В номере:

Решение «рабочего вопроса» на Дальнем Востоке в дореволюционной России

Изменения во внешней среде региона: моделирование экономических эффектов

Оценка эффекта государственных капиталовложений в ДФО

Регионалистика

2017 Том 4 № 3

Электронный научный журнал

regionalistica.org

ISSN 2313-0881

Периодичность выхода:

шесть номеров в год

Учредитель:

Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки
Институт экономических
исследований
Дальневосточного отделения
Российской академии наук
(Хабаровск)

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
11 марта 2014 г.
Свидетельство Эл № ФС77-57151

Авторы несут полную
ответственность за подбор
и изложение фактов, содержащихся
в опубликованных материалах.
Высказываемые авторами взгляды
могут не отражать точку зрения
редакции.
Перепечатка материалов журнала
допускается только по согласованию
с редакцией

Адрес редакции:

680042, Хабаровск,

ул. Тихоокеанская, 153

Телефон: +7 (4212) 725-225

E-mail: regionalistica@ecrin.ru

Дизайн: В.Н. Украинский

Вёрстка: В.В. Червонцева

**Выпускающие редакторы
номера:** А.Г. Исаев,
В.Н. Украинский

В оформлении обложки использована
карта Петра Планциуса (1594)

© Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт экономических исследований Дальневосточного отделения
Российской академии наук, 2017

Редакционная коллегия

Главный редактор: А.Н. Демьяненко,
д-р геогр. наук, профессор

д-р геогр. наук А.В. Мошков (Владивосток, Россия)
д-р экон. наук С.Н. Найденов (Хабаровск, Россия)
д-р экон. наук О.М. Прокапало (заместитель главного
редактора, Хабаровск, Россия)
д-р экон. наук Ю.Д. Шмидт (Владивосток, Россия)
проф. Цунео Акаха (Монтерей, США)
проф. Винсент Ф. Галлуччи (Сиэтл, США)
канд. экон. наук А.П. Горюнов (Хабаровск, Россия)
канд. полит. наук А.А. Киреев (Владивосток, Россия)
Л.А. Самохина (Хабаровск, Россия)
канд. экон. наук В.Н. Украинский (ответственный
секретарь, Хабаровск, Россия)

Редакционный совет

Председатель: П.А. Минакир,
академик РАН

чл.-корр. РАН В.А. Крюков (Новосибирск, Россия)
чл.-корр. РАН В.Н. Лаженцев (Сыктывкар, Россия)
чл.-корр. РАН В.И. Сулов (Новосибирск, Россия)
д-р экон. наук С.Д. Валентей (Москва, Россия)
д-р экон. наук Н.В. Гальцева (Магадан, Россия)
д-р экон. наук С.В. Кузнецов (Санкт-Петербург, Россия)
д-р экон. наук Ю.Г. Лаврикова (Екатеринбург, Россия)
д-р экон. наук А.В. Островский (Москва, Россия)
д-р геогр. наук А.И. Трейвиш (Москва, Россия)
д-р экон. наук А.Н. Швецов (Москва, Россия)

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА →

Демьяненко А.Н.

О «дальневосточном гектаре», или Как нам привлечь население на Дальний Восток: исторический опыт5

Белоусова А.В.

Моделирование экономических эффектов изменения параметров внешней среды региона14

Исаев А.Г.

Оценка эффекта государственных капиталовложений на частные инвестиции в Дальневосточном федеральном округе26

Заостровских Е.А.

Состояние и перспективы развития внутреннего водного транспорта Дальнего Востока России.....35

СООБЩЕНИЕ →

Минакир П.А., Прокапало О.М.

Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы.....48

Erratum57

CONTENTS

FROM THE EDITOR-IN-CHIEF →

Demyanenko A.N.

About «Far Eastern Hectare», or How to Attract Population to the Far East:

Historical Experience5

Belousova A.V.

Modeling of Economic Effects of Changing of the Region's

External Environment Parameters14

Isaev A.G.

Evaluation of the Effect of Public Investment on Private Investment

in Far Eastern Federal District26

Zaostrovskikh E.A.

The State And Prospects of Development of Inland Waterway Transport

of the Russian Far East35

MESSAGE →

Minakir P.A., Prokapalo O.M.

Economy of the Far East of Russia: State and Prospects.....48

Erratum57

**ДЕМЬЯНЕНКО
Александр
Николаевич**

Доктор географических наук, профессор, главный научный сотрудник

Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**DEMYANENKO
Alexander
Nikolaevich**

Doctor of geography,
professor, chief researcher

Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

demyanenko@ecrin.ru

© Демьяненко А.Н., 2017

УДК 332.1 + 331.55

**О «ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ГЕКТАРЕ», ИЛИ
КАК НАМ ПРИВЛЕЧЬ НАСЕЛЕНИЕ НА
ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ**

В статье рассматривается опыт решения «рабочего вопроса» на Дальнем Востоке в период между Русско-японской и Первой мировой войнами. Основное внимание уделено механизмам взаимодействия институтов и организаций национального и регионального уровней по привлечению рабочих на Дальний Восток.

Дальний Восток, Комитет по заселению Дальнего Востока, исторический опыт, «рабочий вопрос»

**ABOUT «FAR EASTERN HECTARE», OR
HOW TO ATTRACT POPULATION TO
THE FAR EAST: HISTORICAL EXPERIENCE**

The experience of solving the «working question» in Far East in the period between Russo-Japanese and First World Wars considers in the article. The main attention is paid to the mechanisms of interaction of institutions and organizations of national and regional levels to attract workers to the Far East.

Far East, Committee for the Settlement of Far East, historical experience, «working question»

Для начала приведём два факта, очень различных по значимости и общественному резонансу, но на одну и ту же тему, название которой вынесено в заголовок данного текста.

Факт первый хорошо известен и давно ожидаем: в феврале сего года в полном объёме «заработал» федеральный закон № 119 от 1 мая 2016 г.¹, больше известный, как закон «о дальневосточном гектаре». Это означает, что всяк желающий может претендовать на получение вожделенного гектара дальневосточной земли.

Факт второй, скажем прямо, не очень значим в контексте привлечения населения на Дальний Восток, но весьма красноречив. О нём сообщил телеканал «Россия 24» в новостной ленте 22 апреля сего года: американский киноактёр Стивен Сигал получит свой «дальневосточный гектар» в Приморье.

А теперь напомним читателям, что «дальневосточный гектар» – это, по мнению законодателя, действенный инструмент решения демографической проблемы на Дальнем Востоке². При этом никто, по большому счёту, не обращает внимания на такой простой вопрос: а сколько этого самого населения следует привлечь на Дальний Восток?³ Но оставим этот животрепещущий вопрос специалистам в области демографии и сконцентрируем внимание на другом сюжете, а именно: как следует решать «рабочий вопрос» на Дальнем Востоке.

А для этого нет ничего лучшего, как обратиться к историческому опыту, тем более – к опыту успешному.

Как известно, в дореволюционной России не было Министерства по развитию Дальнего Востока, но регион развивался, и развивался весьма успешно. Ещё более удивительно, что были времена, когда проблема заключалась не в том, как привлечь население, а в том, каким образом обеспечить эффективное регулирование потока переселенцев и отходников в пределы Дальнего Востока.

Тогда неизбежен вопрос: «Какие организации и каким образом в отсутствие министерства отвечали за развитие Дальнего Востока, обеспечив приток необходимой рабочей силы?».

Увы, но простого ответа на этот вопрос нет, ибо на разных этапах колонизации Дальнего Востока состав соответствующих организаций менялся, как менялось и само понимание того, что есть Дальний Восток⁴.

Однако оставим этот сюжет, как бы ни был он интересен, ограничившись лишь тем, что напомним современным авторам стратегий пространственного развития то, что было хорошо известно сто лет назад. Я имею в виду следующее положение, сформулированное в самом начале 20-х гг. прошлого века: «...для нас важно глубокое основное членение государства на такие области, которые обладали бы значительной степенью хозяйственной самостоятельности» [2, с. 5]. Это положение, в свою очередь, проистекает из признания того факта, что невозможность «управлять из центра всей хозяйственной жизнью страны приведёт к необходимости разграничить нормативную деятельность с оперативной» [1, с. 5]. Здесь необходимо отметить,

¹ ФЗ «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

² Авторская позиция по этому вопросу достаточно подробно изложена в целом ряде публикаций (см., например, [3]), поэтому в данной статье автор посчитал возможным на ней не останавливаться. Отметим лишь, что эта позиция близка той, которую занимают П.А. Минакир и О.М. Прокапало [9].

³ Удивительно, но факт: этот вопрос неоднократно поднимался П.А. Минакиром, но желающих на него ответить что-то не наблюдается.

⁴ Но даже в кошмарном сне тогдашним администраторам не мог представиться ДФО (а тем более – ДФО плюс Байкальский регион) как объект целенаправленной государственной политики.

что в те далёкие годы терминология в сфере государственного регулирования ещё не устоялась, и «нормативная деятельность» в переводе на современный означает «стратегическое планирование».

Однако оставим проблемы теории и практики экономического районирования на будущее, и вернёмся к ФЗ № 119, который должен стать инструментом привлечения населения на Дальний Восток. А точнее, мы в самом общем виде попробуем разобраться в том, как подобного рода проблема решалась в период между Русско-японской и Первой мировой войнами.

Выбор этого временного периода не случаен и обусловлен тем, что именно в это время сложилась и достаточно эффективно функционировала система институтов и организаций, призванных обеспечить «заселение» Дальнего Востока. Ещё одна причина, по которой нас заинтересовал этот исторический период, заключается в том, что именно в это время Дальний Восток был необычайно привлекателен и для тех, кто устремлялся в этот регион за заработком, и для тех, кто был готов переехать сюда на постоянное место жительства.

Итак, для начала очень кратко затронем исторический контекст. По завершению Русско-японской войны происходит, как бы сказали сейчас, смена стратегических ориентиров в отношении Дальнего Востока. Как следствие – резкий рост государственных капиталовложений не только в строительство военных объектов (укрепления, казармы и т.п.), но и в объекты транспортной инфраструктуры (строительство Амурской железной дороги, морских портов и пристаней, дорог). Регион вновь открывается для переселения. Закон от 10 марта 1906 г. вводит особый порядок применения в течение 1906 и 1907 гг. (а затем и 1908 г.) закона от 6 июня 1904 г. «О переселении сельских обывателей и мещан-земледельцев». Сущность закона заключалась в предоставлении всем, независимо от их места жительства и состоятельности, права посылки ходоков. Но это то, что лежало на поверхности. А если смотреть на работу законодателя шире, то следует признать, что имел место переход от политики сдерживания переселения к политике поощрения её, причём, и это крайне важно, с использованием преимущественно экономических стимулов.

В результате «в 1907 г. Амурская область приняла переселенцев (не считая ходоков) – 11 782, а Приморская – 68 464 души обоего пола. Из указанного числа переселенцев в Амурской области водворилось 7 980, в Приморской – 39 339 душ обоего пола» [4, с. 3]. Иначе говоря, в Амурской области «водворилось» более $\frac{2}{3}$ от общего числа переселенцев, а в Приморской области – немногим менее 60%¹.

При этом следует иметь в виду, что часть переселенцев, которые не водворились на свои участки, остались в пределах Дальнего Востока, найдя себе заработки вне сельского хозяйства. Тем не менее, возникает законный вопрос (даже принимая во внимание, что 1907 г. – это исключение): не слишком ли велик обратный поток? И здесь можно провести сравнение результативности переселенческой политики в рассматриваемый период и «целинной эпопеи»: в Сибири и в Казахстане обжилось немногим более 5% целинников [5, с. 81].

¹ Причина крайне высокого по тем временам удельного веса (в среднем за 1906–1913 гг. – 10–12%) обратных переселенцев заключалась, как это нередко бывает, в неверной трактовке закона. Современники по этому поводу отмечали: «...ложное понимание в местах выхода переселенцев закона 10 марта 1906 года сыграло большую роль в подборе переселенцев на Дальний Восток, отличавшихся в массе поразительной бедностью, полным отсутствием денежных средств и даже во многих случаях неимением домашнего имущества, одежды и обуви» [12, с. 21]. Что же касается мотивов, которыми руководствовались этого рода переселенцы, то, по мнению дальневосточных исследователей, их гнало с родины не малоземелье (земли у них не было), а слухи о привольном житье [8]. Таким образом, успех или неуспех переселения определяется (как и сто лет назад) тем, насколько точно определены те группы населения, которые не только желают, но ещё и могут адаптироваться к условиям тех или иных местностей Дальнего Востока.

Но уже в 1908 г. ситуация меняется: в Амурскую область прибыло только «7 251 или в 1,6 раза менее, чем в прошлом году, а в Приморскую – 16 499, в четыре раза менее прошлого года» [4, с. 3]¹.

Однако переселение крестьян – это далеко не единственный источник формирования демографического потенциала Дальнего Востока в тот период. Экономический рост стимулировал спрос на рынке труда макрорегиона, требовались рабочие не только на строительство, но и на рыбные и лесные промыслы, золотые прииски и пр. и пр.

Естественно, что рабочих рук не хватало хотя бы в силу того, что местное население не было в состоянии выделить из своей среды сколько-нибудь значительные контингенты рабочей силы. Поэтому не удивителен приток на Дальний Восток рабочих из-за пределов России, главным образом из Китая. Только один пример, характеризующий масштабы трудовой миграции из Китая. По данным статистического учёта, «на 1 января 1906 г. в нём [Владивостоке. – А.Д.] числилось жителей 66 570 человек, из них постоянных 50 171», а на 7 сентября 1906 г. «в городе числилось уже 118 тысяч, ... всё пришлое население составляло более 67,8 тысяч человек» [13, с. 7].

Такая ситуация никак не могла устроить государство, и оно предпринимает активные меры по привлечению российских подданных на Дальний Восток.

Среди первоочередных мер – закон от 21 июня 1910 г., который воспрещал наём иностранных подданных на казённые работы. И уже с 1911 г. начинается значительное движение в Приамурский край рабочих из Европейской России. По данным Переселенческого Управления, в Приамурский край на заработки в 1911 г. приехало 34 500 человек, в 1912 г. – 63 236 человек, в 1913 г. – 34 495 человек [6, с. 21]².

Столь значительный поток трудовых мигрантов из-за пределов региона достаточно быстро потребовал формирования системы органов, которые бы взяли на себя функции по регулированию рынка труда или, как говаривали в то время, «решение рабочего вопроса».

И здесь самое любопытное – алгоритм решения проблемы, который в своих основных чертах может быть представлен следующим образом.

30 октября 1910 г. Комитет по заселению Дальнего Востока признал желательным «на ряду с проектируемым привлечением на Дальний Восток рабочих артелей, обсудить также и вопрос о создании как в Приамурском крае, в главнейших его центрах, так и в некоторых пунктах Европейской России, посреднических рабочих контор. В этих конторах могли бы сосредоточиваться все сведения о числе и категориях рабочих, необходимых как для казённых ведомств, так и для частных лиц в Приамурском крае, о ценах и условиях работы, а равно све-

¹ Но не могли знать тогдашние администраторы о будущей целинной эпопее, а поэтому меры последовали практически незамедлительно. В 1908 г. в Хабаровске проходит (при участии высочайше командированного на Дальний Восток товарища главноуправляющего землеустройством и земледелием сенатора Иваницкого) Собрание по вопросам, касающимся колонизации Дальневосточных областей. Среди рекомендаций этого Собрания следует выделить: а) осуществление дифференцированного подхода к колонизации Амурской и Приморской областей [4, с. 21]; б) смена приоритетов в колонизационной деятельности с расширения района землеотводных работ в сторону изыскания «способов к улучшению местных хозяйственных условий и к наиболее производительному использованию имеющегося для нужд переселения земельного фонда» [4, с. 22–23]; в) «желательность и допустимость, в целях скорейшего... заселения, установить... на ряду с организованным переселением, на заранее подготовленные участки, также и вольное заселение» [4, с. 41].

² Показательно, что, по данным 1911 г., из Приморской области возвращается на родину 46,5%. Хотя при этом следует учесть, что «из числа «оставшихся в крае» лишь небольшая часть остаётся в нём на постоянное жительство; ...при опросах встречались лица, проводившие в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке более семи строительных сезонов подряд и тем не менее ежегодно ездившие на родину к семьям» [6, с. 16].

дения о качестве и категориях свободных рабочих в Европейской России, ищущих заработков» [10, с. 1].

Далее Комитет поручает «образованному при Главном Управлении Землеустройства и Земледелия Совещению по рабочему вопросу обсудить, между прочим, предположение об организации посреднических рабочих контор» [10, с. 1].

Междуведомственное Совещение под председательством сенатора Иваницкого, обсудив вопрос об организации посреднических рабочих контор, предложило Комитету «возложить организацию осведомительной части по рабочему вопросу в районах производства на Дальнем Востоке работ на особые комиссии под председательством Губернаторов...» [10, с. 2]. При этом в состав комиссий Совещение предлагало включить как представителей заинтересованных в деле правительственных учреждений, так и подрядчиков.

4 февраля 1911 г. Комитет по заселению Дальнего Востока одобрил приведённые выше предложения совещания и постановил:

«1) Образовать в Приамурском Генерал-губернаторстве и Забайкальской области, под председательством Губернаторов ... особые комиссии ..., возложив на оные комиссии выяснение местной потребности в пришлых рабочих, содействие таковым в приискании заработка и выдачу удостоверений рабочим и их семьям на пользование ... льготами.

2) При ... комиссиях учредить в необходимом числе особых агентов, на обязанность которых возложить: а) непосредственное собирание сведений о работах и о потребном на них количестве рабочих рук, б) выяснение условий заработков, в) сообщение необходимых справок подрядчикам и рабочим, г) выдачу удостоверений на право льготного обратного проезда и д) выполнение отдельных поручений комиссий» [10, с. 2].

Во исполнение указанного постановления Приамурский Генерал-Губернатор предложил военному губернатору Приморской области образовать Приморскую областную комиссию по рабочему вопросу. Первое её заседание состоялось 3 мая 1911 г. и было посвящено рассмотрению предположений об организации агентуры по рабочему вопросу.

Затем Приамурский Генерал-Губернатор Н.Л. Гондатти выходит с предложением в Главное Управление Землеустройства и Земледелия (ГУЗиЗ) об учреждении института особых должностных лиц, ведающих рабочим вопросом. Согласившись с предложением Н.Л. Гондатти, Главноуправляющий землеустройством и земледелием А.В. Кривошеин командирует в распоряжение Н.Л. Гондатти чиновника по особым поручениям.

12 января 1912 г. приказ Главного Начальника края об учреждении данного института был опубликован в «Приамурских ведомостях». Приведём для полноты картины извлечение из этого приказа:

«Чиновник особых поручений 6-го класса при Переселенческом Управлении Коллежский Советник Терновский командирован с 1-го этого января в моё распоряжение для исполнения обязанностей переселенческого чиновника при Приамурском Генерал-Губернаторе по рабочему вопросу.

На названного чиновника возлагаю:

- 1) Наблюдение за исполнением закона 21 июня 1910 года.
- 2) Наблюдение за исполнением мероприятий, устанавливаемых по рабочему вопросу Комитетом по заселению Дальнего Востока.
- 3) Заведывание Приморским справочным бюро по рабочему вопросу.
- 4) Делопроизводство Приморской комиссии по рабочему вопросу.

5) Обследование рабочего вопроса в Приморской, Сахалинской и Камчатской областях...» [10, с. 4].

К слову сказать, одновременно был опубликован и приказ об учреждении бюро.

А теперь предоставим слово Терновскому, автору «Отчёта Приморского Справочного Бюро по рабочему вопросу за 1912 год»:

«С учреждением института чиновников и бюро по рабочему вопросу завершилась вся организация, ведающая им, и представляющаяся ныне в следующем виде:

1) Разрешение основных задач по рабочему вопросу принял на себя Комитет по заселению Дальнего Востока.

2) Предварительная разработка их возложена на особое Межведомственное Сопровождение по вопросу о доставке русских рабочих на Дальний Восток, под председательством одного из Товарищей Главноуправляющего Землеустройством и Земледелием.

3) Главное руководство политикой по рабочему вопросу на месте принадлежит Приамурскому Генерал-Губернатору.

4) Сопроводительные функции возложены на местные Областные Комиссии по рабочему вопросу под председательством Военных Губернаторов.

5) Исполнительные функции поручены Приморскому и Амурскому Справочным Бюро по рабочему вопросу» [10, с. 5–6].

На мой взгляд, всё логично. Есть Комитет, который формирует видение проблемы и направления её решения. При Комитете есть Межведомственное Сопровождение, которое отвечает за разработку стратегических решений¹. В макрорегионе есть Генерал-Губернатор², который отвечает за то, чтобы на местах были обеспечены условия для реализации стратегических решений. В качестве сопроводительных органов – Областные комиссии, имеющие межведомственный характер, что позволяет обеспечить координацию усилий представителей различных ведомств, и предпринимателей. И наконец, есть Справочные бюро по рабочему вопросу³.

Особо отметим, что представленная выше управленческая структура носила универсальный характер, хотя и имела отношение к важному, но всё-таки частному вопросу в комплексе проблем, связанных с заселением Дальнего Востока, а именно: к организации работы с незаконтрактованными рабочими и работодателями.

Кстати, в том же 1911 г. Комитет по заселению Дальнего Востока «указал на безусловную необходимость всестороннего изучения современного положения рабочего вопроса как в Приамурье, так и в местах сосредоточения ищущих отхожих заработков рабочих во внутренних губерниях, так как, не имея точных сведений по этому предмету, нельзя с полной уверенностью проектировать какие-либо меры снабжения русскими рабочими дальневосточных предприятий» [6, с. 7]⁴.

И вновь, как и в случае с организацией справочных бюро, вопрос отправляется в Сопровождение под председательством уже упоминавшегося выше сенатора Иваницкого, которое

¹ По этой причине отсутствовала необходимость в разработке региональных стратегий по «рабочему вопросу»

² Кстати, он и его аппарат постоянно находились на Дальнем Востоке. Напомню, что сейчас Министерство по развитию Дальнего Востока находится в Москве, а «на местах» – в Хабаровске и во Владивостоке – есть его офисы.

³ Буквально несколько слов о штате сотрудников бюро: к 1 января 1913 г. бюро имело кроме заведующего двух агентов, к началу строительного сезона – четырёх, к 1 января 1914 г. – трёх агентов [11, с. 3]. О масштабах деятельности можно судить по следующим цифрам: в 1912 г. в бюро обратилось 12 512 рабочих [10, с. 22], а в 1913 г. – 17 501 [11, с. 10].

⁴ Как бы хотелось, чтобы и сейчас лица, принимающие решения на государственном уровне, тоже возжелали бы до, а не, как водится, после принятия того или иного решения озаботиться «всесторонним изучением».

«предложило обратиться к Приамурскому Генерал-Губернатору с просьбой – командировать, по его выбору из числа местных чиновников двух лиц, ...которые приняли бы на себя труд произвести такое обследование по выработанной Канцелярией Комитета и установленной Совещанием программе» [6, с. 7].

Естественно, что силами двух человек провести такое обследование было невозможно, поэтому совещание «нашло необходимым привлечь к участию в проектированной работе и те ведомства, которые производят работы на Дальнем Востоке и в интересах коих, главным образом, и проектировано вышеупомянутое исследование» [6, с. 7]. Отметим, что всё так и было. Более того, материалы исследований были опубликованы [6; 7] и в силу этого доступны для всех заинтересованных лиц.

Перед тем, как перейти к результатам этого исследования, автор этих строк посчитал возможным обратить внимание читателя на то, каким образом оно было организовано. Во-первых, помимо непосредственного опроса рабочих было проведено, как бы сказали сейчас, интервьюирование с ведущими работы «должностными и частными лицами», то есть экспертами. Во-вторых, был проведён ряд частных совещаний для обсуждения различных сторон рабочего вопроса.

В результате пришли к выводу, который небезынтересен и для дня сегодняшнего: **«...местную потребность рабочей силы сельское население области выделить не может.** Необходимо, следовательно, перенести центр тяжести на проведение мер, облегчающих приток в Приамурье свободных рабочих из других частей Империи и на создание условий, благоприятствующих оседанию в крае постоянного кадра местных, хотя бы и не связанных с землёю, рабочих» [6, с. 14].

Из достаточно обширного перечня мер, которые, по мнению участников обследования, следует предпринять для решения «рабочего вопроса» на Дальнем Востоке, приведём те, которые в той или иной мере не потеряли актуальности:

- Ближайшие поощрительные мероприятия заключаются в распространении льготного тарифа для рабочих, законтрактованных на казённые предприятия, на рабочих, законтрактованных на частные предприятия, а также и на незаконтрактованных, но известных местной администрации регулярными отхожими промыслами. Желательно также распространение на них и всех остальных мер, предоставленных рабочим в казённых предприятиях.

- Для обучения подрастающего населения мастерствам необходимо увеличение в крае числа ремесленных училищ и мастерских.

- В деле создания благоприятных условий для конкуренции русского труда с иностранческим необходимы мероприятия, направленные к уравниванию стоимости проживания в крае жёлтых и русских рабочих.

- Необходимо назначить в каждую область по особому лицу для общего надзора за условиями производства работ, применением в них жёлтого труда, посредничества между рабочими и предпринимателями и, наконец, для подробного и всестороннего изучения рабочего вопроса в крае [6, с. 211–212].

Итак, что в сухом остатке? Ответ прост: если систематическим образом не изучать отечественный опыт, то вряд ли удастся избежать ошибок, в том числе и в деле развития Дальнего Востока России.

И если автору удалось хотя бы малой мере привлечь внимание к проблеме изучения исторического опыта в контексте коэволюции экономического развития региона и институтов, обеспечивающих это развитие, то можно считать поставленную в данной статье задачу выполненной.

Список литературы

1. Александров И.Г. Введение // Труды Госплана. Кн. 2. М.: Госплан, 1922. С. 1–5.
2. Александров И.Г. Экономическое районирование России. М.: Госплан, 1921. 15 с.
3. Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А. Современные стратегические инициативы и уроки истории в освоении Дальнего Востока // ЭКО. 2017. № 4. С. 45–60.
4. Журнал совещания по вопросам, касающимся колонизации Дальневосточных областей, образованного в 1908 году в г. Хабаровске, при участии Высочайше командированного на Дальний Восток товарища главноуправляющего землеустройством и земледелием, сенатора Иваницкого. СПб., 1908. 199 с.
5. Казарезов В.В. О Петре Аркадьевиче Столыпине. М.: Агропромиздат, 1991. 96 с.
6. Материалы по изучению рабочего вопроса в Приамурье. Вып. 1. Введение. Приморская область. СПб.: Издание канцелярии Комитета по заселению Дальнего Востока, 1911.
7. Материалы по изучению рабочего вопроса в Приамурье. Вып. 2. Амурская область. СПб.: Издание канцелярии Комитета по заселению Дальнего Востока, 1911.
8. Материалы по обследованию крестьянских хозяйств Приморской области. Том V. Новоселы, наделенные по душевой норме (Таблицы и текст). Составил А. Меньшиков. Под ред. Б.Н. Клепинина. Владивосток, 1914. 501 с.
9. Минакир П.А., Прокапало О.М. Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 48–56. DOI: 10.14530/reg.2017.3
10. Отчет Приморского Справочного Бюро по рабочему вопросу за 1912 год / Материалы по изучению Приамурского края. Вып. XV. Хабаровск, 1913. 356 с.
11. Отчет Приморского Справочного Бюро по рабочему вопросу за 1913 год / Материалы по изучению Приамурского края. Вып. XXI. Хабаровск, 1914. 202 с.
12. Отчетные данные по Приморскому переселенческому району за 1907 г. Вып. 46. СПб., 1908. 109 с.
13. Панов А.А. Желтый вопрос в Приамурье. СПб., 1910. 66 с.

References

1. Aleksandrov I.G. Introduction. In: *Proceedings of Gosplan*. Vol. 2. Moscow, 1922. Pp. 1–5. (In Russian)
2. Aleksandrov I.G. *Economic Division of Russia*. Moscow, 1921. 15 p. (In Russian)
3. Demyanenko A.N., Dyatlova L.A. Far East: Modern Strategically Innovations and Lessons of History. *EKO* [ECO]. 2017. No. 4. Pp. 45–60. (In Russian)
4. *Journal of the Meeting on the Colonization of Far Eastern Regions Formed in 1908 in Khabarovsk City, with the Participation of Senator Ivanitsky, High Commissioner Sent to the Far East, Deputy Chief Executive of Land Management and Agriculture*. S.-Petersburg, 1908. 199 p. (In Russian)
5. Kazarezov V.V. *About Pyotr Arkadievich Stolypin*. Moscow, 1991. 96 p. (In Russian)
6. *Materials on the Study of the Working Question in Priamurye. Vol. 1. Introduction. Primorsky Region*. S.-Petersburg, 1911. (In Russian)
7. *Materials on the Study of the Working Question in Priamurye. Vol. 2. Amursky Region*. S.-Petersburg, 1911. (In Russian)
8. *Materials on the Survey of Peasant Farms in the Primorsky Region. Vol. V. New Settlers Endowed per Capita Rate (Tables and Text)*. Compiled by A. Menshchikov. Ed. by B.N. Klepinin. Vladivostok, 1914. 501 p. (In Russian)
9. Minakir P.A., Prokapalo O.M. Economy of the Far East of Russia: State and Prospects. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 3. Pp. 48–56. (In Russian) DOI: 10.14530/reg.2017.3

10. *Report of the Primorsky Reference Bureau on the Working Question for 1912 (Materials on the Study of the Priamurye Region. Vol. XV)*. Khabarovsk, 1913. 356 p. (In Russian)
11. *Report of the Primorsky Reference Bureau on the Working Question for 1913 (Materials on the Study of the Priamurye Region. Vol. XXI)*. Khabarovsk, 1914. 202 p. (In Russian) (In Russian)
12. *Reported Data on the Primorsky Resettlement Area for 1907*. Vol. 46. S.-Petersburg, 1908. 109 p. (In Russian)
13. Panov A.A. *The Yellow Question in Priamurye*. S.-Petersburg, 1910. 66 p. (In Russian)

Для цитирования:

Демьяненко А.Н. О «дальневосточном гектаре», или Как нам привлечь население на Дальний Восток: исторический опыт // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 5–13. DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

For citing:

Demyanenko A.N. About «Far Eastern Hectare», or How to Attract Population to the Far East: Historical Experience. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 3. Pp. 5–13. (In Russian) DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

**Белоусова
Анна
Васильевна**

Кандидат экономических
наук, старший научный
сотрудник

Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**Belousova
Anna
Vasilyevna**

Ph.D. in economics,
senior research fellow

Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

belousova@ecrin.ru

УДК 332.055

МОДЕЛИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ ИЗМЕНЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ РЕГИОНА

Определена специфика количественного анализа экономических эффектов изменения параметров внешней среды на уровне региона. Проведена классификация модельных средств, позволяющих осуществить соответствующий анализ, с точки зрения используемого инструментария. Рассмотрены принципы построения и особенности использования моделей каждого класса. Выявлены преимущества и недостатки моделей в сравнении друг с другом.

Регион, внешний шок, экономический эффект, эконометрические модели, мультипликатор, таблицы «затраты-выпуск», матрицы социальных счетов, вычислимые модели общего равновесия

MODELING OF ECONOMIC EFFECTS OF CHANGING OF THE REGION'S EXTERNAL ENVIRONMENT PARAMETERS

Specificity of the quantitative analysis of economic effects of changing the parameters of the external environment at the regional level is determined. Classification of model tools from the point of view of the used tool is carried out. The principles of construction and the features of using of each class of models are considered. The advantages and disadvantages of models in comparison with each other are revealed.

Region, external shock, economic effect, econometric models, multiplier, input-output tables, social account matrices, computable general equilibrium models

Введение

Открытость экономики обуславливает возможность взаимодействий последней с внешней средой: ведение торговли, инвестиционное сотрудничество, миграция населения, потоки трудовых ресурсов и т.д. Следствием длительного существования таких трансакций является обнаружение статистически значимых зависимостей между показателями рассматриваемой экономики и параметрами данных взаимодействий либо конъюнктуры внешней среды в целом. Структура последней определяет спецификацию соответствующих функциональных форм.

Так, если речь идёт о стране, то внешняя по отношению к ней среда с точки зрения государственных границ имеет однокомпонентную структуру – остальной мир. Как результат, аргументами функции национальной динамики являются агрегированные (относящиеся ко всей совокупности стран, отличных от рассматриваемой) или частные (относящиеся к отдельным странам или к некоторой совокупности стран, отличных от рассматриваемой) параметры мировой экономики и/или международных трансакций.

В случае региона, являющегося частью национального пространства, структура внешней по отношению к нему среды имеет двухкомпонентную структуру: остальная страна и остальной мир. Как следствие, к указанным выше аргументам в функции региональной динамики добавляются параметры национальной экономики (в разрезе отдельных регионов или их групп) и/или межрегиональных трансакций.

Получение достоверных оценок реакций экономики региона на изменения параметров внешней среды (или трансакций с ней – что, по сути, является неизбежным следствием изменения первых) по умолчанию требует проведения функционального анализа в терминах сложных конструкций. Данное обстоятельство, с одной стороны, обусловлено необходимостью учёта «перекрёстного» влияния структурных элементов внешней среды. Так, при изучении влияния трансакций с остальным миром (к примеру, экспорта) на экономику существенным фактором региональной динамики являются параметры функционирования национальной экономики (установленный уровень вывозных пошлин, транспортные тарифы и т.д.). В то же время изменение внешнего спроса для региона-экспортёра может повлечь изменение параметров межрегионального разделения труда, сложившегося при производстве продукции, ориентированной на вывоз из региона за пределы государственных границ. Другими словами, последнее означает изменение связей рассматриваемого региона с остальной страной, формализуемое посредством изменения параметров его межрегиональных трансакций.

С другой стороны, существенным фактором региональной динамики в условиях изменения параметров внешней среды являются условия, складывающиеся в самой экономике региона. Так, к примеру, рост экспортного спроса не всегда может обеспечить прямо пропорциональный эффект увеличения выпуска. Причинами данной ситуации могут быть истощение сырьевой базы (в случае ресурсного экспорта), дефицит трудовых ресурсов и т.д.

Проблема обеспечения устойчивой экономической динамики региона обуславливает научный интерес к поиску инструментария, позволяющего получать количественные оценки эффектов изменения параметров его внешней среды с учётом всех вышерассмотренных аспектов. Анализ опыта моделирования и прогнозирования открытой экономики с точки зрения инструментальных средств позволяет выделить три группы моделей, которые и будут рассмотрены ниже.

Эконометрические модели

Использование данных моделей¹ основано на оценивании коэффициентов в зависимостях, связывающих показатели экономики региона и параметры внешней среды. При этом возможности рассматриваемых моделей при оценке региональных эффектов, обусловленных изменениями параметров внешних трансакций (что соответствует оценке соответствующих зависимостей в терминах приростов), определяются количеством и способами представления показателей, выбранных в качестве результирующих признаков.

Так, в случае исследования одного показателя y в качестве результирующего имеет место следующая модель²:

$$y = b_0 + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n, \quad (1)$$

где y – показатель экономики; $x_i, i = 1 \dots n$ – параметры внешней среды (трансакций с внешней средой), $b_i, i = 1 \dots n$ – оцениваемые коэффициенты модели.

Данная модель предоставляет возможность получить оценку изменения y (посредством оценки коэффициента $b_i, i = 1 \dots n$), соответствующую единичному изменению параметра $x_i, i = 1 \dots n$.

Коэффициент b_0 позволяет получить оценку показателя y в предположении о незначимом влиянии параметров $x_i: b_i = 0, i = 1 \dots n$.

В зависимости от количества учитываемых в модели параметров внешней среды модель (1) является парной (один параметр) или множественной (более одного параметра) регрессией.

Если в качестве результирующего признака исследуется не один показатель, а их набор (k переменная y и коэффициентам b добавляется индекс $j = 1 \dots m (y_j)$), имеет место следующая модель:

$$y_j = b_{0j} + b_{1j}x_1 + b_{2j}x_2 + \dots + b_{nj}x_n + y_k, \quad (2)$$

где $j = 1 \dots m, k = 1 \dots m, k \neq j$.

При этом содержательная интерпретация коэффициентов b_{ij} не имеет принципиальных отличий от интерпретации в модели (1).

Модель (2) представляет собой систему уравнений, тип которых (независимые, рекурсивные, одновременные) определяется способом учёта аргументов y_k .

Таким образом, отличие модели (2) от модели (1) состоит в возможности одновременной оценки не одного, а нескольких показателей региональной экономики, которые могут зависеть как от «индивидуальных», так и от «общих» параметров внешней среды. При этом допускается включение показателей, являющихся результирующими в одном уравнении, в качестве аргументов в другие уравнения.

В случае, если результирующий показатель имеет не количественное, а качественное выражение, имеет место построение вероятностных моделей:

$$P(y = 1) = F(b_0 + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n), \quad (3)$$

где P – вероятность наступления события в экономике, F – некоторая функция.

В данном случае результирующий признак формализуется в виде одной или нескольких бинарных переменных (в зависимости от количества принимаемых значений).

¹ Эконометрическое моделирование зародилось в 1920-е – 1930-е гг. и связано с именами таких учёных, как И. Фишер, Р. Фриш, О. Андерсен и Я. Тинберген.

² Для простоты показана линейная модель.

Как правило, в качестве F -функции используют функцию стандартного нормального распределения (пробит-модель) или функцию логистического распределения (логит-модель).

Интерпретация каждого коэффициента b_i является достаточно сложной, поскольку он не является самостоятельным аргументом функции. Поэтому чаще всего научный интерес представляет либо направление влияния (увеличение или уменьшение вероятности прогноза результирующего признака), либо оценка «среднего» влияния (по средним значениям независимых показателей).

Все три рассмотренных типа эконометрических моделей предполагают своё построение на выборках как временных, так и пространственных данных.

Примерами отечественных научных работ, в которых в качестве инструмента оценки региональных эффектов изменений параметров внешней среды выступают эконометрические модели, являются [1; 2; 5; 6].

Основные сложности при использовании эконометрических моделей на практике заключаются в получении статистически значимых оценок их коэффициентов. Как правило, при работе со сложными функциями и одновременном включении в модель в качестве факторов компонентов одной структуры возникает ряд проблем, препятствующих получению соответствующих оценок (к примеру, мультиколлинеарность). Кроме того, процесс построения эконометрической модели требует наличия достаточно представительной (в плане размерности) выборки.

Мультипликативные модели

Использование данных моделей основано на оценке коэффициента(-ов) (мультипликатора(-ов)¹), показывающих, во сколько раз изменится значение(-я) итогового(-ых) показателя(-ей) региональной экономики (мультипликативный эффект) вследствие единичного изменения(-ий) одного (нескольких) параметра(-ов) внешней среды.

В группе соответствующих моделей можно выделить две подгруппы: мультипликативные модели, основывающиеся на системе тождеств, и матричные модели мультипликаторов.

Модели первой подгруппы, как правило, не требуют большого массива исходных данных, а расчёт мультипликаторов в них осуществляется путём последовательных подстановок одних тождеств в другие.

Одним из примеров соответствующих моделей является модель региональной экспортной базы [11], в которой одноимённый мультипликатор (k) находится указанным ниже образом.

Предполагается двухкомпонентная структура регионального хозяйства. Элементами последней являются: сектор экономики, производящий товары, используемые за пределами региона (B) и сектор, товары которого используются внутри региона (S). При условии, что Y – совокупный региональный доход, выражение для оценки его значения определяется следующим образом:

$$Y = yB + yS, \quad (4)$$

где y – доход соответствующего сектора.

Доход сектора S является функцией от совокупного дохода:

$$S = a \times Y. \quad (5)$$

¹ Впервые термин «мультипликатор» был использован в 1931 г. Р.Ф. Каном. Создателем теории мультипликативных эффектов в экономике считается Дж.М. Кейнс (1936 г.).

Совокупный доход является функцией от дохода сектора B :

$$Y = k \times B. \quad (6)$$

Тогда, подставляя (5) в (4), получаем:

$$Y = (1 / (1 - a)) \times B. \quad (7)$$

В результате формула мультипликатора имеет следующий вид:

$$K = 1 / (1 - a). \quad (8)$$

Примерами отечественных работ, в которых в качестве инструмента оценки региональных эффектов изменений параметров внешней среды выступают мультипликативные модели, построенные на основе системы тождеств, являются [9; 11].

Модели второй подгруппы предполагают более сложные процедуры расчёта мультипликаторов, основанные на значительном массиве исходных данных. Последний, как правило, представляет собой характеристики структурных элементов экономики, а также их связи. Соответствующие исходные данные заключаются в матричную форму. Подобное представление является весьма удобным средством анализа, поскольку предполагает комплексное изучение связей между элементами матрицы и предусматривает возможности агрегации/деагрегации некоторых связей.

В зависимости от степени «охвата» связей структурных элементов экономики методология матричных моделей мультипликаторов основывается на таблицах «затраты-выпуск» (модели межотраслевого баланса) или таблицах социальных счетов.

Модели межотраслевого баланса предназначены для анализа связей структурных элементов экономики, участвующих в процессе производства и использования товаров и услуг, а также доходов, полученных в результате производственной деятельности.

По своему представлению таблица «затраты-выпуск» является симметричной (*табл. 1*). Строка матрицы характеризует распределение произведённого объёма отдельного продукта (продукции вида экономической деятельности) на промежуточное потребление (в разрезе всех продуктов (продукции всех видов деятельности), включённых в таблицу), на конечное потребление (в разрезе таких секторов экономики, как домашние хозяйства и государство), на валовое накопление основного капитала, межрегиональный вывоз (с учётом межрегионального ввоза), на экспорт (с учётом импорта). Столбец матрицы представляет стоимостную структуру выпуска отдельного продукта (продукции вида экономической деятельности), элементами которой являются затраты на производство и добавленная стоимость. Сумма элементов строки равна сумме элементов столбца.

Переход от таблицы 1 к мультипликативной модели, позволяющей получить оценки региональных эффектов изменения параметров внешней среды, осуществляется посредством расчёта сначала коэффициентов прямых (9), а затем коэффициентов полных (10) затрат.

$$a_{ij} = X_{ij} / X_j, \quad (9)$$

где X_{ij} – затраты i -го продукта (продукции i -го вида экономической деятельности) на выпуск j -го продукта (продукции j -го вида экономической деятельности); X_j – выпуск j -го продукта (продукции j -го вида экономической деятельности).

Как видно из формулы (9), коэффициенты прямых затрат показывают затраты i -го продукта (продукции i -го вида экономической деятельности) на единицу выпуска j -го продукта (продукции j -го вида экономической деятельности).

Таблица 1

Схема таблицы «затраты-выпуск»

Выпуск Затраты	ВЭД ₁	ВЭД ₂	...	ВЭД _n	Конечное потребление			Сальдо меж-регионального вывоза и меж-регионального ввоза	Сальдо экспорта и импорта	ИТОГО
	Промежуточное потребление				домашние хозяйства	государство	Валовое накопление			
ВЭД ₁	Промежуточное потребление				Конечный продукт					Исполь- зовано
ВЭД ₂										
...										
ВЭД _n										
Оплата труда	Добавленная стоимость									
Потребление основного капитала										
Валовая прибыль, валовый смешанный доход										
Чистые налоги	Выпуск									
ИТОГО										
Межрегиональный ввоз	Ресурсы внешней среды									
Импорт										
ИТОГО	Располагаемые ресурсы									

Примечание: ВЭД – вид экономической деятельности.
 Источник: составлено автором.

Коэффициенты полных затрат являются элементами матрицы B :

$$B = (E - A)^{-1}, \quad (10)$$

где E – единичная матрица; A – матрица прямых затрат.

Коэффициенты полных затрат показывают потребность в валовых затратах i -го продукта (продукции i -го вида экономической деятельности) при увеличении конечного спроса на j -ый продукт (продукцию j -го вида экономической деятельности) на единицу (с учётом потребностей других видов экономической деятельности, продукция которых используется в производстве j -го продукта). Указанная интерпретация полных затрат даёт основание трактовать матрицу B в качестве матрицы мультипликаторов таблицы «затраты-выпуск».

Таким образом, оценка региональных эффектов изменения параметров внешней среды с точки зрения межотраслевого баланса может быть сведена к решению двух типов задач: количественный анализ изменений объёмов выпуска, обусловленных изменениями объёмов межрегионального вывоза (11) и/или экспорта (12); количественный анализ изменений объёмов выпуска, обусловленных изменениями межрегионального ввоза (13) и/или импорта (14).

$$X = (E - A)^{-1} V_v, \quad (11)$$

где V_v – межрегиональный вывоз.

$$X = (E - A)^{-1} Exp, \quad (12)$$

где Exp – экспорт.

$$X = (E - A)^{-1} V_v, \quad (13)$$

где V_v – межрегиональный вывоз.

$$X = (E - A)^{-1} Imp, \quad (14)$$

где Imp – импорт.

Механизм действия мультипликатора может быть описан следующим образом. К примеру, рост межрегионального спроса на ту или иную продукцию вызовет рост производства в соответствующем виде экономической деятельности. Последний через систему межотраслевых связей (ввиду сложившейся системы промежуточного потребления) обусловит рост производства в других видах экономической деятельности и приведёт к увеличению совокупного выпуска продукции.

Примерами отечественных научных работ, в которых в качестве инструмента оценки региональных эффектов изменений параметров внешней среды выступают мультипликативные модели, построенные на основе таблиц «затраты-выпуск», являются [3; 12; 15].

Матрицы социальных счетов расширяют аналитические возможности моделей межотраслевого баланса путём учёта финансовых результатов потребителей и правительств.

В **таблице 2** представлена общая схема матрицы социальных счетов. Строки матрицы характеризуют структуру доходов анализируемых институциональных единиц, столбцы – их расходы. Сумма элементов строки равна сумме элементов столбца.

Использование матриц социальных счетов для мультипликативного анализа предполагает разделение последних на эндогенные и экзогенные. В результате имеет место выражение:

$$Y = (E - S)^{-1} X, \quad (15)$$

где Y – вектор эндогенных переменных; X – вектор экзогенных переменных; S – матрица коэффициентов средней склонности к потреблению (аналог матрицы прямых затрат модели межотраслевого баланса).

Таблица 2

Схема матрицы социальных счетов

	Продукты	ВЭД	Факторы производства		Экономические агенты				Капитал	Внешняя среда		ИТОГО
			капитал	труд	предприятия	домохозяйства	правительственное	региональное		федеральное	остальная страна	
Продукты		1	–	–	–	26	30	31	40	42	43	59
ВЭД		2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	60
Факторы производства	труд	7	–	–	–	–	–	–	–	44	45	61
	капитал	8	–	–	–	–	–	–	–	46	47	62
Экономические агенты	предприятия	–	11	–	–	–	32	33	–	–	–	63
	домохозяйства	–	12	17	22	–	34	35	–	–	–	64
	региональное	3	9	13	18	23	27	–	–	48		65
	федеральное	4	10	14	19	24	28	–	–	–		
Внешняя среда	Капитал	–	–	–	25	29	36	–	–	49		66
	остальная страна	5	–	15	20	–	–	37	41	–	–	67
	остальной мир	6	–	16	21	–	–	39		–	–	
ИТОГО		50	51	52	53	54	55	56	57	58		–

Примечание: 1 – промежуточное потребление; 2 – выпуск продукции; 3, 4 – региональные и федеральные налоги соответственно; 5 – межрегиональный экспорт; 6 – импорт; 7, 8 – добавленная стоимость; 9, 10 – налоги; 11 – валовая прибыль; 12 – валовый смешанный доход; 15 – доход с капитала остальной страны; 16 – доход с капитала остальной страны; 13, 18 – доходы регионального бюджета от факторов производства; 14, 19 – доходы федерального бюджета от факторов производства; 17 – оплата труда наёмных работников; 20, 21 – оплата труда наёмных работников, выплачиваемая остальной стране и остальному миру соответственно; 22 – трансферты предприятий домохозяйствам; 23, 24 – региональные и федеральные налоги соответственно; 25 – нераспределённая прибыль и валовые сбережения; 26 – расходы на конечное потребление; 27, 28 – региональные и федеральные налоги соответственно; 29 – сбережения; 30, 31 – расходы на конечное потребление регионального и федерального правительства соответственно; 32, 33 – трансферты предприятиям от регионального и федерального правительства соответственно; 34, 35 – трансферты домохозяйствам от регионального и федерального правительства соответственно; 36 – сбережения регионального правительства; 37 – доходы от собственности, переданные остальной стране; 39 – доходы от собственности, переданные остальному миру; 40 – валовое накопление; 41 – разница кредитования и заимствования экономики; 42 – межрегиональный экспорт; 43 – импорт; 44, 45 – оплата труда наёмных работников, выплачиваемая остальной страной и остальным миром соответственно; 46, 47 – плата за капитал остальной страны и остального мира соответственно; 48 – доходы от собственности, трансферты из внешней среды; 49 – капитальные трансферты из внешней среды (разница получаемых и выплачиваемых); 50 – совокупные предложения; 51 – совокупные расходы; 52 – совокупные затраты на капитал; 53 – совокупные расходы на труд; 54 – совокупные расходы предприятий; 55 – совокупные расходы домашних хозяйств; 56 – совокупные расходы правительства; 57 – совокупное накопление капитала; 58 – совокупные расходы внешней среды на взаимодействия с регионом; 59 – совокупный спрос; 60 – выпуск; 61 – экспорт; 62 – доходы труда; 63 – доходы капитала; 64 – доходы предприятий; 65 – доходы домохозяйств; 66 – совокупные сбережения; 67 – совокупные доходы от взаимодействия с регионом; «–» – оценка статьи не производится.

Источник: составлено автором по [10; 13; 14].

Выражение (15) позволяет трактовать матрицу $M = (E - S) - 1$ в качестве матрицы мультипликаторов. Говоря в общем, матрица M показывает изменение эндогенных счетов при единичном изменении экзогенных счетов.

Для решения задачи оценки региональных эффектов изменения параметров внешней среды в качестве экзогенных счетов могут выступать счёт федерального правительства, счёт капитала, счёт остальной страны, счёт остального мира.

Так, увеличение экспортного спроса приведёт к увеличению объёма валового выпуска. Последнее вызовет необходимость привлечения дополнительных факторов производства и/или увеличения затрат на них. Далее, к примеру, рост оплаты труда обеспечит рост доходов населения, а следовательно, рост эндогенного спроса. В результате будет иметь место циклический кругооборот денежных средств.

Примерами отечественных работ, в которых в качестве инструмента оценки региональных эффектов изменений параметров внешней среды выступают мультипликативные модели, построенные на основе матриц социальных счетов, являются [4; 10; 13; 14].

Вычислимые модели общего равновесия

Соответствующие модели по своему содержанию являются системой уравнений, описывающих связи экономических агентов региона. В отличие от теоретических моделей, они стремятся к максимально возможной точности отображения реальной экономики, а потому являются более сложными с точки зрения их наполнения (что обусловлено требованием детализации структуры экономики, учётом большого количества экономических агентов и т.д.). Последнее обстоятельство выражается в наличии значительного числа уравнений, включаемых в модель.

«Замыкание» отдельных уравнений в систему проводится на основе балансового принципа: координаты векторов потоков ресурсов всегда фиксируются в модели.

Параметры уравнений вычислимой модели общего равновесия оцениваются по реальным показателям региональной экономики за один или несколько (в этом случае, как правило, применяется процедура усреднения) временных периодов. Процесс оценки параметров модели называется её калибровкой. Базой для осуществления последней являются таблицы «затраты-выпуск» или матрицы социальных счетов.

Экономическими агентами региональной вычислимой модели общего равновесия являются домохозяйства, предприятия, государство, остальная страна и остальной мир.

Домашние хозяйства включаются в модель как один или несколько потребителей. Последний случай предполагает дифференциацию представителей сектора по некоторому признаку. Поведение домашних хозяйств, как правило, описывается функцией полезности. Максимизация последней определяет функцию спроса для соответствующего сектора экономики и его выбор между сбережением и потреблением.

Включение сектора «предприятия» в модель предполагает учёт нескольких производителей конечной продукции. Поведение предприятий определяется максимизацией прибыли.

Сектор «государство» в зависимости от объединения/разграничения федерального и регионального правительств характеризуется одно- или двухкомпонентной структурой. Поведение государства в модели задаётся посредством ставок налогов, объёма денежной эмиссии и т.д.

Сектора «остальная страна» и «остальной мир» вводятся в модель с учётом их взаимодействий с регионом на рынке товаров (межрегиональный ввоз, межрегиональный вывоз, экс-

порт, импорт) и рынке капитала (исходящие и входящие инвестиции для каждого элемента внешней среды).

Отмеченное выше стремление к достижению максимального соответствия модельных конструкций реальным экономическим процессам обуславливает описание поведения каждого из секторов посредством нелинейных зависимостей. Необходимость использования последних в отношении, к примеру, секторов «остальная страна» и «остальной мир» объясняется предпосылкой о невзаимозаменяемости ввозимых и производимых в регионе товаров (предпосылка Армингтона). Как следствие, внутрирегиональный спрос на продукцию ввоза будет зависеть от соотношения цен отечественных и зарубежных производителей, предпочтений потребителей, отношения соответствующей продукции к товарам первой необходимости и других факторов.

Оценка региональных эффектов изменения параметров внешней среды посредством вычислимых моделей общего равновесия предполагает присвоение соответствующим параметрам уравнений новых значений и последующий количественный анализ условий нового равновесия.

Работа с огромным массивом данных в контексте значительного числа уравнений требует применения специальных численных методов и специализированных программных пакетов.

Круг отечественных работ, в которых в качестве инструмента оценки региональных эффектов изменений параметров внешней среды выступают вычислимые модели общего равновесия, достаточно узок. Примерами таких работ являются [7; 8].

Заключение

Проведённая классификация модельных средств, позволяющих осуществить количественный анализ региональных эффектов изменения параметров внешней среды, принципы их построения и особенности использования определяют вычислимые модели общего равновесия в качестве наиболее совершенного инструментария с точки зрения достоверности получаемых по ним результатов.

Так, к примеру, эконометрические модели, не обладая свойством итеративности, не могут учитывать полный цикл взаимного влияния элементов внешней среды. Другими словами, при действии экзогенного шока для оценки доступна лишь первичная реакция экономики на соответствующие изменения.

Оценка региональных эффектов, генерируемых изменением параметров внешней среды, посредством мультипликативных моделей основана на кейнсианском подходе. Последний вводит допущения, являющиеся достаточно сильным упрощением реальности: совершенную эластичность регионального предложения и функционирование экономики при условии неизменности внутренних цен.

В вычислимых моделях общего равновесия зависимости между показателями строятся на неоклассическом подходе, предполагающем принятие противоположных допущений, а именно: неэластичность регионального предложения и волатильность внутрирегиональных цен. Отметим, что сказанное выше является лишь общим подходом к построению вычислимых моделей общего равновесия. В случае конкретного региона неизбежна «настройка» последних с точки зрения учёта особенностей экономики.

Литература

1. Бадасен П.В., Картаев Ф.С., Хазанов А.А. Эконометрическая оценка влияния валютного курса на динамику выпуска // Деньги и кредит. 2015. № 7. С. 41–49.
2. Белоусова А.В. Межрегиональные взаимодействия: влияние на экономику региона (Хабаровский край) // Пространственная экономика. 2012. № 4. С. 127–137. DOI: 10.14530/se.2012.4.127-137
3. Власюк Л.И. Межотраслевая модель экономики Дальнего Востока: опыт прогнозного моделирования // Пространственная экономика. 2009. № 2. С. 68–84.
4. Власюк Л.И., Захарченко Н.Г., Калашиников В.Д. Исследование региональных макроэкономических пропорций и мультипликативных эффектов: Хабаровский край // Пространственная экономика. 2012. № 2. С. 44–66. DOI: 10.14530/se.2012.2.044-066
5. Воронцовский А.В., Гиленко Е.В., Петрова Е.В. Проблемы прогнозирования экономического роста в условиях воздействия внешних шоков // Финансы и бизнес. 2013. № 1. С. 23–38.
6. Капустина Л.М., Фальченко О.Д. Транснациональные корпорации: роль в экономическом развитии России. Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2015. 164 с.
7. Макаров В.Л., Бахтизин А.Р., Сулакишин С.С. Применение вычислимых моделей в государственном управлении. М.: Научный эксперт, 2007. 304 с.
8. Марина Д.В. Применение вычислимых моделей общего равновесия для анализа последствий вступления России в ВТО // Вестник экономики, права и социологии. 2013. № 1. С. 75–79.
9. Михеева Н.Н. Двухсекторная модель развития ресурсодобывающих регионов // Регион: экономика и социология. 2009. № 2. С. 23–42.
10. Михеева Н.Н. Матрицы социальных счетов: направления и ограничения использования // ЭКО. 2011. № 6. С. 103–118.
11. Михеева Н.Н. Региональная экономика и управление. Хабаровск: РИОТИП, 2000. 400 с.
12. Михеева Н.Н. Статистическая оценка таблиц «затраты-выпуск» для российского Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2005. № 2. С. 61–79.
13. Татаркин Д.А., Сидорова Е.Н., Трынов А.В. Методические основы оценки мультипликативных эффектов от реализации общественно значимых инвестиционных проектов // Вестник УрФУ. Серия экономика и управление. 2015. Т. 14. № 4. С. 574–587.
14. Татаркин Д.А., Сидорова Е.Н., Трынов А.В. Оптимизация управления финансовыми потоками на основе оценки региональных мультипликативных эффектов // Экономика региона. 2015. № 4. С. 323–335.
15. Широков А.А., Янговский А.А. Оценка мультипликативных эффектов в экономике. Возможности и ограничения // ЭКО. 2011. № 2. С. 40–58.

References

1. Badassen P., Kartaev F., Khazanov A. Econometric Evaluation of the Ruble Exchange Rate Impact on the Output. *Den'gi i kredit* [Money and Credit]. 2015. No. 7. Pp. 41–49. (In Russian)
2. Belousova A.V. The Inter-Regional Cooperation: the Impact on the Regional Economy (Khabarovsk Krai). *Prostranstvennaya ekonomika* = Spatial Economics. 2012. No. 4. Pp. 127–137. (In Russian) DOI: 10.14530/se.2012.4.127-137
3. Vlasyuk L.I. Interindustry Model of the Far East's Economy: The Experience of Predictive Modelling. *Prostranstvennaya ekonomika* = Spatial Economics. 2009. No. 2. Pp. 68–84. (In Russian)
4. Vlasyuk L.I., Zakharchenko N.G., Kalashnikov V.D. Studying Regional Macroeconomic Proportions and Multiplier Effects: Khabarovsk Krai. *Prostranstvennaya ekonomika* = Spatial Economics. 2012. No. 2. Pp. 44–66. (In Russian) DOI: 10.14530/se.2012.2.044-066

5. Vorontsovskiy A.V., Gilenko E.V., Petrova E.V. The Problems of Economic Growth Forecasting in the Presence of External Shocks. *Finansy i biznes* [Finance and Business]. 2013. No. 1. Pp. 23–38. (In Russian)
6. Kapustina L.M., Falchenko O.D. *Transnational Corporations: The Role in Russian Economic Development*. Ekaterinburg, 2015. 164 p. (In Russian)
7. Makarov VL, Bakhtizin AR, Sulakshin S. *The Application of Computable Models in Public Administration*. Moscow, 2007. 304 p. (In Russian)
8. Marina D.V. Application of Computable General Equilibrium Model for Analysis of Consequences of Accession of Russia to the WTO. *Vestnik ekonomiki, prava i sotsiologii* [Bulletin of Economics, Law and Sociology]. 2013. No. 1. Pp. 75–79. (In Russian)
9. Mikheeva N.N. Two-Sector Model of the Development in Natural Resource Regions. *Region: ekonomika i sotsiologiya* [Region: Economics and Sociology]. 2009. No. 2. Pp. 23–42. (In Russian)
10. Mikheeva N.N. Matrices of Social Accounts: Directions and Limitations of Use. *EKO* [ECO]. 2011. No. 6. Pp. 103–118. (In Russian)
11. Mikheeva N.N. *Regional Economy and Management*. Khabarovsk, 2000. 400 p. (In Russian)
12. Mikheeva N.N. Statistical Estimation of Input-Output Tables for the Russian Far East. *Prostranstvennaya ekonomika* = Spatial Economics. 2005. No. 2. Pp. 61–79. (In Russian)
13. Tatarkin D.A., Sidorova E.N., Trynov A.V. Methodical Bases of Estimation Multiplicative Effects of the Realization of Socially Significant Investment Projects. *Vestnik UrFU. Seriya ekonomika i upravlenie* [Bulletin of Ural Federal University. Series Economics and Management]. 2015. Vol. 14. No. 4. Pp. 574–587. (In Russian)
14. Tatarkin D.A., Sidorova E.N., Trynov A.V. Optimization of Financial Flow Management Based on Estimates of Regional Multiplicative Effects. *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. 2015. No. 4. Pp. 323–335. (In Russian)
15. Shirov A.A., Yantovskiy A.A. Estimation of Multiplicative Effects in the Economy. Possibilities and Limitations. *EKO* [ECO]. 2011. No. 2. Pp. 40–58. (In Russian)

■ ■ ■ ■
Для цитирования:

Белоусова А.В. Моделирование экономических эффектов изменения параметров внешней среды региона // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 14–25. DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

For citing:

Belousova A.V. Modeling of Economic Effects of Changing of the Region's External Environment Parameters. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 3. Pp. 14–25. (In Russian) DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

**ИСАЕВ
Артём
Геннадьевич**

Кандидат экономических наук, старший научный сотрудник

Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**ISAEV
Artem
Gennadyevich**

Ph.D. in economics,
senior research fellow

Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

isaev@ecrin.ru

© Исаев А.Г., 2017

УДК 330.322

ОЦЕНКА ЭФФЕКТА ГОСУДАРСТВЕННЫХ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ НА ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

Существуют различные точки зрения на то, какую роль играют государственные инвестиции в региональном экономическом развитии. На основе эмпирической модели гибкого акселератора по статистическим данным за 2004–2014 гг. по восьми дальневосточным субъектам РФ установлено, что государственные капиталовложения являются стимулирующим фактором привлечения частных инвестиций на Дальнем Востоке. Выявлено, что в данном процессе роль инвестиций из федерального и региональных бюджетов не равнозначна. Государственные инвестиции из региональных бюджетов не оказывают статистически значимого влияния на стимулирование частного капитала.

Государственные инвестиции, региональные частные инвестиции, модель гибкого акселератора, Дальний Восток

EVALUATION OF THE EFFECT OF PUBLIC INVESTMENT ON PRIVATE INVESTMENT IN FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT

There are various points of view on the role of public investment in regional economic development. Based on the flexible accelerator empirical model according to statistical data for 2004–2014 it is revealed that public investment is a stimulating factor in attracting private investment in Russian Far East. But the role of investments from the federal and regional budgets is not equivalent. The latter do not have a statistically significant impact on stimulating private capital.

Public investment, regional private investment, flexible accelerator model, Russian Far East

Исследование выполнено в рамках научно-исследовательской работы «Оценка эффекта государственных капиталовложений на частные инвестиции в Хабаровском крае» при финансовой поддержке гранта Правительства Хабаровского края (договор о предоставлении гранта на проведение научных исследований в области гуманитарных и общественных наук № 77/2016Д).

Введение

Частный капитал – необходимый и важный источник экономического роста, и это практически не вызывает споров. Однако споры вызывает другой важный вопрос – каким образом на привлечение частного капитала влияет государственная политика. Последнее десятилетие ознаменовалось повышенным вниманием государства к развитию Дальнего Востока России. Наряду с институциональными преобразованиями также можно наблюдать увеличение государственных капитальных вложений в макрорегион. Так, с 2004 г. по 2014 г. инвестиции в основной капитал из федерального бюджета в регионы южной зоны Дальнего Востока (Приморский и Хабаровский края, Амурская область, Еврейская автономная область) выросли более чем в 5 раз¹. Также следует отметить, что и в масштабах национальной экономики доля государственных инвестиций в ВВП за первую декаду 2000-х гг. возросла почти на 30%.

Существует убежденность, что государственные инвестиции оказывают положительный эффект на частные. Бюджетные инвестиции рассматриваются, как правило, в качестве комплементарных по отношению к частным инвестициям, обеспечивающих бизнес объектами инфраструктуры. В этом случае государственные капиталовложения влияют на экономический рост не только напрямую, но и косвенно, поощряя частные инвестиции. Именно такая мотивация в настоящее время стоит за государственной инвестиционной политикой на Дальнем Востоке. Так, согласно Государственной программе развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2030 года, более 80% заявленных инвестиционных проектов являются инфраструктурными².

Подобная переориентация национальных финансовых ресурсов на восточное направление³ логична с точки зрения диверсификации рынков сбыта отечественной продукции (прежде всего – природных ресурсов). Однако можно ли при этом говорить о том, что подобные масштабные государственные вливания являются серьезным драйвером экономического развития непосредственно Дальнего Востока? Действительно, в период освоения капитальных ресурсов резко расширяется строительный сектор экономики, который является относительно трудоёмким, а следовательно, увеличивается не только его выпуск, но и доходы занятых в нём. Как следствие, это оказывает определённый мультипликативный эффект на региональную экономическую динамику. С другой стороны, данный эффект ограничен сроками строительства самих инфраструктурных объектов.

Однако некоторые исследования обосновывают дестимулирующее влияние государственных капиталовложений по отношению к частным, что приводит к совершенно другим выводам касательно государственной инвестиционной политики. Поскольку государству принадлежит определённая часть предприятий и организаций, основная масса которых относится к категории «крупные», возникает конкуренция между государственными и частными инвестициями за ограниченные экономические ресурсы, а также конкуренция на рынках товаров и услуг. Эта важная проблема требует эмпирической проверки по отношению к отдельно взятому макрорегиону, являющемуся объектом данной политики.

¹ В Хабаровском крае в 2000 г. доля бюджетных инвестиций в общем объёме инвестиций в основной капитал составляла 12,9%, в 2014 г. – 24,2%.

² См. [3, с. 13–20]. При этом безусловный приоритет отдаётся развитию транспортной инфраструктуры. В [1] показано, что приоритеты развития социальной (общественной) инфраструктуры сосредоточены главным образом в высококоразвитых (в национальном масштабе) субъектах РФ, преимущественно западной части страны.

³ Если удельный вес накопленных инвестиций в основной капитал за счёт федерального бюджета в общей сумме инвестиций за 2002–2012 гг. в России составил около 9%, то для Дальневосточного федерального округа этот показатель превысил 13%.

Существуют весомые теоретические аргументы в пользу обеих вышеуказанных точек зрения касательно взаимовлияния государственных и частных инвестиций, поэтому вопрос о том, способствуют ли первые притоку вторых или препятствуют, находится в области эмпирических оценок.

Государственные капиталовложения в ДФО

Инвестиции в основной капитал – один из ключевых факторов экономического роста. Рассмотрение частного и государственного капитала как отдельных факторов производства оправдано и с той точки зрения, что критерием эффективности первого является прибыль на каждый вложенный рубль, тогда как второго – некоторая величина достигаемого социального оптимума.

В целом государственные инвестиции трактуются в качестве одного из важнейших факторов экономического роста. С одной стороны, как отмечалось выше, они стимулируют частные инвестиции через создание общественных благ (объектов инфраструктуры)¹. Последние как увеличивают производительность капитала, так и через рост объёмов выпуска расширяют общую доступность экономических ресурсов. Но также государственные капиталовложения могут и сдерживать приток частных инвестиций. К примеру, они могут являться причиной высоких налогов и высоких процентных ставок в будущем или являться конкурентом для частного капитала на товарном рынке. Также использование дополнительных производственных и финансовых ресурсов государственным сектором может подавлять экономическую активность частного сектора.

Государственные капиталовложения часто рассматриваются в качестве политического инструмента, призванного обеспечить сбалансированность развития регионов. Однако механизм непосредственного влияния государственных инвестиций на пространственное распределение факторов производства и, как следствие, долгосрочные тенденции роста регионов изучен недостаточно.

С 2007 г. начинается существенный рост инвестиций федерального бюджета в структуре государственных капиталовложений в субъектах РФ. Как уже отмечалось выше, изменения происходили и в территориальной структуре государственных инвестиций. Повышение внимания к Дальнему Востоку можно проследить по тому, что пропорции перераспределения государственных ресурсов в ДФО превышают пропорции ДФО в общенациональном продукте (*рис. 1*).

В Хабаровском крае объём инвестиций в основной капитал в 2014 г. составил 117,8 млрд рублей, что меньше показателя 2012 г. на 38,5%. По сравнению с предшествующим 2013 г. сокращение составило 23,8%. В 2014 г. объём инвестиций в основной капитал был ниже уровня 2008 г. на 4,4%. Удельный вес бюджетных инвестиций (как за счёт федерального, так и регионального бюджетов) в 2014 г. составил 20,9%. Тенденция роста бюджетных инвестиций за последнее десятилетие наблюдалась в Хабаровском крае в 2007–2008 гг., а также в 2011–2013 гг. В соседнем Приморском крае тенденции имели аналогичную направленность, с той разницей, что объём инвестиций в 2011 г. значительно превышал уровень по Хабаровскому краю. В 2014 г. объём инвестиций в основной капитал составил 110,8 млрд рублей, что на 5,6% выше уровня 2008 г., но составляет только 35% от уровня 2011 г., когда активно возводились объекты саммита АТЭС-2012.

¹ Так, в известном исследовании [4] делается вывод о том, что снижение инфраструктурных инвестиций явилось причиной замедления экономического роста в развитых странах в 1965–1985 гг.

Рис. 1. Удельный вес ДФО в национальных показателях, %

Источник: <http://www.gks.ru>

Львиная доля государственных вложений в макрорегион приходится на строительство объектов транспортной инфраструктуры. С одной стороны, это диверсификация рынков сбыта ресурсов в рамках национальной экономики, с другой – стимул для частных инвесторов направлять свой капитал в макрорегион. Если подобная переориентация национальных ресурсов на восточное направление логична с точки зрения диверсификации рынков сбыта ресурсов, то вопрос о том, что подобные масштабные капиталовложения являются серьёзным драйвером экономического развития ДФО, остаётся открытым.

Эмпирическая модель частных инвестиций

Эмпирическая проверка осуществлена на основе модели гибкого акселератора частных инвестиций, схожей с представленной в [5; 6]. Модель гибкого акселератора относится к классу моделей частичного приспособления и задаёт некое соотношение между некоторым желательным уровнем основного капитала в экономике и величиной ожидаемого выпуска. Соответственно, для достижения этого желаемого уровня капитала в экономике (который совсем не обязательно будет достигаться в каждый период ввиду различных, не всегда поддающихся учёту обстоятельств) требуются определённые инвестиции. Желаемый запас основного капитала пропорционален уровню ожидаемого выпуска:

$$K_{pt}^* = \alpha Y_t^e, \quad (1)$$

где K_{pt}^* – желаемый запас основного капитала частного сектора, Y_t^e – ожидаемый уровень выпуска.

В то же время фактический запас капитала приспособляется к (пропорционален) разнице между желаемым запасом и фактическим запасом капитала в предыдущий период:

$$K_{pt} - K_{pt-1} = \beta (K_{pt}^* - K_{pt-1}), \quad (2)$$

где β – скорость приспособления.

Фактический запас частного капитала может не полностью приспособляться к желаемому уровню ввиду различных ограничений. Если к левой части (2) прибавить слагаемое δK_{pt-1} , где δ – норма амортизации, то получим выражение для частных инвестиций PI_t (L – лаговый оператор):

$$PI_t = K_{pt} - K_{pt-1} + \delta K_{pt-1} = [1 - (1 - \delta)L]K_{pt}. \quad (3)$$

Поскольку качество статистических данных по величине основного капитала в субъектах РФ не вызывает глубокого доверия, для эмпирических целей механизм частичного приспособления (2) может быть выражен в терминах частных инвестиций. Как было отмечено выше, фактический уровень капитала не всегда будет соответствовать желаемому, но будет стремиться достичь его с определённой скоростью в зависимости от того, доминируют ли факторы, препятствующие притоку частных инвестиций, или, наоборот, факторы, поощряющие последний. Сделаем далее правдоподобное предположение, что государственные инвестиции влияют на скорость приспособления частного капитала β к своему желаемому уровню. Данный показатель можно представить (см. [5; 6]) как

$$\beta = a_0 + \frac{\gamma GOV_t}{PI_t^* - PI_{t-1}}, \quad (4)$$

где GOV – инвестиции за счёт бюджетных источников.

Государственные капиталовложения ускоряют процесс приспособления к желаемому уровню капитала, если они комплементарны по отношению к частным инвестициям, и, наоборот, замедляют этот процесс, если два типа инвестиций являются субститутами (в последнем случае имеет место эффект вытеснения). В итоге оцениваемое уравнение (3) принимает вид:

$$PI_t = \alpha a_0 [1 - (1 - \delta)L] Y_t^e + \gamma GOV + (1 - a_0) PI_{t-1} + u_t. \quad (5)$$

Таким образом, знак коэффициента γ перед переменной GOV укажет на характер влияния государственных инвестиций на частные. Положительный знак будет означать, что государственные капиталовложения увеличивают скорость приспособления фактического запаса частного капитала к желаемому уровню. Отрицательный знак, напротив, укажет на конкурирующий характер государственного капитала по отношению к частному.

Однако уравнение (5) содержит ненаблюдаемую переменную – ожидаемый выпуск (Y_t^e). Для его оценки общей практикой является применение авторегрессионного процесса, где предсказанные значения переменной выступают в качестве «прокси» для её ожидаемого значения. В данном исследовании оценивалась модель авторегрессии первого порядка AR(1) для реального ВРП¹:

$$Y_t = c_0 + c_1 Y_{t-1} + \varepsilon_t. \quad (6)$$

Ещё одним неизвестным параметром является норма амортизации δ . В настоящей модели данный параметр был принят равным нулю.

Выбор данных, методы оценки и эмпирические результаты

Для оценивания уравнения (5) были взяты данные Росстата² за 2004–2014 гг. по восьми дальневосточным субъектам РФ (за исключением Сахалинской области). В качестве переменной GOV выступали логарифмы государственных капиталовложений – объёма инвестиций в основной капитал из федерального и регионального бюджетов (как в совокупности, так и отдельно). Частные инвестиции (PI) – все прочие инвестиции в основной капитал, кроме тех, которые осуществлялись из бюджетных источников (в логарифмической форме). Ожидаемый уровень выпуска Y_t^e оценивался при помощи модели авторегрессии первого порядка (6) для

¹ В моделях авторегрессии более высоких порядков оценённые коэффициенты для переменной с лагом 2 оказались статистически незначимыми.

² http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156

фактических уровней ВРП. Норма амортизации δ принималась равной 0 и 5%, однако конечные результаты оказались слабочувствительны к ним, поэтому в конечном счёте все оценки проводились для значения $\delta = 0$. Все значения переменных приведены к сопоставимым ценам 2009 г.

Оценка уравнения по панельным данным проводилась тремя методами – наименьших квадратов с фиксированным (FE) и случайным (RE) эффектами, а также обобщённым методом моментов (ОММ). Метод наименьших квадратов является традиционным для оценивания уравнений регрессии по панельным данным, однако при подобной спецификации модели (5), когда среди объясняющих переменных присутствует лаговая зависимая переменная, возникают обстоятельства, снижающие качество МНК-оценок. Во-первых, статистика Дарбина-Уотсона в данном случае оказывается бесполезной. Во-вторых, возникает проблема смещённости и несостоятельности оценок. Лаговая переменная коррелирована с ошибками наблюдения. Кроме того, существует известная для данного класса моделей проблема эндогенности. В таких случаях более достоверные оценки получаются при использовании инструментальных переменных. Обобщённый метод моментов не требует принятия многих ограничительных гипотез относительно поведения переменных и, в сущности, является методом инструментальных переменных.

Результаты расчётов для случая совокупных государственных капиталовложений (из всех бюджетов) представлены в [таблице 1](#).

Таблица 1

Оценка детерминант частных инвестиций в Хабаровском крае
при независимой переменной GOV (государственные инвестиции)

Независимые переменные	FE	RE	ОММ
Константа	3,090 (5,49)*	0,352 (1,52)	—
ΔY^e	0,788 (1,87)**	0,792 (1,92)**	1,552 (3,06)*
GOV	0,246 (4,20)*	0,247 (5,43)*	0,220 (2,28)*
PI_{t-1}	0,493 (7,07)*	0,755 (16,41)*	0,521 (4,16)*
$R^2 adj$	0,959	0,945	—
J -statistic (p-value)	—	—	4,812 (0,439)

Примечания: 1) PI_t – зависимая переменная;

2) $\Delta Y^e = Y_{t-1}^e - Y_{t-2}^e$;

3) в скобках – t-статистика: * – коэффициент значим на 5%-ом уровне, ** – коэффициент значим на 10%-ом уровне.

Знак коэффициента при переменной государственных инвестиций значимо положителен для любого метода оценки. В случае инвестиций из федерального бюджета ситуация аналогична ([табл. 2](#)).

Государственные инвестиции из региональных бюджетов, напротив, не демонстрируют статистически значимого влияния (за исключением спецификации со случайными эффектами) на увеличение скорости приспособления частного капитала к желаемому уровню ([табл. 3](#)).

Таблица 2

Оценка детерминант частных инвестиций в Хабаровском крае
при независимой переменной FED (инвестиции федерального бюджета)

Независимые переменные	FE	RE	OMM
Константа	3,382 (10,06)*	0,375 (1,59)	—
ΔY^e	0,667 (1,44)	0,681 (1,01)	1,312 (1,7)**
FED	0,153 (4,27)*	0,129 (3,83)*	0,139 (1,77)**
PI_{t-1}	0,552 (18,56)*	0,861 (18,72)*	0,588 (6,26)*
$R^2 adj$	0,959	0,943	—
J -statistic (p-value)	—	—	5,964 (0,427)

Примечания: 1) PI_t – зависимая переменная;
2) $\Delta Y^e = Y_{t-1}^e - Y_{t-2}^e$;
3) в скобках – t-статистика: * – коэффициент значим на 5%-ом уровне, ** – коэффициент значим на 10%-ом уровне.

Таблица 3

Оценка детерминант частных инвестиций в Хабаровском крае
при независимой переменной REG (инвестиции бюджета субъекта РФ)

Независимые переменные	FE	RE	OMM
Константа	3,286 (3,75)*	0,998 (3,49)*	—
ΔY^e	0,570 (1,27)	0,588 (0,99)	1,147 (2,06)*
REG	0,074 (1,27)	0,133 (3,26)*	0,149 (1,00)
PI_{t-1}	0,633 (5,34)*	0,810 (16,19)*	0,550 (3,66)*
$R^2 adj$	0,95	0,90	5,177
J -statistic (p-value)	—	—	0,395

Примечания: 1) PI_t – зависимая переменная;
2) $\Delta Y^e = Y_{t-1}^e - Y_{t-2}^e$;
3) в скобках – t-статистика: * – коэффициент значим на 5%-ом уровне, ** – коэффициент значим на 10%-ом уровне.

Оценки показывают, что влияние государственных капиталовложений на частные инвестиции значимо и положительно, подразумевая стимулирующую роль первых для развития Дальнего Востока. Если опираться на результаты оценивания по обобщённому методу моментов (который в данном случае вызывает больше доверия по указанным выше причинам), то можно сделать вывод, что увеличение государственных капиталовложений на 1% приводит в среднем к росту частных инвестиций приблизительно на 0,2%. Этот результат согласуется с оценками, полученными для группы развивающихся стран [6], где также установлена положительная связь между государственными и частными инвестициями¹. Между тем роль инвести-

¹ Авторы указанного исследования делают вывод о том, что в развивающихся странах государственные капиталовложения через расширение инфраструктуры повышают производительность факторов производства, в то время как в развитых странах частный капитал конкурирует с государственным на рынках товаров и факторов производства.

ций из федерального и региональных бюджетов не равнозначна. Инвестиции из региональных бюджетов не столь важны для стимулирования притока в регионы частных инвестиций по сравнению с инвестициями в основной капитал из федерального бюджета.

Основные выводы

Таким образом, в проведённом исследовании установлена эмпирическая связь между образованием частного капитала и государственной инвестиционной политикой на Дальнем Востоке. Анализ показал отсутствие статистически значимого влияния инвестиций региональных бюджетов на скорость приспособления частного капитала к ожидаемым величинам. Установление причин такого явления требует поиска способов косвенной оценки ввиду недостатка статистической информации. Наиболее вероятной причиной этого является тот факт, что значительная часть государственных капиталовложений приходится на транспортную инфраструктуру межрегионального значения, являющуюся комплементарной по отношению к частному капиталу. Транспортный сектор начинает играть одну из ведущих ролей в экономике Дальнего Востока, потесняя некоторые устоявшиеся отрасли специализации. Однако общий эффект увеличения масштабов транспортного сектора неоднозначен. С одной стороны, для него характерна высокая добавленная стоимость, с другой – этот сектор чрезвычайно капиталоемок, следовательно, рост доходов и занятости в нём может не иметь сильного мультипликативного эффекта для экономики макрорегиона.

Незначимое влияние инвестиций в основной капитал из региональных бюджетов дальневосточных субъектов РФ на привлечение частного капитала слабо согласуется с результатами другого исследования, выполненного автором по 82 субъектам РФ [2], в котором мультипликатор государственных инвестиций из региональных бюджетов оказался выше мультипликатора федеральных инвестиций в регионах. По оценке автора, инвестиционные проекты, осуществляемые на уровне региональных властей, были практически в два раза более эффективны с точки зрения стимулирования экономической активности, чем инвестиционные проекты, финансируемые из федерального центра. Вероятно, это может отражать более короткие лаги между финансированием и запуском проектов, а также нацеленность региональных администраций на реализацию проектов с более высоким экономическим эффектом.

В настоящем исследовании установлено, что значимость государственных капиталовложений проявляется не только в том, что они являются фактором производства, оказывающим прямой эффект на экономику, но и обязательным условием привлечения частного капитала. Например, условием финансирования многих крупных проектов в рамках реализации государственных программ является их софинансирование из внебюджетных источников. Следующим шагом исследования будет расширение перечня обоснованных факторов, определяющих величину и темпы частных инвестиций в макрорегионе. В частности, одной из важных проблем является оценка влияния фактора неопределённости, которая также имеет свои теоретические основания в инвестиционных процессах как в краткосрочном, так и в долгосрочном аспектах.

Список литературы

1. Белоусова А.В. Оценка приоритетов развития экономики РФ на примере общественной инфраструктуры // Регионалистика. 2015. Т. 2. № 5–6. С. 34–43. DOI: 10.14530/reg.2014.5-6
2. Исаев А.Г. Государственные капиталовложения как детерминанты экономического роста российских регионов // Регионалистика. 2014. № 4. Т. 1. С. 61–72. DOI: 10.14530/reg.2014.4

3. Минакир П.А. Государственная программа и новая модель управления Дальним Востоком и Байкальским регионом // Russia's Regional Development Plans and International Cooperation. Materials of 8th KIEP-ERI Seminar. Seoul: Korea Institute for International Economic Policy, 2013. С. 13–20.
4. Aschauer D.A. Public Investment and Productivity Growth in the Group of Seven // Economic Perspectives. 1989. Vol. 13. No. 5. Pp. 17–25.
5. Blejer M.I., Khan M.S. Government Policy and Private Investment in Developing Countries // IMF Staff Papers. 1984. Vol. 31. No. 2. Pp. 379–403. DOI: 10.2307/3866797
6. Erden L., Holcombe R.G. The Effects of Public Investment in Developing Countries // Public Finance Review. 2005. Vol. 33. No.5. Pp. 575–602. DOI: 10.1177/109114210527762

References

1. Belousova A.V. Evaluating Priorities of Economic Development of the Russian Federation: Public Infrastructure Case. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2015. Vol. 2. No. 5–6. Pp. 34–43. (In Russian) DOI: 10.14530/reg.2015.5-6
2. Isaev A.G. Public Investment as a Determinant of Economic Growth of the Russian Regions. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2014. Vol. 1. No. 4. Pp. 61–72. (In Russian) DOI: 10.14530/reg.2014.4
3. Minakir P.A. The State Program and New Model of Management of the Russian Far East and Baikal Region. In: *Russia's Regional Development Plans and International Cooperation. Materials of 8th KIEP-ERI Seminar*. Seoul: Korea Institute for International Economic Policy, 2013. Pp. 13–20. (In Russian)
4. Aschauer D.A. Public Investment and Productivity Growth in the Group of Seven. *Economic Perspectives*. 1989. Vol. 13. No. 5. Pp. 17–25.
5. Blejer M.I., Khan M.S. Government Policy and Private Investment in Developing Countries. *IMF Staff Papers*. 1984. Vol. 31. No. 2. Pp. 379–403. DOI: 10.2307/3866797
6. Erden L., Holcombe R.G. The Effects of Public Investment in Developing Countries. *Public Finance Review*. 2005. Vol. 33. No. 5. Pp. 575–602. DOI: 10.1177/109114210527762

■ ■ ■
Для цитирования:

Исаев А.Г. Оценка эффекта государственных капиталовложений на частные инвестиции в Дальневосточном федеральном округе // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 26–34. DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

For citing:

Isaev A.G. Evaluation of the Effect of Public Investment on Private Investment in Far Eastern Federal District. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 3. Pp. 26–34. (In Russian) DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

**Заостровских
Елена
Анатольевна**

младший научный сотрудник

Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**Zaostrovskikh
Elena
Anatolyevna**

Junior researcher

Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

zaost@ecrin.ru

© Заостровских Е.А., 2017

УДК 332

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ДАЛЬНОГО ВОСТОКА РОССИИ

В статье рассмотрено состояние внутреннего водного транспорта и перспективы его развития. Дана характеристика внутреннему водному транспорту Амурского и Ленского бассейнов за период 2009–2016 гг. Рассмотрены результаты деятельности речных портов и основных судоходных компаний. Исследованы пассажирские и грузовые перевозки. Выделены проблемы, влияющие на работу внутреннего водного транспорта. Исследованы проблемы обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Определены основные инфраструктурные проекты, способствующие развитию внутреннего водного транспорта.

Внутренний водный транспорт, перспективы развития, перевозки, Амурский бассейн, Ленский бассейн, Россия

THE STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF INLAND WATERWAY TRANSPORT OF THE RUSSIAN FAR EAST

The conditions of the inland waterway transport and perspectives of its development are reviewing. The characteristics of the Amur and Lena basins as for 2009–2016 has been done. The results of the activity of river ports and the main shipping companies are considered. Passenger and cargo transportation are studying. Problems of the operating activity are highlighted. The problems of ensuring the delivery of goods to the regions of the Far North and the areas equated to them are investigated are reviewing. The main infrastructure projects promoting the development of inland waterway transport have been identified.

Inland waterway transport, development prospects, transportations, Amur basin, Lena basin, Russia

Работа выполнена в рамках программы фундаментальных исследований РАН «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития арктической зоны Российской Федерации» (44П), проект «Экономические и экологические аспекты развития арктических регионов Дальнего Востока России».

ВВЕДЕНИЕ

Внутренний водный транспорт играет исключительную роль в развитии Дальнего Востока России. Он обеспечивает связь с отдалёнными и труднодоступными территориями, а также осуществляет завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

В свете формирования нового стратегического приоритета страны – освоение Арктической зоны России, внутреннему водному транспорту на Дальнем Востоке отводится важная роль в осуществлении этих планов – создание необходимых условий для обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Для того, чтобы оценить реальные возможности участия внутреннего водного транспорта в масштабных преобразованиях арктических районов на Дальнем Востоке России, необходимо выполнить оценку текущей ситуации и перспектив развития внутреннего водного транспорта Ленского и Амурского бассейнов.

ОЦЕНКА ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ

Общая протяжённость эксплуатируемых рек двух бассейнов – Ленского и Амурского – составляет 28,9 тыс. км, что соответствует 27% от общей протяжённости внутренних водных путей страны. Речные порты Ленского бассейна являются практически безальтернативными инфраструктурными звеньями в обеспечении снабжения массового завоза грузов для местного населения и обеспечения Северного морского пути Восточной Арктики. Речные порты Амурского бассейна играют значимую роль в обеспечении внутренних и международных перевозок на территориях Хабаровского края, Еврейской автономной области и Амурской области.

Развитие внутреннего водного транспорта осуществлялось в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2015 годы)» и Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, которая была принята в 2016 г.¹ В качестве основных задач выступали: повышение пропускной способности внутренних водных путей, развитие портовой инфраструктуры, обеспечение доступности транспортных услуг, обеспечение обновления и роста тоннажа флота и повышение безопасности.

Особенность развития внутреннего водного транспорта заключается в высокой социальной значимости пассажирских перевозок при большой доле льготной категории граждан. Несмотря на то, что внутренний водный транспорт является значимым, его доля в суммарном грузообороте Дальневосточного региона ежегодно снижается: если в 2009 г. она составляла 4,2%, то в 2016 г. – 2%. Такое падение обусловлено системным кризисом в отрасли, последствия которого не преодолены до сих пор.

В силу географических и исторических особенностей характер и динамика работы внутреннего водного транспорта Амурского бассейна существенно отличаются от Ленского бассейна.

Внутренний водный транспорт Амурского бассейна

Амурский бассейн простирается далеко за пределы Хабаровского края и захватывает смежные с ним регионы: Амурскую область, Еврейскую автономную область и Приморский край. Протяжённость водных путей Амурского бассейна составляет 7,2 тыс. км. Крупнейшим

¹ Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ № 327-р от 29 февраля 2016 г.).

оператором транспортных услуг выступает ОАО «Амурское пароходство». Оно перевозит более 50% общего количества грузов и обслуживает международные и пригородные маршруты.

За семилетний период объём пассажирских перевозок в Амурском бассейне сократился в 2,3 раза, а пассажирооборот – в 3,7 раза (*рис. 1*). Снижение пассажирских перевозок на внутреннем направлении обусловлено рядом причин: повышением в 2015 г. тарифов на пассажирские перевозки на внутригородских и пригородных линиях, снижением спроса на пассажирские перевозки, признанием посёлка Уссурийский непригодным для проживания, частичным невыполнением ЗАО «Амурские пассажирские перевозки» рейсов в связи с проведением ремонта собственного флота, а также с сокращением спроса на пассажирские перевозки по маршруту Комсомольск-на-Амуре – Николаевск-на-Амуре [5].

Рис. 1. Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом Амурского бассейна: левая ось – перевозки пассажиров, правая – пассажирооборот

Источник: Основные показатели социально-экономического положения регионов ДФО в 2015 году. I ч.: стат. бюлл. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю. Хабаровск, 2016. 48 с.

По мере снижения объёма пассажирских перевозок усугубилась ситуация с ремонтом и обновлением пассажирского флота. В среднем срок эксплуатации судов превышает 25 лет. Стоимость их ремонта ежегодно возрастает.

Для оптимизации расходов перевозчики сокращают количество рейсов, объединяют маршруты и закрывают остановочные пункты, что, безусловно, приводит к снижению показателей пассажирооборота (*рис. 1*). Например, в Хабаровском крае с целью поддержания и сохранения пассажирских перевозок внесены изменения в основной перечень маршрутов, субсидируемых из краевого бюджета¹: исключено несколько линий («Речной вокзал» и «Город Хабаровск»), включен в перечень субсидируемых маршрутов «Комсомольск-на-Амуре – Богородское – Николаевск-на-Амуре», а также изменён перечень населённых пунктов Хабаровского края, в которых будут установлены дебаркадеры (из 19 оставлено 11 населённых пунктов).

Для сохранения и развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом предусматривается строительство пассажирских судов. Так, например, в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края» предусмотрено строительство трёх речных судов проекта А-45-2 на 100 человек, которые будут курсировать по

¹ Развитие транспортной системы Хабаровского края в 2016 году: пояснительная записка к годовому отчёту о ходе реализации государственной программы Хабаровского края (<https://www.khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Proekty/Gosudarstvennye-celevye-programmy/166>).

маршруту Комсомольск-на-Амуре – Николаевск-на-Амуре для межмуниципальных перевозок, и одного судна на воздушной подушке СВП-50 на 50 человек для эксплуатации по местному маршруту Хабаровск – Победа¹. На эти цели в бюджете Хабаровского края было предусмотрено финансирование в размере 173,35 млн рублей².

Однако высокая стоимость постройки судов при низкой рентабельности пассажирских перевозок, рост цен на топливо, ограниченный период навигации обуславливают длительные сроки окупаемости при их строительстве. Поэтому из планируемых трёх судов в 2015 г. было построено только одно судно проекта А-45-2 на Хабаровском судостроительном заводе. В 2016 г. судно прошло технические испытания и было передано на баланс АО «Хабаровскводтранс». Строительство ещё двух судов проекта А-45-2 и СВП-50 приостановлено в 2015 г. в связи с необходимостью увеличения суммы контракта.

Кроме спада объемов перевозок пассажиров отмечается незначительное снижение объёма грузовых перевозок на 14% (рис. 2). Такое изменение показателей было связано с масштабным наводнением, при котором существенно пострадали водные коммуникации Хабаровского края, Амурской и Еврейской автономной областей. Кроме того, в 2014 г. появились новые требования Амурского управления Российского речного регистра в части строгого соответствия номенклатуры перевозимого груза виду груза, указанному в лицензии на перевозку. Поэтому в 2015 и 2016 гг. сократились объёмы перевозок нефтеналивных грузов в ОАО «Амурское пароходство».

Рис. 2. Грузовые перевозки внутренним водным транспортом Амурского бассейна: левая ось – перевозки грузов, правая – грузооборот

Источник: Основные показатели социально-экономического положения регионов ДФО в 2015 году. I ч.: стат. бюлл. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю. Хабаровск, 2016. 48 с.

Вместе с тем существенно увеличился грузооборот. Сократился грузооборот в 1,9 раз преимущественно из-за внутреннего направления. Из этого следует, что происходит постепенное изменение зоны обслуживания внутренним водным транспортом внутри Амурского бассейна.

¹ Распоряжение Правительства Хабаровского края № 441-рп. от 9 июня 2015 г. «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Хабаровского края и перспективах развития пассажирских перевозок на период до 2017 года» (<http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/2700201507150009>).

² Развитие транспортной системы Хабаровского края в 2016 году: пояснительная записка к годовому отчету о ходе реализации государственной программы Хабаровского края (<https://www.khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Proekty/Gosudarstvennye-celevye-programmy/166>).

Речные порты Амурского бассейна – Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре (порт двойного назначения – река-море), Благовещенск и Полярково (*рис. 3*) имеют механизированные причалы и железнодорожные подходы к ним. Они выполняют множество видов погрузо-разгрузочных работ, перерабатывая широкую номенклатуру грузов (тарно-штучные, навалочные, универсальные контейнеры и насыпные грузы). Техническое состояние портов – Зея, Свободный и Покровка – неудовлетворительно. Они не имеют возможности для дальнейшего роста.

Рис. 3. Водные пути Амурского и Ленского бассейнов

Источник: рисунок выполнен В.Д. Хижняком на основании данных, представленных автором.

Объём перевалки речных портов Амурского бассейна за исследуемый период сократился в 2 раза. При этом в структуре наибольшее сокращение произошло за счет строительных грузов (–5,9%) при одновременном росте удельного веса нефтепродуктов (5,2), что свидетельствует о постепенном замещении минерально-строительных грузов на нефтепродукты (*табл. 1*).

Таблица 1

Структура грузов речных портов Амурского бассейна, %

Год	Вид груза				
	уголь	строительные материалы	лес	нефтепродукты	прочие грузы
2009	1,9	89,3	2,5	0,2	5,8
2010	6,1	80,7	5,3	0,7	7,0
2012	1,9	89,5	2,6	0,9	4,5
2015	1,4	83,4	4,7	5,4	4,3

Источник: рассчитано по данным ЗАО «Морцентр – ТЭК».

Хабаровский речной торговый порт специализируется на перевалке навалочных грузов. Портовые сооружения нуждаются в проведении капитального ремонта. Средний возраст кранового оборудования составляет 30 лет. В порту отсутствует оборудование для перегрузки 20-футовых контейнеров. За навигацию 2015 г. Хабаровский речной торговый порт переработал 5,7 млн т грузов.

Торговый порт Благовещенск специализируется на переработке и перевозке угля, контейнеров, нерудно-строительных материалов, леса, тарно-штучных грузов, навалочных грузов, перевозке пассажиров. В порту функционирует паромная переправа между портами РФ и КНР. За навигацию 2015 г. порт Благовещенск переработал 1,9 млн т грузов.

В Амурском бассейне действуют паромные переправы, включая пункты пропуска, которые соединяют Россию и Китай: «Благовещенск – Хэйхэ», «Хабаровск – Фуюань», «Джалинда – Мохэ», «Нижнеленинское – Тунцзян» и «Покровка – Жаохэ». Международные перевозки осуществляются речными судами, судами на воздушной подушке и судами на подводных крыльях.

Наибольший объем грузовых и пассажирских перевозок приходится на две паромные переправы «Благовещенск – Хэйхэ» и «Хабаровск – Фуюань». В 2016 г. этими переправами было перевезено 800 тыс. человек и 2,3 млн т различных грузов, что превышает показатели 2015 г. на 20%.

При положительном росте международных перевозок остаются нерешёнными проблемы развития инфраструктуры речных пунктов пропуска. Так, например, речной пункт пропуска Джалинда не работает с 2008 г. по причине слабой технической оснащённости [1].

Завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности осуществляет ОАО «Амурское пароходство» согласно утверждённой системе поставок¹. В 2016 г. ОАО

¹ Распоряжение Губернатора Хабаровского края № 95-р от 15 марта 2012 г. «О поставках продукции в северные районы Хабаровского края с ограниченными сроками завоза грузов в навигацию 2012 г.» (<http://docs.pravo.ru/document/view/22412107/21830334>).

«Амурское пароходство» завезло 0,8 млн т грузов, что составляет 0,5% от общего объёма завоза грузов внутренним водным транспортом РФ. В 2009 г. этот показатель составлял 0,35 млн т или 2,1% от общего объёма завоза грузов внутренним водным транспортом РФ.

Одной из причин снижения показателей стало изменение в 2016 г. списка территорий, относящихся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям. Так, например, в Хабаровском крае теперь к территориям Крайнего Севера и приравненным к ним местностям относятся Аяно-Майский, Николаевский, Охотский, Тугуро-Чумиканский, Ульчский районы и район имени Полины Осипенко. Также в перечень добавили Нанайский район, посёлки Софийск и Шахтинский Верхнебуреинского района, Верхнетамбовское и Нижнехалбинское сельские поселения Комсомольского района. Из списка были исключены города Комсомольск-на-Амуре, Амурск, Николаевск-на-Амуре и Советская Гавань, а также Ванинский, Солнечный, Советско-Гаванский, Амурский, Верхнебуреинский и Комсомольский районы. В Амурской области к территориям Крайнего Севера и приравненным к ним местностям относятся город Зея, с 2016 г. – посёлки Ивановский и Майский Мазановского района и село Ураловка Шимановского района. Такие изменения связаны с развитием транспортной инфраструктуры в этих районах.

Внутренний водный транспорт Ленского бассейна

Ленский бассейн расположен на территориях Республики Саха (Якутия), Магаданской области, Хабаровского края, а также за пределами Дальневосточного региона – Иркутской области. Общая протяжённость эксплуатируемых водных путей Ленского бассейна составляет 21,7 тыс. км (см. [рис. 3](#)). Основной объём перевозок осуществляют три крупные судоходные компании: «Ленское объединённое речное пароходство», судоходная компания «Якутск» и «Верхнеленское речное пароходство». Они перевозят грузы внутрирегионального назначения.

Объём пассажирских перевозок за исследуемый период сократился в 1,7 раза, а пассажирооборот – на 34% ([рис. 4](#)).

Рис. 4. Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом Ленского бассейна: левая ось – перевозки пассажиров, правая – пассажирооборот

Источник: Основные показатели социально-экономического положения регионов ДФО в 2015 году. I ч.: стат. бюлл. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю. Хабаровск, 2016. 48 с.

Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в Ленском бассейне характеризуются большой трудоёмкостью и большими затратами материальных средств. В результате себестоимость пассажирских перевозок значительно выше, чем грузовых перевозок. Кроме того, существенным ограничением эффективности работы этого вида транспорта является его сезонность (сезон работы не превышает трёх месяцев в году).

Обеспечение пассажирских перевозок осложняется еще тем, что действующие речные пассажирские суда рассчитаны на большое число пассажиров (70 человек), а на многих местных маршрутах суточный пассажиропоток не превышает 15 человек.

Наряду с сокращением пассажирских перевозок в Ленском бассейне отмечается снижение грузовых перевозок на 12% (рис. 5). Это обусловлено перераспределением части грузов с внутреннего водного транспорта на железнодорожный и трубопроводный виды транспорта.

Рис. 5. Грузовые перевозки внутренним водным транспортом Ленского бассейна: левая ось – перевозки грузов, правая – грузооборот

Источник: Основные показатели социально-экономического положения регионов ДФО в 2015 году. I ч.: стат. бюлл. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю. Хабаровск, 2016. 48 с.

Завоз грузов в районы Крайнего Севера продолжает оставаться технически и организационно наиболее сложной и затратной задачей, связанной со многими рисками. Завоз грузов в арктические пункты рек Яна, Индигирка, Колыма, Анабар, Оленёк имеет свои существенные отличия и специфику. Это выражается в том, что необходимо накапливать большие партии грузов для их дальнейшей транспортировки [6]. В навигацию 2016 г. в районы Крайнего Севера отправлено 3,6 млн т грузов, в том числе для проекта «Сила Сибири» в объёме 792,9 тыс. т [7].

Одной из проблем обеспечения своевременной доставки грузов в районы Крайнего Севера является недофинансирование дноуглубительных работ на реках Ленского бассейна, что может привести к дополнительным расходам регионального бюджета. Так, например, в 2013 г. в результате мелководья в верховьях реки Лены в арктические районы Якутии водным транспортом не было доставлено 25 тыс. т социально-значимых грузов. За счёт средств регионального бюджета груз был доставлен автомобильным транспортом по автозимникам. В результате цена доставки 1 т груза автотранспортом составила 27,5 тыс. рублей, что в 2,5 раза выше стоимости доставки водным транспортом (11 тыс. рублей/т) в ценах 2013 г.¹

¹ Глушков И.М. Системообразующий инвестиционный проект Северо-Якутской опорной зоны Арктической зоны Российской Федерации «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок вну-

В случае прекращения финансирования путевых работ на транспортных участках реки Лена потребуются изменение логистической системы доставки грузов и как следствие дополнительные финансовые затраты. Существенной проблемой для жизнеобеспечения труднодоступных территорий товарами и ресурсами является проблема обновления транспортного флота и высокие навигационные тарифы [3].

В Республике Саха (Якутия) также обновлен список территорий, относящихся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям. Из этого списка теперь исключены города Алдан, Томмот и Нерюнгри, а также посёлки Ленинский и Нижний Куранах Алданского района республики. Перемены обусловлены развитием транспортной инфраструктуры.

В Ленском бассейне действует 8 речных портов – Якутск, Зырянка, Сеймчан, Белогорск, Олёкминск, Нижнеянский, Ленск и Нюрба (см. рис. 3) и большое число пристаней. Объём перевалки речных портов Ленского бассейна с 2009 г. сократился на 1 млн т и в 2015 г. составил 5 млн т.

Структура перевалки грузов речных портов Ленского бассейна изменилась из-за роста удельного веса нефтепродуктов на 9% (табл. 2).

Таблица 2

Структура перевалки речных портов Ленского бассейна, %

Год	Вид груза				
	уголь	строительные материалы	лес	нефтепродукты	прочие грузы
2009	18,1	31,6	4,2	12,5	30,5
2012	18,5	30,0	3,4	12,1	31,9
2015	15,3	26,6	4,6	21,8	26,1

Источник: Рассчитано по данным ЗАО «Морцентр – ТЭК».

Якутский речной порт является крупным портом в Ленском бассейне. Порт специализируется на перевалке продовольственных товаров, машин, оборудования, металлов, строительных материалов, угля, а также химических грузов. Возраст перегрузочной техники порта превышает 30 лет. Якутский речной порт выступает крупным транспортным узлом. Через него осуществляется завоз грузов в Республику Саха (Якутия), на Чукотку, а также север Красноярского края. За навигацию Якутский речной порт в 2016 г. переработал всего 0,3 млн т грузов, что меньше показателей 2009 г. на 46%.

Ленское объединённое речное пароходство (ЛОРП) является доминирующим перевозчиком на участке Северного морского пути от морского порта Хатанга (Красноярский край) до морского порта Певек (Чукотский автономный округ). Одной из проблем пароходства является интенсивное выбытие флота за последнее время, поскольку основная часть флота была построена практически в один период. Выбывшие единицы флота ничем не заменяются.

Вместе с тем в перспективе ожидается хозяйственное освоение арктических террито-

ренным водным транспортом в Ленском бассейне. Строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи на базе реконструкции и модернизации Жатайского судоремонтно-судостроительного завода» (http://sozvezdye-forum.ru/assets/files/Presentation_2016/Session%203/Glushkov.pdf).

рий. Поэтому мощность грузопотока в Республики Саха (Якутия) будет только увеличиваться. Ожидается, что в 2030 г. объём грузопотока в этом регионе составит 0,7 млн т [2], что, в свою очередь, потребует интенсивного обновления флота.

В 2015 г. пароходство разработало проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне»¹. Проект направлен на обновление судов, возраст которых превышает 33 года. Реконструкция судов будет проходить на Жатайском судоремонтно-судостроительном заводе. Проектная мощность верфи – до 10 единиц судов год, объём инвестиций составит 5,7 млрд рублей. Планируется, что реконструкции якутской верфи завершится в 2020 г.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Развитие внутреннего водного транспорта на ближайшую перспективу определяется Стратегией развития внутреннего водного транспорта РФ, которая была утверждена в 2016 г.² В сфере развития инфраструктуры Ленского бассейна предусматриваются модернизация арктических портов и создание новых портово-производственных комплексов для развития Северного морского пути, а также увеличение протяжённости внутренних водных путей. Развитие внутреннего водного транспорта Амурского бассейна будет осуществляться по следующим направлениям: увеличение протяжённости внутренних водных путей, создание судоходных условий для доставки грузов по малым рекам, модернизация технического флота и развитие спутниковой навигации. Вместе с тем в Стратегии не прописано ни одного крупного инвестиционного проекта для Дальнего Востока. Из этого следует, что предусмотренные направления развития внутреннего водного транспорта на Дальнем Востоке будут реализованы не в полной мере.

Согласно оценкам экспертов Центра стратегических исследований Республики Саха (Якутия) финансовые затраты на развитие транспорта в Якутии составят 91,2 млрд рублей. Эти средства будут направлены на реализацию следующих мероприятий: модернизация морского порта Тикси, работы по дноуглублению, создание современного логистического центра в Якутске для перевалки транзитных грузов в объёме 10–12 млн т, а также замена парка судов речного флота на современные суда «река-море» (табл. 3).

Крупным проектом в Республике Саха (Якутия) выступает строительство железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск. Согласно данным НПО «Мостовик», объём инвестиций составит 7 млрд рублей. Планируется, что строительство этой линии завершится в 2017 г. Строительство линии от БАМа на север Якутии общей протяжённостью 830 километров началось ещё в 1980-х гг., но из-за недостатка средств работы активизировались лишь в конце 1990-х гг. Затем строительство линии было возобновлено в 2005 г.

Затраты на строительство и модернизацию объектов инфраструктуры в Амурской области составят 22,5 млрд рублей. В эту сумму входят два проекта: реконструкция речного пункта пропуска Джалинда и строительство моста через р. Амур. На первом этапе перевозки будет осуществлять паромная переправа «Джалинда – Мохэ», а на втором предполагается запуск

¹ Комплексный инвестиционный проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне» (http://update.prcs.ru/primeri-biznes-proektov/promyshlennye/shipbuilding/fleet_modernization_saha).

² Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ № 327-р от 29 февраля 2016 г.).

автомобильного и железнодорожного моста через р. Амур, стоимость которого составляет 20,2 млрд рублей. Таким образом, общая стоимость основных инфраструктурных проектов двух регионов составит 256,5 млрд рублей.

Таблица 3

Планируемые к реализации основные инфраструктурные проекты

Наименование проекта	Регион	Срок реализации	Стоимость проекта, млрд руб.
Реконструкция причальных сооружений ОАО «Морской порт Тикси»	Республика Саха (Якутия)	2018–2022	2,6
Строительство судов класса «река-море»		2017–2030	21,5
Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском речном бассейне		2016–2036	28,2
Создание современного логистического центра в Якутске для перевалки транзитных грузов		2018–2030	7,0
Строительство железнодорожной линии «Беркакит – Томмот – Якутск»		2016–2017	7,0
Строительство совмещенного мостового перехода через реку Лена		2015–2020	162,0
Реконструкция Жатайского судоремонтно-судостроительного завода		2017–2020	5,7
Реконструкция речного пункта пропуска Джалинда	Амурская область	2016–2018	1,9
Строительство моста через р. Амур между п. Джалинда (РФ) и п. Мохэ (КНР)		2016–2019	20,2
Строительство терминального логистического комплекса в г. Тында		2017	0,4

Источники: ФЦП «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» (утверждена постановлением Правительства РФ № 466-рв от 29 марта 2013 г.); Программа социально-экономического развития Амурской области на 2013–2017 гг. (утверждена законом Амурской области № 277-ОЗ от 13 ноября 2013 г.; ГП Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» № 82-пр (с изменениями на 28 марта 2017 г.); «Трансстрой» (<http://www.transstroy.ru>).

Развитие внутреннего водного транспорта Амурского и Ленского бассейнов может быть подкреплено, в том числе, программой создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия», которая была принята в 2015 г. В рамках трёхстороннего сотрудничества планируется реализовать более 30 инвестиционных проектов. Одной из целей создания Экономического коридора является развитие инфраструктуры – осуществление совместных инфраструктурных проектов для обеспечения беспрепятственного передвижения пассажиров, товаров и транспортных средств¹.

¹ Китай – Монголия – Россия утвердили программу создания экономического коридора (<http://economy.gov.ru/minec/press/news/201606240>).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты исследования позволяют сделать следующие выводы:

1. Работа внутреннего водного транспорта Амурского и Ленского бассейнов характеризуется снижением объёма перевозок грузов и пассажиров, сокращением дальности перевозок, интенсивным выбытием флота, слабой технической оснащённостью портов, отсутствием слаженной системы перевозки грузов и пассажиров и т. д. Проблемы внутреннего водного транспорта носят системный характер, для решения которых нужны кардинальные меры.

2. Отсутствие чётких мер по развитию внутреннего водного транспорта на Дальнем Востоке в недавно принятой Стратегии даёт основание полагать, что сложившиеся тенденции на внутреннем водном транспорте Дальнего Востока России сохранятся и в будущем.

Список литературы

1. Гомилевская Г.А., Сакун В.С. Возможности государственно-частного партнерства при создании региональных предпринимательских проектов на примере концепции приграничного кластера «Джалинда» в Амурской области // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. Т. 8. № 4. С. 92–109.
2. Дмитриева М.А. Формирование грузовых потоков и транспортное обеспечение завоза грузов // Проблемные аспекты развития транспортной системы: материалы науч.-практ. конф. с междунар. участием, г. Иркутск, 18 июня 2014 г. / под ред. Г.В. Давыдовой, Г.Н. Войниковой, А.И. Бирюковой. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2015. С. 57–65.
3. Ефремов Е.И. Транспортная инфраструктура Якутии: проблемы и перспективы // Экономический анализ: теория и практика. 2013. № 5. С. 50–56.
4. Коваленко Ю.В. Приграничные транспортные связи Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая // Вестник ДВО РАН. 2006. № 6. 21–26.
5. Корец Е.А. Водный транспорт Хабаровского края: потенциал и перспективы развития // Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. С. 117–132.
6. Кугаевский А.А. Транспорт Восточного сектора Арктики: состояние и перспективы развития // Экономика Востока России. 2015. № 1. С. 51–57.
7. Требуется коренное улучшение судоходных условий // Морские вести России. 2016. № 10. URL: <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=57568> (дата обращения: 20.04.2017).

References

1. Gomilevskaya G.A., Sakun V.S. Opportunities for Public-Private Partnership to Create and Development of Cross-Border Clusters on the Example of Cluster «Dzhalinda» in the Amur Region. *Territoriya novykh vozmozhnostey. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa* [The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service]. 2016. T. 8. No. 4. Pp. 92–109. (In Russian)
2. Dmitrieva M.A. Formation of Cargo Flows and Transportation of Cargo. In: *Problem Aspects of the Development of the Transport System: Materials of the Scientific-Practical Conference with International Participation*. Ed. by G.V. Davydova, G.N. Voynikova, A.I. Biryukova. Irkutsk, 2015. Pp. 57–65.
3. Efremov E.I. Transport Infrastructure of Yakutia: Problems and Prospects. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika* [Economic Analysis: Theory and Practice]. 2013. No. 5. Pp. 50–56. (In Russian)
4. Kovalenko Yu.V. Frontier Transport Communication between the Russian Far-East and the Northeastern

China. *Vestnik Dalnevostochnogo otdelenia Rossiiskoy akademii nauk* [Vestnik of the Far East Branch of the Russian Academy of Sciences]. 2006. No. 6. Pp. 21–26. (In Russian)

5. Korets E.A. Water Transport of the Khabarovsk Krai: Potential and Prospects. In: *Regional Strategic Planning: The Experience of Khabarovsk Krai*. Khabarovsk, 2016. Pp. 117–132. (In Russian)

6. Kugaevsky A.A. The Transport of the Eastern Sector of the Arctic: Current State and Prospects of Development. *Ekonomika Vostoka Rossii* [Economics of Russian East]. 2015. No. 1. Pp. 51–57. (In Russian)

7. A Radical Improvement of Shipping Conditions is Required. *Maritime News of Russia*. 2016. No. 10. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=57568> (accessed 20 April 2017). (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Состояние и перспективы развития внутреннего водного транспорта Дальнего Востока России // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 35–47. DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

For citing:

Zaostrovskikh E.A. The State and Prospects of Development of Inland Waterway Transport of the Russian Far East. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 3. Pp. 35–47. (In Russian) DOI: [10.14530/reg.2017.3](https://doi.org/10.14530/reg.2017.3)

**МИНАКИР
Павел
Александрович**

Академик, профессор,
доктор экономических наук,
научный руководитель

Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**MINAKIR
Pavel
Aleksandrovich**

Academician, professor,
doctor of economics,
scientific director

Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

minakir@ecrin.ru

© Минакир П.А.,
Прокапало О.М., 2017

УДК 332 + 339

ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В статье представлено авторское видение современного состояния экономики российского Дальнего Востока и перспектив её развития. Особое внимание уделено институциональным новациям российского правительства последних лет, направленным на развитие Дальнего Востока.

*Дальний Восток, АТР, институты развития,
внешнеэкономические связи, экономическая интеграция*

ECONOMY OF THE FAR EAST OF RUSSIA: STATE AND PROSPECTS

The article presents the author's vision of the current state of the economy of Russian Far East and the prospects for its development. Particular attention is paid to the institutional innovations of the Russian government of recent years which aimed at the development of Far East.

*Far East, Asian-Pacific region, institutions of development,
foreign economic relations, economic integration*

Статья подготовлена на основании доклада, представленного в рамках международного семинара «Экономика Байкальского региона и Дальнего Востока России» (Токио, Япония, 8 марта 2017 г.). Исследование выполнено при финансовой поддержке гранта отделения по гуманитарным и общественным наукам РФФИ № 16-02-00300 «Процессы интеграции и фрагментации в экономическом пространстве России».

ПРОКАПАЛО**Ольга
Михайловна**Доктор экономических наук,
директорИнститут экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042**PROKAPALO****Olga
Mikhailovna**Doctor of economics,
directorEconomic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042prokapalo@ecrin.ru

Самая популярная сейчас тема, связанная с восточными районами России (во всяком случае, в самой России) – это так называемая «новая восточная политика». Эта «новая восточная политика» возникла не сейчас и имеет свою историю¹. Впервые о ней было заявлено по окончании кризиса 1998–1999 гг. Но масштабные государственные инвестиции, прежде всего в экспортную инфраструктуру, пошли в экономику Дальнего Востока только после 2006 г., когда было объявлено о проведении саммита АТЭС во Владивостоке.

Если ограничиться только статистическими данными и только внешней торговлей (*табл. 1*), то можно сказать, что изменения заметны. За 2008–2016 гг. уменьшилось европейское направление по внешней торговле, и немного увеличилось азиатско-тихоокеанское.

Таблица 1

Географическая структура внешней торговли РФ, %

Группы стран	2008	2016
ЕС	52,0	43,1
АТЭС	20,4	30,0
СНГ	14,5	12,1
Прочие страны	13,1	14,8

В некоторой степени это отражение того, что за последние три года российская внешняя торговля испытала очень сильный кризис, и падение было очень глубоким. Тому было две причины. Во-первых, негативно повлияли политические препятствия (включая санкции 2014 г.). Во-вторых, ещё более значимой причиной являлось падение цен на нефть. Такой неожиданный спад во внешней торговле заставил говорить о том, что европейский рынок – это тупик: увеличение объёма практически невозможно, поэтому необходимо искать новые рынки. И это может быть только Азия.

Но для того, чтобы выходить на азиатские рынки, надо учитывать важные особенности этих рынков. Так, для Европы важно, чтобы Россия, во-первых, признавала лидерство Европы, а во-вторых, соответствовала «стандартам» Европы в области прав человека. Оба пункта оказались для России неприемлемы: Россия отказалась признавать лидерство Европы в политике и отказалась признавать преимущество Европы в области прав человека и социальных стандартов. Для

¹ Желаям ознакомиться с новейшей историей вопроса рекомендуем обратиться к [10].

Азии (во всяком случае, так считают в России) важно другое, а именно: насколько сильна экономика той страны, которая претендует на то, чтобы быть её партнёром.

Оказалось, что Россия как азиатская экономика (экономика Дальнего Востока, Восточной Сибири) слишком слаба для Азии, чтобы быть полноценным партнёром. И тогда в 2012 г. появился знаменитый тезис президента России В.В. Путина о том, что развитие Дальнего Востока – национальный приоритет XXI в. для России.

На практике это означает решение, как минимум, двух проблем.

Во-первых, на Дальнем Востоке очень мало населения: люди уезжают, и с этой проблемой должна бороться вся страна. Действительно, за 25 лет Дальний Восток потерял почти два миллиона человек населения (*табл. 2*).

Таблица 2

Численность населения Российской Федерации (без Крыма), млн человек

Территория	1991	2016	Прирост (+) / убыль (–)
Центральный федеральный округ	38,1	39,1	+1,0
Северо-Западный федеральный округ	15,2	13,8	–1,4
Приволжский федеральный округ	31,9	29,7	–2,2
Южный федеральный округ	13,6	14,0	+0,4
Северо-Кавказский федеральный округ	6,6	9,7	+3,1
Уральский федеральный округ	12,7	12,3	–0,4
Сибирский федеральный округ	21,1	19,3	–1,8
Дальневосточный федеральный округ	8,0	6,2	–1,8
Российская Федерация в целом	147,2	144,1	–3,1

Но в России, как видно из приведённых данных, есть только три округа (если посчитать Крым, то будет четыре), в которых отмечен прирост населения. При этом Сибирь тоже потеряла почти 2 миллиона человек, а Поволжье – ещё больше.

Но проблема даже не в этом. Проблема заключается в том, что невозможно ответить на главный вопрос: какое население должно быть, чтобы этого было достаточно для Азии?

Дело в том, что всё население России вместе с Крымом – 146 млн человек. На китайской стороне российско-китайской границы живёт больше 100 млн человек. Очевидно, чтобы добиться «демографического паритета», придётся переселить всё население России на Дальний Восток. Тем не менее, во всех программах очень настойчиво ставится задача увеличения населения на Дальнем Востоке.

Во-вторых, непрерывно муссируется тезис о слабой экономике. Однако за последние 8 лет, как свидетельствуют данные, приведённые на *рисунке 1*, динамика макропоказателей Дальнего Востока была хуже среднероссийских только в области инвестиций. Последнее объясняется тем, что после окончания работ по подготовке и проведению саммита АТЭС во Владивостоке (общий объём финансирования которых составил более 10 млрд долларов США) произошло резкое сокращение государственных капиталовложений.

Рис. 1. Изменения макроэкономических показателей в 2016 г. (2009 г. = 100%), %

Даже когда сравниваются доходы населения на Дальнем Востоке и в России, то и в этом случае приходится признать тот факт, что ситуация на Дальнем Востоке никак не хуже, чем по стране в целом, особенно в последние годы (рис. 2).

Рис. 2. Индексы реальных доходов населения (1995 г. = 100%), %

Конечно, эта позитивная динамика, как и динамика макроэкономических индикаторов в целом, достигается в значительной степени за счёт Республики Саха (Якутия) и Сахалина. Но при макростатистическом сравнении всё выглядит совсем не плохо.

В принципе, состояние и динамика внешней торговли на Дальнем Востоке ничем не отличаются от того, что происходит в целом в российской экономике. Тенденции такие же. Только в целом по России кризис во внешней торговле начался в 2014 г., а на Дальнем Востоке – в 2015 г. (рис. 3).

Это объясняется различием товарной структуры экспорта. Для Дальнего Востока основной статьёй является экспорт углеводородов и угля (63,8% – в 2010 г., 61,5% – в 2015 г.), тогда как в целом по России в структуре экспорта углеводороды занимают около 40%. И конечно, когда в 2015 г. произошло резкое падение цен на нефть и газ, началось снижение объёмов дальневосточного экспорта в стоимостном выражении.

Рис. 3. Динамика внешней торговли Дальнего Востока, млн долларов США

Что же касается проблемы интеграции Дальнего Востока в АТР, то таковая «проблема», по нашему мнению, является надуманной. Достаточно посмотреть на карту, и всё становится ясно: российский Дальний Восток может быть интегрирован только в АТР¹, никакой другой альтернативы просто нет. Почти 80% всей торговли Дальнего Востока – это торговля с Северо-Восточной Азией и странами АСЕАН. Другими словами, интеграция уже благополучно свершилась.

А вот торговые отношения Дальнего Востока со странами СНГ практически прекратились. Связано это, очевидно, с тем, что экономические, финансовые и политические риски внешней торговли слишком велики и в условиях высоких транспортных тарифов не компенсируются возможными доходами. И для кризиса 2015 г. есть ещё одна очень важная причина: большая часть всей торговли Дальнего Востока со странами СНГ приходилась на украинские фирмы. Финансовые риски, связанные с экономическими связями с Украиной, могут себе позволить очень крупные транснациональные корпорации (Сбербанк, ВТБ, Роснефть, Газпром)². А для сравнительно небольших по размеру компаний на Дальнем Востоке такие связи – слишком большой риск, который не страхуется государством.

Основной полигон для торгового сотрудничества Дальнего Востока – Северо-Восточная Азия – очень консервативен по структуре. За несколько прошедших лет позиции отдельных стран практически не изменились (*табл. 3*).

Таблица 3

Динамика торговли российского Дальнего Востока со странами СВА, %

	2010	2015
КНР	26,6	24,5
Республика Корея	23,8	24,4
Япония	26,4	27,8

¹ И как свидетельствует исторический опыт, именно так оно и было. Другой вопрос, насколько успешно шли интеграционные процессы.

² Но, как показывают события последнего времени, и у них есть проблемы.

Но торговля есть не самая главная часть общеэкономической проблемы. Наиболее важной компонентой является движение капитала, технологий, рабочей силы.

С точки зрения движения капитала ситуация выглядит довольно оригинально. Практически все иностранные инвестиции (более 90%) сосредоточены в Сахалинской области (проект по добыче нефти и газа на шельфе). Сравнение показателей привлечения ПИИ на Дальний Восток в целом и на Сахалин выявляет одну очень неприятную проблему для интеграции России (Дальнего Востока) в АТР – проблему доверия иностранных инвесторов к декларируемым проектам развития России и Дальнего Востока. За последние годы было декларировано некоторое количество проектов в автомобильной и нефтехимической промышленности, инфраструктуре. Но реально только сахалинский проект продолжает привлекать инвестиции.

И в завершение обзора внешнеторговых отношений Дальнего Востока рассмотрим ещё один сюжет. Анализ динамики экспорта, ВРП и инвестиций в 2009–2015 гг. (рис. 4) показывает, что все три показателя «живут» сами по себе.

Рис. 4. Динамика экспорта, ВРП и инвестиций в 2009–2015 гг., %

Динамика инвестиций изменяется, но практически не сказывается на темпах роста валового продукта. И это, по большому счёту, никак не сказывается и на динамике экспорта. Ответ простой. Пик в инвестициях в 2010–2012 гг. был связан в том числе и с инвестициями в экспортную инфраструктуру¹. Но это была экспортная инфраструктура не для самого Дальнего Востока. И, по большому счёту, не для экспорта с Дальнего Востока, а для экспорта из Сибири (в том числе из Западной Сибири) угля, нефти, леса. И это не очень сильно влияло на состояние экономики и финансовое состояние Дальнего Востока.

Для России в целом и для всех российских регионов состояние государственных бюджетов является очень важным параметром, потому что доля государственной экономики до сих пор очень высока. Как известно, средств бюджета никогда и никому не хватает. И здесь мы наблюдаем прелюбопытную ситуацию. Если в 2008 г. в целом по ДФО бюджет был профицитным (+133,2 млрд рублей), то в 2015 г. он стал дефицитным (–244,0 млрд рублей).

И здесь причина проста. В 2008 г. на территории ДФО было собрано более 245 млрд рублей, из них около 212 млрд рублей осталось на территории ДФО, кроме этого федеральный бюджет выделил Дальнему Востоку ещё 292 млрд рублей. Источник щедрости – внешнеторговая рента (рента от нефти), которая полностью поступала в федеральный бюджет. В 2015 г.

¹ Следует иметь в виду и то, что ряд инвестиционных проектов имел явно выраженный имиджевый характер.

всё изменилось. На территории округа собрали немногим более 700 млрд рублей, осталось – немногим более 470 млрд рублей, федеральный центр добавил ещё около 300 млрд рублей (*табл. 4*). В итоге получилось, что сколько собрали на территории, столько же и осталось в её распоряжении. Это связано с тем, что нефтяная рента стала намного меньше, и у федерального центра не было больше средств.

Таблица 4

Динамика доходов консолидированного бюджета ДФО, млрд рублей

Показатели	2008	2015
Собрано в макрорегионе	245,6	703,9
Осталось в макрорегионе	212,2	473,7
Получено в виде трансфертов из федерального центра	292,6	300,9

И тогда встал главный вопрос: экономику макрорегиона надо развивать, иначе Азия просто не увидит Россию, а для развития нужны деньги. Единственный способ решения проблемы в ситуации отсутствия «нефтегазовых доходов» – заработать деньги на самом Дальнем Востоке. И было предложено три «чудодейственных» рецепта, как это сделать:

- 1) Территории социально-экономического развития.
- 2) «Свободный порт Владивосток».
- 3) Дальневосточный гектар¹.

Институциональной поддержкой этих «рецептов» стали федеральные законы и 4 новых финансовых организации – Фонд развития Дальнего Востока, Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке, Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта и Корпорация развития Дальнего Востока.

Задача всех этих финансовых организаций, как и институциональных новаций (федеральных и последовавших вслед за ними региональных законов) только одна – содействовать привлечению инвестиций на Дальний Восток.

Что на самом деле получается? Главная новация (хотя это на самом деле очень старая идея) – территории опережающего развития. В других странах (и даже в России) они раньше назывались «свободные экономические зоны», «специальные экономические зоны», «зоны опережающего развития» и т.д. Первое, что слышали все инвесторы, когда был принят закон о ТОСЭР: что на этих территориях режим для инвесторов будет лучше, чем в Сингапуре.

Действительно, есть вещи, которые интересны для отдельных инвесторов из России. Например, пониженная ставка отчислений. Правда, здесь нет, как представляется, таких важных для инвесторов пунктов, как цена рабочей силы, структура рабочей силы, её физическое наличие, ёмкость рынков, удельные издержки.

Второй «инновационный» рецепт – свободный порт Владивосток. Наверное, авторов этой идеи вдохновило то, что свободный порт Владивосток (вернее, свободные порты Дальнего Востока) существовали в царской России. На самом деле, «свободный порт Владивосток» – это не-

¹ По поводу этих институциональных новаций уже существует немало публикаций, имеющих как общий характер [4; 7; 8; 9], так и анализирующих отдельные из перечисленных выше «рецептов»: ТОСЭР [6], свободный порт Владивосток [1].

что, напоминающее декларацию о намерениях, лозунг, но не реальный механизм, обеспечивающий и привлечение инвестиций, и содействующий экономическому развитию макрорегиона.

Третья «мощная» новация, ориентированная в большей степени не на привлечение инвестиций, а на привлечение населения на Дальний Восток – это дальневосточный гектар: каждому жителю России – по 1 гектару дальневосточной земли бесплатно. Но правда, есть правило: через 3 года надо показать, что эта земля в какой-то форме осваивается. На 1 марта 2017 г. было зарегистрировано более 67 тысяч желающих получить 1 гектар, одобрено 10% заявок. Существуют технические проблемы: территория большая, и кадастровый учёт очень сложен и ненадёжен. Иногда по плану это свободная земля, а при оформлении оказывается, что она уже кому-то принадлежит. Или по плану это равнина, а на самом деле это или овраг, или болото. Это технические проблемы.

Но существуют и проблемы более общего характера. Одна из главных, на наш взгляд, заключается в следующем: это уже всё было. Было в самом начале колонизации Дальнего Востока, почти 150 лет тому назад¹. Но с тех пор многое изменилось. В частности, изменилась структура экономики и макрорегиона, и России в целом. Да и мотивы, побуждающие население коренной России к переселению на дальневосточную окраину, также изменились. Дальний Восток сейчас – индустриальный район, основная часть населения России – городское население. Говорить об эффективности рассматриваемой меры преждевременно, потому что со дня принятия закона прошло немного времени.

В завершение следует сказать, что, во-первых, никакие чудесные рецепты на Дальнем Востоке не будут иметь эффекта, во-вторых, никакие чудесные рецепты для спасения Дальнего Востока не нужны. Проблем, которых нет в других регионах, на Дальнем Востоке не существует. В экономике макрорегиона ровно те проблемы, которые характерны для экономики РФ в целом: проблемы с инвестициями, структурные, финансовые, технологические проблемы. Самое лёгкое в жизни – давать советы. Но если бы у нас спросили совет, он был бы таков: оставьте в покое Дальний Восток. Он развивается не очень хорошо, но и не хуже, чем остальные регионы. Может он развиваться лучше? Может. Для этого экономика России должна измениться структурно, финансово, институционально. В противном случае никакие рецепты не помогут.

Список литературы

1. Авдеев Ю.А. Свободный порт Владивосток – за и против // ЭКО. 2017. № 2. С. 5–26.
2. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Выпуск 1. Колонизационные процессы в Приамурском крае на рубеже XIX–XX веков. Хабаровск: РИОТИП, 2008. 208 с.
3. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Выпуск 2. Исследование сельской экономики Приамурского края между Русско-японской и Первой мировой. Хабаровск: РИОТИП, 2009. 288 с.
4. Демьяненко А.Н. О стратегических инициативах по развитию Дальнего Востока России в контексте исторического опыта // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 3. С. 6–13. DOI: 10.14530/reg.2016.3
5. Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А. Современные стратегические инициативы и уроки истории в освоении Дальнего Востока // ЭКО. 2017. № 4. С. 45–60.
6. Исаев А.Г. Территории опережающего развития: новый инструмент региональной экономической политики // ЭКО. 2017. № 4. С. 61–77.

¹ Отметим особо, что прежде, чем применять исторический опыт (на который часто ссылаются), неплохо бы для начала его изучить. О результатах исследования исторического опыта освоения Дальнего Востока см. в [2; 3; 4; 5].

7. Минакир П.А. Новая восточная политика и экономические реалии // Пространственная экономика. 2015. № 2. С. 7–11. DOI: 10.14530/se.2015.2.007-011
8. Минакир П.А. От главного редактора // Пространственная экономика. 2014. № 1. С. 7–11. DOI: 10.14530/se.2014.1.007-011
9. Минакир П.А., Прокапало О.М. Российский Дальний Восток: экономические фобии и геополитические амбиции // ЭКО. 2017. № 4. С. 5–26.
10. Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России. М.: Международные отношения, 2016. 448 с.

References

1. Avdeev Yu.A. The Free Port of Vladivostok – Pros and Cons. *EKO [ECO]*. 2017. No. 2. Pp. 5–26. (In Russian)
2. *The Anthology of Economic Thought in the Far East. Issue 1. Colonization Processes in Priamurye Region at the Turn of 20th Century*. Khabarovsk, 2008. 208 p. (In Russian)
3. *The Anthology of Economic Thought in the Far East. Issue 2. Researching the Rural Economy of the Priamurye Region between the Russian-Japanese and the 1st World War*. Khabarovsk, 2009. 288 p. (In Russian)
4. Demyanenko A.N. On the Strategic Initiatives for Development of Russian Far East in the Context of Historical Experience. *Regionalistica [Regionalistics]*. 2016. Vol. 3. No. 3. Pp. 6–13. (In Russian) DOI: 10.14530/reg.2016.3.
5. Demyanenko A.N., Dyatlova L.A. Far East: Modern Strategically Innovations and Lessons of History. *EKO [ECO]*. 2017. No. 4. Pp. 45–60. (In Russian)
6. Isaev A.G. The Territories of Accelerated Development: New Instrument of Regional Economic Policy. *EKO [ECO]*. 2017. No. 4. Pp. 61–77. (In Russian)
7. Minakir P.A. New Eastern Policy and Economic Realities. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*. 2015. No. 2. Pp. 7–11. (In Russian) DOI: 10.14530/se.2015.2.007-011.
8. Minakir P.A. From the Chief Editor. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*. 2014. No. 1. Pp. 7–11. (In Russian) DOI: 10.14530/se.2014.1.007-011
9. Minakir P.A., Prokapalo O.M. Russian Far East: Economic Phobias and Geopolitical Ambitions. *EKO [ECO]*. 2017. No. 4. Pp. 5–26. (In Russian)
10. *Turn to the East: The Development of Siberia and Far East in the Face of Increasing Asian Vector of Russian Foreign Policy*. Moscow, 2016. 448 p. (In Russian)

■ ■ ■ ■
Для цитирования:

Минакир П.А., Прокапало О.М. Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 48–56. DOI: 10.14530/reg.2017.3

For citing:

Minakir P.A., Prokapalo O.M. Economy of the Far East of Russia: State and Prospects. *Regionalistica [Regionalistics]*. 2017. Vol. 4. No. 3. Pp. 48–56. (In Russian) DOI: 10.14530/reg.2017.3

В предыдущем номере журнала в статье А.Н. Демьяненко «Российское экономическое пространство: диалектика процессов интеграции и дезинтеграции» была допущена ошибка. В строке 25 на странице 7 следует читать «...региональная политика не может отменить этого свойства ЭП».

Regionalistica [Regionalistics]

2017 Vol. 4 No. 3

Electronic scientific journal

regionalistica.org

ISSN 2313-0881

The journal's periodicity:

6 times a year

Founder:

Federal State Budgetary
Scientific Institution
The Economic Research Institute,
Far-Eastern Branch of
the Russian Academy of Sciences
(Khabarovsk)

Registered by the Federal Service
for Supervision of Communications,
Information Technology, and Mass
Media. Registration certificate
Эл № ФС77-57151 of March 11,
2014.

The authors are fully responsible
for the compilation and presentation
of information contained in their
papers. Authors' views may not
reflect the Editors' point of view.
Not part of the Journal materials
can be reprinted without permission
from the Editors.

Contacts:

Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042
Phone: +7 (4212) 725-225
E-mail: regionalistica@ecrin.ru

Design: V.N. Ukrainsky
Making-up: V.V. Chervontseva
Issuing Editors: A.G. Isaev,
V.N. Ukrainsky

*Petrus Plancius's map (1594) is used
in design of a cover*

© The Economic Research Institute, Far-Eastern Branch of the Russian
Academy of Sciences, 2017

The Editorial Staff

Editor-in-Chief: *A.N. Demyanenko*,
Doctor of Geography, Professor

A.V. Moshkov, Doctor of Geography (Vladivostok, Russia)
S.N. Naiden, Doctor of Economics (Khabarovsk, Russia)
O.M. Prokapalo, Doctor of Economics (Deputy Editor-in-Chief,
Khabarovsk, Russia)
Yu.D. Shmidt, Doctor of Economics (Vladivostok, Russia)
Tsuneo Akaha, Professor (Monterey, USA)
Vincent F. Gallucci, Professor (Seattle, USA)
A.P. Goryunov, Ph.D. in economics (Khabarovsk, Russia)
A.A. Kireev, Ph.D. in political science (Vladivostok, Russia)
L.A. Samokhina (Khabarovsk, Russia)
V.N. Ukrainsky, Ph.D. in economics (Managing Editor,
Khabarovsk, Russia)

The Editorial Board

Chairman: *P.A. Minakir*,
Academician RAS

V.A. Kryukov, Corresponding Member RAS (Novosibirsk, Russia)
V.N. Lazhentsev, Corresponding Member RAS (Syktyvkar, Russia)
V.I. Suslov, Corresponding Member RAS (Novosibirsk, Russia)
S.D. Valentey, Doctor of Economics (Moscow, Russia)
N.V. Galtseva, Doctor of Economics (Magadan, Russia)
S.V. Kuznetsov, Doctor of Economics (Saint-Petersburg, Russia)
Yu.G. Lavrikova, Doctor of Economics (Yekaterinburg, Russia)
A.V. Ostrovsky, Doctor of Economics (Moscow, Russia)
A.I. Treyvish, Doctor of Geography (Moscow, Russia)
A.N. Shvetsov, Doctor of Economics (Moscow, Russia)