для работы навыков программирования.

⁵ Параметры облака слов: минимальная поддержка – 2, минимальная частота – 4, минимальная ненормированная значимость 0.25. «Значимость слова показывает «аномальность» распределения данного слова по всем текстам, которые вы анализируете. Такое «аномальное» слово встречается: а) чаще, чем другие слова; б) в меньшем количестве текстов». URL: https://alpha.pa6.megaputer.ru/polyanalyst/help/rus/10_Node_reference/03_Text_analysis_nodes/15_Keyword_Extraction_node/02_ke_significance.html (дата обращения: 01.08.2024).

Следующий этап предварительного анализа отзывов – это выявление тональностей в текстах. Инструменты PolyAnalyst позволили выделить самые часто встречающиеся и подвергающиеся оценке аспекты: еда и напитки, персонал, обслуживание клиентов, атмосфера, цена. В целом аспекты оцениваются скорее положительно, особенно яркий контраст между положительными и отрицательными оценками, когда речь идет об атмосфере заведений. Иное соотношение в случае цены: отрицательных оценок немного больше, чем положительных. Полученный набор самых популярных оцениваемых аспектов в целом соотносится с результатами исследований [Barrera-Barrera, 2023; Машкин, Котельников, 2016].



Рис. 4. Аспекты и тональности, выявленные в текстах отзывов, количество оценок

Подготовка текстов отзывов к анализу включала в себя следующие шаги:

- 1) на первом этапе были извлечены слова-маркеры в Polyanalyst, которые характеризуют самые популярные аспекты анализа тональностей, о которых шла речь выше (еда и напитки, персонал, обслуживание клиентов, атмосфера, цена);

- 2) далее эти слова-маркеры использовались для поиска подмножеств отзывов в Polyanalyst;

- 3) были выделены четыре подмножества (и соответственно четыре аспекта): цена, еда и напитки, персонал и обслуживание (на этом этапе произошло объединение аспектов персонал и обслуживание клиентов). Ни один из аспектов не был найден в 407 отзывах;

- 4) далее в соответствии с этими подмножествами в программе Excel были сформированы четыре дихотомические переменные, описывающие, о каких аспектах идет речь в отзывах;

- 5) затем в программе SPSS были рассмотрены связи с помощью таблиц сопряженности.



Рис. 5. Количество отзывов, в которых содержатся лингвистические маркеры атрибутов

Цена, еда и напитки, персонал и обслуживание, атмосфера

Замысел статьи предполагает ответ на вопрос, какие аспекты при оценке заведений общественного питания важны в случае различных пространств города. В качестве первого разделения выступила оппозиция центр/периферия⁶, в качестве второго – левый и правый берег реки Обь. В таблице представлены скорректированные стандартизованные остатки – это отклонение наблюдаемой частоты от ожидаемой, измеренное в числе стандартных отклонений [Ростовцев, Ковалева, 2001]. Значение в ячейке по модулю больше 1,96 указывает на наличие связи. Можно увидеть, что разделение на центр и периферию в Новосибирске отчасти воспроизводится и в отношении разных берегов Оби. Правый берег обладает признаками «центральности», а левый – «периферийности». Для правого берега характерен акцент на атмосфере в отзывах, а для левого берега – на ценах.

Таблица 1. Связь аспектов потребительского восприятия и частей пространства г. Новосибирска

Показатель	Различение по критерию «центральности»		Различение по элементам структуры	
	«Центр»	«Периферия»	Правый берег	Левый берег
Цена	-9,8	9,8	-6,5	6,5
Еда и напитки	-0,3	0,3	-0,6	0,6
Персонал и обслуживание	-1,3	1,3	1,2	-1,2
Атмосфера	16,8	-16,8	14,2	-14,2

Примечание табл 1-3. Здесь и далее в ячейках – стандартизированный остаток. Подсветка светло-серым цветом означает существенное смещение частоты в клетке и положительную связь, темно-серым – существенное смещение частоты и отрицательную связь.

⁶ В качестве районов, представляющих центр города, мы обращались к Центральному и Железнодорожному району Новосибирска.

Далее рассмотрены связи аспектов и (1) видов зданий, в которых располагаются заведения, (2) наличия или отсутствия у этих зданий статуса объекта культурного наследия.

Были выделены шесть видов мест расположения заведений, которые характеризуют контекст их функционирования. Так, расположение в административном здании предполагает соседство с другими заведениями и магазинами. Также выделяются в качестве вариантов контекста: аэропорт, бизнес-центр, отель или гостиница, парк или зоопарк, торговый или торгово-развлекательный центр (ТЦ/ТРЦ).

Отзывы на заведения, располагающиеся в административных зданиях, отличаются акцентом на атмосферу, что нетипично для всех остальных локаций. Для заведений аэропорта и парков характерно скорее упоминание цен, чем любых других аспектов. Вероятно, именно эти значимые смещения и проявили себя в сравнении частей городского пространства, так как заведения в административных зданиях располагаются в большинстве на правом берегу, а новосибирский аэропорт Толмачево – на левом. Акцент на атмосферу не характерен для бизнес-центров, зато там с большой вероятностью будут отмечены еда и напитки или персонал и обслуживание. В случае отелей и гостиниц в отзывах скорее не будут писать о ценах или персонале, зато отметят атмосферу. А в ТЦ и ТРЦ, очевиднее всего, отмечают обслуживание в заведении, чем его атмосферу или цены. Эти значимые смещения можно объяснить различиями в качестве трафика. Потоки людей, гуляющих по парку, отличаются от совершающих покупки в торговом центре, у них различная хореография движений и разные потребности.

**Таблица 2. Связь аспектов и видов зданий,
в которых располагаются заведения**

Показатель	Административное здание	Аэропорт	Бизнес-центр	Отель/гостиница	Парк	ТЦ/ТРЦ
Цена	-0,1	9,1	-0,4	-5,5	3,2	-2,4
Еда и напитки	-1,3	-2,7	2,1	0,9	-2,5	1,9
Персонал и обслуживание	-0,2	-4,1	2,3	-3,4	0,3	4,0
Атмосфера	19,8	-13,3	-6,0	2,2	-6,6	-9,7

Статус объекта культурного наследия – это характеристика, которая связана со свойством аутентичности. Как правило, здания, обладающие этим статусом, воспринимаются как пространства «с историей». И если при оформлении заведения было проявлено бережное отношение, эта «историчность» становится видимой и осязаемой. Материальная среда, обладающая такой характеристикой, создает атмосферу. Это считается в отзывах – акцент на атмосфере значительно сильнее в отзывах о группе заведений, которые располагаются в зданиях-памятниках.

Таблица 3. Связь аспектов и видов зданий,
в которых располагаются заведения

Показатель	Не ОКН	ОКН
Цена	-2,8	2,8
Еда и напитки	-1,2	1,2
Персонал и обслуживание	0,9	-0,9
Атмосфера	-19,4	19,4

Атмосфера – это аспект потребительского восприятия, которому зачастую приписывают характеристику «аутентичный». И чаще всего упоминаемым материальным атрибутом, создающим аутентичную атмосферу, становилась вполне конкретная, осязаемая вещь – кирпичные стены:

«Прикольная кладка старая, отреставрированная. Я подумала, что это настоящая, еще с ТЕХ времен сохранившаяся и облагороженная (если кто-то знает, что это просто муляж – не говорите мне, я расстроюсь)» (текст отзыва на кофейню «Чашка кофе»).

Причем, что парадоксально, далеко не всегда вид кирпичных стен пробуждал фантазию посетителей о корнях места расположения заведения, о купеческом прошлом и людях, которые жили в этих стенах. Чаще всего они мысленно уносились в далекие страны: *«а-ля Нью-Йорк стайл»*; *«у меня было ощущение, что я попал в винный погреб к монахам – францисканцам»*; *«как будто в чешском пивном баре»*; *«как в старых районах Нью Йорка»*; *«как будто очутился в какой-то восточной теплой стране»*; *«зайдя внутрь, я словно перенеслась из Новосибирска в Европу»* (фрагменты текстов отзывов). Телесная практика, связанная с этими фантазиями – фотографирование. Визуально привлекательные интерьеры, которые выгодно смотрятся на фотографиях, привлекают обладателей аккаунтов в социальных сетях.

Такое поведение сильно напоминает поведение туристов. Горожане действительно приходят с запросом на экзотику, на возможность перенестись далеко, не покидая город. Допускаем, что многие посетители действительно имеют опыт путешествий, им есть с чем сравнивать, и они ищут возможности вернуться в состояние приключения через вкусы, через созерцание и потребление атмосферы.

«Настоящая» еда в ресторанах

В текстах отзывов, в которых достаточно подробно расписаны оцениваемые аспекты потребительского восприятия, считывается любопытный сюжет; посетители тем или иным способом конструируют для себя обоснование «аутентичного» или «настоящего». Касается эта характеристика самых разных осязаемых и неосязаемых вещей.

Чаще других встречается обоснование, почему та или иная еда (или напиток) оказывается «настоящей» или, напротив, «подделкой». Были выявлены следующие линии аргументации.

1. Аутентично – значит, приготовлено как в стране происхождения блюда. Причем представление «как должно быть» может основываться на личном опыте путешествий или же на мечтах об этом опыте.

«Обожжаю корейскую кухню с тех пор, как была в Корее. Но кимчи в этом ресторане на настоящее совершенно не похоже вкусом, только видом. Из вкуса только безумная острота. А настоящее кимчи имеет вкус, причём я ела его в корейских ресторанах в Лондоне и в других городах» (фрагмент текста отзыва на ресторан Aziatish).

«Том ям – как будто я побывала в Таиланде» (фрагмент текста отзыва на ресторан «Т.Б.К. Лонж»).

2. Аутентично – значит, приготовлено поваром определенного происхождения. Линия аргументации схожа с выявленной на примере китайских ресторанов в Санкт-Петербурге [Цзинь, 2017]. Этот сюжет активно оспаривается в западном научно-популярном дискурсе⁷.

«Отдельное спасибо итальянскому Шеф-повару Микеле Броджи. За то, что показал, как выглядит и какая на вкус настоящая пицца! Виопо!» (текст отзыва на ресторан «Веерман&Пицца»).

«Хачапури по-аджарски изменился в лучшую сторону, что неудивительно, ведь шеф-повар специально консультировался по вопросам аутентичного приготовления у опытного грузинского кулинара» (текст отзыва на ресторан «Веерман на Речке»).

Италия и Грузия – действительно существующие в физическом пространстве страны, но их культурные кулинарные традиции вышли далеко за их пределы. Образы стран, воспоминания и фантазии врываются в повседневность новосибирских горожан, становясь критерием оценивания блюд.

Описанные выше критерии «настоящего» рисуют картину, в которой коммерциализации подвергаются прежде всего культурные и кулинарные традиции других стран. Исследования туристических мест Лиссабона [Guimarães, 2022] показали перспективность коммерциализации локальных культурных символов для привлечения туристов, но для привлечения жителей города Новосибирска

⁷ Например, Холли Фэн, повар азиатского происхождения, которая владеет техниками классической французской кухни, критикует в своем TEDx выступлении посетителей «которые используют слово “аутентичный” для описания чего угодно, кроме самой еды, вместо этого фокусируясь на том, где находится закусочная, говорят ли там по-английски и как дешево стоят этнические блюда». URL: <https://www.stlpr.org/show/st-louis-on-the-air/2023-06-20/a-st-louis-food-writer-wants-us-to-rethink-what-makes-food-authentic> (дата обращения: 05.09.2024).

обращаются к глобальным трендам. В трактовке исследователей [Радина, Крупная, 2022] такие заведения можно назвать «не-местом». Но что насчет «мест»?

Может показаться, что потребление «сибирской» атмосферы не так интересно посетителям в Новосибирске. Но есть два явных исключения. Первый – это Академгородок. Похоже, что некоторые гости потребляют атмосферу именно этого места, а не фантазии о далеком.

«Из всех Ивановских заведений мое любимое. Потому что в Академе» (фрагмент текста отзыва на ресторан «Т.Б.К. Лонж»).

«Чашка кофе в “Чашке кофе” стоит как самолёт, но можно сказать, что та атмосфера Академгородка того стоит, вот серьёзно. За это я готова платить» (текст отзыва на кофейню «Чашка кофе»).

Второй – это потребление блюд русской кухни. В качестве примера можно привести ресторан «#СибирьСибирь», который новосибирские географы-аналитики описали как связанный с локальной культурой в 2023 г. [Горошко, Пацала, 2023]. При оценивании блюд ресторана в отзывах можно обнаружить указание на *«сибирский дух и характер»*; *«настоящую русскую поистине сибирскую кухню»*; *«настоящие сибирские пельмени»*; *«десерт клюква с орешками – настоящий, сибирский!»* (фрагменты текстов отзывов).

Слово «аутентичный» в контексте западных исследований зачастую отсылает к дешёвым, этническим и не самым безопасным заведениям. В данной статье представлены заведения скорее средней и высокой ценовой категории. И если речь идёт о «местах», как о носителях того, что в публицистике называется культурным кодом или локальной идентичностью, то критерии оценки зачастую очень личные. Например, похожи ли ресторанные «настоящие сибирские пельмени» на те, что готовили всей семьей и морозили впрок? Должны ли они быть похожи? Фантазии о «сибирском духе» тоже, вероятно, становятся средством оценивания, когда речь заходит о местных, но экзотических, не повседневных ингредиентах.

Заключение

Отвечая на основной вопрос, поставленный в этом исследовании, стоит отметить, что связь потребительского восприятия и городских пространств действительно существует. Причем на уровне пространственных оппозиций «центр-периферия», «левый-правый берег» значимо различаются только два аспекта: цена и атмосфера. Для левого берега г. Новосибирска и периферийных районов характерно большее внимание к ценам в отзывах. Для правого берега и центральных районов характерен акцент на атмосфере.

Объяснить эти различия можно расположением конкретных мест, представляющих контекст функционирования ресторанов (аэропорт – на левом берегу, здания-достопримечательности – на правом). На уровне мест

различия в проявленности аспектов особенно заметны. Отели и здания-памятники, располагающиеся в центре города и в других точках притяжения гостей города (в случае Новосибирска прежде всего – деловых туристов) становятся своеобразными порталами, через которые можно окунуться в атмосферу. Но атмосфера при этом может вызывать различные ассоциации. Одни посетители, глядя на старинные стены, совершат путешествие в прошлое, другие мысленно перенесутся за тысячи километров.

На наш взгляд, для построения именно местного гастрономического бренда важно обращать внимание на «места», на историчность, которая может актуализировать в отзывах аспект атмосферы. Эта актуализация может быть связана и с бережным отношением к памятникам, о котором Денис Владимирович рассказал в интервью: «Мы пытаемся не изменить, а именно вытащить вот то настоящее, аутентичное». Аутентичность стен, в которых располагается заведение, ингредиентов и рецептов привлекают горожан и гостей города, обладающих достаточным уровнем культурного капитала, чтобы их оценить.

Список литературы/ References

- Александрова М.В. Стилистика советской эпохи в современной массовой культуре: концептуальные кафе и рестораны // Ярославский педагогический вестник. 2018. № 4. С. 270–275.
- Aleksandrova, M.V. (2018). Soviet Era Stylistics in Modern Mass Culture: Conceptual Cafes and Restaurants. *Yaroslavl Pedagogical Bulletin*. No. 4. Pp. 270–275. (In Russ.).
- Бондарева Е.П., Чистякова Г.В. Универсальная ценностная картина мира: анализ виртуальных отзывов туристов // Litera. 2021. № 4. С. 18–32. DOI: 10.25136/2409–8698.2021.4.32610
- Bondareva, E.P., Chistyakova G.V. (2021). Universal Value Worldview: Analysis of Virtual Tourist Reviews. *Litera*. No. 4. Pp. 18–32. (In Russ.). DOI: 10.25136/2409–8698.2021.4.32610.
- Бурдьё П. Практический Смысл / Пер. с фр. А.Т. Бикбов, К.Д. Вознесенская, С.Н. Зенкин, Н.А. Шматко; Отв. ред. пер. и Послесл. Н.А. Шматко. СПб.: Алетейя, 2001. 562 с.
- Bourdieu, P. (2001). *Practical Reason*. Saint Petersburg: Aleteyya. 562 p. (In Russ.).
- Бурдьё П. Физическое и социальное пространства: проникновение и присвоение // Бурдьё П. Социология политики / Пер. с фр. М.: Socio-Logos, 1993. С. 33–52.
- Bourdieu, P. (1993). *Physical Space and Social Space: Penetration and Appropriation*. In: Bourdieu P. *Sociology of Politics*. Moscow: Socio-Logos, Pp. 33–52. (In Russ.).
- Веселов Ю.В. Современная социальная система питания // Журнал социологии и социальной антропологии. 2015. Т. 18. № 1. С. 68–82.
- Veselov, Yu.V. (2015). The Contemporary Social System of Food. *The Journal of Sociology and Social Anthropology*. Vol. 18. No. 1. Pp. 68–82. (In Russ.).
- Гилмор Д.Х., Пайн Д. Аутентичность: чего по-настоящему хотят потребители / Пер. с англ. Санкт-Петербург: Best business books, 2009. 347 с.
- Gilmore, J., Pine, J. (2009). *Authenticity: What Consumers Really Want*. Saint Petersburg: Best business books, 347 p. (In Russ.).
- Гуляева Е. Что делает ресторан этническим? (на примере армянских ресторанов в Санкт-Петербурге) // Антропологический форум. 2017. № 32. С. 67–94.

- Gulyaeva, E. (2017). What Makes an Ethnic Restaurant Ethnic?: Armenian Restaurants in St Petersburg. *Forum for Anthropology and Culture*. No. 32. Pp. 67–94. (In Russ.).
- Зиммель Г. Социология трапезы // Социология: теория, методы, маркетинг. 2010. № 4. С. 187–192.
- Zimmel, G. (2010). Sociology of eating. *Sociology: theory, methods, marketing*. No. 4. Pp. 187–192. (In Russ.).
- Кмет М.А., Кметъ Е.Б. Управление неудовлетворенностью гостей: анализ ответов отелей на отрицательные отзывы // Практический маркетинг. 2019. Т. 267. № 5. С. 11–17.
- Ktait, M.A., Kmet', E.B. (2019). Guests Dissatisfaction Management: Analysis of Hotel Responses to Negative Online Reviews. *Practical Marketing*. Vol. 267. No. 5. Pp. 11–17. (In Russ.).
- Машкин Д.О., Котельников Е.В. Извлечение аспектных терминов на основе условных случайных полей и векторных представлений слов // Труды ИСП РАН. 2016. Т. 28. № 6. С. 223–240.
- Mashkin, D.O., Kotelnikov, E.V. (2016). Aspect term extraction based on word embedding and conditional random fields. *Proc. ISP RAS*. Vol. 28, No. 6. Pp. 223–240. (In Russ.).
- Полынская Г.А. Влияние пространственных факторов на удовлетворенность посетителей ресторанов // Вестник Московского государственного университета. Сер.6. Экономика. 2020. № 1. С. 156–180.
- Polynskaya, G.A. (2020). Geographical distribution of catering venues and importance of geographical factor for customer satisfaction. *Moscow University Economics Bulletin*. No. 1. Pp. 156–180. (In Russ.). DOI: 10.38050/013001052020110
- Радина Н.К., Крупная Д.А. Реализуя право на город: интерпретации и номинация городских объектов горожанами (на материале эргоурбанонимов нестоличных мегаполисов) // Мониторинг общественного мнения экономические и социальные перемены. 2022. № 5. С. 172–195.
- Radina, N.K., Krupnaya, D.A. (2022). Realizing the Right to the City: Interpretations and Nomination of Urban Objects by Citizens (Based on Ergourbanonyms of Non-Metropolitan Cities). *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. No. 5. Pp. 172–195. (In Russ.). DOI: 10.14515/monitoring.2022.5.2098
- Ростовцев П., Ковалева Г. Анализ социологических данных с применением статистического пакета SPSS: Учеб.-метод. пособие / Новосиб. гос. ун-т. Новосибирск, 2001. 158 с.
- Rostovtsev, P., Kovaleva, G. (2001). *Analysis of sociological data using the statistical package SPSS*: Textbook. Novosibirsk State University, Novosibirsk, 158 p. (In Russ.).
- Стил К. Голодный город: как еда определяет нашу жизнь / Пер. с англ. М.: Strelka Press, 2014. 456 с.
- Steel, C. (2016). *Hungry City: How Food Shapes Our Lives*. Moscow: Strelka Press. 456 p. (In Russ.).
- Филиппов А.Ф. Социология пространства. СПб.: «Владимир Даль», 2008. 285 с.
- Filippov, A. (2008). *Sociology of space*. Saint Petersburg. Vladimir Dal' Publ., 285 p. (In Russ.).
- Цзинь Цз. Китайские рестораны в Санкт-Петербурге: исследование социологии питания // Журнал социологии и социальной антропологии. 2017. Т. 20. № 3. С. 111–135.
- Jin, J. (2017). Chinese restaurants in Saint Petersburg: A study on the sociology of food. *The Journal of Sociology and Social Anthropology*. Vol. 20. No. 3. Pp. 111–135. (In Russ.).
- Социология питания и общественное здоровье: учебно-методическое пособие / Ю.В. Веселов и др. СПб: Скифия-принт, 2018. 324 с.
- Veselov, Yu.V. et al. (2018). *Sociology of nutrition and public health: a teaching aid* (2018). St. Petersburg: Skifia-print, 324 p. (In Russ.).

Рестораны Новосибирска: потребительское восприятие заведений в контексте их пространственных различий

- Barrera-Barrera, R. (2023). Identifying the attributes of consumer experience in Michelin-starred restaurants: a text-mining analysis of online customer reviews. *British Food Journal*. Vol. 125. No. 13. Pp. 579–598. DOI: 10.1108/BFJ-05–2023–0408
- Boyle, D. (2024). “Authentic and Amazing”: authenticity as an evaluative category in online consumer restaurant reviews. *Journal of Cultural Analytics*. Vol. 7. No. 2. Pp. 1–25. DOI: 10.22148/001c.91289
- Wang, C. (2022). Authenticating newly constructed ancient towns in China: A critical discourse analysis. *Travel and Tourism Research Association: Advancing Tourism Research Globally*. No. 7. Available at: <https://scholarworks.umass.edu/ttra/2022/qualworkshop/7> (дата обращения: 01.08.2024).

Статья поступила 06.08.2024

Статья принята к публикации 22.08.2024

Для цитирования: Калашникова К.Н. Рестораны Новосибирска: потребительское восприятие заведений в контексте их пространственных различий // ЭКО. 2024. № 5. С. 185–201. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–185–201

Информация об авторе

Калашникова Ксения Николаевна (Новосибирск) – Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: k.kalashnikova@g.nsu.ru; ORCID:0000–0002–8400–6332

Summary

K.N. Kalashnikova

Novosibirsk Restaurants: Customer Perception of Restaurants Relative to their Location

Disparities

Abstract. The author of the article analyzes the aspects of consumer perception of catering establishments in the context of spatial differences and characteristics of places in the city. The structuring features of space, on which the comparison was made, are the division into the city center and periphery, as well as the left and right bank of the city. The considered characteristics of the places of establishment location are: the type of building (shopping center, airport, administrative building, etc.), whether it has the status of a cultural heritage object. The article also considers the expression of authenticity as a characteristic that is evaluated and assigned to different aspects of consumer perception. D.V. Ivanov’s establishments in Novosibirsk acted as a research case, their perception was evaluated based on consumer feedback. Citations from the interview of this restaurateur, given to the author in the summer of 2023, are included for illustrative purposes.

Keywords: *consumer perception; space; restaurants; authenticity; Novosibirsk*

For citation: Kalashnikova, K.N. (2024). Novosibirsk Restaurants: Customer Perception of Restaurants Relative to their Location Disparities. *ECO*. No. 5. Pp. 185–201. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–185–201

Information about the author

Kalashnikova, Kseniya Nikolaevna (Novosibirsk) – Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: k.kalashnikova@g.nsu.ru; ORCID: 0000–0002–8400–6332

Бюджетные правила в системе приоритетов бюджетной политики России

Э.Ю. Аблаев, Д.А. Сударев

УДК 336.143.2; 338.22.021.1

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-202-223

Аннотация. Применение бюджетных правил стало мейнстримом экономической политики, однако происходящие глобальные изменения ставят под сомнение универсальность данного механизма. На основании анализа стратегических документов в статье представлены изменения в позиционировании бюджетных правил в Российской Федерации. Авторы демонстрируют непоследовательность в их использовании, расхождение практики их применения с декларируемыми целями и рассматривают в качестве альтернативы им бюджетные стандарты – качественно сформулированные принципы реализации бюджетной политики. По мнению авторов, более простые для понимания и одновременно гибкие ограничения способны приобрести по-настоящему долгосрочный характер и обеспечить решение фундаментальной проблемы динамической согласованности бюджетной политики.

Ключевые слова: бюджетные правила; бюджетная политика; приоритеты бюджетной политики; бюджетная устойчивость; бюджетные стандарты; временная несогласованность

Введение

Экономическая стабильность и устойчивое развитие страны во многом зависят от качественно спланированной и реализуемой бюджетной политики. Приоритеты последней, в свою очередь, основываются на балансе между устойчивостью бюджетной системы и достижением целей и задач социально-экономического развития. Однако в различные периоды фокус может смещаться в ту или иную сторону. Для России, обладающей значительными природными ресурсами, разнообразной промышленной базой и огромным культурным и историческим наследием, «разбросанными» по огромной территории, вопросы эффективного распределения бюджетных ресурсов особенно актуальны. Национальные приоритеты бюджетной политики России отражают стратегические цели государства и направлены на достижение долгосрочного социально-экономического развития, повышение качества жизни населения и укрепление позиций страны на международной арене. Для проведения сбалансированной и стабильной бюджетной политики, нацеленной на национальное развитие, Россия стала применять бюджетные правила.

Бюджетными правилами называют официально установленные количественные ограничения, накладываемые на параметры фискальной

политики: объём государственного долга, величину бюджетного дефицита, расходы и доходы бюджета и т.д. За последние 30 лет бюджетные правила стали мейнстримом в международной практике: в настоящий момент их применяют свыше 100 стран по всему миру [Davoodi et al., 2022]. В качестве целей применения бюджетных правил в теории и международной практике указываются разные положения – от достижения долгосрочной устойчивости государственных финансов до обеспечения справедливого распределения ресурсов между поколениями.

Согласно общепринятой точки зрения, в России бюджетные правила применяются, начиная с образования Стабилизационного фонда в 2004 г. За прошедшие с тех пор 20 лет сменилось пять различных конструкций правил. Изначальная их цель состояла в минимизации влияния волатильности рентных доходов на экономику страны, попутно в «тучные годы» формировались финансовые резервы. Со временем вместе с трансформацией национальных приоритетов преобразились также цели бюджетных правил, которым стало вменяться обеспечение долгосрочной устойчивости государственных финансов, макроэкономической стабильности и содействие социально-экономическому развитию. Однако вопрос о том, насколько бюджетные правила в России содействуют достижению обозначенных целей, в отечественной литературе остаётся открытым [Соколов и др., 2021; Комарницкая и Соколов, 2023; Аблаев и Магжанов, 2024].

Целью данного исследования является оценка результативности бюджетных правил в рамках системы приоритетов бюджетной политики России. Понимание принципов и проблем функционирования этого механизма позволит предложить решения по улучшению качества бюджетной политики в России. В исследовании анализируется широкий круг стратегических документов в этой области, официальные статистические данные по основным бюджетным показателям федерального бюджета России и Фонда национального благосостояния за период с 2000 г., научные работы отечественных и зарубежных исследователей.

Место бюджетных правил в стратегических документах бюджетной политики

Отечественная история применения бюджетных правил насчитывает пять периодов их функционирования: 2004–2008 гг., 2013–2014 гг., 2018–2019 гг., 2021 г. и период с 2023 г. Их место в бюджетной политике РФ не было постоянным.

В начале 2000-х гг. бюджетная политика в России определялась необходимостью преодолеть последствия кризиса 1998 г.: сформировать

устойчивую бюджетную систему и вернуть доверие к государству как к надежному контрагенту. В Бюджетных посланиях Президента на 2000–2004 гг. были изложены основные цели на соответствующий период: проведение структурных преобразований, прежде всего, реформирование налоговой и бюджетной систем, изменение систем финансирования расходных обязательств и управления долгом.

Благоприятная динамика цен на нефть в сочетании с признаваемой невозможностью в среднесрочной перспективе изменить структуру экономики¹ обозначили в первой половине 2000-х гг. ряд проблем. Большая доля высоковолатильных рентных поступлений, составлявшая до половины бюджетных доходов, во-первых, создавала риски устойчивости федерального бюджета, во-вторых, приводила к росту инфляции, оказывающей дестабилизирующее влияние на экономику.

В Бюджетных посланиях того времени стали предполагаться меры по снижению зависимости бюджетной системы от нефтегазовых доходов и достижению макроэкономической стабильности и долгосрочной бюджетной устойчивости². Одной из них стало создание в 2004 г. Стабилизационного фонда, что фактически означало начало действия первого бюджетного правила в его общепринятом понимании.

В стратегических документах бюджетной политики середины 2000-х гг. бюджетному правилу отводилась роль одного из инструментов (наряду с изменением налоговой системы, введением бюджетного планирования, ориентированного на результат, формированием системы управления государственным долгом и т.д.) обеспечения макроэкономической стабильности и бюджетной устойчивости³, а также важного условия снижения зависимости бюджета от конъюнктурных доходов.

Оценивая результативность нового механизма, Министерство финансов России в 2006 г. заявляло: «Фонд способствует стабильности экономического развития страны, является одним из основных инструментов связывания излишней ликвидности, уменьшает инфляционное

¹ Пояснительная записка к проекту Федерального закона от 23.12.2003 г. № 184-ФЗ «О внесении дополнений в Бюджетный кодекс РФ в части создания Стабилизационного фонда РФ».

² См.: Бюджетное послание Президента РФ Федеральному Собранию от 31.05.2000 «О бюджетной политике на 2001 год и среднесрочную перспективу». URL: <https://zknrf.ru/president/Byudzhethnoe-poslanie-Prezidenta-RF-Federalnomu-Sobraniyu-ot-31.05.2000/> (дата обращения: 30.01.2024).

³ См.: Концепция реформирования бюджетного процесса в РФ в 2004–2006 гг. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_88769/ (дата обращения: 01.02.2024).

давление, снижает зависимость национальной экономики от неблагоприятных колебаний поступлений от экспорта сырьевых товаров»⁴. В Бюджетном послании на 2008–2010 гг. указывалось: «механизмы и принципы, заложенные при принятии решения о создании Стабилизационного фонда РФ, оправдали себя с точки зрения решения задачи финансовой стабилизации»⁵. Однако в конце 2000-х гг. Министерство финансов признало необходимость реформирования бюджетного правила для того, чтобы его реализация могла «обеспечить будущие поколения достаточным запасом средств для поддержания уровня расходов при исчерпании углеводородных запасов»⁶. Таким образом, бюджетное правило начало рассматриваться в качестве элемента политики отказа от нефтяной зависимости в долгосрочной перспективе.

С 2010 г. формирование приоритетов бюджетной политики в части устройства бюджетной системы определяется программами и концепциями по повышению эффективности управления общественными финансами. В них подтверждалась ориентация на долгосрочную сбалансированность и устойчивость бюджета как ключевую предпосылку макроэкономической стабильности и достижения целей социально-экономического развития. Однако заявляемая в данных программах роль бюджетных правил постепенно усиливалась – от одного из инструментов ответственной бюджетной политики до ключевого механизма, обеспечивающего баланс между бюджетной устойчивостью и достижением целей социально-экономического развития (таблица). Возможной причиной такой трансформации роли правил является переход к более консервативной бюджетной политике, определяемой рядом обстоятельств периода 2014–2016 гг.:

- падение мировых цен на нефть, продемонстрировавшее сохранение зависимости от рентных доходов в качестве ключевой угрозы бюджетной устойчивости;
- переход к режиму инфляционного таргетирования, результативность которого зависит от характера проводимой бюджетной политики;

⁴ О Стабилизационном фонде РФ // Министерство финансов РФ: официальный сайт. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=3353-stabilizatsionnyi_fond_rossiiskoi_federatsii (дата обращения: 10.12.2023).

⁵ См.: Бюджетное послание Президента РФ Федеральному Собранию от 09.03.2007 «О бюджетной политике в 2008–2010 годах». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66865/ (дата обращения: 18.12.2023).

⁶ См.: Основные результаты и направления бюджетной политики в 2007 году и среднесрочной перспективе. С. 41. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=216-osnovnye_rezultaty_i_napravleniya_byudzhethoi_politiki_v_2007_godu_i_srednesrochnoi_perspektive&ysclid=ls4rwsvmke35439363 (дата обращения: 02.02.2024).

- увеличение напряженности в международных отношениях, выразившееся во введении санкций против России.

В Концепции повышения эффективности бюджетных расходов в 2019–2024 гг. отмечается, что долгосрочная устойчивость и сбалансированность федерального бюджета вместе с обеспечением устойчивого социально-экономического развития являются приоритетами бюджетной политики. При этом отдельно указывается, что возможность их достижения определяется формированием основных бюджетных характеристик и в целом бюджетной политики *исключительно на основе бюджетных правил*.

В период кризисных событий последних лет приверженность правилам со стороны правительства была подтверждена, а их значение даже усилилось. Декларируется, что нормализация бюджетной политики предполагает ничто иное, как «возврат к обычным параметрам бюджетных правил»⁷.

Таким образом, место бюджетных правил в системе бюджетных приоритетов трансформировалось от одного из инструментов снижения зависимости бюджета от конъюнктурных доходов и макроэкономической стабильности до ключевого механизма достижения баланса между долгосрочной бюджетной устойчивостью и реализацией целей социально-экономического развития, в том числе устойчивого экономического роста. В рамках существующей бюджетной модели в качестве релевантного механизма, призванного обеспечить устойчивость системы государственных финансов и способствовать социально-экономическому развитию, выбор сделан именно в пользу бюджетных правил.

Однако в настоящий момент признается, что долгосрочная эффективность бюджетных правил зависит «не только от масштабов возможных ценовых колебаний, но и их продолжительности»⁸. Такая ситуация представляется парадоксальной: эффективность механизма, призванного служить источником макроэкономической стабилизации национальной экономики в периоды повышенной волатильности внешних условий, *сама оказывается зависима от этих условий*.

Несмотря на усиление роли правил в стратегических документах бюджетной политики, история их применения в России, характеризующаяся их частыми пересмотрами, отменами из-за кризисов, говорит о существующих в конструкции бюджетного правила противоречиях.

⁷ См.: «Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2024 год и плановый период 2025 и 2026 годов». URL: https://minfin.gov.ru/common/upload/library/2023/09/main/ONBNiTP__2024–2026.pdf (дата обращения: 02.02.2024).

⁸ Там же.

Сравнение программ бюджетной политики после 2010 г.

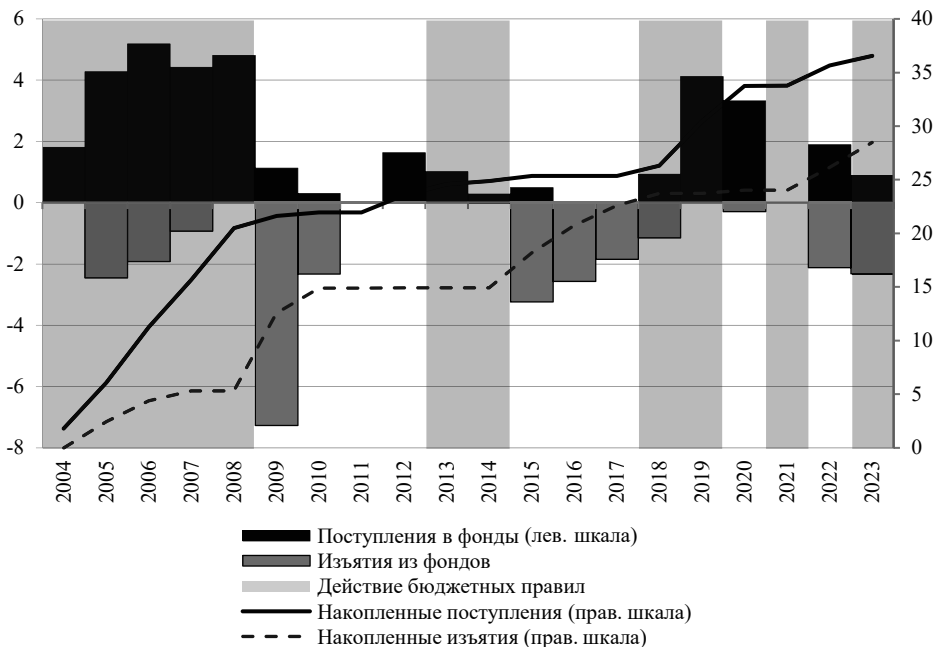
Характеристика	Программа по повышению эффективности бюджетных расходов на период до 2012 года	Программа повышения эффективности управления общественными (государственными и муниципальными) финансами на период до 2018 года	Концепция повышения эффективности бюджетных расходов в 2019–2024 годах
Утверждена	30 июня 2010 г.	30 декабря 2013 г.	31 января 2019 г.
Цель	«Создание условий для повышения эффективности деятельности публично-правовых образований по выполнению государственных (муниципальных) функций и обеспечению потребностей граждан и общества в государственных (муниципальных) услугах, увеличению их доступности и качества, реализации долгосрочных приоритетов и целей социально-экономического развития»	«Повышение эффективности, прозрачности и подотчетности использования бюджетных средств при реализации приоритетов и целей социально-экономического развития за счет завершения формирования современной нормативно-методической базы регулирования бюджетных правоотношений»	«Достижение приоритетов и целей, определенных в документах стратегического планирования, качественного рынка в социально-экономическом развитии в условиях ограниченности бюджетных ресурсов»
Долгосрочная устойчивость и сбалансированность бюджета	Базовое условие реализации Программы, важная предпосылка для обеспечения макроэкономической стабильности	Одна из общих предпосылок для достижения цели и решения задач Программы, важная предпосылка для сохранения макроэкономической стабильности	Важнейшая предпосылка для сохранения макроэкономической стабильности
Роль бюджетных правил	Один из принципов ответственной бюджетной политики	Первоочередная мера обеспечения долгосрочной устойчивости бюджетной системы Российской Федерации и противодействия бюджетным рискам	Требование для соблюдения баланса между обеспечением долгосрочной сбалансированности бюджетной системы и устойчивым социально-экономическим развитием

Источник. Распоряжение Правительства РФ от 30.06.2010 № 1101-р «Об утверждении Программы Правительства РФ по повышению эффективности бюджетных расходов на период до 2012 года». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_102311/ (дата обращения: 19.12.2023); Распоряжение Правительства РФ от 30.12.2013 № 2593-р «Об утверждении Программы повышения эффективности управления общественными (государственными и муниципальными) финансами на период до 2018 года». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_156759/ (дата обращения: 19.12.2023); Распоряжение Правительства РФ от 31.01.2019 № 117-р «Об утверждении Концепции повышения эффективности бюджетных расходов в 2019–2024 годах». URL: <https://docs.cntd.ru/document/55227787?marker=656010> (дата обращения: 19.12.2023).

Отечественные бюджетные правила и декларируемые приоритеты

Рассмотрим соответствие фактического действия бюджетных правил декларируемым в рамках стратегических документов бюджетной политики целям, а именно: сбережению конъюнктурных доходов, обеспечению макроэкономической стабильности и бюджетной устойчивости при сохранении устойчивого социально-экономического развития.

Задача сбережения конъюнктурных доходов в периоды высоких цен на нефть довольно успешно решалась посредством применения различных конструкций бюджетного правила (рис. 1). В периоды истощения фондов возвращение бюджетных правил позволяло обеспечить их пополнение. Более того, даже в периоды отсутствия правил избыточные доходы все равно накапливались (например, в 2009–2012 гг.), что говорит о формировании сберегательной модели поведения, не определяемой лишь функционированием ограничивающих механизмов. Сравнение в постоянных ценах и без учёта курсовой переоценки объёмов средств, откладываемых в суверенные фонды и изымаемых из них, позволяет сделать вывод о результативности сберегательной функции правил.



Источник. Составлено авторами по данным Минфина России и Казначейства.

Рис. 1. Нефтегазовые поступления в суверенные фонды и изъятия из них в 2004–2023 гг. (в ценах 2019 г.), трлн руб.

Тем не менее уже в первые годы существования Стабфонда отмечалось, что платой за стабильность, достигнутую сбережением конъюнктурных доходов, стали избыточный стерилизационный эффект и сдерживание внутреннего спроса [Солнцев и Белоусов, 2005; Гурвич, 2006]. Продemonстрировано также, что в период бурного роста цен на нефть 2000-х гг. государственные расходы были ниже оптимального уровня, способствующего росту производственных возможностей экономики [Скрыпник, 2019].

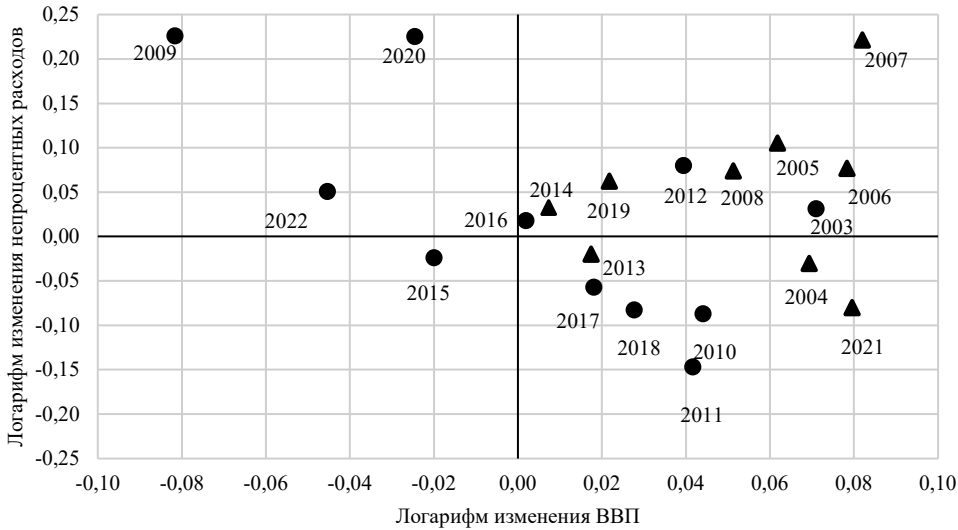
Таким образом, с точки зрения обеспечения бюджетными правилами макроэкономической стабильности и бюджетной устойчивости в России практическая результативность данного механизма представляется неоднозначной.

Стабилизационная роль бюджетных правил определяется проведением политики, направленной на сглаживание влияния циклических колебаний на национальную экономику. Есть множество доказательств неспособности отечественных правил обеспечить контрцикличность бюджетной политики [Соколов и др., 2021; Кудрин и др., 2023; Аблаев и Магжанов, 2024]. Мы, в свою очередь, для подтверждения данных выводов сопоставили годовые изменения реального выпуска и реальной величины непроцентных расходов бюджета (рис. 2). Контрцикличность расходов в таком случае будет заключаться в разных знаках изменений выпуска и величины расходов. По рисунку можно заметить, что среди периодов функционирования бюджетных правил присутствуют годы как проциклической, так и контрциклической бюджетной политики. Таким образом, стабилизационная способность отечественных бюджетных правил не находит однозначного подтверждения.

Достоверность существующих в литературе оценок, а также полученного собственного результата мы объясняем тем, что применявшиеся конструкции бюджетных правил были нацелены на обеспечение равного уровня расходов в условиях спада и подъёма без возможности их корректировки относительно фазы экономического цикла (что было бы более уместно). Стабилизационная функция бюджетной политики не могла полноценно осуществляться только лишь за счёт следования бюджетным правилам.

В проанализированных нами стратегических документах ключевой целью бюджетных правил декларируется достижение устойчивости бюджета. В рамках одного из методов проверки устойчивости определяется реакция первичного сальдо бюджета на накопление государственного

долга: при устойчивой бюджетной политике в ответ на наращивание долга в прошлых периодах должен расти профицит бюджета. Полученные эмпирические результаты подтверждают устойчивость проводимой бюджетной политики в России [Алёхин, 2019; Сучкова, 2023].



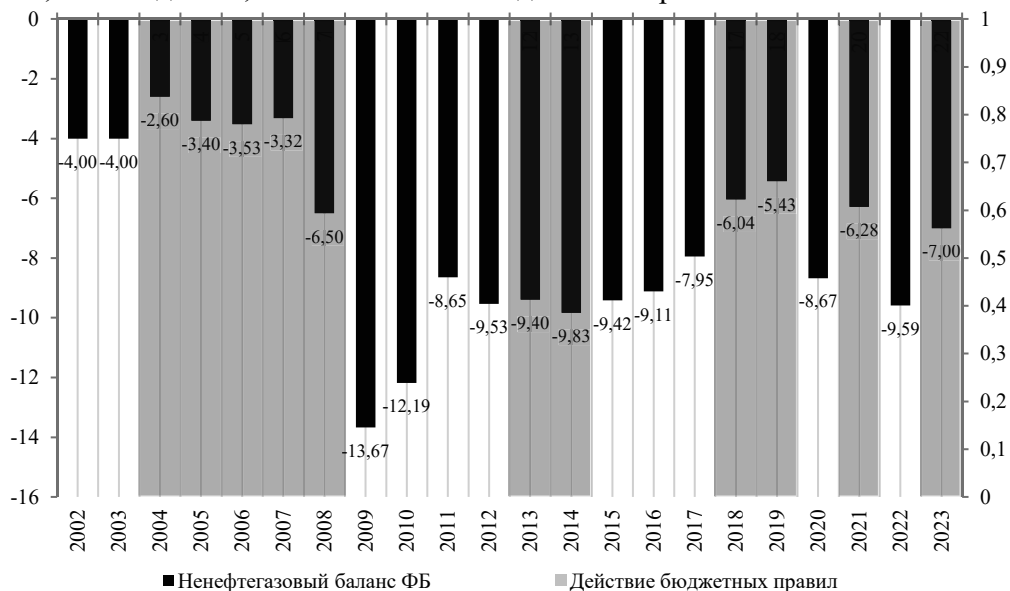
Примечание. ▲ – годы действия бюджетных правил; ● – годы отсутствия бюджетных правил; зона контрцикличности выделена серым. Величины взяты в ценах 2019 г.

Источник рис. 2–4. Составлено авторами по данным Минфина России, Росстата.

Рис. 2. Цикличность непроцентных расходов федерального бюджета в 2003–2022 гг.

Тем не менее альтернативный метод оценки (оценки бюджетного разрыва, служащего индикатором долгосрочной сбалансированности государственных финансов) демонстрирует противоположный результат: на длительном горизонте проводимую бюджетную политику нельзя считать устойчивой [Горюнов и др., 2015]. В качестве ключевого негативного фактора исследователи называют сокращение нефтегазовых поступлений в долгосрочном периоде, в связи с чем отмечается важность развития иных источников доходов. На этом фоне представляется обоснованным акцент проводимой бюджетной политики на минимизации нефтегазового дефицита бюджета, который определяет способность государства обеспечивать свои расходы, не используя рентных поступлений [Кудрин, 2006]. Действительно, в годы функционирования правил нефтегазовый дефицит федерального бюджета сокращался (рис. 3).

Однако о получении устойчивого результата говорить нельзя, что во многом объясняется изменениями тактических целей бюджетной политики и, как следствие, непостоянством бюджетных правил.



Примечание. 2023 г. – на основе предварительных данных Минфина.

Рис. 3. Динамика ненефтегазового баланса федерального бюджета в 2002–2023 гг., % от фактического ВВП

Таким образом, на практике бюджетные правила в России способствовали лишь накоплению конъюнктурных доходов, при этом их роль в достижении бюджетной устойчивости и стабилизации макроэкономической ситуации находятся под сомнением. Основная причина, на наш взгляд, заключается в непоследовательности проводимой бюджетной политики – частые отмены и изменения механизма бюджетных правил в сочетании с попыткой увязать с ними слишком широкий перечень целей и задач.

Уязвимость отечественных бюджетных правил

Кратко- и среднесрочные приоритеты проводимой экономической политики препятствовали выполнению бюджетными правилами функции ограничивающего механизма и порождали их неустойчивость.

В одних случаях (2004, 2018 и 2021 гг.) бюджетные правила должны были служить целям сдерживания роста расходов, проведения бюджетной консолидации, накоплению резервов, что предопределяло

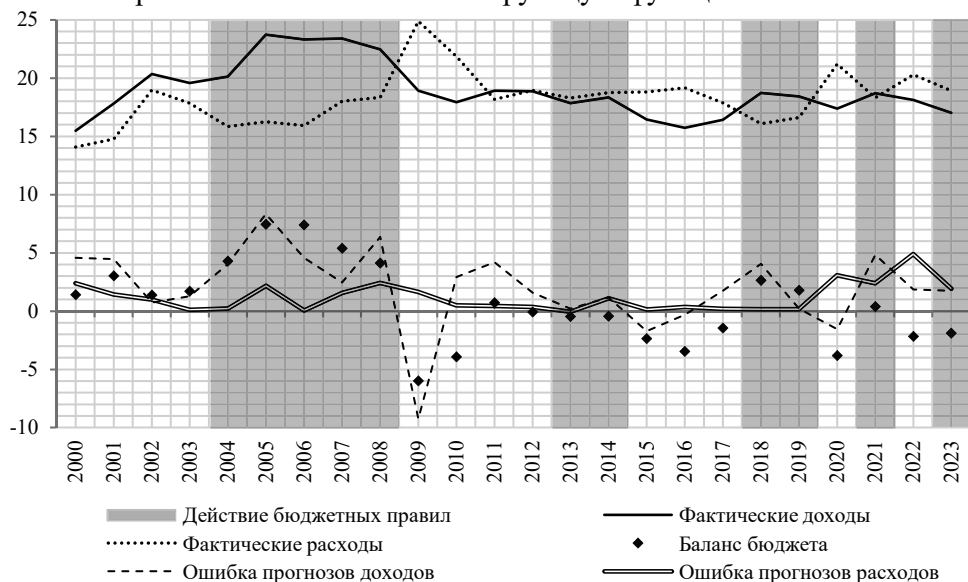
относительную жесткость их конструкции. Так, в рамках бюджетного правила 2018–2019 гг. была установлена довольно низкая цена отсечения для пополнения исчерпавшихся резервов Стабфонда, хотя многие указывали, что такой подход не позволяет обеспечить необходимый объем расходов для экономического развития и финансирования структурных реформ [Кудрин, Соколов, 2017]. В свою очередь реализация бюджетного правила в 2021 г. была нацелена на посткризисную консолидацию и нормализацию бюджетной политики.

В других ситуациях (2006, 2013, 2023 гг.) бюджетные правила должны были обеспечивать более значительный уровень расходов. Так, высокий уровень цен и стремление к увеличению социальных расходов бюджета уже в 2005 г. привели к повышению цены отсечения с 20 до 27 долл. за баррель, что, по мнению исследователей, отвечало актуальным долгосрочным прогнозам [Гурвич, 2006]. Мягкость бюджетного правила 2013–2014 гг. определялась необходимостью финансирования принятых в 2009–2010 гг. долгосрочных обязательств (например, значительное повышение пенсионных выплат) и выполнения «майских» указов Президента, в том числе в части повышения заработной платы работников бюджетной сферы [Кудрин и Соколов, 2017]. Принятое на 2023 г. бюджетное правило, предполагающее расходование фиксированного объема нефтегазовых доходов, призвано обеспечить необходимые бюджетные расходы вне зависимости от внешней конъюнктуры.

В целом, параметры бюджетных правил определялись не столько на основе долгосрочных прогнозов и структурных изменений государственных доходов, сколько по причине необходимости финансирования реализуемых мер бюджетной политики. Траектория изменения основных бюджетных параметров в 2000–2023 гг. скорее подтверждает «рукотворность» проводимой политики, отвечающей текущей экономической ситуации (рис. 4). Выбирая путь дискреционного вмешательства, правительство самостоятельно восполняло отсутствие в правилах способности к эффективному функционированию в периоды масштабных экономических кризисов.

Исследователями установлено, что бюджетные правила могут сигнализировать о сбалансированности проводимой бюджетной политики, а значит – и о компетентности правительства, а также способствовать преодолению асимметрии информации между ним и избирателями [Debrun and Kumar, 2007]. Мы полагаем, что отечественные бюджетные правила на практике могли бы сигнализировать о сбалансированности проводимой

бюджетной политики. Однако для этого необходимо обеспечить прозрачность, подотчётность правительственных органов, а также сохранение последовательного, согласованного характера проводимой бюджетной политики. Невыполнение этих условий подрывает способность отечественных правил выполнять сигнализирующую функцию.



Примечание. Исполнение бюджета за 2023 г. – предварительные данные Минфина.

Рис. 4. Динамика фактических показателей и ошибок прогнозов федерального бюджета в 2000–2023 гг., % от фактического ВВП

Частая приостановка и изменение правил в России скорее являются следствием временной несогласованности проводимой бюджетной политики. В общем виде данная проблема определяет ситуации, когда политика, оптимальная с точки зрения достижения стратегических целей, при возникновении определённых обстоятельств может стать невыгодной ввиду возникновения дополнительных издержек в краткосрочной перспективе [Kyddland and Prescott, 1977]. В таком случае политическое руководство, вероятнее, предпочтёт отклониться от изначально намеченной траектории (приоритетов) в сторону получения выгод в текущем периоде.

Проявление временной несогласованности в рамках отечественной бюджетной практики приводило в разные годы к смещению баланса между обеспечением устойчивого функционирования системы государственных финансов, с одной стороны, и финансированием целей национального

развития – с другой. Смещение равновесия путем чередования конструкций бюджетного правила, отличающихся разной жесткостью, приводило к неоптимальному выбору с точки зрения достижения долгосрочных целей бюджетной политики в России.

Так, ненефтегазовый дефицит федерального бюджета устойчиво превышает показатели первой половины 2000-х гг. (см. рис. 3), а нефтегазовые доходы по-прежнему составляют существенную часть бюджетных доходов. Все это свидетельствует о продолжающейся ресурсной зависимости, полностью справиться с которой, несмотря на достигнутый прогресс, не удалось. В свою очередь формирование резервов в отдельные периоды препятствовало экономическому росту из-за избыточного стерилизационного эффекта и сдерживания внутреннего спроса [Скрыпник, 2019]. При этом часть накопленных средств инвестировалась в иностранные активы, которые в результате санкций были заморожены.

Обеспечение временной согласованности бюджетной политики

Необходимость обеспечения временной согласованности (т.е. приверженности долгосрочным приоритетам) принимаемых решений определяется, с одной стороны, стандартным макроэкономическим обоснованием бюджетной политики: устойчивость государственного бюджета, стабильность макроэкономических параметров, снижение зависимости от ценовой конъюнктуры на экспортную продукцию. С другой – объясняется актуальными экономическими и геополитическими угрозами, когда особенно высок риск принятия нежелательных дискреционных решений, направленных на удовлетворение политических и экономических интересов различных сторон и не являющихся оптимальными для национальной экономики в долгосрочной перспективе.

Бюджетные правила – один из механизмов, призванных способствовать достижению обозначенных целей путем наложения длительных ограничений на параметры бюджетной политики. Но, как было показано, в России они лишь частично выполняют возложенные на них задачи. Очевидно, такое положение вещей не может считаться удовлетворительным.

В качестве возможных направлений обеспечения временной согласованности бюджетной политики в России нам представляются наиболее вероятными следующие.

1. Сохранение количественной логики бюджетных правил при их существенной модернизации в соответствии со стратегическими целями и задачами экономического развития России. На наш взгляд, в актуальных

условиях особого внимания заслуживает концепция правил, «благоприятствующих экономическому росту» (growth- или investment-friendly), до сих пор не получившая достаточное отражение и проработку со стороны российского экспертного сообщества.

Такие бюджетные правила позволяют наращивать инвестиционные расходы вне действующих количественных ограничений, финансируя их за счёт заимствований. Индикатором сбалансированности бюджетной системы становится разница между доходами и текущими расходами, очищенными от капитальных затрат. При этом ввиду ограниченных абсорбционных возможностей национальной экономики ежегодный объём или темп роста бюджетных инвестиций также может быть дополнительно ограничен [Ardanaz et al., 2021].

В международной практике данный подход пока слабо распространён: на начало 2022 г. он применялся лишь в 21 стране. Тем не менее существующие исследования подтверждают способность такого вида бюджетных правил оградить государственные инвестиции в период бюджетной консолидации, а также обеспечить контрцикличность бюджетной политики, особенно в периоды экономического спада [Guerguil et al., 2017].

Отметим, что и в отечественной практике была попытка внедрения подобной конструкции. Одно из положений принятого в 2000 г. Бюджетного кодекса устанавливало ограничение на размер дефицита федерального бюджета в виде суммарного объема бюджетных инвестиций и расходов на обслуживание госдолга. Однако на фоне постоянно складывающегося в последующие годы бюджетного профицита необходимость в таких строгих ограничениях показалась излишней⁹ (см. рис. 4), и в 2008 г. данное положение было отменено, потолок дефицита федерального бюджета в рамках новой конструкции бюджетных правил стал определяться уровнем нефтегазового дефицита.

В настоящее время переход к бюджетной консолидации с целью достижения структурного первичного баланса в 2025 г. создает риски секвестра бюджетных инвестиционных расходов. В связи с этим включение принципа вынесения бюджетных инвестиций за контур количественных ограничений в уже действующую конструкцию бюджетных правил представляется вполне актуальным.

2. Переход от бюджетных правил к бюджетным стандартам – от количественных к качественным ориентирам проведения бюджетно-налоговой политики, концепция которых представлена в одной из недавних

⁹ По этой же причине невозможно оценить эффективность этого механизма с точки зрения защиты инвестиционных расходов.

работ О. Бланшара [Blanchard et al., 2021]. Применение данного механизма представляет особый интерес с точки зрения возможностей обеспечения временной согласованности бюджетной политики в России, поскольку позволит решать актуальные задачи в соответствии со стратегическими приоритетами бюджетной политики, ориентированной на социально-экономическое развитие.

Под бюджетными стандартами понимаются качественные предписания, предоставляющие правительству определённую свободу прочтения (при обязательном условии прозрачности и подотчётности проводимой политики) и формализующие процесс внешнего мониторинга. Оперативный анализ соответствия реализуемых мер бюджетным стандартам при этом закрепляется за независимым от правительства и парламента органом в лице бюджетного комитета (fiscal council), который может включать также представителей экспертного сообщества. В его задачи входят, в частности, мониторинг, консультирование и оценка действий правительства, организация общественных дискуссий.

Для демонстрации примера использования предлагаемого механизма авторы ссылаются на статью 126 Договора о функционировании Европейского союза, согласно которой «государства-члены должны избегать чрезмерного государственного дефицита». На наш взгляд, заслуживает внимания также опыт Новой Зеландии, применяющей в своей бюджетной политике механизм, схожий с бюджетными стандартами, который именуется в местном законодательстве «Принципами ответственного управления финансами»¹⁰. В числе последних называются следующие:

- достижение и поддержание разумного уровня государственного долга;
- достижение и поддержание совокупных государственных активов на уровне, превышающем совокупный объём обязательств с учётом риска снижения чистой стоимости активов;
- разумное управление финансовыми рисками правительства;
- выстраивание системы налогообложения на принципах эффективности и справедливости, включая предсказуемость и стабильность налоговых ставок;
- внимание к влиянию реализации мер, предусмотренных бюджетной стратегией, на нынешнее и будущие поколения;
- учёт взаимодействия между бюджетно-налоговой и денежно-кредитной политикой и т.д.

¹⁰ A Guide to the Public Finance Act. November 2023 // The New Zealand Treasury. URL: <https://www.treasury.govt.nz/sites/default/files/2023-11/guide-pfa-nov23.pdf> (дата обращения: 06.02.2024) .

Соблюдение этих принципов находится под парламентским и общественным контролем. Правительство обязано регулярно публиковать отчеты о бюджетно-налоговой политике, а также среднесрочную бюджетную стратегию, демонстрируя соответствие текущих действий и будущих планов бюджетным стандартам в рамках подготавливаемых Казначейством краткосрочных и долгосрочных бюджетных прогнозов. Отметим, что в данной модели роль бюджетного совета выполняет Казначейство, которое обладает определённой независимостью и выступает в роли советника правительства по финансовым и общеэкономическим вопросам.

В качестве основного аргумента перехода к бюджетным стандартам О. Бланшар и соавторы указывают на неспособность даже самых сложных правил обеспечить достаточную гибкость бюджетной политики и предложить соответствующие решения для всех непредвиденных обстоятельств.

При этом наличие в правилах некоторых стран оговорок, освобождающих правительства от их соблюдения в случае форс-мажора, по сути, скорее приближает их к бюджетным стандартам. В этой ситуации государство расширяет возможности для проведения политики по обязательствам даже в периоды шоков без нарушения публично взятых на себя ограничений, что увеличивает доверие к проводимой бюджетной политике и облегчает формирование экономическими агентами ожиданий.

Для определения релевантности концепции бюджетных стандартов российской специфике обратим внимание на основные критические замечания в адрес концепции бюджетных стандартов от сторонников сохранения количественных правил [Beetsma, 2022].

Часть критики касается трудности реализации стандартов применительно к бюджетной системе ЕС: наднациональному органу чрезвычайно сложно определить соответствие проводимой политики качественным принципам отдельно для каждой страны-участницы. Хотя нельзя не согласиться со справедливостью данного замечания, оно не представляет существенным для оценки возможности реализации данного механизма на национальном уровне.

Одно из замечаний заключается в том, что явные количественные ориентиры в рамках бюджетных правил (в ЕС это ограничение дефицита бюджета 3% ВВП, уровня государственного долга – 60% ВВП) позволяют точно определить нарушение правительством правил бюджетной политики даже широкой общественности, тогда как соответствие качественным критериям стандартов могут оценить лишь эксперты. В случае России этот аргумент не срабатывает. Существующая формула расчёта предельной величины расходов, определяющая структурную сбалансированность

бюджета, представляется слишком сложной для массового понимания и потому не способствующей увеличению или снижению доверия. При этом отечественная конструкция допускает возможности использования «творческой бухгалтерии» для обхода ограничений в случае необходимости. Примером этого является покупка Правительством РФ контрольного пакета акций Сбербанка у Банка России: данная операция позволила увеличить нефтегазовые доходы федерального бюджета за счет средств ФНБ и профинансировать возникшие дополнительные расходы, формально не нарушая бюджетное правило^{11,12}.

На наш взгляд, ключевое положение критики заключается в сложности определения соответствия проводимой бюджетной политики установленным принципам. Главная роль в решении данной задачи отводится компетентному и независимому бюджетному совету, что не отменяет необходимости разработки и публичного представления инструментария, позволяющего оценить соблюдение норм также в рамках парламентского и общественного контроля.

Таким образом, имеющаяся критика не затрагивает потенциальную способность стандартов препятствовать проведению неосмотрительной бюджетной политики на национальном уровне и не отменяет предпочтительность данного механизма при определенных условиях. Мы полагаем, что имплементация бюджетных стандартов в отечественную бюджетно-налоговую политику могла бы стать законодательным оформлением де-факто сложившейся ситуации, когда правительство самостоятельно определяет количественные ограничения на кратко- и среднесрочную перспективу, стараясь ориентироваться при этом на соблюдение определенных принципов. Если сейчас Минфин доказывает, что проводит ответственную политику, просто говоря, что он следует бюджетным правилам, то при переходе к стандартам ему придется демонстрировать выполнение принципов устойчивости, контрцикличности и т.д., при этом он будет обладать большей гибкостью реагирования без нарушения закона.

Отметим, что в главе 5 Бюджетного кодекса РФ можно обнаружить сходные с новозеландскими принципы ответственного управления финансами. Так, в статье 33 принцип сбалансированности бюджета сформулирован, как

¹¹ Минфин подтвердил рост расходов бюджета в результате выкупа Сбербанка // РБК. 12 февраля 2020. URL: <https://rbc.ru/turbopages.org/rbc.ru/s/economics/12/02/2020/5e43d45d9a7947af262d3e3c> (дата обращения: 03.09.2024).

¹² Силуанов признал частичное нарушение бюджетного правила в покупке Сбербанка // Интерфакс. 20 февраля 2020. URL: <https://interfax.ru/turbopages.org/interfax.ru/s/russia/696151> (дата обращения: 03.09.2024).

и бюджетные стандарты, в виде качественного предписания: «При составлении, утверждении и исполнении бюджета уполномоченные органы должны исходить из необходимости минимизации размера дефицита бюджета».

Ключевым нововведением представляется организация независимого органа, осуществляющего сторонний надзор и оценку соответствия действий правительства принятым стандартам. Его наличие могло бы улучшить качество и последовательность проводимой бюджетно-налоговой политики, а также способствовать повышению доверия к ней со стороны населения и бизнеса.

Оба рассмотренных в данной главе варианта имеют свои положительные и отрицательные стороны. Преимущество правил в том, что они обеспечивают большую ясность, поскольку устанавливаются заблаговременно, *ex-ante*. Однако они же рискуют оказаться слишком строгими или излишне мягкими, при этом плохо приспособленными к новым, внезапно возникшим обстоятельствам. Подход, основанный на стандартах, степень следования которым определяется *ex-post*, предпочтительнее, когда государственные органы не могут специфицировать количественные правила ввиду отсутствия необходимой информации и способности точного прогнозирования. Однако наличие свободы трактовки предписаний в рамках бюджетных стандартов открывает возможности для их фактического нарушения в случае отсутствия прозрачности и механизмов контроля.

Заключение

Бюджетные правила по-прежнему сохраняют свою популярность в большинстве стран мира, хотя в международной практике наметился определенный кризис этого механизма. Мысль о том, что бюджетные правила не могут адекватно задавать траекторию развития бюджетной политики, стала подрывать их общественную и политическую поддержку уже некоторое время назад. А геополитические и экономические потрясения последних лет актуализировали поиск новых, более адаптивных, механизмов бюджетной политики. Следует признать, что отечественная практика реализации основанной на правилах бюджетной политики также находится в состоянии поиска баланса между необходимостью поддержания фискальной дисциплины и гибкостью, позволяющей адекватно реагировать на внешние шоки и социально-экономические вызовы.

Определяя в качестве ключевого приоритета национальное развитие, Россия как и многие страны мира рассматривает бюджетные правила в качестве инструмента проведения сбалансированной и стабильной бюджетной политики. Однако неоднократные приостановки и изменения правил

не подрывают эффективность последней. Понимание факторов неустойчивости данного механизма должно помочь определить степень релевантности современных международных концепций для формирования модели бюджетной политики, в большей степени отвечающей особенностям национальной экономики и её приоритетам развития.

В данной работе мы стремились определить декларируемую и фактическую роль бюджетных правил в системе приоритетов бюджетной политики России и основные причины их частого пересмотра и отмены. По результатам исследования были сформулированы следующие ключевые выводы.

- В рамках бюджетной политики России значимость бюджетных правил последовательно росла. Если поначалу они рассматривались в качестве одного из механизмов ответственной бюджетной политики, то на данный момент позиционируются как ее ключевой инструмент, позволяющий соблюсти баланс между бюджетной устойчивостью и достижением целей социально-экономического развития. Однако история их применения в России полна противоречий.

- Анализ отечественного опыта показывает неоднозначность результатов применения бюджетных правил. С одной стороны, они позволили России создать значительные резервы, которые помогли стране пережить периоды экономических потрясений. С другой – их применение не способствовало достижению публично декларируемых целей и приоритетов бюджетной политики – не обеспечивало рост экономики, бюджетную устойчивость и макроэкономическую стабильность. Причину этого несоответствия мы видим в непоследовательности проводимой бюджетной политики, выраженной в частых отменах и изменениях механизма бюджетных правил и попытках увязать с ними слишком широкий перечень целей и задач.

- В поиске способов повышения устойчивости и эффективности бюджетных правил России, на наш взгляд, следует ставить во главу угла обеспечение временной согласованности бюджетной политики посредством сдерживания неоптимальных дискреционных решений. Именно на достижение данной цели должны быть направлены специальные институциональные механизмы, частным примером которых служат бюджетные правила.

- Непрекращающаяся модернизация применяемых бюджетных правил не предотвратила возникновения экзистенциального кризиса данного инструмента в международной практике. При этом предлагаются разные способы его преодоления – от дальнейшего преобразования механизма правил в сторону его усложнения или упрощения до возможного отказа от дискредитировавших себя количественных ограничений.

- Мы полагаем, что неспособность бюджетных правил дать подстроиться наилучшим образом под внешние шоки, интенсивность и масштаб

которых имеют тенденцию к росту, предопределяет необходимость либо существенной модернизации их конструкции, в соответствии с национальными приоритетами, либо перехода к иным механизмам. В качестве возможной альтернативы выступает, в частности, механизм бюджетных стандартов, представляющих собой набор качественно сформулированных принципов бюджетной политики. Предполагается, что такой подход, подразумевающий формализованную процедуру проверки соответствия проводимой политики качественным стандартам, позволит более гибко, нежели количественные правила, реагировать на внешние шоки и вызовы, без риска отхождения от стратегических приоритетов.

Литература/References

- Аблаев Э.Ю., Магжанов Т.Р. Бюджетные правила и контрциклическая бюджетная политика в России // Проблемы прогнозирования. 2024. № 3 (204). С. 30–42. DOI: <https://doi.org/10.47711/0868-6351-204-30-42>
- Ablaev, E., Magzhanov, T. (2024). Fiscal Rules and Countercyclical Fiscal Policy in Russia. *Studies on Russian Economic Development*. Vol. 35. No. 3. Pp. 337–346 (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.47711/0868-6351-204-30-42>
- Алехин Б.И. Бюджетная устойчивость России. Что показал тест Бона // Финансовый журнал. 2019. № 5. С. 21–36. DOI: <https://doi.org/10.31107/2075-1990-2019-5-21-36>
- Alekhin, B.I. (2019). Russia's Fiscal Sustainability. What Bohn's Test Has Revealed. *Financial Journal*. No. 5. Pp. 21–36 (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.31107/2075-1990-2019-5-21-36>
- Горюнов Е.Л., Котликофф Л., Синельников-Мурылев С.Г. Бюджетный разрыв: оценка для России // Вопросы экономики. 2015. № 7. С. 5–25. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2015-7-5-25>
- Goryunov, E., Kotlikoff, L., Sinelnikov-Murylev, S. (2015). Fiscal Gap: an Estimate for Russia. *Voprosy Ekonomiki*. No. 7. Pp. 5–25. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2015-7-5-25>
- Гурвич Е.Т. Формирование и использование стабилизационного фонда // Вопросы экономики. 2006. № 4. С. 31–52. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2006-4-31-52>
- Gurvich, E. (2006). Stabilization fund generation and use. *Voprosy Ekonomiki*. No. 4. Pp. 31–52. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2006-4-31-52>
- Комарницкая А.Н., Соколов И.А. Институционализация бюджетных правил: мировой и российский опыт // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. 2023. № 58(3). С. 25–43. DOI: <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-58-3-2>
- Komarnitskaya, A., Sokolov, I. (2023). Institutionalization of fiscal rules: international and Russian experience. *Moscow University Economics Bulletin*. No. 58(3). Pp. 25–43. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-58-3-2>
- Кудрин А.Л. Механизмы формирования нефтегазового баланса бюджета России // Вопросы экономики. 2006. № 8. С. 4–16. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2006-8-4-16>
- Kudrin, A. (2006). The mechanisms of forming of Russia's non-oil-and-gas budget balance. *Voprosy Ekonomiki*. No. 8. Pp. 4–16. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2006-8-4-16>
- Кудрин А.Л., Соколов И.А. Бюджетные правила как инструмент сбалансированной бюджетной политики // Вопросы экономики. 2017. № 11. С. 5–32. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2017-11-5-32>

- Kudrin, A., Sokolov, I. (2017). Fiscal rules as an instrument of balanced budget policy. *Voprosy Ekonomiki*. No. 11. Pp. 5–32. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2017-11-5-32>
- Кудрин А.Л., Соколов И.А., Сучкова О.В. Оценка влияния бюджетных правил на цикличность государственных расходов // Вопросы экономики. 2023. № 5. С. 5–22. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2023-5-5-22>
- Kudrin, A., Sokolov, I., Suchkova, O. (2023). Assessing the impact of fiscal rules on the cyclicity of government expenditures. *Voprosy Ekonomiki*. No. 5. Pp. 5–22. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2023-5-5-22>
- Скрыпник Д.В. Бюджетная политика и экономический рост в России. Оптимальное бюджетное правило // Экономика и математические методы. 2019. Т. 55. № 2. С. 24–40. DOI: <https://doi.org/10.31857/S042473880004675-1>
- Skrypnik, D.V. Budget policy and economic growth in Russia. Optimal budget rule. *Economics and mathematical methods*. Vol. 55. No. 2. Pp. 24–40 (In. Russ.). DOI: <https://doi.org/10.31857/S042473880004675-1>
- Соколов И.А., Белёв С.Г., Сучкова О.В. Как обеспечить бюджетную устойчивость в России? // Проблемы прогнозирования. 2021. № 4. С. 66–76.
- Sokolov, I.A., Belev, S.G., Suchkova, O.V. (2021). How to ensure fiscal sustainability in Russia? *Problemy Prognozirovaniya*. No. 4. Pp. 66–76. (In Russ.).
- Солнцев О.Г., Белоусов Д.Р. Об использовании ресурсов стабилизационного фонда для стимулирования экономического роста // Проблемы прогнозирования. 2005. № 4. С. 21–27.
- Solntsev, O.G., Belousov, D.R. (2005). On using the resources of the stabilization fund to stimulate economic growth. *Problemy Prognozirovaniya*. No. 4. Pp. 21–27. (In Russ.).
- Сучкова О.В. Оценка устойчивости государственного долга развивающихся стран с учетом структуры государственных расходов и межвременного потребительского поведения // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. 2023. № 6. С. 44–57. DOI: <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-58-6-3>
- Suchkova, O.V. (2023) Assessment of public debt sustainability in developing countries, taking into account the structure of public spending and intertemporal consumer behavior. *Moscow University Economics Bulletin*. No. 6. Pp. 44–57. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-58-6-3>
- Ardanaz, M., Cavallo, E., Izquierdo, A., Puig, J. (2021). Growth-friendly fiscal rules? Safeguarding public investment from budget cuts through fiscal rule design. *Journal of International Money and Finance*. Vol. 111. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jimonfin.2020.102319>
- Blanchard, O., Leandro, A., Zettelmeyer, J. (2021). Redesigning EU fiscal rules: From rules to standards. *Economic Policy*. Vol. 36. No. 106. Pp. 195–236. DOI: <https://doi.org/10.1093/epolic/eiab003>
- Beetsma, R. (2022). The Economics of Fiscal Rules and Debt Sustainability. *Intereconomics*. Vol. 57. No. 1. Pp. 11–15. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10272-022-1021-1>
- Davoodi, H., Elger, P., Fotiou, A., Garcia-Macia, D., Han, X., Lagerborg, A., Lam, R., Medas, P. (2022). Fiscal Rules and Fiscal Councils: Recent Trends and Performance During the COVID-19 Pandemic. IMF Working Paper 22/011. International Monetary Fund, Washington, DC.
- Debrun, X., Kumar, M. (2007). Fiscal Rules, Fiscal Councils and All That: Commitment Devices, Signaling Tools or Smokescreens? In: Banca d'Italia (eds.) *Fiscal Policy: Current Issues and Challenges*. Pp. 479–512.
- Guerguil, M., Mandon, P., Tapsoba, R. (2017). Flexible fiscal rules and countercyclical fiscal policy. *Journal of Macroeconomics*. Vol. 52. Pp. 189–220. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jmacro.2017.04.007>

Kydland, F.E., Prescott, E.C. (1977). Rules rather than discretion: The inconsistency of optimal plans. *Journal of political economy*. Vol. 85. No. 3. Pp. 473–491. DOI: <https://doi.org/10.1086/260580>

Статья поступила 09.01.2024

Статья принята к публикации 14.02.2024

Для цитирования: Аблаев Э.Ю., Сударев Д.А. Бюджетные правила в системе приоритетов бюджетной политики России // ЭКО. 2024. № 5. С. 202–223. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–202–223

Информация об авторах

Аблаев Эмиль Юрьевич (Москва) – аспирант МГУ имени М.В. Ломоносова; Центр макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования; Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН.

E-mail: eablaev@forecast.ru; ORCID: 0009–0000–8692–5781

Сударев Денис Андреевич (Москва) – инженер МГУ имени М.В. Ломоносова, Институт экономики, математики и информационных технологий РАНХИГС при Президенте РФ.

E-mail: d.a.sudarev@gmail.com; ORCID: 0000–0002–7812–7461

Summary

E.Yu. Ablaev, D.A. Sudarev

Budgetary Rules in the System of Priorities of the Budgetary Policy of Russia

Abstract. The application of budget rules has become the mainstream of economic policy, but the ongoing global changes question the universality of this mechanism. Based on the analysis of strategic documents, the paper presents changes in the positioning of budget rules in the Russian Federation. The authors demonstrate inconsistency in the application of rules, discrepancy between the practice of their application and the declared objectives and consider budget standards – qualitatively formulated principles of budget policy implementation – as an alternative to them. In their opinion, easier to understand and at the same time flexible restrictions can acquire a truly long-term character and provide a solution to the fundamental problem of dynamic coherence of budget policy.

Keywords: *budget rules; budget policy; budget policy priorities; budget sustainability; budget standards; temporary incoherence*

For citation: Ablaev, E.Yu., Sudarev, D.A. (2024). Budgetary Rules in the System of Priorities of the Budgetary Policy of Russia. *ECO*. No. 5. Pp. 202–223. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–202–223

Information about the authors

Аблаев, Эмиль Юрьевич (Москва) – Постgraduate student. Lomonosov Moscow State University, Center for Macroeconomic Analysis and Short-Term Forecasting, Institute of National Economic Forecasting RAS.

E-mail: eablaev@forecast.ru; ORCID: 0009–0000–8692–5781

Сударев, Денис Андреевич (Москва) – Engineer. Lomonosov Moscow State University, Institute of Economics, Mathematics and Information Technology of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation.

E-mail: d.a.sudarev@gmail.com; ORCID: 0000–0002–7812–7461

Современное состояние и актуальные тенденции на рынке физического золота

М.Е. Косов, О.В. Староверова, Т.К. Чернышева

УДК 336.69

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-224-239

Аннотация. В статье рассматривается современное состояние и актуальные тенденции на рынке физического золота. Цель работы – на основе анализа рынка оценить значимость физического золота для инвесторов с учетом глобальных экономических трендов. Представлены данные об инвестициях в золото по странам мира, страновых золотовалютных резервах, рассматривается мировой спрос в разбивке по секторам за последние 10 лет и динамика объема производства золота в топ-10 компаниях мира. Для оценки инвестиционной привлекательности физического золота был проведен технический анализ. На основании полученных результатов авторами сформулированы актуальные тенденции на рынке физического золота и прогнозы об их развитии на ближайшие 1–3 года.

Ключевые слова: мировой рынок золота; физическое золото; технический анализ; цены на золото; глобальные тренды; драгоценные металлы; золотовалютные резервы; центральные банки

Введение

На протяжении веков золото имело значительную ценность как драгоценный металл, и сегодня оно служит важнейшим финансовым активом и играет жизненно важную роль в глобальных валютных резервах, используемых для торговли и валютного хеджирования [Baser et al., 2023; Wen et al., 2017]. Кроме того, золото является популярным инвестиционным инструментом (особенно в качестве средства защиты от неблагоприятных финансовых обстоятельств).

В периоды экономических потрясений, при усилении геополитической напряженности цены на драгоценные металлы, как правило, демонстрируют восходящую траекторию, что делает золото незаменимым компонентом любого инвестиционного портфеля. Этот феномен был неоднократно обоснован в академической литературе [Белова, 2023; Борисов, 2017; Идрисова, 2023; Раджабова, 2019; Шаповалова и др., 2023; Щербакова, 2020]. Одно из преимуществ инвестирования в наличное физическое золото – отсутствие кредитных рисков. В отличие от него корпоративные облигации, например, привязаны не только к экономическим факторам, но и к состоянию компании-эмитента.

Прогнозирование колебаний цен на золото имеет огромное значение для институциональных и частных инвесторов, экспертов и аналитиков, рассматривающих их как индикатор будущих показателей мировой экономики [Feldstein, 1980; Kilimchi, 2022; Pattnaik et al., 2022]. Однако нельзя не признать, что это довольно сложная задача, на решение которой влияет множество факторов [Plakandaras, Q, 2022]. Например, поскольку золото считается «активом-убежищем», на его цене отражаются тенденции и колебания основных сырьевых рынков и рынков драгоценных металлов [Hajek & Novotny, 2022; Madziwa et al., 2022]. Значительное влияние оказывает также уровень инфляции: когда он растет, инвесторы очень часто покупают золото в качестве средства защиты от девальвации фиатных валют.

Обменные курсы валют также учитываются при прогнозировании цен на золото: волатильность валюты влияет на покупательную способность частных лиц и учреждений, следовательно, отражается на спросе и цене на золото. Одним словом, аналитикам финансового рынка и инвесторам приходится внимательно отслеживать и анализировать массу экономических показателей, чтобы делать обоснованные прогнозы относительно будущих изменений цен на золото [Boongasame, 2023; Pierdzioch et al., 2015].

Подчеркнем, что в рамках настоящего исследования рассматривается только финансовый рынок физического золота, активы которого состоят из слитков, монет, «золотых» фондов (ETF) с физическим обеспечением золотом и резервов центральных банков. По состоянию на февраль 2024 г. он составляет приблизительно 82 200 т, или 39% от общего объема наземных запасов золота¹. Наряду с физическим золотом инвесторам доступны деривативы, торгуемые на биржах или внебиржевом рынке, что помогает повысить его общую ликвидность.

В работе произведена оценка значимости физического золота для инвесторов с учетом глобальных экономических трендов.

Методология исследования

Для прогнозирования цен на физическое золото вводятся три парадигмы. *Первая* использует традиционные статистические методы, такие как авторегрессионное интегрированное скользящее среднее (ARIMA), и модели мультилинейной регрессии для анализа линейных взаимосвязей между различными факторами, влияющими на цену золота [Parisi et al., 2008; Dooley & Lenihan, 2005; Pesaran & Smith, 2019]. Однако, поскольку таких факторов очень много, и они обладают сложными нелинейными

¹ Данные Всемирного совета по золоту [Эл. ресурс]. URL: <https://www.gold.org/goldhub/data/gold-demand-by-country>

характеристиками, **вторая парадигма** включает интеллектуальные искусственные системы, такие как нейронные сети и другие модели машинного обучения [Dhokane & Sharma, 2023; Kilimci, 2022; Vidal & Kristjanpoller, 2020]. Наконец, **третья парадигма** предполагает объединение различных гибридных моделей (включая математические), частотную декомпозицию и алгоритмы оптимизации с глубоким обучением для эффективного и точного прогнозирования колебаний цен на физическое золото [Alameer et al., 2019; Samee et al., 2022; Shah et al., 2022].

Прогноз на цены золота – это анализ факторов, влияющих на спрос и предложение драгоценного металла, а также выявление паттернов, фракталов и трендов, возникающих на рынке. Для этого преимущественно используют три ключевых подхода.

В рамках **фундаментального анализа** рассматриваются изменения денежно-кредитной политики (в первую очередь – ФРС США) и другие факторы, влияющие на биржевой курс драгоценных металлов. В частности, важно учитывать такие макроэкономические показатели, как изменение ставки по федеральным фондам; инфляционные ожидания; движение валют и размер денежной массы; баланс импорта и экспорта.

Важно также учитывать состояние основных стран-импортеров золота: более половины всего мирового спроса на XAU/USD² приходится на Индию и Китай, а как известно, глобальная экономика тесно связана с геополитикой, что является дополнительным фактором риска для рынка драгоценных металлов. К примеру, обострение отношений между Китаем и США может привести к резким скачкам цены на физическое золото, равно как и возможные изменения санкционной политики против России или Китая, прочие торговые войны и в целом политическая нестабильность. Подчеркнем, что фундаментальный анализ принято использовать для прогнозирования среднесрочных глобальных трендов.

Технический анализ включает исследование истории котировок XAU/USD на графиках с помощью различных инструментов анализа ценовых движений. Данный подход применяется для прогнозирования динамики цен в краткосрочном периоде. Отметим, что золото обладает направленным движением на дальнем горизонте, поэтому для технического анализа за ультракраткосрочный период в первую очередь используют такие трендовые индикаторы, как «Скользящие средние», «Индекс относительной силы RSI», «MACD» и «полосы Боллинджера (Bollinger Bands)».

² Это соотношение обозначает стоимость унции золота в долларах США, спотовая цена на золото (доллар США).

Анализ рыночных и инвестиционных настроений позволяет учитывать мнение покупателей и продавцов: кто из них доминирует в данный момент на рынке. В качестве инструментов анализа используются опросы, мониторинг контента в социальных сетях и профильных онлайн-площадках (например, litefinance.org).

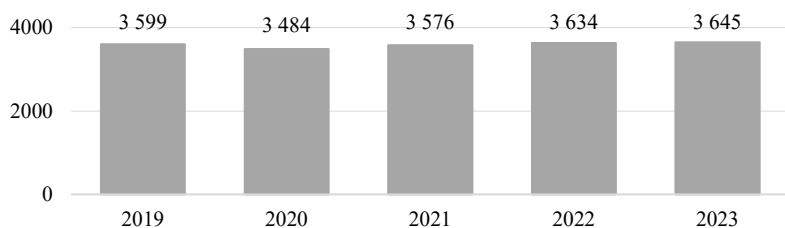
Основные результаты

Рынок физического золота – важный сегмент мирового рынка драгоценных металлов. По оценкам экспертов, на конец 2023 г.³ «за всю историю» в мире было добыто около 209 тыс. т золота на сумму 12 трлн долл. США, из них около 2/3 извлечены после 1950 г. Это так называемые мировые наземные запасы этого металла. Почти половина из них существует в виде ювелирных изделий, в то время как золото в инвестиционной форме (слитки, монеты и физически обеспеченные золотые ETF) не превышает 25%. Однако рынок физического наличного золота помимо инвестиционных форм включает еще и резервы центральных банков и составляет почти 40% от общего объема, что на конец 2023 г. оценивалось почти в 5 трлн долл. США по рыночному курсу.

Всемирный совет по золоту (World Gold Council, далее – WGC или Совет) подсчитал, что спрос и предложение золота в 2023 г. были сбалансированы на уровне 4899 т. По итогам 2024 г. он ожидает рост спроса на 139 т по отношению к 2023 г. Всемирный совет не дает прогноза по общему производству золота в 2024 г., но предполагает, что его добыча побьет предыдущий рекорд в 3656 т, установленный в 2018 г. Отметим, что добыча золота в мире по итогам 2023 г., согласно оценкам WGC, увеличилась на 1% год к предыдущему году, до 3644 т (рис. 1).

Добыча золота обеспечивает большую часть предложения (около 75%) и не всегда способна удовлетворить спрос на металл. Горнодобывающая промышленность сталкивается с мощными ограничениями и работает в рамках длительного производственного цикла. Процесс от разведки и создания инфраструктуры до разработки месторождений может занять несколько лет. Затем происходит переход к вторичному (переработанному) золоту, которое быстрее реагирует на рыночные условия и потребности. Более 90% переработки приходится на ювелирные изделия, а оставшаяся часть – на переработку электроники и других промышленных товаров, например каталитических нейтрализаторов, снижающих токсичность автомобильных выбросов.

³ Всемирный совет по золоту [Эл. ресурс]. URL: <https://sprott.com/media/6489/wgc-gold-market-primer-2023.pdf>



Источник. Составлено на основе данных сайта «GoldOrg» [Эл. ресурс]. URL: <https://www.gold.org/goldhub/data/gold-demand-by-country>

Рис. 1. Объем мировой добычи золота на рудниках за 2019–2023 гг.

Подчеркнем, что рынок золота балансируется через взаимодействие различных факторов, таких как инфляция, курсы валют, риск глобального спада, процентные ставки и спрос и предложение золота. Согласно прогнозам, в 2024 г. предложение золота с большой вероятностью последует за ростом спроса⁴. То, что по итогам 2023 г. добыча отстает от потребления, не является препятствием, поскольку есть еще вторичная переработка, которая и закрывает указанный дисбаланс.

Примечательно, что в 2023 г. золото росло в цене в отличие от других сырьевых товаров (по итогам 2023 г. мировые цены на энергетическое сырьё сократились в среднем на 30%, на драгоценные металлы – на 10%). Более того, прирост в сравнении с доковидным 2019 г. составил внушительные 40%. Такая динамика отражает традиционно высокий спрос консервативных инвесторов, которые в непростые для мировой экономики времена руководствуются формулой «золото до Судного дня». Исключением не являются и центральные банки, на долю которых приходится 20% глобального спроса на жёлтый металл.

Центробанки еще в 2022-м начали рекордными темпами наращивать свои золотые резервы и продолжили делать это в начале 2023 г. Так, Китай в мае 2023 г. закупил 16 т драгметалла в резервы, притом, что в предыдущие шесть месяцев уже приобрел 144 т, и общий объем золота в золотовалютных резервах (ЗВР) страны достиг 2092 т. Такие же настроения продемонстрировали многие другие центробанки. Только в I квартале 2023 г. они купили 228,4 т золота, установив исторический рекорд (для сравнения: годом ранее было куплено 82,7 т).

Увеличение закупок золота в ЗВР идет параллельно с растущим отскоком от доллара США в качестве резервной валюты. Согласно опросу WGC,

⁴ Агентство Reuters. [Эл. ресурс]. URL <https://www.reuters.com/markets/commodities/gold-prices-hit-record-highs-safe-haven-demand-2024-04-12/>

проведенному в мае 2023 г., половина центральных банков ожидает, что доля доллара в резервах в следующие пять лет снизится до 40–50%, при этом четверть из них заявили, что намерены увеличить свои запасы золота в ближайшем будущем. Учитывая, что в 2024 г. основные геополитические и макроэкономические риски сохранились, можно ожидать сохранения этого тренда и в дальнейшем.

По итогам 2023 г. годовой спрос на золото (без учета внебиржевого) оказался на 5% ниже показателя 2022 г. и составил 4448 т, подсчитал WGC⁵. В свою очередь мировое предложение достигло 4898,8 т (на 3% больше, чем в 2022 г.). С учетом значительных внебиржевых потоков (450 т) общий спрос на золото в 2023 г. достиг рекордных 4899 т. Средняя цена на золото LBMA в третьем квартале 2023 г. составила 1 928,5 долл. в США за унцию (на 12% выше в годовом исчислении).

Сохраняющийся импульс покупок центральных банков и возрождающийся потребительский спрос в Китае контрастировали с негативным вкладом ETF и слабостью спроса в Индии. Подчеркнем, что инвестиционный спрос был довольно неоднозначным с самого начала 2023 г. Так, инвестиции в слитки и монеты в целом соответствовали уровню I–III кварталов 2022 г. благодаря росту инвестиционной активности в первом полугодии в Турции и Китае. Предложение переработанного золота с начала 2023 г. также увеличилось и составило 924 т (+9% по сравнению с предыдущим периодом), но темпы роста были ограничены ввиду неблагоприятной экономической ситуации в США и на Ближнем Востоке.

На рисунке 2 представлены данные о динамике годового спроса на золото в разбивке по секторам за 2018–2023 гг. (рис. 2).

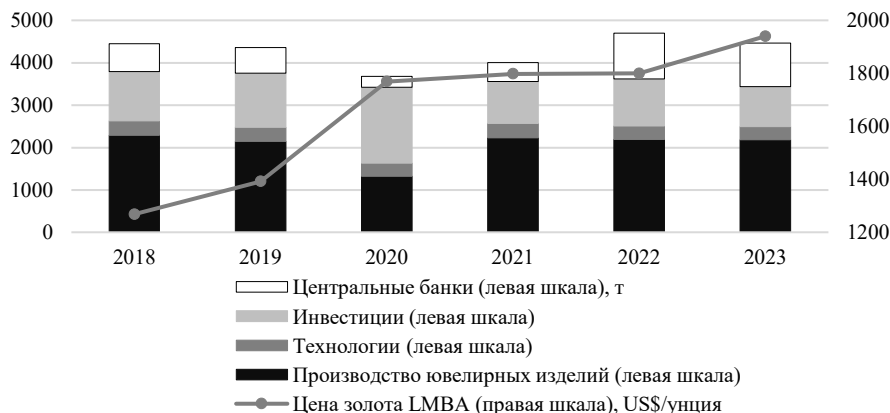
Представляется, что широкая востребованность поддерживает интерес к золоту в любой фазе экономического цикла. Например, когда экономика замедляется и потребительский спрос на ювелирные изделия падает, как правило, растет инвестиционный интерес к золоту как к защитному активу.

Рассмотрим показатели золотых резервов стран мира, которые являются крупнейшими их держателями, за последние пять лет (табл. 1). Лидирующие места занимают США, Германия и Италия. При этом за исследуемый период наибольший процент прироста показали Россия и Индия.

По итогам 2023 г., обнародованным Банком России, объем золотого резерва достиг рекордного значения в 155,9 млрд долл. В физическом выражении запас увеличился примерно на 35 т. Ранее регулятор сообщал,

⁵ Данные Всемирного совета по золоту. Итоги и тренды 2023 года [Эл. ресурс]. URL: <https://www.gold.org/goldhub/research/gold-demand-trends/gold-demand-trends-q2-2024>

что за 2023 г. международные резервы выросли более чем на 6 млрд долл. (с 598,6 млрд на 1 января до 592,4 млрд долл. к 1 декабря 2023 г., что стало самым высоким объёмом резервов начиная с марта 2022 г.).



Источник. Составлено на основе данных сайта «GoldHub». Всемирный совет по золоту. Тенденции спроса на золото [Эл. ресурс]. URL: <https://www.gold.org/goldhub/research/gold-demand-trends/gold-demand-trends-q2-2024>

Рис. 2. Динамика годового спроса на золото в разбивке по секторам в 2018–2023 гг., т

Таблица 1. Золотые резервы стран мира, тыс. т (по состоянию на декабрь 2023 г.)

Страна	01.12.2018	01.12.2023	Темп прироста, %
США	8134	8134	0,00
Германия	3374	3353	-0,62
Италия	2452	2452	0,00
Франция	2436	2437	0,04
Россия	1881	2333	24,03
Китай	1948	2235	14,73
Швейцария	1040	1040	0,00
Япония	765	846	10,6
Индия	609	804	32,02

Источник табл. 1, 2. Составлено по материалам сайтов Золотодобыча [Эл. ресурс]. URL: <https://zolotodb.ru/sitemap/>; TradingEconomics [Эл. ресурс]. URL <https://ru.tradingeconomics.com/>

Также рассмотрим десятку крупнейших мировых производителей золота (табл. 2). На их долю приходится примерно 22% рынка, и как ожидается, эта доля будет расти за счет активизации деятельности по слияниям и поглощениям.

Лидирующую позицию с большим отрывом занимает американская компания Newmont, три компании из десяти имеют штаб-квартиры в Канаде. Китай, хотя и является на страновом уровне крупнейшим производителем золота в мире с долей в 11%, представлен в этом списке только одной компанией, которая занимает к тому же последнее место в топ-10.

Говоря об отечественном производстве, подчеркнем, что ПАО «Полюс» уверенно справляется с санкционным давлением благодаря выходу на новые рынки и выстраиванию стратегического партнерства с новыми контрагентами. Компания существенно нарастила добычу на всех основных месторождениях: по итогам 2023 г. произведено 1 528 тыс. унций золота – на 43% больше, чем в аналогичном периоде 2022 г. Отметим важное преимущество: себестоимость производства у «Полюса» – одна из самых низких в мире, то есть компания может зарабатывать даже при снижении мировых цен. Выручка компании в 2023 г. увеличилась на 39% – до 2 386 млн долл., операционная прибыль составила 1 348 млн долл. (+30%), а чистая прибыль – 1 053 млн долл. (+ 33%).

Таблица 2. Объем производства золота в ведущих компаниях мира (по состоянию на 2023 г.)

№ п/п	Компания	Страна	Добыча (унций)	Темп прироста, %
1	Newmont Goldcorp	США	5,9	+3
2	Barrick Gold	Канада	4,8	-6,7
3	Agnico Eagle	Канада	3,1	+35
4	AngloGold Ashanti	Южная Африка	2,7	+11
5	ПАО «Полюс» (Polyus Gold International)	Россия	2,5	+36
6	Gold Fields	Южная Африка	2,3	+3
7	Kinross Gold	Канада	2,2	+6
8	Newcrest Mining	Австралия	2,1	+15
9	Freeport-McMoRan	США	1,8	+31
10	Zijin Mining	Китай	1,7	+17,7

На сегодняшний день геополитические риски остаются крайне высокими, а также присутствует неопределенность в перспективах дальнейшего развития мировой экономики: возможна глобальная рецессия, сильные инфляционные ожидания (все вместе означает стагфляцию), и это сыграет в пользу дальнейшего роста котировок на золото, потому что в подобные периоды золото выступает одним из базовых активов, на которые появляется спрос. В то же время многие центральные банки задумываются

о переходе к жесткой монетарной политике и повышении ключевой ставки. Такое решение выступает противовесом росту котировок на золото. Поэтому реальная цена, вероятнее всего, будет колебаться от исторического максимума до уровней 2022 г. (1700–1800 долл. за унцию)⁶.

Цена золота во многом определяется настроениями инвесторов, измерить которые практически невозможно, а значит, крайне затруднительно давать точные ценовые прогнозы. Однако можно отметить, что к концу 2024 г. совпадут два фактора: президентские выборы в США и ожидаемое снижение ставки ФРС. Также динамика цен на золото будет подогреваться военными конфликтами и покупками со стороны центробанков. Таким образом, золото на горизонте нескольких месяцев 2024 г. может достигнуть отметки в 2700 долл., а при удачном стечении обстоятельств – и 3000 долл. за унцию.

Однако если сворачивание позиций carry trade ускорит ослабление доллара США, то в целом темпы роста цен, подпитанные мягкой денежно-кредитной политикой ФРС, могут продолжать расти. Ослаблять рост может только психологический протест покупателей против высоких цен (но этот момент обычно исчезает, если рынок переходит к галопирующему росту, что на данный момент маловероятно).

Из отмеченных ранее факторов, влияющих на колебания спроса и предложения золота (объемы добычи, ценовая динамика, курс доллара, ключевые процентные ставки и пр.), в современных геоэкономических реалиях на первый план выходят те, которые связаны с его высокой надежностью:

- долгосрочная перспектива роста стоимости;
- высокая ликвидность;
- диверсификационные возможности;

хотя, конечно, политические, экономические и производственно-технические факторы остаются немаловажными.

После отмены золотого стандарта в 1971 г. цены на золото начали расти и получили ярко выраженную обратную корреляцию к рынку акций. С 1977 по 1980 гг. инфляция в США достигала 12%–13%, после чего начался длительный, практически безоткатный рост рынка акций вплоть до 2000 г.: в этот период интерес к золоту начал падать. В период с 1995 по 2001 гг. (кризис доткомов) рынки акций начали падать, а золото расти, и этот импульс сохранился на довольно длительный промежуток времени. В момент кризиса 2008 г. золото упало в стоимости вместе с рынком,

⁶ Данные платформы Comtrade ООН.[Эл. ресурс]. URL: <https://comtrade.un.org/labs/data-explorer/>

но это был краткосрочный эффект, и в дальнейшем оно восстанавливалось быстрее. То же самое можно сказать и про март 2022 г.: когда стоимость акций пошла на спад, рынок золота дал обратную реакцию и показал рост.

Таким образом, в тот момент, когда на рынках акций идет восстановление, интерес к золоту как к защитному активу падает, и наоборот. Поэтому большинство инвестиционных аналитиков советуют всегда держать золото в своем портфеле, в объеме не менее 5–10%, в зависимости от горизонта инвестирования. Золото может послужить инвестору для того, чтобы докупить что-то во время кризиса и/или нивелировать просадки, снизить уровень риска.

На рисунке 3 отражена динамика стоимости грамма чистого золота за последние 10 лет.



Источник. Составлено на основе данных платформы TradingView [Эл. ресурс]. URL: <https://ru.tradingview.com/chart/?symbol=GOLD>

Рис. 3. Динамика стоимости грамма чистого золота в 2014–2024 гг., руб.

Как видно из представленной диаграммы, за 10 лет стоимость данного драгоценного металла находится в постоянном движении, ежесекундно котировки данного драгоценного металла могут меняться в ту или другую сторону, но долгосрочная тенденция роста стоимости на золото остается неизменной. Отметим, что цена золота, устанавливаемая Лондонской ассоциацией рынка драгоценных металлов (LBMA (PM), закончила 2023 г. на отметке 2078,4 долл. за унцию (это рекордное значение, обеспечившее годовую доходность в размере 15%).

Для того чтобы оценить инвестиционную привлекательность физического золота, на платформе TradingView был проведен технический анализ⁷. На основе которого можно сделать вывод, что значительное влияние на инвестиционную привлекательность этого металла оказывают текущая цена, динамика котировок, а также прогнозы изменения цен. Еще один важный фактор влияния – стоимость доллара. Хотя США обладают самыми большими запасами золота в мире, они, как и все остальные страны, не используют их для обеспечения своих бумажных денег.

Поскольку золото обычно котируется в долларах США, цена на него, как правило, обратно пропорциональна стоимости доллара. При прочих равных условиях сильный доллар США обычно удерживает цену на золото на более низком уровне, в то время как ослабление доллара ведет к повышению цены на этот металл за счет увеличения спроса (поскольку при ослаблении доллара можно купить больше золота).

Несколько менее явная взаимосвязь обнаруживается между ценой золота и ставками рефинансирования центральных банков (прежде всего – в стране, где проживает и работает инвестор, а также в США). Это не гарантировано, но обычно цена на золото растет, когда процентные ставки падают, и наоборот. Это связано с тем, что рост процентных ставок повышает привлекательность акций, государственных облигаций и прочих инструментов, альтернативных золоту, в глазах инвесторов. При снижении ключевых ставок складывается обратная ситуация, что подталкивает инвесторов к золоту, увеличивая спрос и цены на него. Это также заставляет рассматривать золото как средство сбережения во времена финансовых трудностей.

Ставки рефинансирования ЦБ различаются по странам, что определяет разный спрос на золото со стороны инвесторов из этих стран и, соответственно, разное влияние этих ставок на цену золота. Иное дело – ключевая ставка ФРС США. Поскольку золото торгуется преимущественно в долларах, ее изменение имеет определяющее влияние на рынок золота. Подъем обычно приводит к падению цен на металл, в то время как снижение помогает удерживать золото на высоком уровне.

Подчеркнем, что золото – весьма привлекательное средство диверсификации инвестиционного портфеля. Его относительная редкость оберегает рынок от рисков избытка предложения, поддерживая его долгосрочную инвестиционную привлекательность. При этом размер рынка достаточно велик, чтобы сделать его актуальным для широкого круга инвесторов – от частных лиц до учреждений и центральных банков.

⁷ TradingView [Эл. ресурс] URL: <https://ru.tradingview.com/chart/?symbol=GOLD>

Выводы

Таким образом, рынок физического золота – это важный элемент глобальной экономической системы, оказывающий влияние на финансовые рынки, глобальную инвестиционную и макроэкономическую стабильность. Одним из ключевых факторов, влияющих на перспективы развития этого рынка, является постоянный рост спроса со стороны основных потребителей. В страновом разрезе – это прежде всего Китай и Индия, традиционно выступающие крупными потребителями золота в ювелирной и инвестиционной сферах. С ростом уровня жизни и численности среднего класса в этих странах можно ожидать повышения спроса на украшения и инвестиционные продукты из золота.

Еще один ключевой фактор поддержания спроса в среднесрочном периоде – общая финансовая и экономическая нестабильность, подталкивающая частных и институциональных инвесторов, а также центробанки многих стран, к покупке золота в качестве актива-убежища.

На основе проведенного анализа авторы сформулировали следующие актуальные тенденции на рынке физического золота, которые с большой долей вероятности будут действовать в 2024–2025 гг.

1. Уровень мировой инфляции приведет к росту спроса. Уровень глобальной инфляции по итогам 2023 г. достиг 6,9%, и тенденций к его снижению не просматривается. Это означает, что многие инвесторы по-прежнему будут инвестировать в физическое золото, увеличивать его долю в своих портфелях. При высоком спросе динамика цен на золото в 2024 г., вероятно, будет восходящей.

2. Изменения ставок по федеральным фондам укрепят стоимость физического золота. Это одна из проблем, которая продолжит преследовать многих инвесторов в 2024 г. Высокие ставки, вероятно, ослабят позиции доллара США и, следовательно, укрепят стоимость физического золота на рынке. Их динамика повлияет на то, как быстро и в каком объеме инвесторы будут вкладываться в золото.

3. Выборы в США приведут к повышению цен. Многие инвесторы рассматривают выборы в США в числе ключевых факторов, влияющих на глобальные инвестиционные рынки. Для тех, кто хочет перестраховаться и «обезопасить» свои инвестиции, физическое золото станет одним из наиболее предпочтительных инструментов в условиях неопределенных рыночных сценариев. Накануне выборов в США настроения на рынке довольно изменчивы и непредсказуемы, и на фоне значительных колебаний фондового рынка котировки золота, вероятно, будут расти по мере увеличения спроса на покупку.

4. *Отсутствие подвижек к улучшению отношений между США и Китаем поддержит интерес к золоту.* На протяжении многих лет напряженные отношения между США и Китаем оказывали существенное влияние на мировой рынок. По мнению авторов, данная тенденция сохранится и в 2024 г., что опять же является одной из причин, по которой многие инвесторы предпочтут вкладываться в физическое золото, сохраняя тем самым относительную стабильность своего портфеля в условиях турбулентных рыночных сценариев.

5. *Продолжение торговых войн препятствует наступлению стабильности фондового рынка и стимулирует спрос на золото.* Помимо сложных отношений между США и Китаем, западных стран во главе с США и Россией, продолжается множество торговых войн в других регионах, которые тоже дестабилизируют ситуацию на мировых рынках, включая фондовый. Это означает, что многие инвесторы в настоящее время предпочитают инвестировать в физическое золото не только в целях сохранения стабильности портфеля, но и чтобы гарантировать, что им не придется покупать золото по более высоким ценам в будущем.

Резюмируя: геополитическая нестабильность и неопределенность на мировой арене могут поддерживать интерес к физическому золоту в качестве безрискового актива. Глобальные кризисы, шоки и торговые войны могут стимулировать спрос на этот металл в качестве средства сохранения стоимости инвестиционного портфеля, в ожидании дальнейшего роста его цены под влиянием дальнейшего роста геополитических рисков.

Литература / References

- Белова М.Т. Особенности и перспективы «золотых облигаций» на российском фондовом рынке // Финансовые рынки и банки. 2023. № 5. С. 78–83.
- Belova, M.T. (2023). Features and prospects of “gold bonds” on the Russian stock market. *Financial markets and banks*. No.5. Pp. 78–83. (In Russ.).
- Борисов А.Н. (2017). Золото как элемент мировой валютной системы в разрезе развитых стран и стран с формирующимся рынком и развивающихся стран // Инновации и инвестиции. № 2. С. 195–205.
- Borisov, A.N. (2017). Gold as an element of the global monetary system in the context of developed countries and emerging market and developing countries. *Innovation and investment*. No. 2. Pp. 195–205. (In Russ.).
- Идрисова А.Р. (2023). Мировой рынок золота: современное состояние и оценка инвестиционной привлекательности // Актуальные исследования. № 11 (141). Ч.II. С. 14–17.
- Idrisova, A.R. (2023). The global gold market: current state and assessment of investment attractiveness. *Current research*. No. 11 (141). Part II. Pp. 14–17. (In Russ.).

- Раджабова П.С. Деятельность центральных банков на международных рынках золота // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019. № 3–2. С. 69–71. DOI: 10.24411/2411–0450–2019–10440
- Radjabova, P.S. (2019). The activities of central banks in the international gold markets. *Economics and Business: theory and practice*. No. 3–2. Pp. 69–71. (In Russ.). DOI: 10.24411/2411–0450–2019–10440
- Шановалова А.В., Чирков М.А., Чистяков М.С. (2023). Мировой рынок золота и перспективы его развития // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. № (4). С. 83–110. DOI: 10.24412/2071–6435–2023–4–83–110
- Shapovalova, A.V., Chirkov, M.A., Chistyakov, M.S. (2023). The global gold market and its development prospects. *STAGE: economic theory, analysis, practice*. No. 4. Pp. 83–110. (In Russ.). DOI: 10.24412/2071–6435–2023–4–83–110
- Щербакowa Е.С. Современное состояние мирового рынка золота и тенденции его развития // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Экономика и управление. 2020. № 15. С. 42–45.
- Shcherbakova, E.S. (2020). The current state of the global gold market and its development trends. *Bulletin of the Central Russian University Educational Consortium. Series: Economics and Management*. No. 15. Pp. 42–45. (In Russ.).
- Alameer, Z., Abd Elaziz, M., Ewees, A.A., Ye, H., Jianhua, Z. (2019). *Forecasting gold price fluctuations using improved multilayer perceptron neural network and whale optimization algorithm*. *Resources Policy*. No. 61. Pp. 250–260. DOI: 10.1016/j.resourpol.2019.02.014
- Baser, P. Saini, J.R. Baser, N. (2023). Gold Commodity Price Prediction Using Tree-based Prediction Models. *International Journal of Intelligent Systems and Applications in Engineering*. No. 11(1s). Pp. 90–96.
- Boongasame, L. (2023). Factors Affecting Gold Price Prediction and the Use of Deep Learning Techniques for Gold Price Prediction. In *Handbook of Research on Artificial Intelligence and Knowledge Management in Asia's Digital Economy* (pp. 271–299). IGI Global.
- Dhokane, R.M., Sharma, O.P. (2023). *A Comprehensive Review of Machine Learning for Financial Market Prediction Methods*. International Conference on Emerging Smart Computing and Informatics (ESCI).
- Dooley, G., & Lenihan, H. (2005). *An assessment of time series methods in metal price forecasting*. *Resources Policy*. No. 30(3). Pp. 208–217.
- Feldstein, M. (1980). Inflation, tax rules, and the prices of land and gold. *Journal of Public Economics*. No. 14(3). Pp. 309–317. DOI: 10.1016/0047-2727(80)90029-8
- Friedman, J. H. (2001). Greedy function approximation: A gradient boosting machine. *Annals of Statistics*. No. 29(5). Pp. 1189–1232. DOI: 10.1214/aos/1013203451
- Hajek, P., Novotny, J. (2022). Fuzzy rule-based prediction of gold prices using news affect. *Expert Systems with Applications*. No. 193. P. 116487. DOI: 10.1016/j.eswa.2021.116487
- Kilimci, Z.H. (2022). Ensemble Regression-Based Gold Price (XAU/USD) Prediction. *Journal of Emerging Computer Technologies*. No. 2(1). Pp. 7–12.
- Madziwa, L., Pillalamarry, M., Chatterjee, S. (2022). Gold price forecasting using multivariate stochastic model. *Resources Policy*. No. 76. P. 102544. DOI: 10.1016/j.resourpol.2021.102544

- Parisi, A., Parisi, F., Díaz, D. (2008). Forecasting gold price changes: Rolling and recursive neural network models. *Journal of Multinational Financial Management*. No. 18(5). Pp. 477–487. DOI: 10.1016/j.mulfin.2007.12.002
- Pattnaik, D. Hassan, M.K., DSouza, A., & Ashraf, A. (2022). *Investment in Gold: A Bibliometric Review and Agenda for Future Research*. Research in International Business and Finance, 101854.
- Pesaran, M.H., Smith, R.P. (2019). A Bayesian analysis of linear regression models with highly collinear regressors. *Econometrics and Statistics*. No. 11. Pp. 1–21. DOI: 10.1016/j.ecosta.2018.10.001
- Pierdzioch, C., Risse, M., Rohloff, S. (2015). Forecasting gold-price fluctuations: A real-time boosting approach. *Applied Economics Letters*. No. 22(1). Pp. 46–50. DOI: 10.1080/13504851.2014.92504
- Plakandaras V., Ji, Q. (2022). Intrinsic decompositions in gold forecasting. *Journal of Commodity Markets*. No. 28. P. 100245. DOI: 10.1016/j.jcomm.2022.100245
- Samee, N., Atteia, G., Alkanhel, R., Alhussan, A.A., AlEisa, H.N. (2022). Hybrid Feature Reduction Using PCC-Stacked Autoencoders for Gold/Oil Prices Forecasting under COVID-19 Pandemic. *Electronics (Basel)*. No. 11(7). P. 991. DOI: 10.3390/electronics11070991
- Shah, J., Vaidya, D., & Shah, M. (2022). A comprehensive review on multiple hybrid deep learning approaches for stock prediction. *Intelligent Systems with Applications*, 200111.
- Vidal, A., Kristjanpoller, W. (2020). Gold volatility prediction using a CNN-LSTM approach. *Expert Systems with Application*
- Wen, F., Yang, X., Gong, X., Lai, K. K. (2017). Multi-scale volatility feature analysis and prediction of gold price. *International Journal of Information Technology & Decision Making*, No. 16(01). Pp. 205–223. DOI: 10.1142/S0219622016500504

Статья поступила 23.10.2023

Статья принята к публикации

Для цитирования: Косов М.Е., Староверова О.В., Чернышева Т.К. Современное состояние и актуальные тенденции на рынке физического золота // ЭКО. 2024. № 5. С. 224–239. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–224–239

Информация об авторах

Косов Михаил Евгеньевич (Москва) – кандидат экономических наук, доцент. Департамент общественных финансов Финансового университета при Правительстве РФ; Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова.

E-mail: Kosov.ME@rea.ru; ORCID: 0000–0002–1067–0935

Староверова Ольга Валентиновна (Москва) – доктор юридических наук, кандидат экономических наук, профессор. Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова.

E-mail: Staroverova.OV@rea.ru; ORCID: 0000–0001–9095–3865

Чернышева Татьяна Константиновна (Москва) – ассистент. Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова; Институт экономической политики и проблем экономической безопасности Финансового университета при Правительстве РФ.

E-mail: Chernysheva.TK@rea.ru; ORCID: 0000–0002–4744–7198

Summary

M.E. Kosov, O.V. Staroverova, T.K. Chernysheva

The Actual State and Current Trends in the Market of Physical Gold

Abstract. The paper reviews the current state and latest trends in the physical gold market. The purpose of the paper is to assess the importance of physical gold for investors based on market analysis, taking into account global economic trends. The data on investments in gold by countries of the world, country gold and foreign exchange reserves, global demand by sector over the last 10 years and the dynamics of gold production volume in the top 10 companies of the world are presented. To assess the investment attractiveness of physical gold, a technical analysis was carried out. Based on the results obtained, the authors have formulated the current trends in the physical gold market and forecasts of their development for the next 1–3 years.

Keywords: *world gold market; physical gold; technical analysis; gold prices; global trends; precious metals; gold and foreign exchange reserves; central banks*

For citation: Kosov, M.E., Staroverova, O.V., Chernysheva, T.K. (2024). The Actual State and Current Trends in the Market of Physical Gold. *ECO*. No. 5. Pp. 224–239. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–224–239

Information about the authors

Kosov, Mikhail Evgenyevich (Moscow) – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor. Department of Public Finance of the Financial University under the Government of the Russian Federation; Plekhanov Russian University of Economics.

E-mail: Kosov.ME@rea.ru; ORCID: 0000–0002–1067–0935

Staroverova, Olga Valentinovna (Moscow) – Doctor of Law, Candidate of Economic Sciences, Professor of the Department of State and Municipal Finance, Plekhanov Russian University of Economics. E-mail: Staroverova.OV@rea.ru; ORCID: 0000–0001–9095–3865

Chernysheva, Tatyana Konstantinovna (Moscow) – Assistant.

Plekhanov Russian University of Economics; Institute of Economic Policy and Economic Security Problems of the Financial University under the Government of the Russian Federation.

E-mail: Chernysheva.TK@rea.ru; ORCID: 0000–0002–4744–7198

Различия цифровизации занятости в регионах России¹

М.А. Гильтман, А.Ю. Мерзлякова, Ю.А. Варламова,
Н.И. Ларионова

УДК 331.526

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-240-262

Аннотация. В работе проводится анализ цифровизации занятости в регионах России в 2020–2021 гг. с целью оценить ее различия в до- и постковидный периоды. Результаты исследования показали, что основная часть регионов проявила высокую адаптивную способность к внешнему шоку, вызванному пандемией. Статистические оценки конвергенции показателей цифровизации занятости между регионами продемонстрировали сокращение различий между ними. Кроме того, обнаружено, что регионы с менее развитой цифровизацией по основной доле показателей занятости растут быстрее, чем регионы с более развитой цифровизацией занятости. Однако различия между регионами все еще сохраняются.

Ключевые слова: рынок труда; регионы России; удаленная занятость; дистанционная занятость; кластерный анализ; конвергенция

Введение

Цифровизация занятости начала наиболее широко обсуждаться в российской экономической литературе с 2020 г. [Ляшок и др., 2020; Смирных, 2020; Лукьянова, 2021]. Повышению внимания к цифровизации всех сфер российской экономики, включая рынок труда, способствовали старт национального проекта «Цифровая экономика» (2019 г.), где отдельно выделена инициатива «Кадры для цифровой экономики» с соответствующими бюджетными инвестициями, и выход Указа Президента от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», в котором цифровая трансформация² названа одной из целей национального развития.

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Тюменской области в рамках научного проекта № 20–410–720004.

The research was funded by RFBR and Tyumen Region, number 20–410–720004.

² Цифровая трансформация – это «проявление качественных, революционных изменений, заключающихся не только в отдельных цифровых преобразованиях, но и в принципиальном изменении структуры экономики, в переносе центров создания добавленной стоимости в сферу выстраивания цифровых ресурсов и сквозных цифровых процессов. См. World Bank Group. The EAEU2025 Digital Agenda: Prospects and Recommendations. 2018. URL: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/850581522435806724/pdf/EAEU-Overview-Full-ENG-Final.pdf> (accessed: 07.02.2024).

Глобальный шок, вызванный пандемией COVID-19, стал мощным катализатором развития дистанционной занятости и цифровых навыков работников во всём мире. Интересно, что в начале пандемии политики и граждане многих стран, говоря о рынке труда, больше всего опасались роста безработицы и снижения доходов, чего фактически либо не произошло, либо удалось довольно быстро восстановить докризисные значения [Гимпельсон, 2022; Капелюшников, 2022; May, 2022; Braband et al., 2022].

Наиболее существенным изменением рынка труда стала дистанционная занятость, которая в 2020 г. приобрела невиданные до этого масштабы [Lewandowski et al., 2022]. В России, в отличие от других стран [Aksoy et al., 2022; Hansen et al., 2023], она довольно быстро свернулась [Гимпельсон, 2022; Капелюшников, 2022]. Тем не менее ряд исследователей полагает, что именно новая подстройка рынка труда через дистанционную занятость могла заложить долгосрочные структурные сдвиги в спросе и предложении труда в России и за рубежом [Гимпельсон, 2022; May, 2022; Bellatin, Galassi, 2022].

Как показывают результаты исследований [Гимпельсон, 2022; Капелюшников, 2022], в России дистанционная занятость в наибольшей степени была распространена среди «беловоротничковых» специальностей, т.е. работников с высшим образованием. При этом такие сферы, как информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), финансовые услуги, образование, здравоохранение, даже в 2020 г. повсеместно не только не снижали, но и наращивали занятость. Окончание пандемии и завершение периода наиболее широкого распространения дистанционной занятости не означают отказ от сформированных за это время цифровых навыков, как со стороны спроса, так и со стороны предложения труда [Гимпельсон, 2022; May, 2022; Andersson, Wadensjö, 2022; Aksoy et al., 2022; Lewandowski et al., 2022; Hansen et al., 2023].

Сохранение различий в цифровизации занятости, наблюдавшееся между разными группами работников до 2020 г., усилившееся во время пандемии и сохранившееся после ее завершения, может приводить к усилению дифференциации в оплате и условиях занятости, в том числе между российскими регионами.

Ряд исследований показывает, что пандемия по-разному проявлялась на рынках труда регионов с различной отраслевой структурой занятости и в городах разных типов. Как в России, так и за рубежом рынки труда малых городов испытали влияние пандемии в меньшей степени, чем крупных и столичных городов [Andersson, Wadensjö, 2022; Капелюшников, 2022]. В итоге, с точки зрения цифровизации занятости, последствия

ускоренного формирования и распространения цифровых навыков в большей степени характерны для крупных городов европейской части России, чем для регионов Сибири и Дальнего Востока [Иванова, Кравченко, 2022].

Отметим, что неравномерное развитие инновационного потенциала регионов, так же, как и существенные различия в концентрации высококвалифицированных кадров, наблюдались между отдельными территориями страны и до пандемии. По данным исследований [Барина и др., 2020], с 2007 по 2018 гг. ряд регионов сохраняли лидерство по показателям кадрового потенциала, некоторые демонстрировали положительную, а какие-то – отрицательную динамику.

Как предсказывают теории макроэкономического равновесия, воздействие экзогенных шоков охватывает все сферы экономики, включая рынки труда, поэтому пандемия COVID-19 и вызванное ею многократное усиление темпов распространения цифровых навыков и цифровых технологий на рабочих местах в ряде сфер деятельности вполне могла усилить и региональное неравенство в темпах цифровизации занятости.

Целью данной работы является оценка различий цифровизации занятости между регионами РФ в до- и постковидный периоды. Для этого был проведен кластерный анализ по трем основным направлениям: состояние региональных рынков труда, уровень инновационного развития регионов и цифровизация занятости в регионе, далее были оценены σ - и β -сходимости показателей цифровизации занятости между регионами.

Гипотезы исследования

Н1. Если до 2020 г. регион находился в высоких кластерах по уровню инновационного развития и/или состояния рынка труда, то в 2020–2021 гг. он попадал в более высокие кластеры по показателям цифровизации занятости или сохранял высокое положение в них.

Н2. Различия по показателям цифровизации занятости между регионами сокращаются с течением времени.

Н3. В связи с распространением удаленной занятости в организациях в 2020 г. и расширением применения цифровых навыков работниками, ряд регионов, особенно экономически благополучных, переместится в высокие кластеры по показателям цифровизации занятости, даже если ранее они туда не входили.

Цифровизация занятости: определение понятия в контексте предыдущих исследований

Цифровизация экономики и отдельных ее областей, включая занятость и рынки труда, часто становится предметом исследований в эмпирических,

прикладных и экспертно-аналитических проектах. Но пока эти словосочетания имеют размытый смысл. Для выстраивания логики эмпирического исследования очень важно четко определить, что мы понимаем под цифровизацией занятости, чтобы иметь возможность объективно измерить и оценить развитие этого процесса.

Изученная литература дает нам основания сформулировать общее определение: цифровизация занятости – это распространение использования информационно-коммуникационных технологий на рабочих местах и применение цифровых навыков работниками. Так, уже не первый год в международной повестке активно обсуждаются возможные структурные изменения на рынке труда: исчезновение ряда профессий и появление новых, автоматизация и роботизация производств³ под действием цифровой трансформации, что приводит к оцифровке рабочих мест и возрастающим требованиям к работникам в части цифровых навыков⁴.

Концепция научно-технологического развития Российской Федерации предусматривает действие национальной программы «Цифровая экономика», в рамках которой выделен отдельный федеральный проект «Кадры для цифровой экономики», предусматривающий совершенствование цифровых навыков населения для обеспечения конкурентоспособности России в мире. В качестве конкретного индикатора развития цифровой экономики заявлен рост доли занятых в профессиях, связанных с интенсивным использованием ИКТ к 2030 г., до 25%.

Поскольку цифровые навыки имеют ключевое значение не только для определения, но и выстраивания логики анализа цифровизации занятости, остановимся немного подробнее на их содержании. Например, с точки зрения Г.И. Абдрахмановой и Г.Г. Ковалевой [Абдрахманова, Ковалева, 2017], цифровые навыки – это компетенции, достаточные для пользования персональными компьютерами и Интернетом. Евростат классифицирует цифровые навыки в области использования ИКТ в зависимости от сложности выполняемых задач на базовые, продвинутые и профессиональные. Считается доля индивидов с «базовыми» или «выше базовых» цифровыми навыками в каждом из следующих четырех измерений: информация, коммуникация, решение проблем и программное обеспечение для создания контента. Список переменных, измеряющих

³ World Economic Forum. The Future of Jobs Report 2020. Geneva. 2020. URL: <https://www.weforum.org/publications/the-future-of-jobs-report-2020/> (accessed 14.12.2023).

⁴ OECD. Measuring the Digital Transformation: A Roadmap for the Future. 2019. OECD Publishing, Paris. DOI: 10.1787/9789264311992-en

цифровые навыки, разработан по методике Еврокомиссии⁵. Кроме того, происходит разделение «цифровых» навыков и навыков «программного обеспечения», к последним относятся, помимо функций использования базового программного обеспечения (обработка текста), использование передовых функций электронной таблицы, создание презентаций или документов с интеграцией текста, изображений и таблиц или диаграмм или письменного кода с помощью языка программирования⁶.

В проекте DigComp 2.0 Еврокомиссии используется классификация цифровых навыков на основе области их применения: коммуникация и сотрудничество, создание цифрового контента, информационная грамотность, безопасность, решение проблем [Vuorikari et al., 2016]. Отметим, что исследователи используют и другие группировки цифровых навыков, выделяя среди них, например, информационные, коммуникационные, коллаборационные, критического мышления, креативные, решения проблем [van Laar et al., 2020].

Цифровизация⁷ всех или нескольких функций на отдельных рабочих местах способствовала предъявлению повышенных требований к работникам в части цифровых компетенций. Анализ данных РМЭЗ НИУ ВШЭ для определения востребованности цифровых навыков в отдельных профессиях за 2003–2018 гг. показал, что население РФ стало наращивать цифровые навыки в ответ на требования работодателей, в первую очередь, за счет цифровизации традиционных профессий [Лукьянова, 2021]. А. Демьянова и С. Покровский [Demianova & Pokrovskii, 2022] в своем исследовании пришли к выводу, что развитие базовых цифровых навыков определяют социально-демографические характеристики человека, и их можно приобрести в течение жизни. Более сложные цифровые навыки развиваются под влиянием как профессиональных условий (тип основной работы и опыт, род занятий, сектор занятости), так и инфраструктурной обеспеченности домохозяйств. Авторы подчеркивают, что навыки решения проблем и работы с программным обеспечением задействованы главным образом в рабочем процессе, количество этих типов навыков в значительной степени определяют профессиональные характеристики

⁵ ITU. Manual for measuring ICT access and use by households and individuals. 2020. URL: https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/publications/manual/ITUM anualHouseholds2020_E.pdf/ (accessed 04.11.2023).

⁶ Digital Economy and Society Index (DESI). DESI methodological note. 2021. URL: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-economy-and-society-index-desi-2021> (accessed 03.12.2023).

⁷ Под цифровизацией понимается процесс использования цифровых технологий и оцифрованных данных.

граждан (особенно занятость в секторе ИКТ или интенсивное использование информационно-коммуникационных технологий на работе).

В исследовании А.С. Смирновой на онлайн-панели были выделены две компоненты – профессиональные навыки и навыки работы с Интернетом. Автор делает вывод, что профессиональные цифровые навыки в Москве и Санкт-Петербурге выше, чем в других населенных пунктах, что связано со структурой занятости и распространенностью офисной работы [Смирнова, 2022].

Региональная неоднородность владения и использования цифровыми навыками показана и в ряде других работ. Так, в НАФИ проанализировали уровень развития цифровых навыков в целом по России с помощью методологии DigComp 2.0 и сделали вывод, что по состоянию на январь 2020 г. доля россиян с высоким уровнем цифровой грамотности составила 27% [Цифровая грамотность., 2020]. В другом исследовании [Попов, Стрельцова, 2022] жители Южного и Северо-Кавказского федеральных округов обнаружили самые низкие показатели цифровой грамотности, а Северо-Западного – самые высокие. К регионам-лидерам относятся Москва, Санкт-Петербург, Мурманская область, Чукотский автономный округ, где более половины населения владеют цифровыми навыками на базовом или выше базового уровня и менее трети – на низком.

Региональные различия наблюдаются не только в отношении владения населением цифровыми навыками, но и в части спроса на них со стороны работодателей. Например, С.Д. Капелюк и И.Н. Карелин [Капелюк, Карелин, 2023] оценили цифровые навыки россиян со стороны спроса на рынке труда через размещение вакансий на Единой цифровой платформе «Работа в России» в 2018–2022 гг. Принимая во внимание, что на данной платформе доля вакансий, содержащих требования к цифровым навыкам, относительно мала (для базовых навыков – 7%, профессиональных – 1%, продвинутых – 2%), так как в основном на ней размещаются объявления о рабочих профессиях, авторы все же зафиксировали региональные различия в требованиях, предъявляемых работодателями к потенциальным работникам. Во-первых, была выявлена тенденция снижения региональной дифференциации для базовых цифровых навыков. Во-вторых, было показано, что эта дифференциация остается весьма значительной в отношении продвинутых цифровых навыков, особенно очевидно она проявилась в ковидном 2020 г.

В целом влияние пандемии на цифровые навыки занятых в эмпирических исследованиях выглядит неоднозначно. Так, в отношении европейских стран исследователи делают вывод о возрастании влияния

цифровизации на рынок труда [Piroscă et al., 2021] за счет онлайн-практик и роста требований к цифровым навыкам работников. Вместе с тем исследования, выполненные на российских данных [Попов, 2022; Попов, Стрельцова, 2022]⁸, показали, что под влиянием шоков, связанных с пандемией, доля россиян, на любом уровне владеющих цифровыми навыками, изменилась незначительно: 37,8% в 2021 г. против 36,4% в 2019 г. Во время COVID-19 выросла интернет-аудитория, шире стали использоваться онлайн-сервисы, но при этом в 2021 г. увеличилась доля и таких пользователей, которые не знакомы с базовыми компьютерными программами, например, текстовыми редакторами [Попов, 2022].

Таким образом, цифровизация занятости включает в себя со стороны предложения труда – владение и использование работниками цифровых навыков на рабочих местах, со стороны спроса на труд – требования к цифровым навыкам работников, причем обе эти стороны регионально неоднородны, во всяком случае, если мы говорим о продвинутых навыках. Последствия пандемии COVID-19 на цифровизацию занятости на российском рынке труда пока что имеют разные оценки, что неудивительно, так как после ее окончания пока накоплено мало данных, и нет единых подходов к их анализу. Предлагаемое исследование призвано внести вклад в осмысление последствий импульса, вызванного пандемией COVID-19, для региональных различий в цифровизации занятости.

Данные и результаты кластерного анализа

Для начала вместо стандартного описательного анализа обратимся к относительно простому методу кластерного анализа, который позволяет учесть различия между разными группами факторов за отдельные периоды времени, чтобы посмотреть, как вели себя регионы за год до пандемии, в шоковом 2020-м, и в 2021 г., когда большинство работников и работодателей вернулись в стандартный режим занятости. Для кластеризации мы применили два подхода – иерархический и неиерархический по трем группам факторов.

1. Показатели инновационности региона. Ряд исследований показывает, что от степени инновационности бизнеса и экономической среды зависят успешность протекания процессов цифровизации и переход на цифровые формы занятости. При этом более высокая степень цифровизации в сочетании со значительным уровнем инновационности могут

⁸ В обоих случаях оценка цифровых навыков проводилась по населению в целом, без фокуса на рынок труда.

приводить к возникновению положительных внешних эффектов, стимулируя экономическое развитие и рост благосостояния. С увеличением инновационности происходят изменения в структуре управления, производства и занятости населения. Трансформации в социально-трудовой сфере, обусловленные данными процессами, приводят к усложнению содержания и характера труда, расширению трудовых мотивов, диверсификации форм занятости и, как следствие, к развитию ее гибких форм [Кастельс, 2000].

Готовность предприятий инновационного сектора к управлению рисками и изменениям, связанным с процессами цифровизации, переходом к технологиям Индустрии 4.0, значительно выше, чем у предприятий традиционных отраслей [Салимова и др., 2021]. Исходя из предположения о том, что в более инновационных регионах процессы цифровизации занятости должны протекать быстрее и масштабнее, можно ожидать, что регионы, попадающие в высокие кластеры по показателям инновационности, будут находиться и в высоких кластерах по показателям цифровизации занятости.

2. Показатели рынка труда. В нашем исследовании эта группа индикаторов выполняла двоякую роль: во-первых, показывала возможности для занятости населения региона, во-вторых, фиксировала региональные различия. Состояние рынка труда всегда вторично по отношению к состоянию региональной экономики, поэтому в экономически более благополучных регионах показатели рынка труда также должны быть лучше.

3. Показатели цифровизации занятости. Если данные по первым двум группам были взяты из сборников Росстата, некоторые показатели цифровизации занятости – из Выборочного федерального статистического наблюдения по вопросам использования населением информационных технологий и информационно-телекоммуникационных сетей (далее – мониторинг ИКТ). Были выбраны те индикаторы, которые относятся к использованию ИКТ не всем населением, а только работниками на рабочих местах (табл. 1), тем самым приняты во внимание как спрос на цифровые навыки, так и их предложение.

На основе анализа литературы [Васильковский и др., 2022; Цифровая трансформация, 2021; Calvino et al., 2018; Колесник, 2021] были выделены отрасли с повышенным спросом на цифровые навыки: ИТ-сфера, финансовый сектор, наука и образование, здравоохранение, которые в ковидный 2020 г. точно не теряли в численности занятых, к тому же ускоренно наращивали формирование и использование цифровых навыков работников, применяя, по возможности, удаленные форматы работы.

Таблица 1. Показатели, включенные в кластерный анализ, по группам

Инновационность региона	Рынок труда	Цифровизация занятости
Уровень инновационной активности организаций (рассчитывается Росстатом)	Доля занятого населения от 24 до 60 лет с высшим образованием, %	Удельный вес организаций, использовавших персональные компьютеры, %
Удельный вес организаций, осуществлявших технологические инновации, %	Доля городского населения, %	Удельный вес организаций, использовавших Интернет, %
Удельный вес инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг, %	Уровень общей безработицы, %	Объем инвестиций в основной капитал, направленных на приобретение ИКТ-оборудования, млн руб.
Численность исследователей, выполнявших научные исследования и разработки, на 10000 занятых в экономике, чел.	Среднее время поиска работы, мес.	Доля организаций, использовавших ERP-системы, в общем числе обследованных организаций, %
Число патентов на изобретения, выданных Роспатентом российским заявителям, в расчете на 1 млн чел. населения, шт.	Средняя заработная плата по отношению к прожиточному минимуму в регионе, % (расчеты авторов)	Доля организаций, использовавших CRM-системы, в общем числе обследованных организаций, %
		Доля населения, занятого в отраслях с повышенным спросом на цифровые навыки: ИТ-сфера, банковский (финансовый) сектор, наука и образование, здравоохранение, % (расчеты авторов по ОРС)
		Доля населения, использующих компьютер на работе для написания собственных программ, % (расчеты авторов на основе мониторинга ИКТ)
		Доля населения, занимающихся на работе изменением параметров или настроек конфигурации программного обеспечения, % (расчеты авторов на основе мониторинга ИКТ)
		Доля населения, устанавливающих или переустанавливающих на работе ПО, % (расчеты авторов на основе мониторинга ИКТ)

При помощи специальных статистических процедур, например, «метода локтя», было определено оптимальное количество кластеров – пять, которые можно характеризовать с точки зрения пересечения разных групп выделенных показателей. Визуализация результатов кластерного анализа методом неиерархического разделения по всем показателям (от высоких значений к низким) представлена на рисунках 1–3.

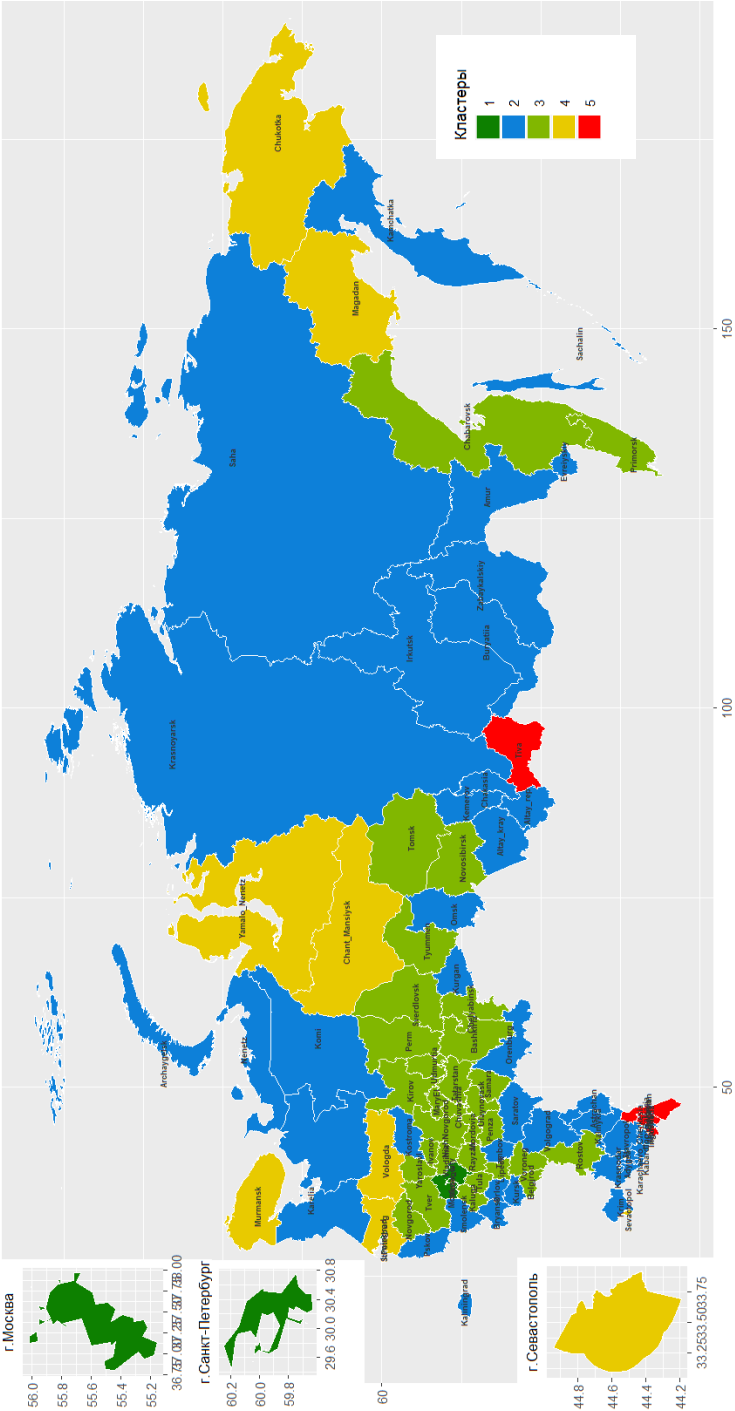


Рис. 1. Кластеризация регионов России в 2019 г.

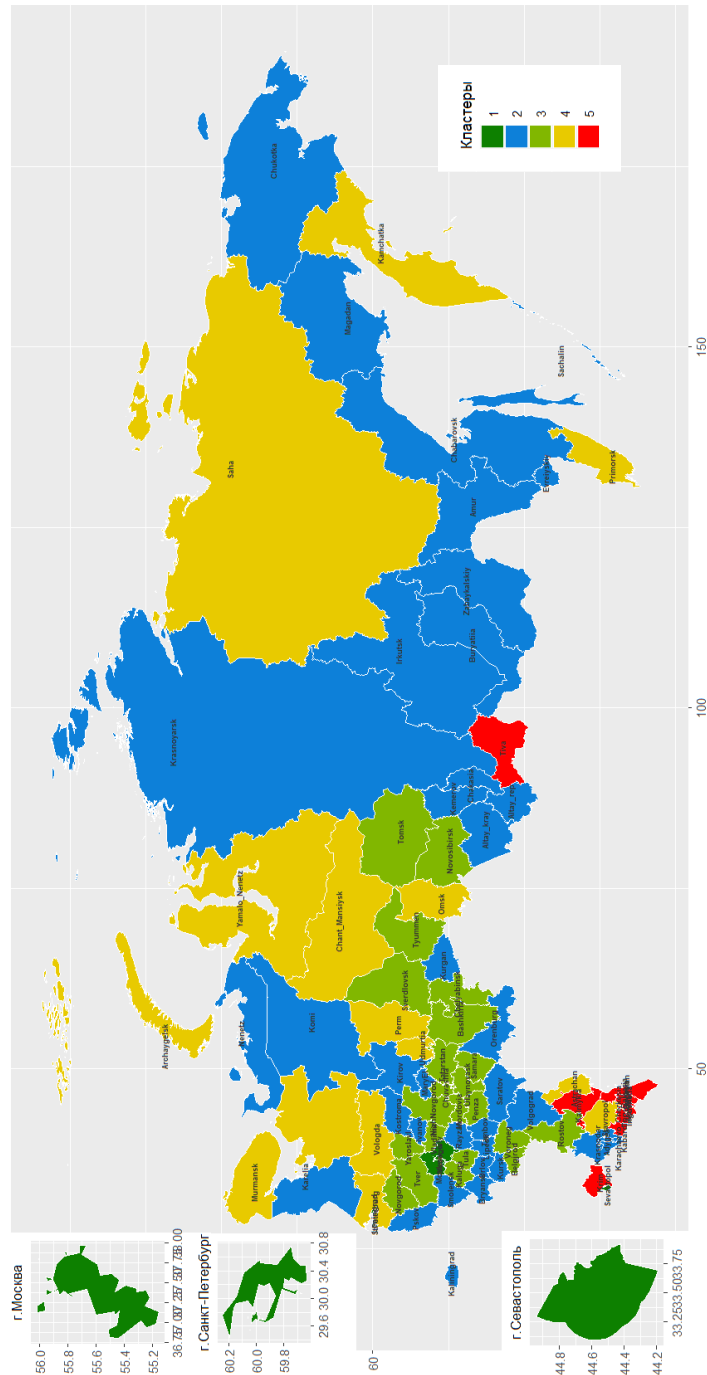


Рис. 2. Кластеризация регионов России в 2020 г.

По совокупности показателей (цифровизации занятости, инновационности региона, состояния рынка труда) ожидаемо отличались от других регионов Москва и Санкт-Петербург, образуя первый кластер с самыми высокими значениями индикаторов. В 2020 г. наблюдается довольно активное перемещение ряда регионов между 2–4 кластерами, в 2021-м – относительное выравнивание большинства регионов на уровне 2–3 кластеров, что выглядит логично. Но обращает на себя внимание то, что ряд регионов (в основном национальные республики) прочно закрепились в пятом кластере, демонстрируя самые низкие значения показателей цифровизации занятости и инновационности, а также напряженности на рынке труда. Результаты иерархической кластеризации в целом повторяют уже описанное неиерархическое разделение, но поскольку визуально они не очень наглядны из-за большого количества регионов, в данной работе мы их не приводим.

Далее был проведен анализ по двум группам показателей – инновационности региона и цифровизации занятости по состоянию на 2019, 2020 и 2021 гг. (табл. 2).

Таблица 2. Распределение регионов России по уровню инновационности региона и цифровизации занятости в 2019–2021 гг.

2019	2020	2021
Регионы с высоким уровнем цифровизации занятости и высоким уровнем инновационности региона		
Москва, Санкт-Петербург, Московская область	Москва, Санкт-Петербург, Севастополь, Московская область	Москва, Санкт-Петербург, Московская область
Регионы с высоким уровнем цифровизации занятости и средним уровнем инновационности региона		
Вологодская, Ленинградская, Мурманская, Магаданская области, Севастополь; Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий, Чукотский АО	Архангельская, Вологодская, Ленинградская, Мурманская, Астраханская, Омская области; Ставропольский, Пермский, Камчатский, Приморский края; Удмуртская Республика, Республика Саха (Якутия); Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий АО	Севастополь, Приморский край
Регионы со средним уровнем цифровизации занятости и высоким уровнем инновационности региона		
Белгородская, Владимирская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Липецкая, Рязанская, Тверская, Тульская, Ярославская, Новгородская, Ростовская, Кировская, Нижегородская, Пензенская, Самарская, Ульяновская, Свердловская, Тюменская, Челябинская, Новосибирская, Томская области; республики: Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртская, Чувашская; Пермский, Приморский, Хабаровский край	Белгородская, Владимирская, Воронежская, Калужская, Тверская, Тульская, Ярославская, Новгородская, Ростовская, Нижегородская, Пензенская, Самарская, Ульяновская, Свердловская, Тюменская, Челябинская, Новосибирская, Томская области; республики: Башкортостан, Мордовия, Татарстан, Чувашская	Белгородская, Брянская, Владимирская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Липецкая, Орловская, Рязанская, Смоленская, Тамбовская, Тверская, Тульская, Ярославская, Вологодская, Мурманская, Новгородская, Ростовская, Кировская, Нижегородская, Оренбургская, Пензенская, Самарская, Ульяновская, Курганская, Свердловская, Тюменская, Челябинская, Новосибирская, Омская, Томская области; Алтайский, Пермский, Хабаровский, Ставропольский края; республики: Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртская, Чувашская

Регионы с уровнем цифровизации занятости ниже среднего и уровнем инновационности региона ниже среднего		
Брянская, Костромская, Курская, Орловская, Смоленская, Тамбовская, Архангельская, Калининградская, Псковская, Астраханская, Волгоградская, Оренбургская, Саратовская, Курганская, Иркутская, Кемеровская, Омская, Амурская, Сахалинская области; республики: Карелия, Коми, Адыгея (Адыгея), Калмыкия, Крым, Ингушетия, Кабардино-Балкарская, Карачаево-Черкесская, Алтай, Хакасия; Ненецкий АО; Краснодарский, Ставропольский, Алтайский, Красноярский, Забайкальский, Камчатский края; Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия), Еврейская автономная область	Брянская, Ивановская, Костромская, Курская, Липецкая, Орловская, Рязанская, Смоленская, Тамбовская, Волгоградская, Калининградская, Псковская, Кировская, Оренбургская, Саратовская, Курганская, Иркутская, Кемеровская, Амурская, Магаданская, Сахалинская области; Республика Карелия, Республика Коми, Республика Адыгея (Адыгея), Республика Марий Эл, Республика Алтай, Республика Хакасия, Республика Бурятия; Ненецкий АО; Краснодарский, Алтайский, Красноярский, Забайкальский, Хабаровский края; Еврейская автономная область; Чукотский АО	Костромская, Курская, Архангельская, Калининградская, Ленинградская, Псковская, Астраханская, Волгоградская, Саратовская, Иркутская, Кемеровская, Амурская, Магаданская, Сахалинская области; Республика Карелия, Республика Коми, Республика Саха (Якутия); Краснодарский, Красноярский, Камчатский края; Ненецкий АО, Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО, Чукотский АО
2019	2020	2021
Регионы с низким уровнем цифровизации занятости и низким уровнем инновационности региона		
Республика Дагестан, Республика Северная Осетия-Алания, Чеченская Республика, Республика Тыва	Республики: Калмыкия, Крым, Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкарская, Карачаево-Черкесская, Северная Осетия-Алания, Чеченская, Тыва	Республики Адыгея (Адыгея), Калмыкия, Крым, Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкарская, Карачаево-Черкесская, Северная Осетия-Алания, Чеченская, Республика Алтай, Тыва, Хакасия, Бурятия; Забайкальский край; Еврейская автономная область

Регионы, отличающиеся высокими или средними значениями цифровизации занятости, имеют высокие или средние значения инновационности, нет ни одного случая, чтобы низкая цифровизация занятости сочеталась со средней или высокой инновационностью и наоборот. Также видно, что число регионов с низкими уровнями цифровизации и инновационности увеличивалось с 2019 по 2021 гг. Объяснить расширение данного кластера можно различиями в темпах цифровизации занятости в 2020 г. В начале рассматриваемого периода они были выше в экономически наиболее благополучных регионах, с преобладанием в структуре занятости городского населения и специалистов с высшим образованием.

В итоге, несмотря на догоняющее цифровое развитие низкоинновационных регионов, различия в цифровизации занятости сохраняются. Для того чтобы более точно определить наличие или отсутствие сближения между региональными показателями цифровизации занятости, мы рассчитали σ - и β -сходимость (сигма- и бета-конвергенция).

Оценки конвергенции показателей цифровизации занятости в регионах

Несмотря на то, что в экономике конвергенцию чаще ассоциируют с теорией экономического роста и доходами, ряд коллег оценивает сходимость и для показателей рынка труда и цифровизации экономики. В частности, в фокусе исследователей находятся такие показатели, как: заработная плата, среднедушевые доходы и уровень безработицы [Вакуленко, 2013; Ощепков и Капелюшников, 2015; Бураншина, Смирных, 2018]. В ряде работ представлена конвергенция территорий по уровню цифрового развития [Rath et al., 2022; Вертаков, Зарецкая, 2022; Saba & David, 2023; Варламова, Подкорытова, 2023].

Мы оценили бета- и сигма-конвергенции по показателям цифровизации занятости за 2017–2021 гг. Период был выбран исходя из доступности данных мониторинга ИКТ по показателям, перечисленным в таблице 1. Отметим, что конвергенция была рассчитана для всех регионов и отдельно для регионов без Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга, исключенных как центры цифровой занятости⁹. Результаты оказались очень схожими, поэтому далее приведены только оценки для всех регионов.

Результаты сигма-конвергенции являются оценкой среднеквадратического отклонения переменной по совокупности регионов в определенный период. Если сигма-конвергенция существует, отклонения должны сокращаться во времени. В полученных нами результатах отклонения не только не сокращаются, но и в ряде случаев – увеличиваются. Это означает, что сближения показателей цифровизации занятости в регионах на протяжении 2017–2021 гг. не происходило.

Интересно, что бета-конвергенция, наоборот, в большинстве случаев оказалась значима. Из этого следует, что регионы с меньшими значениями показателей цифровизации занятости наращивали их с большей скоростью, чем регионы с большими значениями этих же показателей. Единственный показатель, по которому бета-конвергенция практически во все годы незначима – это «доля населения, занятого в отраслях с повышенным спросом на цифровые навыки (%)», по сути, это единственный индикатор, широко охватывающий все население. Сближение регионов по таким показателям, как доля населения, подключающих цифровые устройства на работе (%);

⁹ В данном контексте цифровая занятость рассматривается в широком смысле – «как занятость, при которой процесс труда происходит исключительно с использованием ИКТ и цифровых технологий, взаимодействие участников социально-трудовых отношений осуществляется через Интернет и/или цифровые платформы/сервисы, а результатом является цифровой продукт» [Цит. по: Камарова, Тонких, 2023].

доля населения, использующих компьютер на работе для написания собственных программ (%); доля населения, занимающихся на работе изменением параметров или настроек конфигурации программного обеспечения (%); доля населения, устанавливающих или переустанавливающих на работе ПО (%), может отражать разрастание сектора ИТ-специалистов, которое в менее цифровых регионах в 2017–2021 гг. шло более быстрыми темпами, чем в регионах-лидерах по цифровизации занятости. Остальные показатели, такие как удельный вес организаций, использовавших персональные компьютеры (%); удельный вес организаций, использовавших Интернет (%); объем инвестиций в основной капитал, направленных на приобретение информационного, компьютерного и телекоммуникационного оборудования (млн руб.); доля организаций, использовавших ERP-системы (%); доля организаций, использовавших CRM-системы (%), исходя из значимости оценки коэффициента бета-конвергенции, также сближались, характеризуют изменения в организациях-работодателях и общий контекст усиления цифровизации экономики после пандемии COVID-19.

Отсутствие сигма-конвергенции при наличии статистически значимой бета-конвергенции одних и тех же показателей позволяет сделать вывод о том, что менее «цифровые» регионы по большинству показателей цифровизации занятости растут быстрее, чем более «цифровые», но различия все равно сохраняются и сходимости не достигается, вероятно, из-за слишком высокой изначальной дифференциации. Полученные оценки дают основания отвергнуть вторую гипотезу о том, что различия по показателям цифровизации занятости между регионами сокращаются с течением времени. Они не сократились в 2017–2021 гг., несмотря на крайне быстрые темпы роста цифровизации занятости в пандемийный и постпандемийный периоды.

Что касается третьей гипотезы, она не отвергается, так как число регионов в кластерах с высоким уровнем цифровизации занятости и высоким или средним уровнем инновационности увеличилось в 2020 г. по сравнению с 2019 г., что можно объяснить распространением удаленной занятости в организациях в пандемийный год и расширением применения цифровых навыков работниками.

Заключение и дискуссия

Результаты проведенного исследования позволили сделать вывод об адаптации рынка труда к внешним шокам, вызванным пандемией COVID-19 и последовавшим локдауном: в 2021 г. большинство регионов

образуют кластеры с высоким и выше среднего уровнем по показателям цифровизации занятости и инновационности.

Высокая адаптационная способность российского рынка труда к структурным изменениям была выявлена и для периода до 2017 г. [Гимпельсон и др., 2017]. Мы убедились, что это качество сохранилось и в период подстройки под нестандартные условия занятости во время пандемии COVID-19. В частности, наиболее высокую адаптивность показали регионы с высоким уровнем цифровизации занятости в 2020 г. (табл. 2): Москва, Санкт-Петербург, Севастополь, Московская, Архангельская, Вологодская, Ленинградская, Мурманская, Астраханская области, Ставропольский край, Удмуртская Республика, Пермский край, Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО, Омская область, Республика Саха (Якутия), Камчатский, Приморский края. Несмотря на выделение регионов-лидеров по уровню цифровизации занятости, многие российские работники и работодатели продемонстрировали высокие гибкость и адаптивность, подстраиваясь под условия пандемийного и постпандемийного периодов, о чем можно судить, в частности, по быстрым темпам цифровизации занятости во всех регионах РФ.

Однако, несмотря на скорость цифровизации экономики и важность этого процесса, по показателям цифровизации занятости регионы все еще очень отличаются друг от друга. Полученные оценки показали, что в 2017–2021 гг. бета-конвергенция, отражающая скорость сближения, для большинства показателей цифровизации занятости значима, но сигма-конвергенция отсутствует, то есть менее цифровые регионы росли быстрее лидеров, при этом сходимости между ними по показателям цифровизации занятости за период 2017–2021 гг. не была достигнута.

Уточним, что при оценках сходимости основное внимание было сосредоточено на продвинутых цифровых навыках, так как именно они обеспечивают возможность цифровой трансформации российской экономики и достижения стратегических целей развития.

Москва, Московская область и Санкт-Петербург выделяются в кластер с высокими значениями показателей цифровизации занятости и инновационного развития. Аналогичные выводы были получены в исследовании А.С. Смирновой [Смирнова, 2022] и в ряде рейтингов российских регионов по уровню цифровой грамотности, цифровым навыкам населения, инновационному развитию. В полярный кластер с относительно низкими значениями показателей цифровизации занятости, рынка труда и инновационного развития вошли в основном национальные республики Северного Кавказа и Дальнего Востока.

По поводу особой ситуации на рынках труда в южных регионах России неоднократно проводились исследования, выводы которых подчеркивали их ярко выраженную институциональную и культурно-историческую специфику [Рязанцев и др., 2006; Джигоев, 2019]. Закрепление указанных регионов в кластере с низкими показателями инновационности и цифровизации занятости при экономически неблагоприятной ситуации на региональных рынках труда может говорить о том, что они были менее готовы к шоку цифровизации 2020 г., им сложнее было адаптироваться к новым форматам работы, поэтому пандемия усилила их отставание по рассматриваемым показателям от наиболее успешных регионов.

Как показали полученные оценки сигма- и бета-конвергенции, преодолеть имеющиеся различия в цифровизации занятости, даже при условии сверхбыстрого ее развития, которое многие регионы вынужденно демонстрировали в связи с пандемией и локдауном, пока не удалось. При отсутствии мер социально-экономической политики отставание в цифровизации занятости может в дальнейшем привести к усилению полярности в социально-экономическом развитии регионов. Продолжение исследований по данной тематике может включать анализ возможного структурного сдвига цифровизации занятости региональных рынков труда для оценки долгосрочных тенденций ее развития.

Литература/ References

- Абдрахманова Г.И., Ковалева Г.Г. Цифровые навыки: экспресс-информация. Институт статистических исследований и экономики знаний, 2017.
- Abdrakhmanova, G.I., Kovaleva, G.G. (2017). *Digital Skills: Express Information*. Institute for Statistical Research and Economics of Knowledge (In Russ.).
- Барина В.А., Земцов С.П., Зинов В.Г., Кидяева В.М. и др. Национальный доклад «Высокотехнологичный бизнес в регионах России». 2020 / Под ред. С.П. Земцова. М.: РАНХиГС, АИРР. 2020. 100 с.
- Barinova, V.A., Zemtsov, S.P., Zinov, V.G., Kidyayeva, V.M. et al. (2020). *National report "High-tech business in the Russian regions"*. 2020 / Zemtsov S. (ed.) Moscow: RANEPa, AIRR. 100 p.
- Бураншина Н.А., Смирных Л.И. Человеческий капитал мигрантов и конвергенция российских регионов по заработной плате // Вопросы экономики. 2018. № 12. С. 121–138. DOI: 10.32609/0042–8736–2018–12–121–138
- Buranshina, N.A., Smirnykh, L.I. (2018). Human capital of migrants and convergence of Russian regions in terms of wages. *Voprosy Ekonomiki*. No. 12. Pp. 121–138. (In Russ.) DOI: 10.32609/0042–8736–2018–12–121–138
- Вакуленко Е.С. Ведет ли миграция населения к межрегиональной конвергенции в России? // Вестник НГУЭУ. 2013. № 4. С. 239–264.
- Vakulenko, E.S. (2013). Does population migration lead to interregional convergence in Russia? *Vestnik NGUEU*. No. 4. Pp. 239–264. (In Russ.).

- Варламова Ю.А., Подкорытова О.А. Межстрановая конвергенция широкополосного доступа в Интернет // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия «Экономика». 2023. № 39(2). С. 159–178. DOI: 10.21638/spbu05.2023.201
- Varlamova, Yu.A., Podkorytova, O.A. (2023). Cross-country convergence of broadband Internet access. *St Petersburg University Journal of Economic Studies*. No. 39(2). Pp. 159–178. (In Russ.). DOI: 10.21638/spbu05.2023.201
- Васильковский С., Ковалева Г. и др. Индекс цифровизации отраслей экономики и социальной сферы. Институт статистических исследований и экономики знаний. НИУ ВШЭ, 2022.
- Vasilkovsky, S., Kovaleva, G. et al. (2022). *Index of digitalization of economic and social sectors*. Institute of Statistical Research and Economics of Knowledge. National Research University Higher School of Economics.
- Вертакова Ю.В., Зарецкая В.Г. Исследование процессов конвергенции регионального экономического и социального развития в условиях цифровизации и модернизации российской экономики // Экономическое возрождение России. 2022. № 2 (72). С. 66–86. DOI: 10.37930/1990-9780-2022-2-72-66-86
- Vertakova, Yu.V., Zaretskaya, V.G. (2022). Study of the processes of convergence of regional economic and social development in the context of digitalization and modernization of the Russian economy. *Economic Revival of Russia*. No. 2 (72). Pp. 66–86. (In Russ.) DOI: 10.37930/1990-9780-2022-2-72-66-86
- Гимпельсон В.Е., Капелюшников Р., Роцин С. Российский рынок труда: тенденции, институты, структурные изменения. М.: Центр стратегических разработок, 2017. 148 с.
- Gimpelson, V.E., Kapelyushnikov, R., Roshchin, S. (2017). *Russian labor market: trends, institutions, structural changes*. Moscow: Center for Strategic Research. 148 p. (In Russ.).
- Гимпельсон В.Е. Зарплата и потоки на российском рынке труда в условиях коронакризиса // Вопросы экономики. 2022. № 2. С. 69–94. DOI: 10.32609/0042-8736-2022-2-69-94
- Gimpelson, V.E. (2022). Wages and labor market flows in times of the corona crisis. *Voprosy Ekonomiki*. No. 2. Pp. 69–94. (In Russ.) DOI: 10.32609/0042-8736-2022-2-69-94
- Джисоев А.В. Социально-демографические аспекты динамики рынка труда регионов Северо-Кавказского федерального округа // Вестник Северо-Осетинского государственного университета имени К.Л. Хетагурова. 2019. № 2. С. 112–121. DOI: 10.29025/1994-7720-2019-2-112-121
- Dzhioev, A.V. (2019) Socio-demographic aspects of the labor market dynamics in the North Caucasus Federal District regions. *Bulletin of North Ossetian State University Named after K.L. Khetagurov*. No. 2. Pp. 112–121. (In Russ.). DOI: 10.29025/1994-7720-2019-2-112-121
- Иванова А.И., Кравченко Н.А. Влияние региональных условий на бизнес-демографию российских ИТ компаний // Вопросы экономики. 2022. № 5. С. 79–98. DOI: 10.32609/0042-8736-2022-5-79-98
- Ivanova, A.I., Kravchenko, N.A. (2022). The impact of regional conditions on the business demographics of Russian IT companies. *Voprosy Ekonomiki*. No. 5. Pp. 79–98. (In Russ.). DOI: 10.32609/0042-8736-2022-5-79-98
- Камарова Т.А., Тонких Н.В. Цифровизация занятости: понятийный аппарат // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2023. Т. 14. № 4. С. 554–571. DOI: 10.18184/2079-4665.2023.14.4.554-571

- Kamarova, T.A., Tonkikh, N.V. (2023). Digitalization of employment: the conceptual apparatus. *MIR (Modernization. Innovation. Research)*. Vol. 14. No. 4. Pp. 554–571. (In Russ.). DOI: 10.18184/2079–4665.2023.14.4.554–571
- Капелюк С.Д., Карелин И.Н. Динамика востребованности цифровых навыков на рынке труда регионов России // *π-Economy*. 2023. № 16 (1). С. 51–61. DOI: <https://doi.org/10.18721/JE.16104>
- Kapelyuk, S.D., Karelin, I.N. (2023). Dynamics of digital skills demand in labor markets of Russian regions. *π-Economy*. No. 16(1). Pp. 51–61. (In Russ.). DOI: 10.18721/JE.16104
- Капелюшников Р.И. Анатомия коронакризиса через призму рынка труда // *Вопросы экономики*. 2022. № 2. С. 33–68. DOI:10.32609/0042–8736–2022–2–33–68
- Kapelyushnikov, R.I. (2022). The anatomy of the corona crisis through the lens of the labor market adjustment. *Voprosy Ekonomiki*. No. 2. Pp. 33–68. (In Russ.).
- Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура / Пер. с англ. под науч. ред. О.И. Шкаратана. М.: НИУ ВШЭ, 2000.
- Castells, M. (2000). Information Age: Economy, Society and Culture / Translation from English under scientific ed. O.I. Shkaratana. Moscow. HSE University. (In Russ.).
- Колесник Е.А. Профессиональное будущее в условиях цифровой трансформации занятости и рынка труда // *BENEFICIUM*. 2021. № 4(41). С. 96–104. DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2021.4(41).96–104
- Kolesnik, E.A. (2021). Professional future in the context of employment and labor market digital transformation. *BENEFICIUM*. No. 4(41). Pp. 96–104. (In Russ.). DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2021.4(41).96–104
- Лукьянова А.Л. Цифровизация и гендерный разрыв в оплате труда // *Экономическая политика*. 2021. № 16 (2). С. 88–117. DOI: 10.18288/1994–5124–2021–2–88–117
- Lukyanova, A.L. (2021). Digitalization and the Gender Pay Gap. *Economic Policy*. No. 16(2). Pp. 88–117. (In Russ.) DOI: 10.18288/1994–5124–2021–2–88–117
- Ляшок В., Малева Т., Лопатина М. Влияние новых технологий на рынок труда: прошлые уроки и новые вызовы // *Экономическая политика*. 2020. № 4. С. 62–87. DOI: 10.18288/1994–5124–2020–4–62–87
- Lyashok, V., Maleva, T., Lopatina, M. (2020). Influence of new technologies on the labor market: past lessons and new challenges. *Economic Policy*. No. 4. Pp. 62–87. (In Russ.). DOI: 10.18288/1994–5124–2020–4–62–87
- Мау В.А. Экономическая политика в условиях пандемии: опыт 2021–2022 гг. // *Вопросы экономики*. 2022. № 3. С. 5–28. DOI: 10.32609/0042–8736–2022–3–5–28
- Мау, В.А. (2022). Economic policy in times of the pandemic: The experience of 2021–2022. *Voprosy Ekonomiki*. No. 3. Pp. 5–28. (In Russ.). DOI: 10.32609/0042–8736–2022–3–5–28
- Ощепков А.Ю., Капелюшников Р.И. Региональные рынки труда: 15 лет различий // Серия WP3 «Проблемы рынка труда». М.: НИУ «Высшая школа экономики, 2015. 73 с.
- Oshchepkov, A.Yu., Kapelyushnikov, R.I. (2015). *Regional labor markets: 15 years of differences*. HSE, Series WP3 “Labor Market Issues”. 73 p. (In Russ.).
- Попов Е.В. Как пандемия повлияла на уровень цифровых навыков россиян: экспресс-информация. Институт статистических исследований и экономики знаний, НИУ ВШЭ, 2022.

- Popov, E.V. (2022). *How the pandemic affected the level of digital skills of Russians: express information*. Institute for Statistical Research and Economics of Knowledge, NRU HSE, (In Russ.). <https://issek.hse.ru/mirror/pubs/share/704024171.pdf>. (accessed: 10.11.2023).
- Попов Е.В., Стрельцова Е.А. Цифровые навыки населения в регионах России: экспресс-информация. Институт статистических исследований и экономики знаний, НИУ ВШЭ, 2022. <https://issek.hse.ru/mirror/pubs/share/767680649.pdf> (дата обращения: 10.10.2023).
- Popov, E.V., Streltsova, E.A. (2022). *Digital skills of the population in the regions of Russia: express information*. Institute for Statistical Research and Economics of Knowledge, NRU HSE. (In Russ.). <https://issek.hse.ru/mirror/pubs/share/767680649.pdf>. (accessed: 10.10.2023).
- Рязанцев С.В., Письменная Е.Е., Гончаренко С.В. Рынок труда Северного Кавказа: особенности и тенденции развития // Наука. Инновации. Технологии. 2006. № 44. С. 74–84.
- Ryazantsev, S.V., Pismennaya, E.E., Goncharenko, S.V. (2006). Labour market in the North Caucasus: specific features and tendencies of development. *Science. Innovation. Technologies*. No. 44. Pp. 74–84. (In Russ.).
- Салимова Т.А., Бирюкова Л.И., Аникина Н.В. Трансформация бизнеса в условиях цифровой экономики: зарубежный подход и российские возможности // Регионоведение. 2021. Т. 29. № 2. С. 328–354. DOI: 10.15507/2413–1407.115.029.202102.328–354
- Salimova, T.A., Biryukova, L.I., Anikina, N.V. (2021). Business transformation in the digital economy: foreign approach and Russian opportunities. *Regionology*. No. 2. Pp. 328–354. DOI: 10.15507/2413–1407.115.029.202102.328–354
- Смирнова А.С. Второй и третий уровни цифрового неравенства на рынке труда: цифровые навыки и практики // ИНАБ. 2022. № 1. С. 43–64. DOI: 10.19181/INAB.2022.1.4
- Smirnova, A.S. (2022). The second and third levels of digital inequality in the labor market: digital skills and practices. *INAB*. No. 1. Pp. 43–64. (In Russ.). DOI: 10.19181/INAB.2022.1.4
- Смирных Л.И. Цифровая грамотность пожилого населения и цифровизация предприятий: опыт европейских стран // Вопросы экономики. 2020. № 12. С. 104–124. DOI: 10.32609/0042–8736–2020–12–104–124
- Smirnykh, L.I. (2020). Digital literacy of the elderly population and digitalization of enterprises: Experience of European countries. *Voprosy Ekonomiki*. No. 12. Pp. 104–124. (In Russ.). DOI: 10.32609/0042–8736–2020–12–104–124
- Цифровая грамотность россиян: исследование. НАФИ, 2020. <https://nafi.ru/analytics/tsifrovaya-gramotnost-rossiyan-issledovanie-2020/>
- Digital literacy of Russians: a study. NAFI, 2020. <https://nafi.ru/analytics/tsifrovaya-gramotnost-rossiyan-issledovanie-2020/>. (In Russ.).
- Цифровая трансформация отраслей: стартовые условия и приоритеты. Доклад НИУ ВШЭ. 2021. <https://conf.hse.ru/mirror/pubs/share/463148459.pdf> (дата обращения: 28.09.2023).
- Digital transformation of industries: starting conditions and priorities. HSE report, 2021. (In Russ.). <https://conf.hse.ru/mirror/pubs/share/463148459.pdf> (accessed: 28.09.2023).
- Aksoy, C.G., Barrero, J.M., Bloom, N., Davis, S.J., Dolls, M., Zarate, P. (2022). Working from Home Around the World. IZA Discussion Paper. 15540.

- Andersson, F.W., Wadensjö, E. (2022). COVID-19 and the Swedish Labor Market in 2021, the Second COVID-19 Year. IZA Discussion Paper. 15600.
- Bellatin, A., Galassi, G. (2022). What COVID-19 May Leave Behind: Technology-Related Job Postings in Canada. IZA Discussion Paper. 15209.
- Braband, C., Consiglio, V.S., Grabka, M.M., Hainbach, N., Königs, S. (2022). Disparities in Labour Market and Income Trends during the First Year of the COVID-19 Crisis – Evidence from Germany. IZA Discussion Paper. 15475.
- Calvino, F., Criscuolo C., Marcolini L., Squicciarini M. (2018). A taxonomy of digital intensive sectors. OECD Science, Technology and Industry Working Papers. No. 2018/14. OECD Publishing. Paris. DOI: 10.1787/f404736a-en.
- Demianova, A.V., Pokrovskii, S.I. (2022). Level Of Digital Skills Of The Employed: Key Determinants. NRU Higher School of Economics. Series WP BRP “Science, Technology and Innovation”. 125.
- Hansen, S., Lambert, P.J., Bloom, N., Davis, S.J., Sadun, R., Taska, B. (2023). Remote Work across Jobs, Companies, and Space. IZA Discussion Paper. 15980.
- Lewandowski, I.P., Lipowska, K., Smoter, M. (2022). Working from Home during a Pandemic – A Discrete Choice Experiment in Poland. IZA Discussion Paper. 15251.
- Piroșcă, G.I., Șerban-Opreșcu, G.L., Badea, L., Stanef-Puică, M.R., Valdebenito, C.R. (2021). Digitalization and labor market – A perspective within the framework of pandemic crisis. *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*. No. 16 (7). Pp. 2843–2857. DOI: 10.3390/jtaer16070156
- Rath, B.N., Panda, B. Akram, V. (2022). Convergence and determinants of ICT development in case of emerging market economies. *Telecommunications Policy*. 102464. DOI: 10.1016/j.telpol.2022.102464
- Saba, C.S., David, O.O. (2023). Identifying Convergence in Telecommunication Infrastructures and the Dynamics of Their Influencing Factors Across Countries. *Journal of the Knowledge Economy*. No. 14. Pp. 1413–1466. DOI:10.1007/s13132-022-00967-2
- Van Laar, E., Van Deursen, A.J., Van Dijk, J.A., de Haan, J. (2020). Determinants of 21st-century skills and 21st-century digital skills for workers: A systematic literature review. *Sage Open*. No. 10 (1). 2158244019900176. DOI: 10.1177/215824401990017
- Vuorikari, R., Punie, Y., Carretero Gomez, S., Van Den Brande, G. (2016). DigComp 2.0: The Digital Competence Framework for Citizens, Update Phase 1: The Conceptual Reference Model. EUR27948 EN. Luxembourg (Luxembourg): Publications Office of the European Union. JRC101254. 44 pp. DOI:10.2791/11517

Статья поступила 19.12.2023

Статья принята к публикации 07.02.2024

Для цитирования: Гильтман М.А., Мерзлякова А.Ю., Варламова Ю.А., Ларионова Н.И. Различия цифровизации занятости в регионах России // ЭКО. 2024. № 5. С. 240–262. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-240-262

Информация об авторах

Гильтман Марина Андреевна (Тюмень) – кандидат экономических наук, доцент. Тюменский государственный университет.

E-mail: giltman@rambler.ru; ORCID: 0000-0002-8612-5327

Мерзлякова Анастасия Юрьевна (Тюмень) – кандидат экономических наук, профессор. Тюменский государственный университет.

E-mail: a.y.merzlyakova@utmn.ru; ORCID: 0000-0001-5647-7420

Варламова Юлия Андреевна (Казань) – кандидат экономических наук, доцент. Казанский (Приволжский) федеральный университет.

E-mail: jillmc@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-3255-9880

Ларионова Наталья Ивановна (Казань) – кандидат экономических наук, доцент. Казанский (Приволжский) федеральный университет.

E-mail: natasha-lari@mail.ru; ORCID: 0000-0003-4668-6717

Summary

M.A. Giltman, A.Yu. Merzlyakova, Ju.A. Varlamova, N.I. Larionova

Differences in Digitalization of Employment in Russian Regions

Abstract. The paper analyzes the digitalization of employment in Russian regions in 2020–2021 in order to assess its differences in the pre- and post-COVID periods. The results of the study showed that most regions demonstrated high adaptive capacity to the external shock caused by the pandemic. Statistical estimates of the convergence of employment digitalization indicators between regions demonstrated a reduction in the differences between them. In addition, it was found that less digital regions are growing faster in most employment digitalization indicators than regions with more developed employment digitalization. However, differences between regions still remain.

Keywords: labor market; Russian regions; remote employment; remote employment; cluster analysis; convergence

For citation: Giltman, M.A., Merzlyakova, A.Yu., Varlamova, Ju.A., Larionova, N.I. (2024). Differences in Digitalization of Employment in Russian Regions. *ECO*. No. 5. Pp. 240–262. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-240-262

Information about the authors

Giltman, Marina Andreevna (Tyumen) – Ph D. University of Tyumen.

E-mail: giltman@rambler.ru; ORCID: 0000-0002-8612-5327

Merzlyakova, Anastasia Yuryevna (Tyumen) – Ph D. University of Tyumen.

E-mail: a.y.merzlyakova@utmn.ru; ORCID: 0000-0001-5647-7420

Varlamova, Julia Andreevna (Kazan) – Ph D. Kazan Federal University.

E-mail: jillmc@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-3255-9880

Larionova, Natalia Ivanovna (Kazan) – Ph D. Kazan Federal University.

E-mail: natasha-lari@mail.ru; ORCID: 0000-0003-4668-6717

Эволюция институтов централизованного планирования в Китае и Индии¹

И.Г. Чубаров

УДК 338.26.01, 338.001.36

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-263-286

Аннотация. Оптимальная степень вмешательства государства в хозяйственную деятельность остается одной из наиболее актуальных исследовательских тем. Централизованное планирование всей экономики первым в мире начал применять СССР (Россия), для чего был создан соответствующий орган – Госплан СССР. Аналогичные по функциям институты затем появились и в других странах социалистического лагеря. В статье приведен сравнительный анализ исторической динамики и современного состояния институтов хозяйственного планирования Индии и КНР как двух экономических лидеров развивающегося мира, генезис экономической политики которых тесно связан с советским опытом.

Ключевые слова: плановая экономика; централизованное планирование; Госплан; СССР; Индия; Китай; экономические реформы; Плановая комиссия Индии; НИТИ Айог; Государственный комитет по реформам и развитию; смешанная экономика; социализм

Нет причин сомневаться в том, что экономика, базирующаяся на сочетании планирования и свободного предпринимательства, будет превосходить те, построенные на одной из двух этих крайностей...

Два принципа должны жить вместе, а экономистам и политологам стоило бы посвятить себя разработке положений их брачного договора, а не обсуждению условий развода.

Road to Serfdom? The Economist. 13.05.1944. P. 639

Введение

Степень и инструменты участия государства в национальной хозяйственной деятельности входят в число базовых параметров любой общественно-политической модели. Один из возможных вариантов заключается в централизованном планировании, под которым обычно понимают широкое (вплоть до директивных указаний) вовлечение госорганов в работу экономических

¹ Статья написана в рамках грантового проекта Российского научного фонда № 22–28–01829 «Индия и Китай в последние полвека: сопоставление путей социально-экономической эволюции» (рук. – А.Г. Володин, Институт научной информации по общественным наукам РАН).

агентов в сочетании со значительной (вплоть до абсолютной) долей госсобственности в экономике.

Такой подход зародился в XIX веке под влиянием идей К. Маркса и был развит его последователями преимущественно в социалистических странах. В рамках марксистской политэкономической теории планирование выступает как форма нового производственного отношения – плановости [Бузгалин, Колганов, 2016. С. 36]. Считалось, что «социалистический способ производства начинает свое развитие только с того момента, когда национализированные средства производства приводятся в движение на основе плановой организации общественного производства и когда движение производимых продуктов осуществляется по единому плану» [Хессин, 1968. С. 138]. Плановая модель экономики была реализована в XX веке в СССР и ряде других стран – членов Совета экономической взаимопомощи и за его пределами. Некоторые государства сохраняют ее элементы и в настоящее время. Дискуссии о значимости этого опыта не утихают до сих пор и регулярно оживляются под воздействием кризисов.

Основной задачей данной статьи является сравнительное, в первом приближении, изучение исторической динамики и современного состояния (структуры и функционала) институтов хозяйственного планирования Индии и КНР как двух экономических лидеров развивающегося мира, генезис экономической политики которых тесно связан с советским опытом. Методологически исследование опирается на институциональный подход, понимаемый в данном случае как изучение изменений в компетенциях, внутренней структуре и роли в системе управления интересующих нас органов власти (политических институтов).

Политическое и экономическое значение Индии и Китая на протяжении последних десятилетий неуклонно возрастает, что актуализирует интерес к изучению институционального дизайна их систем управления. Это также может быть полезно для повышения эффективности деятельности российских ведомств экономического блока.

Исторические предпосылки и советский контекст плановой модели хозяйствования

Общим местом оппозиционного дискурса в СССР было утверждение о неэффективности и ненужности централизованного экономического планирования. Начиная со времен перестройки на эту тему было сломано немало копий. Несмотря на отсутствие единого мнения специалистов и бурные споры (подробнее см. [Ханин, 2008; Клисторин, 2016]), экономические реформы в СССР/России были осуществлены по одному из наиболее радикальных сценариев, направленному на принципиальный отказ от вмешательства государства в действия частного бизнеса и рыночных игроков.

На волне глобальной дерегуляции экономики страны реформаторы проигнорировали не только наработки, полученные в ходе предыдущих попыток совмещения плановых и рыночных элементов в нашей стране, таких как нэп и косыгинская реформа; работы В.С. Немчинова, В.В. Новожилова, Л.В. Канторовича, А.М. Бирмана и др. [Лацис, 1987], но и опыт ряда капиталистических стран (Франция, Япония, Южная Корея, Кения) по внедрению индикативного планирования, как и азиатских стран с переходной экономикой (Китай, Вьетнам, Индия), раньше СССР приступивших к разгосударствлению своей экономики.

Тем не менее на протяжении всего постсоветского периода сохраняется интерес к изучению централизованного планирования, обостряющийся в периоды экономических кризисов. Но если политические деятели регулярно призывают «вернуть Госплан»², то в научной среде преобладают взвешенные оценки [Сапир, 2022]. К настоящему времени большинство склоняется к тому, что реальные экономики сочетают в той или иной пропорции элементы плана и рынка, однако единой теории смешанной экономики до сих пор не создано, исследовательский поиск в этой сфере продолжается [Плотников, 2021].

Одно из его направлений – разработка теории интегрального (конвергентного) общества, сочетающего в себе элементы различных формаций. Как отмечает академик С.Ю. Глазьев, «главная проблема разработки конвергентных моделей общества и экономики состоит в нахождении правильного соотношения руководящей и контролирующей роли государства, с одной стороны, и рыночного сектора, действующего на основе частной собственности и конкуренции, с другой... при учете национальной специфики» [Глазьев, 2016. С. 71]. В русле этого подхода, в частности, предлагается выделять пять основных видов интегрального общества: скандинавский, восточноазиатский (включая Китай), южноазиатский (включая Индию), латиноамериканский и постсоветский [Цаголов, 2016].

Вопрос о степени сочетаемости плана и рынка тесно связан с вопросом о структуре и полномочиях экономического блока правительства. Смена приоритетов в парадигме план/рынок требует не только смены лозунгов, но и перекройки институтов управления. Ключевыми из них в советской модели хозяйственного планирования была «тройка» государственных комитетов – по планированию, ценам и снабжению. Все эти структуры прекратили свое существование 1 апреля 1991 г. Госплан СССР был преобразован в Министерство экономики и прогнозирования СССР, Госкомцен – в Межреспубликанский комитет по ценам, а Госнаб – в Министерство материальных ресурсов СССР. В ноябре-декабре 1991 г. первые две из них вошли в состав Министерства экономики и финансов РСФСР (бывший Госплан РСФСР), а третья – в Министерство

² Например, см.: Панина Е.В. Чтобы выжить, России нужен Госплан? // ИА «Регнум». 16.04.2021. URL: <https://regnum.ru/article/3245076> (дата обращения: 23.07.2024).

торговли и материальных ресурсов РСФСР. В течение 1990–1991 гг. были ликвидированы (преобразованы) институты экономического планирования других республик и автономных республик Советского Союза и аналогичные структуры большинства других соцстран.

Бывшие госпланы под обновленными названиями продолжают существовать в странах, сохранивших социалистическую ориентацию, однако литературы, посвященной сравнительному анализу их институциональной эволюции и современной роли, крайне мало. Данная работа призвана заполнить этот пробел с помощью сравнения институтов планового хозяйствования Китая и Индии.

Исследователи выделяют три основных компоненты живой плановой системы: это оргструктура, технология составления и выполнения планов [Ольсевич, Грегори, 2000]. В силу ограниченного объема данная статья рассматривает в основном первую компоненту применительно к двум конкретным странам. Однако перед этим кратко остановимся на принципах устройства Госплана СССР, опыт которого был во многом заимствован при создании аналогичных структур в странах социалистического лагеря, и частично – за его пределами.

К концу 1980-х гг. рабочий аппарат Госплана СССР состоял из более чем 70 отделов, которые разделялись на отраслевые и сводно-функциональные. На вершине иерархии стоял сводный отдел народнохозяйственного планирования, в функции которого входили разработки годовых, пятилетних и перспективных (на 10–15 лет) планов. Руководство работой Госплана СССР осуществлялось председателем, его заместителями (до 15 человек, в том числе четыре первых) и коллегией, в которую входили зампреды и начальники основных сводных и сводно-функциональных отделов (всего 22–25 человек). Коллегия собиралась практически каждую неделю. Строго говоря, это был рабочий аппарат Госплана, а Госпланом называлась Государственная плановая комиссия (часто его называли Большой Госплан). В нее входили члены коллегии аппарата Госплана, основные министры, председатели госпланов союзных республик, академики. Численность этой Комиссии могла достигать 70–80 человек, она собиралась не более двух раз в год и рассматривала крупные стратегические проблемы. При Госплане СССР действовала Государственная экспертная комиссия, пять научно-исследовательских институтов, высшие экономические курсы, вычислительный центр и редакция журнала «Плановое хозяйство» [Иванов, 2010].

Главной задачей, вокруг решения которой строилась деятельность Госплана, была подготовка единых общегосударственных годовых и пятилетних планов развития народного хозяйства. Основным методом было составление материальных и стоимостных балансов по широкому кругу продукции, а также стоимостных и общеэкономических. Полученные в результате длительных

межведомственных согласований целевые показатели и соответствующие плановые задания носили директивный характер (общее их количество в масштабах огромной страны могло превышать 100 тыс.). Плановая система носила иерархический характер: после утверждения на высшем уровне задания доводились до профильных министерств и союзных республик, а те, при необходимости, спускали их ниже по административной лестнице, в зависимости от того, кто непосредственно курировал конкретный хозяйствующий субъект. В условиях господства государственной собственности все они, вне зависимости от подчинения (центрального, республиканского, областного и т.д.), должны были полностью выполнить поставленные нормативы, прежде всего по валовому объему производства, под лозунгом «План – закон для предприятий». Для выполнения производственных планов государство распределяло предприятиям соответствующие ресурсы (фонды). Внешняя торговля, зарубежные подрядные работы и валютный рынок были полностью монополизированы государством, в связи с чем заявки на импорт или экспорт продукции осуществлялись через посредничество специализированных госструктур.

Дизайн системы государственного планирования в Китае

«Китайское экономическое чудо» привлекает огромное внимание исследователей из разных стран, однако институциональная система планового управления экономикой КНР анализируется мало, несмотря на хорошую изученность китайского госаппарата в целом. Единственным специализированным изданием можно считать переводной труд китайских авторов «Проблемы планового управления в Китае», одна из глав которого посвящена органам народнохозяйственного планирования [Проблемы..., 1989].

После провозглашения Китайской Народной Республики (1949 г.) ее коммунистическое руководство взяло курс на построение социализма. Выдвинутая Мао Цзэдуном в начале 1940-х гг. концепция «новой демократии» предполагала постепенное вытеснение прежде существовавшей (рыночной частнособственной) экономики новым социалистическим (плановым) сектором. Однако после прихода к власти от «новой демократии» было решено отказаться в пользу «советской модели» с централизованным контролем за выпуском продукции и ценами, а также монополией внешней торговли (подробности дискуссий того времени см. [Меликсетов, 1996]), однако с определенными корректировками.

Так, учитывая низкий и неравномерный уровень развития производительных сил, китайское руководство воздерживалось от репрессий представителей буржуазии (некоторые из них заняли высокие посты в новом руководстве), сохранило значительный масштаб частного кустарного сектора и т.д.

В 1952 г. в стране был образован Государственный плановый комитет (Госплан, 国家计划委员会) с целью разработки годовых и долгосрочных планов экономического развития, поддержания межотраслевого баланса и руководства

плановой работой министерств и региональных правительств, изучения крупных экономических проблем. Его руководителем был назначен заместитель председателя правительства. По советской модели при комиссии был создан аппарат, занимавшийся повседневной работой. Штатная численность была установлена на уровне 1225 чел. (с учетом вспомогательного персонала – более 1,5 тыс. человек, для их размещения в Пекине был построен отдельный квартал), в структуру входило 16 департаментов. Были упорядочены плановые отделы, бюро, секции в других госорганах, а также поэтапно созданы плановые комитеты в провинциях и нижестоящих административных единицах. Они имели двойное подчинение – местному правительству и вышестоящему плановому комитету, что позволило сформировать вертикальную структуру.

Первые десятилетия существования китайский Госплан старался следовать советской практике, использовал методику расчета балансов и плановые задания, согласовывать решения о размещении новых крупных промышленных предприятий. К 1957 г. земельные участки были кооперированы, а все частные предприятия в торгово-промышленных секторах преобразованы в государственно-частные (т.е. переведены под управление госкомпаний разного уровня). Бывшие владельцы могли остаться работать в руководстве предприятия, при этом получали от государства значительную компенсацию за национализированный актив (выплаты прекратились только после начала Культурной революции в 1966 г.). Благодаря инвестициям в индустриализацию, в том числе помощи со стороны СССР, быстро появился сектор тяжелой промышленности. Внешняя торговля также была монополизирована государством.

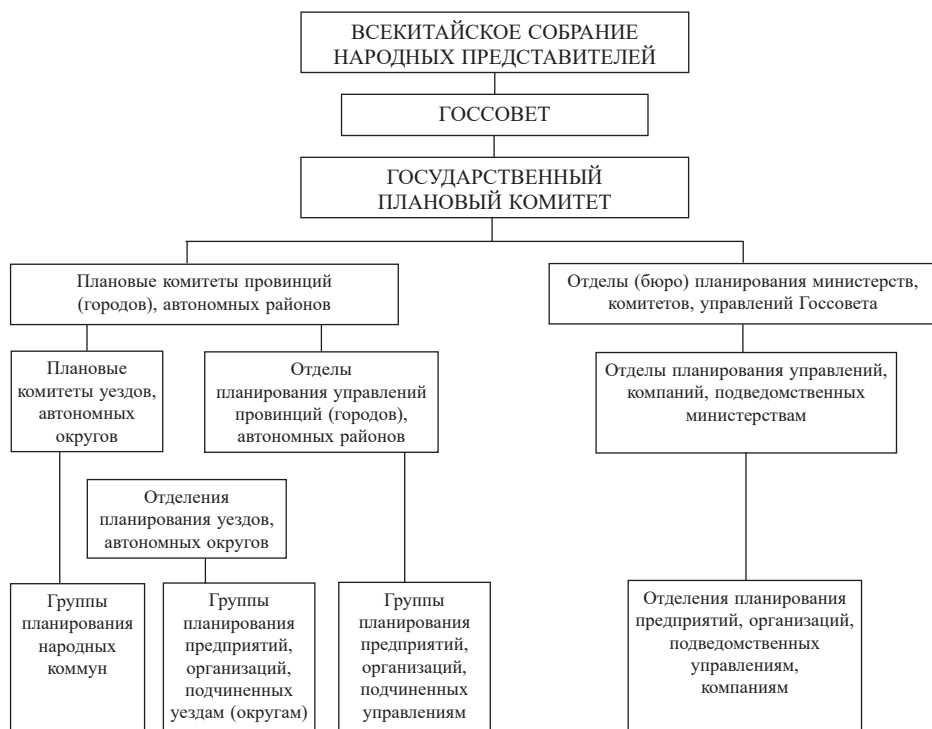
При этом все процессы шли со значительной поправкой на более высокий уровень экономической автономии регионов и нестабильность, вызванную идеологическими кампаниями типа Большого скачка. Не меньшее влияние оказывала и конъюнктура в высшем руководстве между сторонниками рыночных, советских и радикально-утопических способов перехода к социализму, которые приводили к регулярным попыткам завышения плановых показателей. В целом же уровень централизации управления и огосударствления экономики КНР даже на пике «социалистического строительства» никогда не достигал позднесоветского.

В дополнение к Госплану в 1956 г. был создан Государственный комитет по экономике (Госэконом, 国家经济委员会), задачей которого первоначально была разработка годовых планов. Однако быстро выяснилось, что разделение годового и пятилетнего планирования неудачно, и в 1958 г. Госэконом передал эти функции Госплану, а за собой оставил курирование законодательных вопросов промышленности и транспорта.

В 1960–1970-х гг. в ходе радикальных маоистских экспериментов частный сектор был практически ликвидирован, страна двинулась в направлении международной автаркии, а внутри страны – создания изолированных друг

от друга агроиндустриальных хозяйственных единиц – народных коммун. Государственные инвестиции направлялись на развитие тяжелой и оборонной промышленности. Работа плановых органов была дезорганизована: заседания проводились нерегулярно, многие сотрудники были репрессированы, руководство было передано представителям армии. В период Культурной революции численность сотрудников Госплана была сокращена в два раза, в 1970 г. он был объединен с Госэкономом. Из-за политических потрясений третья пятилетка началась на три года позже, чем положено (в 1966 г. вместо 1963 г.). Четвертый пятилетний план (1971–1975 гг.) так и не был официально утвержден и был разослан как «проект», а пятый – принят только на третий год соответствующей пятилетки (1977 г.) в составе десятилетнего плана на 1975–1985 гг.

После смерти Мао Цзэдуна и окончания последовавшей борьбы за власть, в конце 1970-х, новое китайское руководство во главе с Дэн Сяопином, его выдвиженцами Ху Яобаном и Чжао Цзяном, а также отвечавшим за экономику Чэнь Юнем, возродило плановую управленческую систему (рисунок), при этом Госэконом снова обрел статус самостоятельного ведомства.



Источник. [Проблемы ..., 1989. С. 84].

Плановая структура Китая в начале 1980-х гг.

Начиная с шестой пятилетки (1981–1985 гг.) была восстановлена полноценная подготовка пятилетних планов. Однако ни возврат к догматическому маоизму, ни повторное копирование также догматической и уже показывавшей к тому времени признаки упадка советской централизованной плановой модели энтузиазма в обществе не вызывали. Была поставлена задача оживить хозяйственную инициативу, привлечь иностранные инвестиции и технологии, формально оставаясь при этом в рамках социалистической модели, для чего были нужны теоретические новации. Была признана допустимость изначальных идей Мао Цзэдуна о «новой демократии», о сосуществовании частного и государственного секторов. Активно изучались работы Н.И. Бухарина и история советского нэпа, осуществлялись консультации с восточно-европейскими и западными экспертами. Так, в 1980–1981 гг. при поддержке Всемирного банка Китай посетили экономисты-диссиденты из стран Восточной Европы поляки В. Брус и Ю. Струминский, О. Шик и И. Коста из Чехословакии, венгры Я. Корнай и П. Кенде и др. Помимо этого, учитывался опыт рыночных реформ Л. Эрхарта в послевоенной Западной Германии («рейнское чудо») и успехи соседних восточноазиатских экономик, т.н. четырех «азиатских тигров». Определенное влияние оказали и сформулированные в древнекитайских трактатах о государственном управлении экономикой, в частности, «Гуань-цзы» и «Спор о соли и железе», подходы к регулированию цен и коммерческой деятельности государства [Weber, 2021]. В конце 1970-х в сельском хозяйстве был совершен переход от коллективной обработки земли к семейному подряду, а на юге страны созданы особые экономические зоны, нацеленные на привлечение иностранного капитала в промышленность. Все они располагались далеко от столицы с целью «подстраховаться» от возможных негативных последствий иностранного экономического проникновения. В 1982 г. был выдвинут курс «план – основа, рынок – дополнение».

Для проработки курса рыночных реформ возникла потребность в серьезном аналитическом центре, административно не связанном с существующими ведомствами. В начале 1979 г. такой «штаб реформ» был организован как департамент в Комитете по экономике и финансам Госсовета, а в 1982 г. его административный уровень повышен до полноценного министерства – Госкомитета по структурным экономическим реформам (ГКСЭР, 国家经济体制改革委员会).

Высокий статус новой структуры подчеркивало расположение в Чжуннаньхае (служебном комплексе ЦК КПК), кроме того, пост ее председателя занял глава Госсовета Чжао Цзыян. Штатная численность ГКСЭР составляла около 100 чел., он позиционировался как комплексный орган Госсовета по составлению макроэкономических планов, изучению зарубежного опыта и согласованию отраслевых стратегий.

Во второй половине 1980-х гг. число открытых для иностранного капитала регионов было увеличено, частный и иностранный капитал допущен в большинство отраслей, появились доступ к иностранной валюте и возможность зарубежных поездок. При этом масштаб приватизации был сравнительно невелик – государство предпочитало акционирование, с сохранением за собой значительного контрольного пакета, а также стимулировало частников создавать новые производства. В марте 1985 г. было принято решение об отмене контроля за ценообразованием на средства производства, произведенные вне плановых заданий (т.н. система «двухколейных» цен). Эксперты называли их «реформами наощупь», так как периоды ускоренных преобразований чередовались с временами их замедления [Молодцова, 1991].

В 1980–1990-х гг. продолжался поиск новых форм работы плановых органов. В 1988 г. на фоне провозглашения более рыночного курса «государство регулирует рынок, рынок направляет предприятия» Госплан КНР снова был объединен с Госэкономом, при этом доля директивной работы в его деятельности постепенно сокращалась, а макроэкономического регулирования – росла. Тогда же был расширен функционал ГКСЭР, штат увеличен вдвое, его возглавил глава Госсовета Ли Пэн.

Тем временем в экономике Китая частный сектор рос, а государственный сокращался. Была полностью пересмотрена теория о том, что при социализме существует только общественная собственность в двух видах – государственной и кооперативной. Китай признал возможность их многообразия при сохранении ключевых позиций (банковская сфера, телекоммуникации, транспорт, нефтегаз и др.) за государством. Разделение понятия собственности и формы ее реализации позволили начать процесс акционирования госпредприятий, а владения и пользования в земельных отношениях – запустить коммерческое жилищное строительство. Была отменена монополия внешней торговли, осуществлен постепенный переход на рыночное ценообразование, созданы отрасли, невозможные в советской плановой модели – рынок ценных бумаг (биржи в Шэньчжэне и Шанхае), частные предприятия сферы услуг (гостиниц, ресторанов), прямые инвестиции из капиталистических стран и т.д. В соответствии с этим в 1998 г. Госплан был переименован в Государственный комитет по развитию и планированию³. Его задачей была обозначена балансировка структуры экономики в условиях реформ. Сфера директивного планирования и государственных цен

³ Отдельно нужно отметить сложности, связанные с переводом. Централизованное планирование и соответствующие ему документы (планы) по-китайски это 计划 (цзихуа). В 1990-х в Китае от этого термина отказались и перешли на использование менее жесткого 规划 (гуйхуа). Его можно перевести как «программа» (программа развития отрасли, региона и т.д.). Однако в силу невозможности заменить в русском переводе «планирование» на «программирование» в русском переводе продолжают использовать «планирование» и «планировать».

быстро сокращалась, большинство показателей стали носить индикативный характер. Госэконом тогда же был объединен с министерством по внутренней торговле – новый госорган получил название Госкомитет по экономике и торговле (Госэкономторг).

Сложилось определенное разделение труда: бывший Госплан занимался разработкой средне- и долгосрочных планов социально-экономического развития и согласованием строительства крупных инфраструктурных объектов, а Госэконом отвечал за выполнение и корректировку ежегодных показателей, контролировал ход утвержденных проектов. Значение же бывшего «штаба реформ» – ГКСЭР – после событий 1989 г. продолжало снижаться. Он был преобразован в консультативный орган при премьер-министре, его штат был урезан, а функционал сокращен до проведения макроэкономических исследований и мониторинга ситуации.

Наконец, в 2003 г. Госэкономторг и ГКСЭР были упразднены, и все три плановых ведомства были объединены «под крышей» бывшего Госплана, который получил свое современное название – Государственный комитет по реформам и развитию (ГКРР, 国家发展和改革委员会).

Примечательно, что вплоть до 2013 г. сторонники рыночно-ориентированного развития китайской экономики и продолжения либерализации призывали к восстановлению госоргана, который бы взял на себя дальнейшие «структурные реформы» (т.е. разгосударствление экономики)⁴. Однако после прихода к власти Си Цзиньпина признаков ослабления позиций ГКРР не наблюдается. За эти годы ведомство закрепило за собой статус центрального в системе госуправления КНР, неофициально его называют «малое правительство». Статус руководителей ГКРР в бюрократической системе Китая выше аналогичных должностей в других государственных ведомствах, в нем больше департаментов и штатных сотрудников⁵.

В настоящее время ГКРР включает в себя 24 функциональных подразделения-департамента, ему также подведомственны Энергетическое управление КНР (создано в середине 2000-х на базе бывших министерств угольной промышленности и электроэнергетики; курирует весь комплекс вопросов, связанных с развитием топливно-энергетической сферы страны, обеспечением ее энергетической безопасности) и Управление по данным (создано лишь в 2023 г. и еще находится в процессе организации). Помимо

⁴ 中国需要重建体改委吗? 纽约时报中文网 [Нужно ли Китаю воссоздать комитет по структурным реформам? // «Нью-Йорк Таймс», китайская версия]. 26.02.2013 г. URL: <https://cn.nytimes.com/china/20130226/cc26wangqiang/>. (на кит.) (дата обращения: 23.07.2024).

⁵ 方威. 国家发改委的机构设置简析 [Фан Вэй. Краткий анализ оргструктуры Госкомитета по реформам и развитию]. Диссертация на соискание степени магистра юриспруденции. Китайский молодежный университет политических наук. Пекин. 2017 г. 28 с. (на кит.)

этого, ГКРР курирует работу свыше 20 госорганов, многих общественных и отраслевых ассоциаций.

Комитет совместно с профильными госорганами продолжает составлять пятилетние планы развития национальной экономики (в настоящее время реализуется 14-й пятилетний план, рассчитанный до 2025 г.), а также ежегодные отраслевые программы. При этом, в отличие от экономических ведомств многих стран, занимающихся в основном макроэкономическим регулированием, он обладает широкими полномочиями в сфере контроля инвестиций [Уео, 2009]. Перечень требующих государственного одобрения действий постепенно сокращается, однако ключевые функции по-прежнему остаются за государством.

В первую очередь ГКРР осуществляет согласование важнейших инвестиционных проектов. Соответствующий перечень утверждается правительством с 2004 г., действующая редакция 2016 г. содержит более 40 подотраслей в 10 ключевых отраслях⁶, для каждой из которых приводится перечень типов проектов, требующих согласования на центральном либо региональном уровне⁷. Аналогичные перечни ведутся также на провинциальном, городском, районном уровнях. Таким образом, чиновники из системы ГРКК имеют возможность отклонять или корректировать неподходящие инвестиционные проекты в ключевых отраслях – например, предложить изменить характеристики выпускаемой продукции или использовать более современное оборудование.

В рамках отраслевой политики ГКРР с 2005 г. ведет список поощряемых, ограничиваемых и дестимулируемых отраслей. Его действующая версия утверждена в 2024 г. и содержит перечень из 50 поощряемых отраслей, 18 ограничиваемых, а также 32 категорий устаревших технологий и товаров. Данный перечень лежит в основе промышленной политики на национальном и региональном уровнях. С 1995 г. ведутся перечни поощряемых отраслей для иностранных инвестиций в Китай, а с 2004 г. ГКРР осуществляет функции по государственному регулированию инвестиционных проектов частных китайских компаний в других странах.

ГКРР от имени государства согласует проекты по добыче энергоресурсов с участием иностранных компаний, осуществление китайскими компаниями и контролируемые ими иностранными компаниями, в том числе банками с иностранным капиталом, заимствований на внешних рынках

⁶ Сельское и водное хозяйство, энергетика, транспорт, информационные технологии, сырье, машиностроение, легкая промышленность, высокие технологии, городская инфраструктура и социальные объекты.

⁷ 政府核准的投资项目目录(2016年本) [Перечень инвестиционных проектов, требующих согласования правительства (редакция 2016 г.)] 12.12.2016 г. Официальный сайт Госсовета КНР. URL: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/20/content_5150587.htm (дата обращения: 23.07.2024).

(выпуск облигаций), регистрирует выпуски облигаций на внутреннем рынке, совместно с Минкоммерции распределяет экспортные квоты в сфере продовольственного и энергетического сырья и многое другое. Примечательно, что в 2023 г. ГКРР получил полномочия по согласованию внутриведомственных нормативных актов других госорганов.

Институты государственного планирования Индии

В СССР/России опыт индийского централизованного народнохозяйственного планирования малоизвестен, а систематическое изучение плановых институтов не велось. Единственная монография, посвященная этому вопросу, за авторством востоковедов Л.И. Рейснера и Г.К. Широкова, увидела свет в 1969 г. В дальнейшем наибольший систематический вклад в политэкономический анализ хозяйственной модели Индии внесли индолог-экономист О.В. Маляров и его супруга географ Г.В. Сдасюк. В своих монографиях «Независимая Индия» (2010) и «Новая Индия» [Сдасюк, 2021] они, помимо других тем, касаются функционирования плановых институтов и составления пятилетних планов.

Переход Индии к системному планированию экономического развития, в отличие от КНР, на первом этапе своего развития во многом зависевшей от СССР, не был связан с внешнеполитическими соображениями. Однако экономические взгляды руководства независимой Индии сформировались в значительной мере также в результате изучения советского опыта.

В 1931 г. политической целью основной национально-ориентированной политической партии Индийский национальный конгресс (ИНК) было провозглашено построение общества социалистической направленности (*socialist pattern of society*). В 1938 г. под его эгидой был создан Национальный комитет развития (*National Development Committee*), во главе которого лидер партии С.Ч. Бос (в старом написании Бозе) поставил Дж. Неру. Задачей комитета было изучение отраслевой ситуации и подготовка комплексной схемы постепенного перевода всей сельскохозяйственного и промышленного комплекса страны на социалистические рельсы. На тот момент в условиях колониального британского управления внедрение плановых элементов в экономику было невозможно, однако комитетом в 1938–1940 гг. была проделана большая аналитическая и подготовительная работа, в связи с чем С.Ч. Бос считается «пионером индийского планирования»⁸.

⁸ Mitra, Anirban. Subhas Chandra Bose, Meghnad Saha and the Birth of the National Planning Commission. *The Wire*. 26.01.2023. URL: <https://thewire.in/history/subhas-chandra-bose-meghnad-saha-and-the-birth-of-the-national-planning-commission> (дата обращения: 23.07.2024).

Необходимо отметить, что к сильному государству призывали не только социалистически настроенные политики, но и значительная часть национально-ориентированных деловых кругов. Наиболее показателен разработанный ими т.н. «Бомбейский план» 1945 г. В нем констатируется, что экономическая модель, основанная на частной собственности, не смогла привести к удовлетворительному распределению национального дохода. В этой связи признавалась справедливость ограничения рынка государством, которое бы способствовало сокращению неравенства, а также могло бы защитить местную промышленность от иностранной конкуренции. При этом бизнесмены скептически относились к появлению крупного госсектора. Заложенные в этом документе идеи в дальнейшем также существенно повлияли на развитие постколониальной Индии.

Через три года после обретения независимости Индии (в 1950 г.) по распоряжению правительства была создана Плановая комиссия Индии (ПКИ, Planning Commission). Важно отметить, что таким образом этот орган не был ни конституционным (образованным по Конституции), ни уставным (созданным парламентом), однако на него помимо составления перспективных планов развития были возложены полномочия по распределению бюджетных средств отраслевыми министерствам и штатам. В этой связи относительно «слабый» административный статус Плановой комиссии порой вызывал трения с другими правительственными структурами, особенно в периоды ослабления партийной вертикали. Однако в эпоху правления Дж. Неру, т.е. до 1965 г., она была единственной площадкой для формулирования экономической политики страны. «Эта тематика была выведена из компетенции парламента и кабинета министров – их теперь в лучшем случае лишь информировали о решениях, принятых узкой группой экспертов» [Khilnani, 1997. С. 85–86].

Первый состав включал в себя председателя – самого премьер-министра Дж. Неру, одного заместителя, четырех постоянных членов, секретаря и замсекретаря. Для ведения работы, как и в СССР, был создан постоянно действующий аппарат комиссии, устроенный аналогично госорганам и носящий такое же название. Для улучшения координации между центром, штатами и Плановой комиссией в 1952 г. был создан Национальный совет развития (National Development Council) в качестве высшего консультативного и координационного органа. Его также возглавил премьер-министр, а в состав вошли все министры правительства и руководители штатов, а также члены комиссии.

С 1947 г. по 1991 г. в Индии проводилась политика импортозамещения, протекционизма и сильного госсектора. В отличие от СССР и Китая, где частная собственность на средства производства была отменена, Индия сохранила частный сектор, однако держала его под значительным контролем. Для описания индийской экономической модели того времени используется термин License Raj («власть лицензий»). В рамках этой системы ведение производственной

деятельности (например, создание нового предприятия или расширение мощностей уже существующего) было возможно только при условии получения соответствующих лицензий, разрешений и квот от регулирующих госорганов. Так «золотая середина» представлялась индийским экономистам той поры между крайностями централизованного планирования и бесконтрольным рынком. Целями провозглашались борьба с монополизмом и концентрацией капитала, содействие равномерному региональному развитию и внедрению инноваций.

Помимо лицензий, ограничивавших конкуренцию со стороны частного капитала, госсектор рос за счет национализации (к примеру, банковской сферы в 1969 г.) и создания новых госпредприятий во всех секторах экономики. В результате такой политики за период с 1950 по 1991 гг. доля госсектора в материальных активах страны выросла с 15 до 38%, в чистом внутреннем продукте – с 3 до 19%, в занятости (без учета крестьян и кустарных микропредприятий) – с 35 до 61%. Жесткий протекционистский курс во внешней торговле поддерживался с помощью высоких пошлин (к 1985 г. средний уровень таможенных пошлин в Индии был одним из самых высоких в мире), небольших ввозных квот или прямых запретов на импорт (в зависимости от товара).

В рамках «власти лицензий» функции Плановой комиссии включали в себя составление пятилетних и годовых планов бюджетных инвестиций и согласование размещения государственных ресурсов. Утвержденный пятилетний план на практике реализовывался через годовые планы, которые устанавливали распределение бюджетных ресурсов между центральным и региональным правительствами и различными секторами экономики. С опорой на требования плана составлялся ежегодный национальный бюджет, который правящая партия затем проводила через утверждение в парламенте. Численность сотрудников комиссии увеличилась с 244 в начале 1950-х до 1131 в середине 1960-х гг. и в дальнейшем оставалась примерно на этом уровне.

Под влиянием внутренних проблем, включая дефицит бюджета и растущие внешние долги, а также глобальных дерегуляционных процессов, в 1991 г. премьер-министр Н. Рао и его соратник, идеолог-реформист М. Сингх, начали переход от ориентированной на госсектор импортозамещающей модели на рыночные основы, связанные с интеграцией в глобальную экономику. Определенную роль сыграло и влияние международных финансовых институтов – МВФ и Всемирного банка, призывавших к приватизации и структурным преобразованиям.

В течение нескольких лет было отменено подавляющее число лицензионных требований, сняты барьеры для входа и развития частного бизнеса, включая крупных иностранных игроков, открыты валютный рынок и внешняя торговля, начата масштабная программа приватизации. Несмотря на столь серьезную либерализацию, плановые институты и системы, включая пятилетнее планирование, были сохранены.

Н. Рао и М. Сингх стремились отказаться от излишнего государственного контроля, однако не считали нужным переводить страну на рыночное регулирование полностью. Масштабы приватизации госсектора были невелики. Индия как была, так и осталась смешанной экономикой, однако соотношение «качнулось» в сторону рынка. Значительные трансформации произошли и в работе Плановой комиссии [Nayar, 2020]. После отмены большей части лицензий пятилетние и годовые планы более не могли быть комплексным, т.е. охватывать все секторы экономики. Помимо этого, либерализация внешней торговли снимала необходимость работы комиссии по поддержанию товарных балансов (они теперь достигались рыночным путем за счет экспортно-импортных операций). Детальный директивный план сохранял свое значение в таких неторговых сферах, как инфраструктура. Значение для частного сектора свелось к индикативному планированию, цели которого должны достигаться не за счет директивных, а стимулирующих мер, а Плановая комиссия выступала в качестве координатора и фасилитатора.

Отметим, что сложившаяся после 1991 г. в Индии модель во многом близка модели «селективного планирования», предложенной А. Бузгалиным и А. Колгановым и предполагающей разделение экономики на регулируемое рыночное и планово-рыночное подпространства [Бузгалин, Колганов, 2016].

После 1991 г. комиссия большее внимание стала уделять решению социальных проблем. Доля плановых средств, направляемых на социальные программы (развитие сельской местности, периферийных районов, ликвидация бедности и т.д.), после 1991 г. увеличилась вдвое – до 30% от всех распределяемых в рамках плана ресурсов. Также это был основной аналитический центр правительства, осуществлявший мониторинг реализации планов и вносивший предложения по корректировке действующих госпроектов и нацпрограмм.

В таком формате Плановая комиссия после либерализации подготовила и выполнила четыре пятилетних плана, однако критика в ее адрес нарастала. Очевидная забюрократизованность и неэффективность, сохранение у нее бюджетно-распорядительных и согласительных полномочий вызывали раздражение как у представителей других госорганов (получали от нее средства), так и руководства штатов (согласовывали с ней цели развития и объем финансирования госпрограмм). Началась широкая дискуссия о путях реформирования этой структуры [Swenden, Saxena, 2017]. В частности, премьер-министр М. Сингх призвал обсудить ее преобразование в Комиссию по системным реформам [Navar, 2016. С. 146].

В 2014 г. премьер-министром Индии был избран Н. Моди, который долгое время возглавлял один из наиболее развитых и интегрированных в мировую экономику штатов Гуджарат и является убежденным сторонником федерализма и рыночных подходов в экономике. Он принял решение о роспуске комиссии. Все полномочия, связанные с выделением бюджетных средств, были переданы

в Министерство финансов, а 1 января 2015 г. объявлено об учреждении новой организации – Национального института трансформации Индии (НИТИ Айог, NITI Aayog⁹).

Управленческая структура НИТИ Айог организована по образу и подобию упраздненной Плановой комиссии. С формально-бюрократической точки зрения это небольшая комиссия, персональный состав которой утверждает премьер-министр, он же ее возглавляет. Помимо него входят заместитель председателя, 4 постоянных члена, а также ряд высокопоставленных министров: 4 по должности (обороны, внутренних дел, финансов и сельского хозяйства) и 5 по приглашению, всего 15 человек¹⁰. НИТИ Айог отчитывается в своей работе перед управляющим советом (Governing Council) во главе с премьер-министром, который собирается раз в год, чтобы принять годовой отчет и определить основные цели и задачи.

Ключевой фигурой и фактическим руководителем НИТИ Айог является заместитель председателя комиссии. По рангу он приравнен к министру кабинета и осуществляет повседневное руководство Институтом. На эту должность назначают не чиновников или политиков, а видных экономистов, добившихся заметных успехов на международной арене. Четверо постоянных членов НИТИ Айог также имеют серьезный академический и управленческий бэкграунд.

В настоящее время в НИТИ Айог более 30 профильных структурных подразделений. Они носят название вертикалей (Vertical), ячеек (Cell) или миссий (Mission). Работу каждого подразделения курирует один из четырех постоянных членов комиссии. Среди всех структурных подразделений центральное место занимает секретариат Управляющего совета, которым напрямую руководит зампред организации. Помимо подготовки ежегодных заседаний, секретариат координирует работу остальных структурных подразделений, сводит годовые отчеты и доклады, взаимодействует с парламентом. Имеется несколько подведомственных организаций, наиболее значимая из которых – Управление по мониторингу и оценке развития (оценивает эффективность деятельности, финансирования различных государственных программ и министерств).

Функционал НИТИ Айог включает в себя идентификацию и поиск вариантов решения острых общественных проблем, в том числе через изменения законодательства или запуск новых госпрограмм; составление стратегических планов развития в различных сферах и отраслях; мониторинг и оценку эффективности действующих госпрограмм; координацию действий центрального и регионального правительств; обеспечение взаимодействия между правительством и экспертным сообществом;

⁹ Аббревиатура организации построена на игре слов. На санскрите слово «нити» означает направление, меры (policy), «айог» – комитет, комиссия.

¹⁰ NITI Aayog 2022-2023 Annual Report. URL: https://www.niti.gov.in/sites/default/files/2023-02/Annual-Report-2022-2023-English_1.pdf (дата обращения: 23.07.2024).

повышение квалификации госслужащих; анализ зарубежной практики, продвижение опыта Индии за рубежом; поддержку перспективных стартапов и цифровизации. В организации работает около 700 чел., бюджет, как и других госучреждений, утверждается министерством финансов. НИТИ Айог непосредственно курирует реализацию нескольких программ национального уровня.

«Марафон гигантов»: сравнительный анализ практики планирования

Сравнение политэкономических моделей Индии и Китая в их динамике, по образному выражению, похоже на наблюдение за «марафоном гигантов» [Saith, 2008]. Как видим, в Китае и Индии до сих пор существуют госорганы, являющиеся преемниками структур, созданных в начале 1950-х гг. для осуществления широкомасштабного централизованного планирования хозяйственной жизни. Как и Госплан СССР, они на протяжении долгого времени составляли многолетние и годовые программы развития экономики с использованием метода межотраслевых балансов. Благодаря их усилиям государственный сектор на определенном этапе стал главным драйвером трансформации колониальной отраслевой и территориальной структуры экономики обеих стран. При этом степень огосударствления экономики в них значительно отличалась, а эволюция плановых механизмов шла параллельными курсами, без оглядки друг на друга. Плановая комиссия Индии последовательно проводила выбранную модель развития в течение почти четырех десятилетий, а дееспособность госплановской системы в эпоху Мао Цзэдуна зависела от перипетий внутривнутриполитической жизни.

С конца 1970-х гг., готовясь к либеральным реформам в экономике, китайские лидеры, помимо хорошо известного им опыта СССР, плотно изучали опыт стран социалистического блока и восточноазиатских «четырёх тигров» по сочетанию плановых и рыночных элементов управления экономикой. Однако нет данных о том, что китайские планировщики интересовались опытом Индии.

Формально Индия начала либерализацию экономики с более чем десятилетним отставанием от Китая. Первые осторожные реформы отмечены здесь в 1985 г., а масштабный переход к полностью свободному рынку – с 1991 г. Определенную роль сыграли, как и в КНР, международные финансовые организации [Sengupta, 2010].

Рубежным в обеих странах стало начало 2010-х гг. После прихода к власти Си Цзиньпина в КНР отказались от идей радикального разгосударствления экономики и взяли курс на укрепление роли партии во всех сферах. Это вызвало необходимость сохранения, а в чем-то и усиления контроля и планирования развития отраслей национальной экономики – как с целью укрепления рыночных механизмов, так и своевременной компенсации «провалов рынка».

В то же самое время Индия под руководством Н. Модии, наоборот, пошла по пути отказа от подобного функционала: индийский Госплан был заменен на экспертно-консультативный институт широкого профиля НИТИ Айог.

Наличие в правительственной структуре ГКРР является наиболее ярким и субстантивным отличием китайской модели управления экономикой на всех административных уровнях. Организационно он представляет из себя не единичный госорган, а широкую разветвленную сеть из подведомственных учреждений (два управления, многочисленные НИИ, журналы, издательства, ассоциации и пр.), которая к настоящему времени по своим масштабам значительно превосходит позднесоветскую систему Госплана. ГКРР обеспечивает управляемость экономикой по вертикали благодаря наличию сети соподчиненных «маленьких госпланов» в исполнительных органах каждой нижестоящей административной единицы. Плановая комиссия Индии же изначально создавалась как единичная структура, а ответственные за отраслевую политику департаменты в штатах напрямую не подчинялись ей, создавались несистемно и имеют разный объем полномочий.

Большие различия связаны с разным характером государственного устройства сравниваемых стран (Индия – федеративное многопартийное государство, Китай – унитарное с одной правящей партией). Одной из ключевых задач плановых органов Индии было и остается поддержание баланса и согласование интересов как между центром и штатами, так и между отдельными штатами и их группами, в том числе возглавляемыми представителями разных политических партий (т.н. кооперативный федерализм и конкурентный федерализм). В Китае, несмотря на значительную самостоятельность регионов, политико-управленческая система более унитарна. Ее плановые органы основной акцент делают на отраслевую политику и контроль ключевых секторов экономики путем регулирования инвестиционных проектов.

Нельзя не упомянуть о различиях в институциональном дизайне рассматриваемых госструктур. И прежняя Плановая комиссия, и современный НИТИ Айог в Индии, как в свое время Госплан СССР, были организованы как сочетание «комиссии», состоящей из высокопоставленных руководителей из различных сфер и «рабочего аппарата», который и выполнял основную работу. Связующим звеном выступали те члены комиссии, для которых аппарат был основным местом работы. В Индии эта конструкция была дополнительно усилена Управляющим советом (до 2014 г. – Национальный совет развития) из губернаторов штатов во главе с премьер-министром с целью повышения ведомственного статуса. Китайский ГКРР организован по более привычной нам одноуровневой модели, его административный статус обеспечивается вхождением его главы в состав ЦК КПК (в СССР глава Госплана в состав ЦК партии обычно не входил).

Заключение

В конце 1940-х после многих десятилетий колониально-компрадорского развития Индия и Китай приступили к широкомасштабной государственной модернизации. На повестке дня стояли не только экономические, но и общественно-политические преобразования, во многом вдохновленные примером СССР, добившегося за предыдущие десятилетия неоспоримых успехов в промышленности, освоении передовых технологий, военном и социальном строительстве. Эти успехи связаны с применением базирующихся на постулатах марксизма планово-социалистических подходов, что на практике означало государственное управление всеми или значительной частью имеющихся в стране ресурсов, осуществляемое через разветвленную систему центрального и региональных плановых комитетов (госпланов). В обеих странах в 1950-е гг. независимо друг от друга была начата строительство системы управления экономикой на этих принципах и созданы соответствующие госорганы. В КНР сначала шли путем повторения в общих чертах советской модели, после чего попробовали реализовать радикально-утопический маоистский сценарий. В 1979 г. страна начала продолжающиеся до сих пор постепенные рыночные реформы без цели полной приватизации. Экономические успехи позволили китайским идеологам в последние годы говорить о самостоятельной модели «модернизации по-китайски». Индия с начала 1950-х до 1991 г. шла путем импортозамещения и протекционизма, а частный сектор был ограничен с помощью системы лицензий, но без регулирования цен. В дальнейшем были начаты либеральные реформы, постепенная приватизация госсектора и интеграция в международную экономику.

В Индии с 2015 г. отсутствует единый госорган, осуществляющий планирование развития экономики. На месте упразднённой Плановой комиссии был создан Институт трансформации Индии НИТИ Айог, имеющий консультативные и экспертные функции (его положение в системе власти можно сравнить с российскими Агентством стратегических инициатив и Аналитическим центром при Правительстве РФ).

Причиной ликвидации Плановой комиссии стало сочетание объективных и субъективных факторов, включая сократившуюся долю государственного сектора в экономике, приход к власти сторонника рыночного федерализма Н. Моди и плохую организацию ее работы. Тем не менее, как отмечает А.Г. Володин, в Индии «государство остается центральным элементом всей общественной системы... В связи с данной особенностью дискуссии между социально-политическими силами страны идут не вокруг темы государства или рынка, а затрагивают проблему

более практического свойства – эффективного использования потенциала этого института в интересах общества» [Володин, 2022. С. 119].

В Китае органом планирования экономического развития является Государственный комитет по реформам и развитию. В своем современном виде (образован в 2003 г.) он стал преемником как плановых органов периода строительства социалистической экономики 1950–1970-х гг., так и более поздних госструктур, нацеленных на проведение рыночных реформ. ГКРР обладает широкими полномочиями, является центральным органом национальной системы экономического управления. Сочетание функций разработчика, исполнителя и контролера, а также наличие разветвленной региональной сети с вертикальным подчинением позволяет ему эффективно контролировать развитие всех секторов экономики вне зависимости от формы собственности.

Несмотря на значительное отставание индийских темпов развития от китайских в последние десятилетия, выводы об однозначном преимуществе того или иного подхода делать рано. После визита в Китай в 1954 г. Дж. Неру рассуждал: «Планирование, неизбежно, требует определенной степени централизации. В недавно посещенном мною Китае структура правительства максимально централизована. Такой подход имеет свои достоинства и свои недостатки, но он способствует планированию. Нам мешает сделать так же не только парламентская демократия, но и то, что Индия – это федеральный союз, в котором отдельные штаты имеют значительную автономию. Я думаю, что автономия – это хорошо, и я верю в максимально возможную децентрализацию при том условии, что она не ослабляет единства страны и не стоит на пути прогресса. В то же время центральная координация критически важна, если мы хотим планировать наше развитие. Что нам делать и как скоординировать эти противоположные тенденции? ... Я верю в парламентаризм и индивидуальные свободы. Но я также верю, что для нас крайне важно быстро развиваться экономически. Мы должны скомбинировать одно с другим. Это самый главный тест для нас, и чтобы пройти его, понадобится вся наша мудрость, сила и единство целей»¹¹.

Можно предположить, что каждая из стран нашла модель, отвечающую господствующим ценностям и менталитету. Некоторые аналитики прямо пишут, что для Индии не так важны лишние десятилетия бедности на фоне многих тысячелетий, когда речь идет о демократических свободах [Saith, 2008. P. 752]. Китайское же руководство транслирует совсем другие установки, отдавая приоритет модернизации технологического и человеческого капитала

¹¹ Neru, Jawaharlal. Fortnightly letter from the Prime Minister to the Chief Ministers of States. 15.11.1954. Pp. 2-3.

и укреплению позиций страны на международной арене, при сохранении партийного руководства.

Очевидно, что смешанная экономика гораздо сложнее в управлении, чем чисто рыночная или командно-административная, и требует системы разветвленных, хорошо налаженных институтов с четко очерченными сферами ответственности, гибким целеполаганием и оперативным согласованием. Можно предположить, что преимущества и потенциал для ее внедрения имеют государства с богатыми бюрократическими традициями и выстроенной системой госслужбы. В этом плане наша страна, прошедшая в 1990-е гг. через радикальный рыночный этап, и к настоящему времени по своей управленческой философии (сильный открытый рынок, уравновешенный сильными механизмами регулирования) в целом склоняется к восточноазиатскому пониманию. Учет опыта этих стран мог бы способствовать дальнейшему повышению качества госуправления.

Литература/References

- Бузгалин А.В., Колганов А.И. Планирование в экономике позднего капитализма: цели, методы, потенциал (политико-экономический дискурс) / Планирование: перезагрузка. Под ред. А.В. Бузгалина. М.: Культурная революция, 2016. 389 с. С. 7–82.
- Buzgalin A.V., Kolganov A.I. (2016). Planning in the economy of late capitalism: goals, methods, potential (political and economic discourse). In: *Planirovanie: perezagruzka*. A.V. Buzgalin (Eds.). Moscow, Kul'turnaya revolyutsiya Publ. Pp. 7–82. (In Russ.).
- Володин А.Г. Индия как «государство-цивилизация» // Общественные науки и современность. 2022. № 6. С. 106–124. EDN: FCKVAV
- Volodin, A.G. (2022). India as a civilizational state. *Obshchestvennye nauki i sovremennost'*. No. 6. Pp. 106–124. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0869049922060089
- Глазьев С.Ю. От рыночного фундаментализма к конвергентной модели / Новое интегральное общество: Общетеоретические аспекты и мировая практика. Под ред. Г.Н. Цаголова. М.: ЛЕНАНД, 2016. С. 59–80.
- Glazyev, S.Yu. (2016). From a market fundamentalism to a convergent model. In: *Novoe integral'noe obshchestvo: Obshcheteoreticheskie aspekty i mirovaya praktika*. G.N. Tsagolov (Eds.). Moscow, LENAND Publ. Pp. 59–80. (In Russ.).
- Иванов Е.А. Госплан СССР: попытка воплотить в жизнь великую мечту // Экономическая наука современной России. 2010. № 4. С. 115–130. EDN: NEJKUN
- Ivanov, E.A. (2010). Gosplan of the USSR: an attempt to make the great dream come true. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoi Rossii*. No. 4. Pp.115–130. (In Russ.).
- Клисторин В.И. Былое и думы. Ч. 2. Экономические дискуссии времен перестройки // ЭКО. 2016. № 3. С. 30–41. EDN: VLPNII
- Klistorin, V.I. (2016). Past and Thoughts. Part. 2. Economic discussions during the perestroika. *ECO*. No. 3. Pp. 30–41. (In Russ.).
- Лацис О. Зачем же под руку толкать? // Новый мир. 1987. № 7. С. 266–241.
- Latsis, O. (1987). Why to push the working arm? *Novyi mir*. No. 7. Pp. 266–241. (In Russ.).

- Маляров О.В. Роль государства в переходной экономике: опыт Индии // Экономическая наука современной России. 2000. № 2. С. 120–135. EDN: HGLGZD
- Malyarov, O.V. (2000). The role of the state in the transition economy: the experience of India. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoi Rossii*. No. 2. Pp.120–135. (In Russ.).
- Маляров О.В. Независимая Индия: эволюция социально-экономической модели и развитие экономики. М.: Вост. Лит., 2010. В двух томах.
- Malyarov, O.V. (2010). *Independent India: the evolution of the socio-economic model and the economic development*. Moscow, Vostochnaya Literatura Publ. Vol. 1 and 2. (In Russ.).
- Маляров О.В. Государственное регулирование в переходной экономике: опыт Индии // Россия и современный мир. 2011. № 2. С. 122–133. EDN: NUXPQH
- Malyarov, O.V. (2011). State regulation in the transition economy: The Indian experience. *Rossiia i sovremennyi mir*. No. 2. Pp. 122–133. (In Russ.).
- Меликсетов А.В. «Новая демократия» и выбор Китая путей социально-экономического развития (1949–1953) // Проблемы Дальнего Востока. 1996. № 1. С. 82–95.
- Meliksetov, A.V. (1996). “New Democracy” and China’s choice of the path of socio-economic development (1949–1953). *Problemy Dal’nego Vostoka*. No. 1. Pp. 82–95. (In Russ.).
- Молодцова Л.И. Ловушки китайской реформы. ЭКО. 1991. № 9. С. 14–23.
- Molodtsova, L.I. (1991). Traps of the Chinese Reforms. *ECO*. No. 9. Pp. 14–23. (In Russ.).
- Ольсевич Ю., Грегори П. Плановая система в ретроспективе: анализ и интервью с руководителями планирования СССР. М.: Экономический факультет МГУ, ТЕИС, 2000. 159 с.
- Olsevich, Yu., Gregori, P. (2000). *The planning system in retrospect: analysis and interviews with the heads of planning of the USSR*. Moscow, TEIS Publ. 159 p. (In Russ.).
- Плотников В.А. Государственно-частное партнерство как форма интеграции планового и рыночного управления в экономике // Государство и рынок: механизмы и институты евразийской интеграции в условиях усиления глобальной нестабильности: коллективная монография / Под ред. С.А. Дятлова, Д.Ю. Миропольского, Т.А. Селищевой. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2021. 887 с. С. 236–243. EDN: ZEIHGB
- Plotnikov, V.A. (2021). Public-private partnership as a form of integration of planned and market management in the economy. In: *Gosudarstvo i rynek: mekhanizmy i instituty evraziiskoi integratsii v usloviyakh usileniya global'noi nestabil'nosti*. S.A. Dyatlov et al. (Eds.). Saint-Petersburg State University Publ. Pp. 236–243. (In Russ.).
- Проблемы планового управления в Китае. Т. 1. М.: Прогресс. 1989. 504 с.
- Problems of planned management in China. (1989). Vol. 1. Moscow, Progress Publ. 504 p. (In Russ.).
- Рейснер Л.И., Широков Г.К. Планирование в Индии. М.: Наука. 1969. 278 с.
- Reisner, L.I., Shirokov, G.K. (1969). *Planning in India*. Moscow, Nauka Publ. 278 p. (In Russ.).
- Сапир Ж. Станет ли плановая экономика нашим будущим? // Проблемы прогнозирования. 2022. № 6. С. 6–22. EDN: JRYYPG
- Sapir, J. (2022). Will the planned economy be our future? *Problemy prognozirovaniya*. No. 6. Pp. 6–22. (In Russ.). DOI: 10.47711/0868–6351–195–6–26
- Сдасюк Г.В. Новая Индия. География развития: достижения, проблемы, перспективы. М.: Канон+, 2021. 520 с.
- Sdasyuk, G.V. (2021). *New India. Geography of development: achievements, problems, prospects*. Moscow, Kanon+ Publ. 520 p. (In Russ.).

- Ханин Г.И. Экономические дискуссии конца перестройки // ЭКО. 2008. № 12. С. 39–56. EDN: JWDFEB
- Khanin, G.I. (2008). Economic discussions at the end of Perestroika. *ECO*. No. 12. Pp. 39–56. (In Russ.).
- Хессин Н.В. В.И. Ленин о сущности и основных признаках товарного производства. М.: Изд-во Московского университета, 1968. 191 с.
- Khessin, N.V. (1968). Lenin on the essence and main features of commodity production. Moscow, MGU Publ. 191 p. (In Russ.).
- Цаголов Г.Н. Новое интегральное общество – седьмая формация / Новое интегральное общество: Общетеоретические аспекты и мировая практика. Под ред. Г.Н. Цаголова. М.: ЛЕНАНД, 2016. 256 с. С. 117–133.
- Tsagolov, G.N. (2016). The New Integral Society is the seventh formation. In: *Novoe integral'noe obshchestvo: Obshcheteoreticheskie aspekty i mirovaya praktika*. G.N. Tsagolov (Eds.). Moscow, LENAND Publ. Pp. 117–133. (In Russ.).
- Yeo, Yukyung (2009). Remaking the Chinese State and the Nature of Economic Governance? The early appraisal of the 2008 'super-ministry' reform. *Journal of Contemporary China*. Vol. 18, Iss. 62. Pp. 729–743. DOI: 10.1080/10670560903172808
- Nayar, B.R. (2020). Economic Planning after Economic Liberalization: Between Planning Commission and Think Tank NITI, 1991–2015. In: *Planning in the 20th Century and Beyond: India's Planning Commission and NITI Aayog*. Mehrota, S., Guichard, S. (Eds.). (2020). Cambridge University Press, Pp.132–151. DOI: 10.1017/9781108859448.007
- Khilnani, S. (1997). *The Idea of India*. London: Hamish Hamilton. 288 p.
- Saith, A. (2008). China and India: The Institutional Roots of Differential Performance. *Development and Change*. Vol. 39. Iss. 5. Pp. 723–757. DOI: 10.1111/j.1467–7660.2008.00503.x
- Sengupta, M. (2010). From 'Hard Sell' To 'Soft Sell': The IMF, World Bank And Indian Liberalisation. *World Affairs: The Journal of International Issues*. Vol. 14, Iss. 1. Pp. 112–36.
- Swenden, W., Saxena, R. (2017). Rethinking central planning: A federal critique of the Planning Commission. *India Review*. Vol. 16. No. 1. Pp. 42–65. DOI: 10.1080/14736489.2017.1279925
- Weber, I. (2021). *How China escaped shock therapy*. Routledge: London and New York. 342 p.

Статья поступила 28.12.2023

Статья принята к публикации 05.02.2024

Для цитирования: Чубаров И.Г. Эволюция институтов централизованного планирования в Китае и Индии // ЭКО. 2024. № 5. С. 263–286. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–263–286

Информация об авторе

Чубаров Илья Георгиевич (Москва) – кандидат географических наук. Институт Китая и современной Азии РАН.

E-mail: ilya.chubarov@vk.com; ORCID: 0000–0002–4672–6566

Summary

I.G. Chubarov

Evolution of Centralized Planning Institutions in India and China: a Comparative Analysis

Abstract. The optimal degree of government intervention in economic activity remains one of the most relevant research topics. The USSR (Russia) was the first country in the world to apply centralized planning of the entire economy, for which a corresponding body was created – the USSR Gosplan. Similar in function institutions then appeared in other countries of the socialist camp. The paper provides a comparative analysis of the historical dynamics and current state of economic planning institutions in India and China as two economic leaders of the developing world, whose genesis of economic policy is closely connected with the Soviet experience.

Keywords: *planned economy; centralized planning; Gosplan; USSR; India; China; economic reforms; Planning Commission of India; NITI Aayog; State Committee for Reforms and Development; mixed economy; socialism*

For citation: Chubarov, I.G. (2024). Evolution of Centralized Planning Institutions in India and China: a Comparative Analysis. *ECO*. No. 5. Pp. 263–286. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–263–286

Information about the author

Chubarov, Ilya Georgievich (Moscow) – PhD in Human Geography. Institute of China and contemporary Asia, RAS.

E-mail: ilya.chubarov@vk.com; ORCID:0000–0002–4672–6566

Стратегическое управление развитием промышленной EICSG-экосистемы Индустрии 5.0¹

А.В. Бабкин, Л.Р. Батукова, Е.В. Шкарупета, Л.В. Ташенова, Лэйфэй Чэнь

УДК: 338.1

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-287-300

Аннотация. Целью авторов было выработать рекомендации для эффективной интеграции научных достижений и образовательных ресурсов в процессы устойчивого развития промышленных экосистем. Исследование выполнено в парадигме организационной системотехники. Впервые разработан концепт промышленной EICSG-экосистемы в контексте Индустрии 5.0, объединяющий в себе элементы экологической, интеллектуальной, киберсоциальной и управленческой резильентности с научно-образовательным механизмом. Предложены концептуальные составляющие эффективного развития промышленных EICSG-экосистем, обеспечивающих организационный фундамент Индустрии 5.0. Определены предпосылки стратегического управления такой экосистемой. Разработан научно-образовательный механизм для их эффективного развития.

Ключевые слова: Индустрия 5.0; промышленная экосистема, EICSG-экосистема; механизм развития; стратегическое управление

Введение

Текущий исторический момент проявляет себя глобальными системными трансформациями всех сфер человеческой цивилизации. Важнейшая из сфер, где происходят особенно масштабные и жесткие изменения, – это промышленность. Ее трансформация осуществляется на всех уровнях.

- На макроуровне формируется принципиально новый киберинформационный, комплексный, интегрированный механизм государственно-частного, программно-целевого управления стратегическим и тактико-оперативным развитием [Солтаханов, Захарова, 2021].

- На мезоуровне ускоренно возникают и тиражируются новые формы структурно-функциональной организации и институционального саморегулирования. К их числу относятся EICSG-экосистемы², в которые преобразуются промышленные киберсоциальные кластеры. Процесс обусловлен объективной

¹ Публикация подготовлена в рамках проекта фундаментальных и поисковых научных исследований (№ 23–28–01316), поддержанного РНФ в 2023–2024 гг.

² EICSG (E-environmental, I – intelligent, CS- cyber-social, G- governance) – экологические, интеллектуальные, киберсоциальные, управленческие.

необходимостью перехода промышленности на принципы фундаментальной интегративности и бимодальности. Последняя представляет собой бинарность существования промышленных мезоорганизационных агрегатов одновременно в традиционной и информационной ИТ-модальности [Бабкин, Батукова, 2023; Позднеев и др., 2023; Babkin et al., 2023].

- На микроуровне происходит радикальная перестройка системы отношений труда и сути трудовой деятельности, изменяются роль и место человека в промышленном производстве. В основе этих процессов – движение к новым уровням сознания человека и общества за счет смены качества мировоззренческой парадигмы, а также переход к новому, более продвинутому базисному минимуму когнитивно-культурного и социального кейса специалиста промышленности [Федюнина и др., 2024].

Цель настоящего исследования – разработка стратегических рекомендаций для улучшения управленческих практик, интеграции научных достижений и современных образовательных ресурсов в процессы устойчивого развития промышленных экосистем, адаптированных к требованиям и вызовам Индустрии 5.0.

Задачи исследования включают:

- формирование концептуальных основ эффективного развития промышленной EICSG-экосистемы Индустрии 5.0;
- выявление предпосылок стратегического управления такой экосистемой;
- разработку научно-образовательного механизма этого управления.

Вновь формирующиеся промышленные EICSG-экосистемы, призванные обеспечить организационный фундамент Индустрии 5.0, – это новые мезоорганизационные агрегаты промышленности. Они формируются сегодня как лидеры нового интегрального киберинформационного способа производства и одноименного общества. Промышленные EICSG-экосистемы призваны стать генераторами «выходов» нового промышленного кейса. К числу таких «выходов» относятся: продукты и услуги, способствующие развитию; институты и инвестиции для роста; система трудовых отношений, развивающая человека; новые смыслы, мотивы и формы трудовой деятельности; планетарное сознание и преобразующий интеллект специалиста, работника общественного производства – человека-творца [Бабкин, Батукова, 2023].

Для того чтобы EICSG-экосистемы могли выполнять эту генерирующую функцию, в их контур должны быть включены специальные научно-образовательные механизмы, поскольку только они смогут обеспечить необходимое возвращение интеллектуально-культурного и социального капитала специалиста.

Обзор литературы и исследований

Стратегическое управление научно-образовательным механизмом для эффективного развития промышленных EICSG-экосистем в контексте

Индустрии 5.0 – это сложная комплексная задача, различные аспекты которой активно прорабатываются в российских и зарубежных исследованиях.

Так, в одной из работ [Мещерякова, Черняев, 2022] акцентируется внимание на необходимости формирования экосистемы промышленного предприятия, адаптированной к условиям ESG-трансформации. В другой [Malevskaja-Malevich, 2024] – исследуются возможности «зеленого» финансирования для поддержки устойчивого развития промышленных экосистем умных городов в контексте циркулярной экономики. В работах китайских коллег анализируются двусторонние эффекты выполнения ESG-обязательств промышленными компаниями и их влияние на зеленую инновационность [Zhu et al., 2023]; влияние промышленной агломерации на корпоративные показатели ESG [Guo et al., 2023]; влияние ESG-деятельности на стоимость компаний и оценку эффективности управления промышленными парками [Chang, Lee, 2022; Kao, 2023]. Группа авторов из Волгограда [Litvinova et al., 2023] рассматривают интеграцию ESG-принципов в практику управления предприятиями агропромышленного комплекса. Есть разработки по использованию графовых нейронных сетей для анализа влияния ESG-рейтингов на промышленные цепочки [Liu et al., 2023]. П.А. Дегтярев акцентирует внимание на особенностях формирования цифровой экосистемы промышленных предприятий для обеспечения их устойчивого развития [Дегтярев, 2023]. В работе малайзийских авторов [Sun, Saat, 2023] рассматривается, как интеллектуальное производство влияет на ESG-показатели производственных компаний.

Однако в ходе проведенного эмпирического анализа баз данных научных публикаций нам не удалось найти труды, объектом исследования в которых выступает не просто ESG-экосистема Индустрии 5.0, а интеллектуальная киберсоциальная промышленная ESG-экосистема (в авторской интерпретации – EICSG-экосистема). Попытка концептуально очертить такой новый объект была предпринята в конце 2023 г. консалтинговой компанией EY в дискуссионном отчете³, посвященном конвергентности искусственного интеллекта и ESG-факторов. В указанном документе признается, что слияние искусственного интеллекта и факторов экологического, социального и управленческого характера (ESG) является ключевым событием в современном быстро меняющемся бизнес-ландшафте.

Авторы отчета провели глубокий анализ симбиотической связи между этими двумя феноменами, дали критическую оценку влияния искусственного

³ Artificial intelligence ESG stakes // YE. 2023. URL: https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/en_ca/topics/ai/ey-artificial-intelligence-esg-stakes-discussion-paper.pdf (дата обращения: 01.04.2024).

интеллекта на показатели ESG и предложили практические рекомендации по смягчению потенциальных проблем. Интегрировав искусственный интеллект в управление рисками и стратегии ESG, промышленные экосистемы смогут не только достичь своих целей в области устойчивого развития, но и открыть новые возможности для стимулирования устойчивого развития и организационных инноваций.

Материалы и методы

Исследование выполнено в парадигме организационной системотехники, концептуально восходящей к теории систем, методологически – к системному подходу и организационному анализу системо-общества. Под системо-обществом понимается глобальная метасистема общественного бытия человека, формируемая естественными механизмами социальной самоорганизации и объективно прогрессирующая в ходе исторической эволюции [Бойченко, 2010].

Системо-общество объективно а) встроено в естественное бытие на уровне материальной (прямо/фактологически идентифицируемой) и идеальной/абстрактной (косвенно идентифицируемой) организации в составе всех своих компонентов; б) взаимодействует с прочими компонентами естественного бытия через материальную и идеальную/абстрактную организацию; в) эволюционирует совместно со своим естественным окружением в глобальном цивилизационном историческом процессе.

Эволюция системо-общества происходит под воздействием гиперфункции научно-технологического прогресса в четырех проекциях [Сайко, 2016]:

- *проекция коллективного сознания* проявляется в осознании обществом себя как «сущей целостности»; определяется законами и принципами организации социальных и биосоциальных отношений и систем;
- *проекция индивидуального сознания и личностной эволюции* проявляется в осознании индивидом себя как «человека общества»;
- *проекция эволюции способа производства и энергообеспечения производственной сферы* отражает способ промышленного производства;
- *проекция научно-технологической организации системы труда* проявляется в виде концептуальных законов и принципов организационной и научно-технологической эволюции видов, способов и форм трудовой деятельности человека в обществе.

В настоящем исследовании авторы исходили из концепции историко-диалектической смены основных типов общества, формируемых объективным воздействием научно-технологического прогресса. Историко-диалектический подход, использованный для сопряженного исследования закономерностей и противоречий эволюции промышленности системо-общества, позволил обнаружить и теоретически обосновать закономерности и модели современного переходного периода. На этой основе был выработан ряд концептуальных теоретических

и теоретико-практических механизмов, полезных для организации промышленных EICSG-экосистем в качестве базиса становления Индустрии 5.0.

Концептуальные основы эффективного развития промышленной EICSG-экосистемы Индустрии 5.0

Сегодня все более масштабно разворачивается глобальный процесс перехода к новой геоэкономической и геополитической реальности (далее – «новая реальность»). Изменения идут широким фронтом во всех сферах общества, включая экономико-хозяйственный механизм. Новая реальность, в свою очередь, знаменует собой развертывание интегрального киберинформационного общества. В контексте положений организационной системотехники можно выделить следующие важнейшие характеристики последнего:

1) фундаментальная интегративность, возникшая как результат многомерной интегрированности его систем, процессов и механизмов;

2) бимодальность, представленная бинарной информационно-традиционной ИТ-модальностью (причем информационная модальность «прошивает» традиционную и становится незаменимой для бытия общества в принципе);

3) устойчивость развития на основе воспроизводящегося цикла «знание – сознание – новое знание – новое сознание – (предполагается, что генерируемое обществом знание технично, с небольшим лагом, имплицитно в сознание общества, порождая его новый виток, а тот в ответ оперативно порождает новое знание и т.д.);

4) цифровая среда становится второй основной экосредой общества в дополнение к традиционной (естественной);

5) на смену автоматизации приходит роботизация, радикально трансформируя промышленную сферу, систему труда и институциональный ландшафт общественных отношений;

6) финансово-корпоративный кейс из системы по извлечению прибыли постепенно трансформируется в интеллектуальную координирующе-регуляторную систему по достижению устойчивого эволюционирования факторов производства и сред воспроизводства системо-общества;

7) искусственный интеллект активно отвоевывает у человека пространство в области принятия управленческих решений.

Важнейшим этапом на пути к новой реальности интегрального киберинформационного общества является возникновение и ускоренное эволюционирование промышленной EICSG-экосистемы Индустрии 5.0, которая расширяет рамки классического понимания ESG-развития, включая в себя экологические (E), интеллектуальные (I), киберсоциальные (CS) и управленческие (G) компоненты. Эти компоненты образуют сложную конвергентную систему, в которой взаимодействуют друг с другом синергетически, способствуя устойчивому развитию промышленных систем

в условиях зарождающихся реалий Индустрии 5.0, создавая новый уровень коэволюции и эмерджентности.

В контексте промышленных EICSG-экосистем Индустрии 5.0 *экологический* компонент подчеркивает стремление к минимизации воздействия на окружающую среду и активному использованию принципов различных концепций устойчивости (циркулярной экономики, зеленой экономики, синей (голубой) экономики, концепции «от колыбели к колыбели», эффективной экономики, биомимикрии, концепции эко-инноваций, регенеративного дизайна, промышленной экологии, промышленного симбиоза, концепции биоэкономики и др.) для создания замкнутых циклов производства и потребления [Babkin et al., 2023]. Такой подход не только решает экологические проблемы, но и повышает эффективность использования ресурсов и сохраняет природный капитал, необходимый для долгосрочного промышленного процветания.

Интеллектуальный компонент подчеркивает ключевую роль человеческого капитала, инноваций и знаний. Он предполагает использование коллективного (естественного и машинного) интеллектуального потенциала для повышения эффективности и конкурентоспособности за счет исследований и разработок, применения искусственного интеллекта, машинного обучения и аналитики больших данных. Речь идет о создании экосистемы, которая постоянно учится и развивается, используя интеллектуальные ресурсы для создания прорывных инноваций и адаптивных решений.

Киберсоциальная интеграция, компонент CS, отражает уникальное слияние цифровых технологий с социальными процессами, направленное на повышение благосостояния населения, улучшение качества жизни и обеспечение инклюзивности в доступе к информационным ресурсам и технологиям. Он подразумевает создание цифровой среды, способствующей сотрудничеству, обмену знаниями и вовлечению общества, укрепляя тем самым социальную структуру промышленной экосистемы.

Наконец, составляющая *управления* подчеркивает необходимость изменения традиционных подходов к управлению с учетом динамики киберсоциальной экономики. Она требует создания прозрачных, гибких и адаптивных управленческих структур, способных эффективно реагировать на изменения внешней среды и обеспечивать участие заинтересованных сторон в процессах принятия решений.

Таким образом, экосистема EICSG в Индустрии 5.0 представляет собой интеллектуальную инфраструктуру, объединяющую технологические достижения с экологическим и социальным менеджментом, опирающуюся на надежные механизмы управления. Эта модель способствует устойчивости, адаптивности и росту, обеспечивает вклад промышленной деятельности в благосостояние общества и окружающей среды, используя преобразующий потенциал цифровой эпохи.

Авторами систематизированы концептуальные составляющие эффективного развития промышленных EICSG-экосистем (рисунок), заключающиеся в создании интегрированной, интеллектуально насыщенной и гибко управляемой системы, которая способна эффективно функционировать и развиваться в условиях динамичной среды Индустрии 5.0.



Источник рисунка. Разработано авторами.

Концептуальные составляющие эффективного развития промышленных EICSG-экосистем в условиях Индустрии 5.0

Суть концептуального подхода, представленного на рисунке, заключается в коэволюции технологических парадигм, когда скачок от Индустрии 3.0 (или 4.0) к Индустрии 5.0 означает не просто постепенный технологический прогресс, а комплексную интеллектуализацию экономики.

Эта интеллектуализация характеризуется, в частности, эволюционным сдвигом в институциональном взгляде на предприятия: от социальных институтов, заключенных в закрытые системы, к открытым экосистемам, динамичным, взаимосвязанным и экспансивным. Промежуточные формы этой эволюции – сети и платформы, представляющие собой полузакрытые предприятия, которые постепенно переходят к открытой модели, характерной для экосистем [Гудкова, 2019].

Системные компоненты EICSG-экосистем выстраиваются в спектр от физических систем, которые формируют материальную инфраструктуру, до киберфизических, которые объединяют физические операции с вычислительными процессами и далее ведут к киберсоциальным системам, в рамках которых социальные взаимодействия объединены с киберсетями. Вершиной этой эволюции является интеллектуальная киберсоциальная экосистема, использующая передовые вычислительные возможности, аналитику данных и машинное обучение для создания самоосознающей и самосовершенствующейся промышленной среды [Граничин, Сергеев, 2020; Li, 2022; Голенков и др., 2024]. Существуют описания такой среды в электроэнергетике [Бушуев, 2017], станкостроении [Кутин и др., 2023], на транспорте [Корягин и др., 2023], в программе для ЭВМ [Филиппова и др., 2023].

В основе этих систем лежат технологические компоненты: информационные технологии для передачи данных и связи, информационные системы, обеспечивающие структурированную базу для операций, и цифровые технологии, прокладывающие путь к инновациям. На этом технологическом фундаменте возникают цифровые решения, подпитываемые цифровым мышлением, которое воплощает в себе конвергенцию человеческого и искусственного интеллектов, что приводит к созданию более умных, отзывчивых и эффективных промышленных экосистем.

Уровневые компоненты расчленяют EICSG-экосистему на составные части. Они включают в себя объекты (кластеры, парки и зоны), которые определяют физическое пространство промышленности, структурные компоненты (такие как платформы), которые обеспечивают интеграцию и взаимодействие различных участников экосистемы, процессные компоненты (такие как сети), способствующие потоку и обмену информацией и ресурсами, инновационные элементы (инкубаторы и центры), служащие питательной средой для новых идей и технологий, в которой инновации не только поощряются, но и систематически реализуются.

Наконец, сами компоненты EICSG представляют собой столпы устойчивости и резильентности промышленной экосистемы. Экологический компонент обеспечивает бережное отношение к окружающей среде, интеллектуальный способствует созданию и применению знаний, киберсоциальный обогащает сообщество и цифровое взаимодействие, а управленческий гарантирует финансовую жизнеспособность и рыночную конкурентоспособность экосистемы. Все эти компоненты переплетаются между собой, работая согласованно, формируя тем самым надежную, устойчивую и перспективную промышленную экосистему, которая будет хорошо подготовлена к решению проблем и использованию возможностей Индустрии 5.0.

Научно-образовательный механизм управления промышленной EICSG-экосистемой Индустрии 5.0

Промышленная EICSG-экосистема, учитывая присущую ей сложность и широту входящих в нее компонентов, требует стратегического дальновидного и адаптивного управления. Последнее должно учитывать взаимозависимость всех компонентов экосистемы и активно стремиться к балансу и гармонизации экологической устойчивости, интеллектуальности, киберсоциальной интеграции и управления.

Интеллектуальный человеческий капитал – важнейший актив в экосистеме EICSG, требующий для своего развития особой среды, способствующей непрерывному обучению и инновациям. Стратегическое управление в этом контексте включает в себя развитие талантов, управление знаниями и создание сетей сотрудничества, стимулирующих обмен идеями и опытом. Стратегия эффективного развития промышленной EICSG-экосистемы предусматривает выявление и внедрение интеллектуальных технологий, повышающих эффективность принятия решений и операционной деятельности; формирование среды, поддерживающей непрерывное развитие человеческого капитала; создание моделей управления, в которых приоритетными являются прозрачность, адаптивность и способность быстро реагировать на внешние шоки и вызовы.

Научно-образовательный механизм в рамках развития такой системы основан на симбиотической и интегративной модели, объединяющей академические исследования, потребности промышленности и технологические достижения. Этот подход предполагает объединение образовательных учреждений с промышленными экосистемами для стимулирования двунаправленного потока знаний, инноваций и квалифицированного человеческого капитала, необходимого для процветания в условиях Индустрии 5.0.

Отличительные особенности научно-образовательного механизма в рамках эффективного развития промышленной EICSG-экосистемы:

- *человеко-машинное сотрудничество.* Искусственный интеллект не заменяет человеческий, а дополняет его. Стратегический подход к интеллектуальному капиталу предполагает создание синергии между работниками и системами искусственного интеллекта, где люди предоставляют контекстуальные знания, а искусственный интеллект – аналитические возможности;
- *образование и развитие трудовых ресурсов.* Подготовка рабочей силы к интеграции искусственного интеллекта является стратегическим императивом, включающим в себя программы обучения и тренингов для повышения квалификации работников, чтобы они могли работать с системами искусственного интеллекта и понимать их функциональность и преимущества;
- *адаптивное обучение и непрерывное совершенствование.* Системы искусственного интеллекта в экосистемах EICSG должны быть разработаны

таким образом, чтобы учиться на результатах и постоянно совершенствоваться. Для этого необходимы алгоритмы, способные к адаптивному обучению и самооптимизации в ответ на изменение условий окружающей среды и рынка.

Выводы

В работе даны стратегические рекомендации для улучшения управленческих практик, интеграции современных научных достижений и образовательных ресурсов в процессы устойчивого развития промышленных экосистем, адаптированные к требованиям и вызовам Индустрии 5.0.

Предложен уникальный концепт промышленной EICSG-экосистемы, который предстает как организационный фундамент новой индустриальной эры, обусловленной глубокой интеграцией цифровых, физических, биологических и социальных технологий. Выявлены и детально описаны основы ее эффективного развития, включая технологические, управленческие, образовательные и научные аспекты.

Особое внимание уделено предпосылкам стратегического управления и важнейшим характеристикам перехода к интегральному киберинформационному обществу, что подчеркивает необходимость согласованной работы всех элементов системы в условиях новой экономической и социальной реальности.

Разработанный категориальный аппарат и механизмы научно-образовательного взаимодействия в рамках промышленной EICSG-экосистемы заложили основу для понимания трансформаций, происходящих в сфере высшего образования и науки в ответ на вызовы Индустрии 5.0. Это позволяет определить новые требования к качеству и структуре подготовки специалистов, а также к процессу генерации и распространения научно-технологических знаний, сформировать комплексный подход к стратегическому управлению научно-образовательным механизмом в контексте развития промышленной EICSG-экосистемы в эпоху Индустрии 5.0.

Литература / References

- Бабкин А.В., Батукова Л.Р. Концептуальные основы многомерного системного моделирования механизма устойчивого ESGC-развития киберсоциальной промышленной экосистемы кластерного типа // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. 2023. № 3(47). С. 17–37. <https://doi.org/10.21685/2227-8486-2023-3-2>
- Babkin, A.V., Batukova, L.R. (2023). Conceptual bases of multidimensional system modelling of the mechanism of sustainable ESGS-development of cybersocial industrial ecosystem of cluster type. *Models, systems, networks in economics, engineering, nature and society*. Vol. 47. No. 3. Pp. 17–37. (In Russ.). <https://doi.org/10.21685/2227-8486-2023-3-2>
- Бойченко М.И. Социально-философское видение системосозидательного характера мировоззрения // Вестник НТУУ «КПИ». Серия: Философия. Психология. Педагогика. 2010. № 3(30). С. 18–22.

- Boychenko, M.I. (2010). Socio-philosophical vision of the system-creating nature of worldview. *KPI Bulletin. Series: Philosophy. Psychology. Pedagogy*. Vol. 30. No. 3. Pp. 18–22. (In Russ.).
- Бушуев В.В. Неоэргатическая (человеко-машинная информационно-когнитивная) электро-энергетика // Энергия единой сети. 2017. № 6(35). С. 74–82.
- Bushuev, V.V. (2017). Neoergatic (human-machine information-cognitive) energy. *Unified Network Energy*. Vol. 35. No. 6. Pp. 74–82. (In Russ.).
- Голенков, В.В., Гулякина, Н.А., Шункевич, Д.В. Методологические проблемы и стратегические цели создания интеллектуальных компьютерных систем нового поколения // Цифровая трансформация. 2024. Т. 30. № 1. С. 40–51. <https://doi.org/10.35596/1729-7648-2024-30-1-40-51>
- Golenkov, V.V., Gulyakina, N.A., Shunkevich, D.V. (2024). Methodological problems and strategic goals of creating next-generation intelligent computer systems. *Digital Transformation*. Vol. 30. No. 1. Pp. 40–51. (In Russ.). <https://doi.org/10.35596/1729-7648-2024-30-1-40-51>
- Граничин, О.Н., Сергеев, С.Ф. Предпосылки к созданию искусственных разумных систем // Самоорганизация и искусственный интеллект в группах автономных роботов: методология, теория, практика: Коллективная монография / Под ред. О.Н. Граничина, С.Ф. Сергеева. Санкт-Петербург: BBM, 2020. С. 9–34.
- Granichin, O.N., Sergeev, S.F. (2020). Prerequisites for the creation of artificial intelligent systems. In: *Self-Organization and Artificial Intelligence in Groups of Autonomous Robots: Methodology, Theory, Practice*. Eds. O.N. Granichin, S.F. Sergeev. St. Petersburg: VVM. Pp. 9–34. (In Russ.).
- Гудкова Т.В. Экономическая эволюция фирмы: от классической концепции к цифровой экосистеме // Экономическое возрождение России. 2019. № 4(62). С. 74–84.
- Gudkova, T.V. (2019). Economic evolution of the firm: from classical concept to digital ecosystem. *Economic Revival of Russia*. Vol. 62. No. 4. Pp. 74–84. (In Russ.).
- Дегтярев П.А. Особенности формирования цифровой экосистемы промышленных предприятий в целях обеспечения их устойчивого развития // Journal of Economic Regulation. 2023. Т. 14. № 3. С. 32–42. <https://doi.org/10.17835/2078-5429.2023.14.3.032-042>
- Degtyarev P.A. (2023). Features of forming a digital ecosystem of industrial enterprises in order to ensure their sustainable development. *Journal of Economic Regulation*. Vol. 14. No. 3. Pp. 32–42. (In Russ.). <https://doi.org/10.17835/2078-5429.2023.14.3.032-042>
- Корягин С.И., Бабкин А.В., Либерман И.В., Клачек П.М. Индустрия 5.0: создание интеллектуальных транспортных киберсоциальных экосистем // Мир транспорта и технологических машин. 2023. № 3–4(82). С. 123–130. [https://doi.org/10.33979/2073-7432-2023-3-4\(82\)-123-130](https://doi.org/10.33979/2073-7432-2023-3-4(82)-123-130)
- Koryagin, S.I., Babkin, A.V., Liberman, I.V., Klachek, P.M. (2023). Industry 5.0: creation of intelligent transport cyber-social ecosystems. *World of Transport and Technological Machines*. Vol. 82. No. 3–4. Pp. 123–130. (In Russ.). [https://doi.org/10.33979/2073-7432-2023-3-4\(82\)-123-130](https://doi.org/10.33979/2073-7432-2023-3-4(82)-123-130)
- Кутин А.А., Ключев М.Б., Асаев А.С. и др. Ключевые тенденции развития мирового станкостроения // Вестник машиностроения. 2023. Т. 102. № 7. С. 606–613. <https://doi.org/10.36652/0042-4633-2023-102-7-606-613>

- Kutin, A.A., Klyuev, M.B., Asayev, A.S. et al. (2023). Key trends in the development of global machine tool industry. *Vestnik of Mechanical Engineering*. Vol. 102. No. 7. Pp. 606–613. (In Russ.). <https://doi.org/10.36652/0042-4633-2023-102-7-606-613>
- Мещерякова Т.С., Черняев М.В. Экосистема промышленного предприятия в условиях ESG-трансформации // Вестник МГСУ. 2022. Т. 17. № 12. С. 1747–1756. <https://doi.org/10.22227/1997-0935.2022.12.1747-1756>
- Meshcheryakova, T.S., Chernyaev, M.V. (2022). Ecosystem of the industrial enterprise in the conditions of ESG-transformation. *MSCU Vestnik*. Vol. 17. No. 12. Pp. 1747–1756. (In Russ.). <https://doi.org/10.22227/1997-0935.2022.12.1747-1756>
- Сайко Э.В. Пространство-время социальной эволюции: системные связи форм познания и субъекта исторического действия // Пространство и Время. 2016. Т. 12. № 2. С. 1.
- Sayko, E.V. (2016). Space-time of social evolution: systemic connections between forms of knowledge and the subject of historical action. *Almanac Space and Time*. Vol. 12. No. 2. P. 1. (In Russ.).
- Солтаханов А.У., Захарова Д.С. Методология и принципы, влияющие на глобальные изменения, происходящие в результате влияния развития современных технологий // Вестник МИРБИС. 2021. № 2(26). С. 91–96. <https://doi.org/10.25634/MIRBIS.2021.2.8>
- Soltakhanov, A.U., Zakharova, D.S. (2021). Methodology and principles affecting global changes resulting from the influence of modern technology development. *MIRBIS Bulletin*. Vol. 26. No. 2. Pp. 91–96. (In Russ.). <https://doi.org/10.25634/MIRBIS.2021.2.8>
- Позднеев Б.М., Никитин Д.В., Бабенко Е.В. Перспективы развития и интеграции станкостроения в экосистему цифровой промышленности // Станкоинструмент. 2023. № 2(31). С. 88–96. <https://doi.org/10.22184/2499-9407.2023.31.2.88.94>
- Pozdneev, B.M., Nikitin, D.V., Babenko, E.V. (2023). Prospects for the development and integration of machine tool industry into the digital industrial ecosystem. *StankoInstrument*. Vol. 31. No. 2. Pp. 88–96. (In Russ.). <https://doi.org/10.22184/2499-9407.2023.31.2.88.94>
- Федюнина А.А., Городный Н.А., Симачёв Ю.В. Рынок промышленной робототехники в России под санкциями: в поиске драйверов спроса и предложения // ЭКО. 2024. Т. 54. № 2. С. 91–107. <https://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2024-2-91-107>
- Fedyunina, A.A., Gorodny, N.A., Simachev, Yu.V. (2024). The industrial robotics market in Russia under sanctions: in search of drivers of supply and demand. *ECO*. Vol. 54. No. 2. Pp. 91–107. (In Russ.). <https://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2024-2-91-107>
- Филиппова Н.Б., Скрабин И.Н., Бодягин Е.В. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2023618809 // СППЛ – экосистема разработки цифровых двойников логистических и производственных систем. 2023. № 2023617478.
- Filippova, N.B., Skryabin, I.N., Bodyagin, E.V. (2023). Certificate of state registration of the software program No. 2023618809: SPPL – ecosystem for the development of digital twins of logistics and production systems. No. 2023617478. (In Russ.).
- Babkin, A. et al. (2023). Framework for assessing the sustainability of ESG performance in industrial cluster ecosystems in a circular economy. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*. Vol. 9. No. 2. Pp. 100071. (In Eng.). <https://doi.org/10.1016/j.joitmc.2023.100071>
- Chang, Y.J., Lee, B.H. (2022). The impact of ESG activities on firm value: Multi-level analysis of industrial characteristics. *Sustainability*. Vol. 14. No. 21. P. 14444. (In Eng.). <https://doi.org/10.3390/su142114444>

- Guo, X. et al. (2023). Industrial Agglomeration and Corporate ESG Performance: Empirical Evidence from Manufacturing and Producer Services. *Sustainability*. Vol. 15. No. 16. P. 12445. (In Eng.). <https://doi.org/10.3390/su151612445>
- Kao, L.L. (2023). ESG-Based Performance Assessment of the Operation and Management of Industrial Parks in Taiwan. *Sustainability*. Vol. 15. No. 2. P. 1424. (In Eng.). <https://doi.org/10.3390/su15021424>
- Li, Z. (2022). Super-metauniverse with cyber life as center in integrating cyber nature and cyber society sky-earth computing (III) beyond cloud computing. *ITM Web of Conferences*. Vol. 45. P. 01067. (In Eng.). <https://doi.org/10.1051/itmconf/20224501067>
- Litvinova, T.N. et al. (2023). Integration of ESG Principles in the Practice of Managing Enterprises in the Agro-industrial Complex. *Smart Green Innovations in Industry 4.0: New Opportunities for Climate Change Risk Management in the "Decade of Action"*. Cham: Springer Nature Switzerland. Pp. 229–236. (In Eng.). https://doi.org/10.1007/978-3-031-45830-9_26
- Liu, B. et al. (2023). Interpret ESG rating's impact on the industrial chain using graph neural networks. *Proceedings of the Thirty-Second International Joint Conference on Artificial Intelligence*. Pp. 6076–6084. (In Eng.). <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4467937>
- Malevskaia-Malevich, E. (2024). Green Financing for Sustainable ESG Development of Smart City Industrial Ecosystems in the Circular Economy. *Digital Transformation: What are the Smart Cities Today? Cham: Springer Nature Switzerland*. Pp. 63–72. (In Eng.). https://doi.org/10.1007/978-3-031-49390-4_5
- Sun, L., Saat, N.A.M. (2023). How does intelligent manufacturing affect the ESG performance of manufacturing firms? Evidence from China. *Sustainability*. Vol. 15. No. 4. P. 2898. (In Eng.). <https://doi.org/10.3390/su15042898>
- Zhu, S. et al. (2023). Bilateral Effects of ESG Responsibility Fulfillment of Industrial Companies on Green Innovation. *Sustainability*. Vol. 15. No. 13. P. 9916. (In Eng.). <https://doi.org/10.3390/su15139916>

Статья поступила 06.05.2024

Статья принята к публикации 25.05.2024

Для цитирования: Бабкин А.В., Батукова Л.Р., Шкарупета Е.В., Ташенова Л.В., Чень Лэйфэй. Стратегическое управление развитием промышленной EICSG-экосистемы Индустрии 5.0 // ЭКО. 2024. № 5. С. 287–300. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-287-300

Информация об авторах

Бабкин Александр Васильевич (Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, профессор. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого; Высшая инженерно-экономическая школа.

E-mail: al-vas@mail.ru; ORCID: 0000-0002-0941-6358

Батукова Луиза Рихардовна (Красноярск) – доктор экономических наук, доцент. Сибирский федеральный университет.

E-mail: malilu@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-2978-6396

Шкарупета Елена Витальевна (Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, профессор. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого; Воронежский государственный технический университет.

E-mail: 9056591561@mail.ru; ORCID: 0000-0003-3644-4239

А.В. БАБКИН, Л.Р. БАТУКОВА, Е.В. ШКАРУПЕТА, Л.В. ТАШЕНОВА, ЛЭЙФЭЙ ЧЭНЬ

Ташенова Лариса Владимировна (Санкт-Петербург) – кандидат экономических наук, ассоциированный профессор. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого; Институт исследований цифровой экономики Карагандинского университета им. Е.А. Букетова (г. Караганда, Республика Казахстан).

E-mail: larisatash_88@mail.ru; ORCID: 0000-0001-5022-0421

Чэнь Лэйфэй (Санкт-Петербург) – аспирант Высшей инженерно-экономической школы. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

E-mail: chenleifei@yandex.ru

Summary

A.V. Babkin, L.R. Batukova, E.V. Shkarupeta, L.V. Tashenova, C. Leifei

Strategic Management of Industry 5.0 Industrial EICSG Ecosystem Development

Abstract. The authors seek to develop recommendations for effective integration of scientific achievements and educational resources into the processes of sustainable development of industrial ecosystems. The research is carried out in the paradigm of organizational systems engineering. For the first time the concept of industrial EICSG-ecosystem in the context of Industry 5.0, combining elements of environmental, intellectual, cybersocial and managerial resilience with scientific and educational mechanism is developed. The conceptual components of effective development of industrial EICSG-ecosystems providing the organizational foundation of Industry 5.0 are proposed. The prerequisites of strategic management of industrial EICSG-ecosystem of Industry 5.0 are defined. The scientific and educational mechanism for their effective development is developed.

Keywords: *Industry 5.0; industrial ecosystem; EICSG-ecosystem; development mechanism; strategic management*

For citation: Babkin, A.V., Batukova, L.R., Shkarupeta, E.V., Tashenova, L.V., Leifei, Chen. (2024). Strategic Management of Industry 5.0 Industrial EICSG Ecosystem Development. *ECO*. No. 5. Pp. 287–300. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5- 287-300

Information about the authors

Babkin, Alexander Vasilyevich (St. Petersburg) – Doctor of Economics, Professor. Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University; Higher School of Engineering and Economics.

E-mail: al-vas@mail.ru; ORCID: 0000-0002-0941-6358

Batukova, Luiza Richardovna (Krasnoyarsk) – Doctor of Economic Sciences, Associate Professor. Siberian Federal University.

E-mail: malilu@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-2978-6396

Shkarupeta, Elena Vitalyevna (St. Petersburg) – Doctor of Economics, Professor. Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University; Voronezh State Technical University.

E-mail: 9056591561@mail.ru; ORCID: 0000-0003-3644-4239

Tashenova, Larissa Vladimirovna (St. Petersburg) – Ph.D. in Economics, Associate Professor. Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University; Institute of Digital Economy Research E.A. Buketov Karaganda University (Karaganda, Republic of Kazakhstan).

E-mail: larisatash_88@mail.ru; ORCID: 0000-0001-5022-0421

Leifei, Chen (St. Petersburg) – Postgraduate student of the Higher School of Engineering and Economics; Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

E-mail: chenleifei@yandex.ru

В следующих номерах вы прочтете:

- Экологический компонент индекса инклюзивного роста для восточных регионов России
- Балансировка составляющих энергетической трилеммы в условиях геополитической напряженности
- Как разрешить проблему загрязнения воздуха автомобильным транспортом в крупных городах России?
- Политический нетворкинг и высшее образование элит
- Дифференциация благосостояния населения в регионах России: сырьевой фактор и возможности налогового регулирования
- Инженеры-конструкторы новосибирских предприятий в условиях СВО: трансформация мотивов и практик труда
- Цифровизация управления бизнесом: задачи и роли менеджеров
- О возможностях ретроальтернативистики применительно к экономическому анализу

Подготовлено к печати Сибирским отделением РАН.

«ЭКО» (Экономика и организация промышленного производства).

ISSN 0131-7652

E-ISSN 2686-7605

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС77 - 77209 от 20.11.2019

2024. № 5. 1–300.

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

Адрес издателя: Сибирское отделение РАН

630090, г. Новосибирск, просп. Академика Лаврентьева, 17

© АНО «Редакция журнала «ЭКО», 2024. Выход в свет 30.10.2024

Формат 70х100 1/16. Цифровая печать. Усл. печ. л. 24,3

Уч.-изд. л. 18. Тираж 170. Заказ 216. Цена свободная

Отпечатано в Сибирском отделении РАН

630090, г. Новосибирск, Морской просп. 2

Тел. 330-84-66

E-mail: e.lyannaya@sb-ras.ru

<https://www.sibran.ru>