электронный научный журнал

Регионалистика

2020 Том 7 №4

regionalistica.org

В номере:

Расширение границ ДФО и внешняя торговля

Морской транспорт Хабаровского края

Социальное самочувствие
в моногородах Хакасии

<https://doi.org/10.14530/reg.2020.4>

ISSN 2313-0881

Регионалистика

2020 Том 7 № 4

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

В оформлении обложки использована
карта Петера Планциуса (1594)

© Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт экономических исследований Дальневосточного отделения
Российской академии наук, 2020

Редакционная коллегия

Главный редактор: О.М. Прокапало,
д-р экон. наук

проф. Цунео Акаха (Монтерей, США)

проф. Винсент Ф. Галлуччи (Сиэтл, США)

д-р социол. наук С.Г. Кирдина-Чэндлер (Москва, Россия)

д-р экон. наук Н.В. Ломакина (Хабаровск, Россия)

академик РАН П.А. Минакир (заместитель
главного редактора, Хабаровск, Россия)

д-р экон. наук С.Н. Найденов (Хабаровск, Россия)

канд. экон. наук О.Г. Поливаева (Хабаровск, Россия)

Л.А. Самохина (Хабаровск, Россия)

канд. экон. наук В.Н. Украинский (ответственный
секретарь, Хабаровск, Россия)

Редакционный совет

д-р экон. наук Н.Е. Антонова (Хабаровск, Россия)

канд. экон. наук А.Б. Бардаль (Хабаровск, Россия)

д-р филос. наук Л.Е. Бляхер (Хабаровск, Россия)

д-р экон. наук С.Д. Валентей (Москва, Россия)

д-р экон. наук Н.В. Гальцева (Магадан, Россия)

д-р социол. наук К.В. Григоричев (Иркутск, Россия)

д-р геогр. наук А.Н. Демьяненко (Хабаровск, Россия)

канд. экон. наук Д.А. Изотов (Хабаровск, Россия)

канд. экон. наук А.Г. Исеев (Хабаровск, Россия)

академик РАН В.А. Крюков (Новосибирск, Россия)

д-р экон. наук С.В. Кузнецов (Санкт-Петербург, Россия)

д-р экон. наук Ю.Г. Лаврикова (Екатеринбург, Россия)

чл.-корр. РАН В.Н. Лаженцев (Сыктывкар, Россия)

д-р экон. наук С.Н. Леонов (Хабаровск, Россия)

д-р социол. наук Э.О. Леонтьева (Хабаровск, Россия)

д-р экон. наук Н.П. Рыжова (Владивосток, Россия)

чл.-корр. РАН В.И. Суслов (Новосибирск, Россия)

д-р геогр. наук А.И. Трейвиш (Москва, Россия)

д-р экон. наук А.Н. Швецов (Москва, Россия)

д-р экон. наук Ю.Д. Шмидт (Владивосток, Россия)

СОДЕРЖАНИЕ

СТАТЬИ, ОБЗОРЫ, ЭССЕ →

Белоусова А.В.

Внешняя торговля Дальневосточного федерального округа в 2017–2019 гг. 5

*Дёмина Я.В.*Портфельные инвестиции в странах АСЕАН:
влияние режимов регулирования валютных курсов..... 24*Заостровских Е.А.*Проблемы инфраструктурных диспропорций
в развитии морского транспорта Хабаровского края..... 38*Лушникова О.Л.*Монопрофильные территории Хакасии:
социальное самочувствие населения 53

ПРИГЛАШЕНИЕ К ДИСКУССИИ →

*Бессонов И.С.*Анализ деятельности и оценка развития малых предприятий
Приволжского федерального округа 62

CONTENTS

ARTICLES, SURVEYS, ESSAYS →

Belousova A.V.

Foreign Trade of the Far Eastern Federal District in 2017–2019 5

Dyomina Y.V.

Exchange Rate Regime Changes and Portfolio Investment Flows in ASEAN Countries 24

*Zaostrovskikh E.A.*Problems of Infrastructural Imbalances in the Development
of Marine Transport of the Khabarovsk Territory 38*Lushnikova O.L.*

Single-Industry Towns of Khakassia: Social Well-Being of the Population 53

INVITATION TO DISCUSSION →

*Bessonov I.S.*The Analysis of Activity and Evaluation of the Development
of Small Enterprises of the Volga Federal District 62

БЕЛОУСОВА**Анна
Васильевна**Кандидат экономических
наук, старший научный
сотрудникИнститут экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042**BELOUSOVA****Anna
Vasilyevna**PhD in economics, senior
research fellowEconomic Research
Institute FEB RAS, 153,
Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042belousova@ecrin.ru

УДК 338.26(571.62)

**ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО
ОКРУГА В 2017–2019 ГГ.**

В работе приводятся оценки показателей внешней торговли Дальневосточного федерального округа в 2017–2019 гг. без учёта и с учётом включения в ноябре 2018 г. Забайкальского края и Республики Бурятия в состав округа. Рассчитывается территориальная, товарная и географическая структура экспорта и импорта макрорегиона. Проводится количественный анализ структурных сдвигов, в том числе обусловленных расширением административных границ федерального округа. Определяются факторы динамики экспорта и импорта Дальневосточного макрорегиона.

Внешняя торговля, экспорт, импорт, Дальневосточный федеральный округ, субъекты РФ

**FOREIGN TRADE OF THE FAR EASTERN
FEDERAL DISTRICT IN 2017–2019**

Estimates of the dynamics of foreign trade parameters of the far Eastern Federal district in 2017–2019 are given, excluding and taking into account the inclusion of the Transbaikal territory and the Republic of Buryatia in the district in November 2018. The article examines the territorial, commodity and geographical structure of exports and imports of the macroregion. A quantitative analysis of structural changes caused by the expansion of the administrative borders of the Federal district is carried out. Changes in the exchange rates of foreign currencies to the ruble, real monetary incomes of the population, and foreign trade prices as factors in the dynamics of exports and imports of the far Eastern macroregion are studied.

Foreign trade, export, import, far Eastern Federal district, subjects of the Russian Federation

Введение

Согласно указу Президента РФ № 632 от 3 ноября 2018 г., в состав Дальневосточного федерального округа (ДФО) вошли Забайкальский край и Республика Бурятия¹. Соответствующее расширение административных границ макрорегиона обусловило нарушение сопоставимости значений показателей, характеризующих его социально-экономическую динамику во времени (до и после указанной выше даты). В итоге любая работа со статистикой по ДФО, включающей период 2017–2019 гг., предполагает два варианта: 1) исследование макрорегиона в старых границах (корректировку официальных статистических данных за 2018 г. и последующее «очищение» значений показателей в целом по округу от данных, соответствующих двум нововведённым в его состав субъектам РФ); 2) исследование макрорегиона в новых границах (корректировку статистических данных за 2018 г. и «дополнение» значений показателей в целом по округу данными, соответствующими Забайкальскому краю и Республике Бурятия). При этом сопоставление результатов проведённых корректировок и официальных данных, как правило, остаётся «за скобками». Между тем именно количественный анализ изменений экономических показателей ДФО, произошедших вследствие расширения его административных границ, представляет особый исследовательский интерес. Последний обуславливается необходимостью оценки региональной динамики с учётом дифференциации её факторов на экономические и внеэкономические [4].

Целью настоящей работы является оценка динамики внешней торговли ДФО и произошедших в ней структурных сдвигов в 2017–2019 гг., в том числе обусловленных изменением территориального состава округа.

Динамика абсолютных показателей внешней торговли

Официальная статистика по внешнеторговым транзакциям ДФО (учитывающая с ноября 2018 г. в составе макрорегиона Забайкальский край и Республику Бурятия) позволяет представить динамику внешней торговли округа в 2017–2019 гг. следующим образом (*рис. 1*).

Рис. 1. Динамика внешней торговли ДФО, млрд долларов

Источник: данные Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

¹ Количество дальневосточных субъектов РФ возросло с 9 до 11: Республика Саха (Якутия), Камчатский, Приморский, Хабаровский края, Магаданская, Сахалинская, Амурская, Еврейская автономная области, Чукотский автономный округ, Забайкальский край, Республика Бурятия.

В исследуемом периоде товарооборот ДФО демонстрирует устойчивый рост: в 2018 г. – на 20,8% (достигнув в итоге 34,5 млрд долларов), в 2019 г. – на 7,8% (37,2 млрд долларов) к предыдущему году соответственно (в 2019 г. на 30,3% по отношению к 2017 г.). Изменение объёма внешней торговли в 2018 г. происходит за счёт увеличения объёмов экспорта на 26,7% (до 28,1 млрд долларов), объёмы импорта практически фиксируются на уровне 2017 г. (6,3 млрд долларов; -0,03%); в 2019 г. – за счёт увеличения объёмов как экспорта (на 2,1% к 2018 г.; на 29,4% к 2017 г.), так и импорта (на 33,3% к 2018 г.; на 33,3% к 2017 г.).

Сопоставление данных официальной статистики и динамики внешней торговли ДФО, представленного 9-тью субъектами РФ, позволяет оценить влияние расширения административных границ округа на произошедшие изменения его внешнеторговых показателей. Так, отнесение Забайкальского края и Республики Бурятия к дальневосточным субъектам РФ обеспечило в 2018 г. увеличение прироста товарооборота макрорегиона по отношению к 2017 г. на 1,8 п.п., экспорта – на 1,7 п.п., импорта – на 1,9 п.п., в 2019 г. – на 4,3 п.п., 4,2 п.п., 5,1 п.п. к 2018 г. соответственно (на 7,06 п.п., 6,94 п.п., 7,52 п.п. к 2017 г. соответственно).

Помимо изменения территориального состава округа, внешнеторговая динамика ДФО формировалась под влиянием таких факторов как снижение курса рубля и рост денежных доходов населения (*табл. 1*).

Таблица 1

Динамика курсов иностранных валют к рублю и реальных денежных доходов населения ДФО

Показатель	2017	2018	2019
Номинальный курс доллара США	58,33	62,54	64,73
Номинальный курс евро	65,78	73,88	72,49
Реальные располагаемые денежные доходы населения, % к предыдущему году (9 субъектов РФ / 11 субъектов РФ)	99,2 / 99,2	103,2 / 102,6	101,1 / 101,0

Источники: <https://cbr.ru/>, <https://www.gks.ru>, [7; 8].

Происходившая девальвация рубля относительно доллара (2017–2019 гг.) и евро (2017–2018 гг.) выступала фактором, способствующим увеличению объёмов экспортных и снижению объёмов импортных потоков ДФО [5]. Рост доходов населения макрорегиона (2018–2019 гг.), обуславливающий расширение внутрирегионального потребительского спроса, благоприятствовал покупке товаров за рубежом [2].

Динамика относительных показателей внешней торговли

Структура товарооборота. Взаимодействия Дальневосточного макрорегиона с остальным миром определили динамику структуры его товарооборота во внешней торговле следующим образом (*табл. 2*). Согласно официальной статистике, в 2018 г. фиксируется увеличение удельного веса экспорта (уменьшение удельного веса импорта) ДФО по сравнению с 2017 г. на 3,81 п.п. При этом в 2019 г. структура товарооборота снова приближается к структуре 2017 г.: абсолютная величина сдвигов по экспорту и импорту оценивается в 0,51 п.п. (положительный сдвиг наблюдается в отношении импортных поставок).

Таблица 2

Динамика структуры товарооборота внешней торговли ДФО, %

Показатель	2017 при количестве дальневосточных субъектов РФ, равном		2018 при количестве дальневосточных субъектов РФ, равном			2019 при количестве дальневосточных субъектов РФ, равном	
	9	11	9	11 (с 1 ноября)	11	9	11
Экспорт	77,96	76,99	81,85	81,77	81,07	77,50	77,45
Импорт	22,04	23,01	18,15	18,23	18,93	22,50	22,55

Источник: рассчитано автором на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

Для оценки структурных сдвигов, обусловленных изменением территориального состава ДФО, для каждого года исследуемого периода рассчитывается разница удельных весов отдельных элементов исследуемой структуры при представлении округа совокупностью из 9 и 11 субъектов РФ. Так, включение с ноября 2018 г. в состав ДФО Забайкальского края и Республики Бурятия обеспечило в соответствующем году для импорта (экспорта) макрорегиона положительный (отрицательный) сдвиг в структуре товарооборота на 0,08 п.п. В 2019 г. изменение территориального состава ДФО обусловило сдвиги экспорта и импорта на 0,05 п.п.; при этом «направления» последних соответствовали 2018 г.

Таким образом, включение Забайкальского края и Республики Бурятия в число дальневосточных субъектов РФ не изменило соотношение между объёмами экспортных и импортных транзакций макрорегиона: сальдо внешней торговли ДФО в исследуемом периоде оставалось положительным [3].

Территориальная структура. Полученные оценки структурных сдвигов, а также представленная ранее внешнеторговая динамика в абсолютных показателях позволяют сделать предположение о сравнительно высокой доле нововведённых в состав ДФО регионов в территориальной структуре импорта округа. Количественный анализ последней и ранжирование 11-ти дальневосточных субъектов РФ по величинам их удельных весов подтверждают соответствующее предположение: в 2017–2018 гг. Забайкальский край находится на 3-м (после Приморского края и Сахалинской области), в 2019 г. – на 4-м месте (после Приморского края, Сахалинской области, Хабаровского края) по объёмам импортных потоков (табл. 3).

Отнесение Забайкальского края и Республики Бурятия к дальневосточным субъектам РФ обусловило перераспределение удельных весов последних. Наибольшие изменения в территориальной структуре экспорта ДФО (относительно соответствующей структуры для 9 субъектов РФ) коснулись регионов-лидеров по объёмам внешнеторговых взаимодействий: по экспорту – Сахалинской области (удельный вес региона в 2018 г. сократился на 0,74 п.п., в 2019 г. – на 2,99 п.п.); по импорту – Приморского края (в 2018 г. изменение удельного веса составило –1,29 п.п., в 2019 г. – –3,71 п.п.).

Таблица 3

Территориальная структура внешней торговли ДФО, %

Субъект РФ	2017				2018						2019			
	экспорт		импорт		экспорт			импорт			экспорт		импорт	
	9	11	9	11	9	11 (с 1 ноября)	11	9	11 (с 1 ноября)	11	9	11	9	11
Республика Саха (Якутия)	21,58	20,62	2,36	2,11	16,70	16,47	15,92	4,40	4,32	3,98	14,87	14,08	3,55	3,35
Камчатский край	3,15	3,01	1,74	1,57	3,03	2,99	2,89	1,20	1,18	1,09	3,19	3,02	2,25	2,13
Приморский край	13,82	13,20	59,52	53,81	12,28	12,11	11,71	67,02	65,73	60,61	14,92	14,12	65,85	62,14
Хабаровский край	9,62	9,19	8,36	7,55	9,25	9,13	8,82	8,68	8,51	7,85	6,78	6,42	11,02	10,40
Амурская область	1,39	1,33	3,31	2,99	1,33	1,31	1,27	5,07	4,97	4,58	1,76	1,67	3,48	3,28
Магаданская область	1,82	1,74	1,10	1,00	1,47	1,45	1,40	1,06	1,04	0,96	1,67	1,58	0,87	0,82
Сахалинская область	47,54	45,41	22,15	19,99	54,92	54,18	52,35	11,20	10,98	10,13	55,76	52,77	12,02	11,34
Еврейская автономная область	0,54	0,51	0,56	0,50	0,54	0,53	0,51	0,47	0,46	0,43	0,44	0,42	0,30	0,28
Чукотский автономный округ	0,55	0,53	0,91	0,82	0,48	0,47	0,46	0,90	0,88	0,81	0,59	0,56	0,66	0,62
Забайкальский край	–	1,23	–	8,47	–	0,57	1,48	–	1,58	8,04	–	2,20	–	4,51
Республика Бурятия	–	3,25	–	1,19	–	0,79	3,20	–	0,34	1,53	–	3,16	–	1,13

Примечание: «–» – субъект РФ не рассматривается в составе ДФО.

Источник: рассчитано автором на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

Товарная структура. В товарной структуре экспорта макрорегиона расширение границ ДФО обусловило увеличение удельного веса минеральных продуктов (в 2018 г. – на 0,16 п.п., в 2019 г. – на 0,8 п.п.; в 2018 г. соответствующий рост произошёл за счёт товаров, отличных от топливно-энергетических, тогда как в 2019 г. удельный вес последних возрос на 0,18 п.п.); древесины и целлюлозно-бумажных изделий (в 2019 г. – на 0,39 п.п.; за два месяца 2018 г. увеличения не произошло, при этом в масштабе всего года изменение составило бы

+0,48 п.п.); машиностроительной продукции (в 2018 г. – на 0,08 п.п.; в 2019 г. – на 0,21 п.п.). В товарной структуре импорта макрорегиона удельный вес продовольственных товаров и сырья увеличился в 2018 г. на 0,70 п.п., в 2019 г. – на 1,64 п.п.; продукции химической промышленности в 2019 г. – на 0,22 п.п.; прочих товаров в 2018 г. – на 0,18 п.п., в 2019 г. – на 0,88 п.п. (табл. 4).

Таблица 4

Товарная структура внешней торговли дальневосточных субъектов РФ

Товарные группы	2017				2018						2019			
	экспорт		импорт		экспорт			импорт			экспорт		импорт	
	9	11	9	11	9	11 (с 1 ноября)	11	9	11 (с 1 ноября)	11	9	11	9	11
Продовольственные товары и сырьё	12,89	13,04	15,18	19,95	13,45	13,32	12,95	13,52	14,22	16,37	14,58	13,94	10,97	12,61
Минеральные продукты	54,63	н.д.	2,09	н.д.	60,86	61,02	61,41	2,24	2,23	2,19	62,14	62,94	5,40	5,21
Топливо-энергетические товары	51,8	54,55	1,50	1,5	58,61	58,40	58,22	1,66	1,63	1,50	59,72	58,9	1,42	1,3
Продукция химической промышленности, каучук	0,20	0,20	9,45	9,54	0,19	0,24	0,25	10,70	10,63	10,54	0,19	0,20	8,75	8,97
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	4,74	4,47	1,44	1,44	4,05	4,02	4,53	1,42	1,40	1,29	3,57	3,96	1,18	1,12
Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,01	н.д.	4,57	н.д.	0,01	0,01	0,02	5,43	5,17	5,01	0,01	0,01	3,84	3,71
Металлы и изделия из них	1,33	1,33	8,71	8,71	1,91	1,89	1,86	9,66	9,32	8,95	1,89	1,81	8,45	8,15
Машиностроительная продукция	8,37	8,37	52,90	52,89	5,08	5,16	5,21	50,05	49,88	47,70	4,25	4,46	55,88	53,82
Прочие товары	17,83	н.д.	5,42	н.д.	14,44	14,34	13,77	6,67	6,85	7,66	13,37	12,66	5,28	6,16

Источник: рассчитано автором на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>) и Федеральной службы государственной статистики (<https://www.gks.ru>).

Выявленные сдвиги позволяют определить товары, составляющие основную массу экспортных и импортных потоков Забайкальского края и Республики Бурятия (*табл. 5*).

Таблица 5

Товары с наибольшими удельными весами в товарной структуре внешней торговли дальневосточных субъектов РФ в 2018–2019 гг.

Показатель	Забайкальский край	Республика Бурятия
Экспорт	минеральные продукты (2018 г. – 81,78%; 2019 г. – 90,85%; из них на топливно-энергетические товары приходилось лишь 11,99 п.п. и 12,66 п.п. соответственно), древесина и целлюлозно-бумажные изделия (2018 г. – 9,57%, 2019 г. – 5,77%)	минеральные продукты (2018 г. – 68,23%; 2019 г. – 67,60%; из них на топливно-энергетические товары – 68,03 п.п. и 67,11 п.п. соответственно), древесина и целлюлозно-бумажные изделия (2018 г. – 16,17%, 2019 г. – 14,31%), машиностроительная продукция (2017 г. – 11,30%, 2019 г. – 13,99%)
Импорт	продовольственные товары (2018 г. – 41,41%, 2019 г. – 39,26%), прочие товары (2018 г. – 19,87%, 2019 г. – 25,37%), машиностроительная продукция (2018 г. – 25,02%, 2019 г. – 16,84%), продукция химической промышленности (2018 г. – 9,16%, 2019 г. – 12,11%)	продовольственные товары (2018 г. – 53,42%, 2019 г. – 43,44%), машиностроительная продукция (2018 г. – 27,93%, 2019 г. – 29,09%), продукция химической промышленности (2018 г. – 8,70%, 2019 г. – 15,54%)

Как результат, в структуре суммарных внешнеторговых потоков двух вышеуказанных субъектов РФ наибольшие удельные веса приходились по экспорту на минеральные продукты (2018 г. – 72,48%, 2019 г. – 77,14%; из них на топливно-энергетические – 50,47 п.п. и 44,76 п.п. соответственно), древесину и целлюлозно-бумажные изделия (2018 г. – 14,10%, 2019 г. – 10,81%), машиностроительную продукцию (2018 г. – 7,77%, 2019 г. – 8,28%), по импорту – на продовольственные товары (2018 г. – 43,34%, 2019 г. – 40,10%), машиностроительную продукцию (2018 г. – 25,49%, 2019 г. – 19,31%)¹, прочие товары (2018 г. – 16,98%, 2019 г. – 20,87%), продукцию химической промышленности (2018 г. – 9,09%, 2019 г. – 12,80%).

Сдвиги в товарной структуре внешней торговли, произошедшие вследствие расширения административных границ ДФО, не изменили состав основной массы товаров экспортных и импортных потоков макрорегиона. Так, согласно официальной статистике, наибольшую долю (59,53%) в дальневосточном экспорте в исследуемом периоде занимали минеральные продукты (соответствующий показатель для совокупности из 9-ти дальневосточных субъектов РФ составлял 59,21%). Среднегодовой удельный вес прочих товаров оценивался в 14,94% (против 15,21% ранее), продовольственных товаров и сырья – в 13,38%, (13,64%), машиностроительной продукции – в 6,0% (5,90%), древесины и изделий из неё – в 4,24% (4,12%). Доли остальных групп товаров составляли менее 2%.

В структуре дальневосточного импорта ранжирование товарных групп по величинам

¹ Ввиду высокой (превышающей 50%-й порог) доли машиностроительной продукции в структуре импорта ДФО, представленного 9-тью субъектами РФ, суммарные объёмы импорта соответствующей продукции Забайкальского края и Республики Бурятия не смогли обеспечить положительный прирост удельного веса соответствующей товарной позиции в структуре импорта макрорегиона, рассматриваемого в новых границах.

их удельных весов представлялось следующим образом: машиностроительная продукция (52,20% против 52,94%), продовольственные товары (14,0% против 13,22%), продукция химической промышленности (9,68% против 9,63%), металлы и изделия из них (8,73% против 8,94%), прочие товары (6,14% против 5,79%), текстиль, текстильные изделия и обувь (4,68% против 4,61%), минеральные продукты (3,18% против 3,24%). Доли остальных групп товаров составляли менее 2% (см. [табл. 4](#)).

Дальнейшая дезагрегация товарной структуры внешнеторговых трансакций ДФО, степень которой определяется находящейся в официальном доступе таможенной статистикой, обеспечивает идентификацию факторов внешнеторговой динамики ДФО, связанных с изменениями ценовой конъюнктуры и физических объёмов экспортно-импортных потоков.

Так, согласно данным официальной статистики, ключевой позицией в структуре дальневосточного экспорта минеральных продуктов является минеральное топливо, нефть и продукты их перегонки (94,69%), прочих товаров – драгоценности (99,97%), продовольственных товаров и сырья – рыба, ракообразные, моллюски (88,14%), машиностроительной продукции – летательные аппараты (79,21%), древесины и целлюлозно-бумажных изделий – древесина и изделия из неё, древесный уголь (69,98%). Динамика удельных весов соответствующих товарных групп в структуре совокупного экспорта ДФО представлена на [рисунке 2](#).

Рис. 2. Удельные веса основных товаров в экспорте дальневосточных субъектов РФ, %

Примечания: 1) 1 – рыба, ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные; 2 – топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные; 3 – древесина и изделия из неё; древесный уголь; 4 – жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них; ювелирные изделия; монеты; 5 – летательные аппараты, космические аппараты, и их части;

2) Удельный вес остальных товаров экспорта не превышал 2%.

Источник: рассчитано автором на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

Сосредоточим внимание на динамике дальневосточного экспорта товаров, удельный вес которых в структуре исходящих потоков макрорегиона на международный рынок превышает 10%.

Наибольший удельный вес в экспорте минерального топлива, нефти и продуктов их перегонки приходится на сырую нефть и сырые нефтепродукты (29,83%), каменный уголь (29,41%) и природный газ (21,32%). Ценовая динамика в 2017–2018 гг. по всем указанным товарным

позициям являлась положительной. Несмотря на это, в 2018 г. физические объёмы поставок угля сократились на 9,25%. Индексы динамики натуральных показателей экспорта сырой нефти и сырых нефтепродуктов и природного газа составили 111,13% и 120,55% по отношению к 2017 г. В 2019 г., несмотря на «благоприятствующий» ценовой фактор (темп роста цены оценивался в 115,77% к 2018 г.), наблюдалась отрицательная стоимостная динамика экспорта природного газа (97,24%); изменение физических объёмов экспорта последнего составило –16%. Снижение цены на уголь составило 24,05%, на сырые нефтепродукты – 7,71% по сравнению с 2018 г. Для данных товаров увеличение стоимостных объёмов экспорта обеспечивалось наращиванием физических объёмов последнего (*табл. 6*).

Таблица 6

Основные товары экспортных потоков Дальневосточного федерального округа

Товарные группы	2017		2018		2019	
<i>Топливо-энергетические товары</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>
Уголь каменный, тыс.т.	13 507 576	27,97	12 258 716	22,91	25 057 792,4	37,35
Нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных пород, тыс. т.	14 942 056	30,97	16 605 217	31,22	18 307 273	27,29
Газ природный сжиженный, куб.м.	10 935 838	22,67	13 182 986	24,79	11 072 721,9	16,51
<i>Топливо-энергетические товары</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>
Уголь каменный	1 230 125,6	10,66	1 288 841,3	7,76	2 000 814,76	11,80
Нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных пород	5 949 054,3	51,66	9 076 080,0	55,14	9 234 766,94	54,46
Газ природный сжиженный	3 163 788,3	27,47	4 531 600,7	27,53	4 406 612,66	25,99
<i>Жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них; ювелирные изделия; монеты</i>	<i>физические объёмы, т</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы, т</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы, т</i>	<i>удельный вес, %</i>
	69	100	115	100	164	100
	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>
	3 930 196,3	100	4 029 671,9	100	3 633 553,18	100

Продолжение таблицы 6

Товарные группы	2017		2018		2019	
<i>Рыба, ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные, в том числе</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>
Рыба мороженная, т	1 279 892	90,94	1 362 990	88,66	1 331 628	88,21
Ракообразные, т	64 166	4,56	68 337	4,45	70 439,90	4,67
<i>Рыба, ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные, в том числе</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>
Рыба мороженная, т	1 696 073,7	66,29	2 119 694,7	64,60	2 098 260,39	59,48
Ракообразные, т	704 506,6	27,54	889 758,8	27,12	1 116 114,17	31,65

Источник: рассчитано автором на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

Динамика «средней» цены жемчуга, драгоценных или полудрагоценных камней, драгоценных металлов и изделий из них на внешнем рынке в исследуемом периоде являлась отрицательной: в 2018 г. – 61,52%, в 2019 г. – 63,23% к предыдущему году соответственно. Рост стоимостных объёмов соответствующей статьи экспорта Дальневосточного макрорегиона в 2018 г. обуславливался увеличением исключительно её физических объёмов (темп роста составил 166,67%).

Рост физических объёмов экспорта ракообразных (2018 г. – 106,5%, 2019 г. – 103,08% к предыдущему году соответственно) наряду с ростом экспортной цены на данный товар (2018 г. – 118,59%; 2019 г. – 121,70%) обусловил устойчивый рост стоимости соответствующих исходящих потоков ДФО на внешний рынок. Экспортная цена мороженой рыбы, также как и в случае ракообразных, в исследуемом периоде характеризовалась положительной динамикой (в 2018 г. рост оценивался в 118,59%, в 2019 г. – в 121,70% по отношению к предыдущему году соответственно). Таким образом, сокращение стоимостных объёмов экспорта соответствующих товаров в 2019 г. (на 1,01%) обуславливалось уменьшением физических объёмов последнего (на 2,3%).

Статистические данные, представленные в официальном доступе, позволяют измерить «вклад» Забайкальского края и Республики Бурятия в дальневосточный экспорт вышерассмотренных товарных групп лишь в 2019 г. Соответствующие оценки в ряде случаев смогут объяснить существующие «разногласия» между динамикой цен на внешнем рынке и изменениями физических объёмов экспорта.

Так, дезагрегация выявленной ранее структуры внешней торговли Забайкальского края и Республики Бурятия в отношении её элементов, характеризующихся наибольшими удельными весами, и сопоставление полученных данных с данными таблицы 6 показали, что доля указанных регионов в физических и стоимостных объёмах дальневосточного экспорта превышает 1%-ный рубеж только в отношении каменного угля: в первом случае она оценивается в 37,38% (из которых 35,40 п.п. «обеспечивает» Республика Бурятия), во втором случае – в 32,51%

(30,47 п.п.). Таким образом, изменение территориального состава ДФО выступило одним из факторов увеличения физических объёмов экспорта угля макрорегиона на фоне падения цены соответствующего товара на внешнем рынке.

Ключевыми позициями в структуре дальневосточного импорта машиностроительной продукции являются: машины, оборудование и механизмы; их части (48,68%); электрические машины и оборудование, их части, аппаратура для записи и воспроизведения звука, изображения, её части и принадлежности (17,74%); средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, их части и принадлежности (16,02%); суда, лодки и плавучие конструкции (10,28%); импорта продовольственных товаров – мясо и пищевые мясные субпродукты (27,11%); овощи и некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды (21,61%); съедобные фрукты и орехи, кожура и корки цитрусовых или дынь (20,73%); импорта продукции химической промышленности – пластмассы и изделия из них (39,17%); каучук, резина и изделия из них (25,61%); импорта металлов и изделий из них – изделия из чёрных металлов (63,60%); импорта минеральных продуктов – руды, шлак, зола (71,25%) (рис. 3).

Рис. 3. Удельные веса основных товаров импорта дальневосточных субъектов РФ, %

Примечание: 1) 1 – мясо и пищевые мясные субпродукты; 2 – овощи и некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды; 3 – съедобные фрукты и орехи, кожура и корки цитрусовых или дынь; 4 – руды, шлак, зола; 5 – пластмассы и изделия из них; 6 – каучук, резина и изделия из них; 7 – изделия из чёрных металлов; 8 – машины, оборудование и механизмы; их части; 9 – электрические машины и оборудование, их части, аппаратура для записи и воспроизведения звука, изображения, её части и принадлежности; 10 – средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, их части и принадлежности; 11 – суда, лодки и плавучие конструкции;

2) удельный вес остальных товаров импорта не превышал 2%.

Источник: рассчитано автором по стоимостным объёмам на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

Сосредоточим внимание на динамике дальневосточного импорта товаров, удельный вес которых в структуре входящих в макрорегион из-за рубежа потоков превышает 5%.

Исследование структуры импорта таких товарных групп, как «машины, оборудование и механизмы; их части» и «электрические машины и оборудование, их части; аппаратура для записи и воспроизведения звука, изображения, её части и принадлежности» показало отсутствие элементов, удельный вес которых превышал бы в первом случае 12% (бульдозеры, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики,

трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные), во втором – 22% (электрогенераторные установки и вращающиеся электрические преобразователи). Данное обстоятельство обусловило изучение динамики каждой из соответствующих товарных групп импорта ДФО в агрегированном виде (*табл. 7*).

Таблица 7

Основные товары импортных потоков ДФО

Товарные группы	2017		2018		2019	
	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>
Машины, оборудование и механизмы; их части	254 672,20	100	250 436,80	100	302 354,20	100
	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>
	1 675 353,93	100	1 529 901,42	100	2 117 996,21	100
Электрические машины и оборудование, их части; аппаратура для записи и воспроизведения звука, изображения, её части и принадлежности	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>
	57884,90	100	67207,10	100	68149,20	100
	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>
	521206,76	100	687278,62	100	717423,35	100
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава; их части и принадлежности	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (кроме автомобилей товарной позиции 8702)	36 385,00	19,04	21 997,70	11,00	13 240,40	5,50
Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705	111 097,30	57,92	127 903,80	63,95	135 411,20	56,21
Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств	2 276,60	1,19	9 539	4,77	41 153,70	17,09

Продолжение таблицы 7

Товарные группы	2017		2018		2019	
<i>Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава; их части и принадлежности</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (кроме автомобилей товарной позиции 8702)	99 571,30	23,15	64 035,59	14,64	39 693,33	3,97
Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705	220 534,77	51,19	240 546,69	55,01	349 804,50	35,0
Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств	4 493,80	1,04	18 408,0	4,21	458 707,86	45,90
<i>Суда, лодки и плавучие конструкции</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>физические объёмы</i>	<i>удельный вес, %</i>
Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи	98 250,60	60,43	30 757,90	32,22	92 813,20	64,36
Суда рыболовные	24 338,00	14,97	14 260,40	14,94	33 933,90	23,53
Плавучие маяки, пожарные суда, земснаряды, плавучие краны и прочие плавучие средства	0	0	41 323,10	43,29	1 167,10	0,81
<i>Суда, лодки и плавучие конструкции</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>	<i>стоимостные объёмы, тыс. долларов</i>	<i>удельный вес, %</i>
Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи	87 193,09	19,32	22 570,32	10,60	202 098,11	43,57
Суда рыболовные	83 766,30	18,56	32 398,22	15,22	153 433,87	33,08

Продолжение таблицы 7

Товарные группы	2017		2018		2019	
Плавучие маяки, пожарные суда, земснаряды, плавучие краны и прочие плавучие средства	0	0	76 783,60	36,07	2 811,57	0,61
Чёрные металлы	физические объёмы	удельный вес, %	физические объёмы	удельный вес, %	физические объёмы	удельный вес, %
Прокат плоский из железа или нелегированной стали шириной 600 мм или более плакированный	89 849,00	75,66	55 336,40	61,55	97 702	71,58
	стоимостные объёмы, тыс. долларов	удельный вес, %	стоимостные объёмы, тыс. долларов	удельный вес, %	стоимостные объёмы, тыс. долларов	удельный вес, %
	66 965,53	75,10	48 094,11	62,77	69 550,3	67,76
Мясо и пищевые мясные субпродукты	физические объёмы	удельный вес, %	физические объёмы	удельный вес, %	физические объёмы	удельный вес, %
Мясо крупного рогатого скота, замороженное	23 780,60	19,22	21 602,00	27,86	21 806	24,38
Свинина свежая, охлаждённая или замороженная	66 095,30	53,43	24 977,50	32,21	32 835,40	36,71
Мясо и пищевые субпродукты домашней птицы свежие, охлаждённые или замороженные	17 330,20	14,01	15 657,80	20,19	21 915,90	24,50
Мясо и пищевые мясные субпродукты	стоимостные объёмы, тыс. долларов	удельный вес, %	стоимостные объёмы, тыс. долларов	удельный вес, %	стоимостные объёмы, тыс. долларов	удельный вес, %
Мясо крупного рогатого скота, замороженное	78 629,52	23,59	78 350,20	38,29	80 048,30	33,66
Свинина свежая, охлаждённая или замороженная	201 012,64	60,32	74 574,35	36,45	101 024,30	42,48
Мясо и пищевые субпродукты домашней птицы свежие, охлаждённые или замороженные	23 865,48	7,16	21 138,83	10,33	32 174,35	13,53

Источник: рассчитано автором на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

Темп роста физических объёмов дальневосточного импорта машин, оборудования, механизмов и их частей в 2018 г., несмотря на снижение цены соответствующих товаров на внешнем рынке, демонстрировал отрицательную динамику (92,86% по отношению к 2017 г.). Как следствие, стоимостные объёмы соответствующих импортных потоков также сократились, составив 91,32% по отношению к предыдущему году. В 2019 г. рост внешней цены (на 14,67%) не оказал негативного воздействия на динамику физических объёмов рассматриваемой статьи импорта: темп прироста последнего в натуральном выражении составил 20,73%. по отношению к 2018 г. Стоимостной объём импорта соответствующих товаров увеличился на 38,44%.

Цена электрических машин и оборудования на внешнем рынке в исследуемом периоде демонстрировала рост (2018 г. – 113,57%, 2019 г. – 102,95% по отношению к предыдущему году соответственно). Несмотря на это, физические объёмы дальневосточного импорта соответствующей продукции также увеличивались (2018 г. – 116,10%, 2019 г. – 101,40%). Стоимость импорта как результирующий показатель «синтеза» внешней ценовой динамики и динамики физических объёмов импорта рассматриваемых товаров характеризовалась положительными темпами прироста: 2018 г. – 31,86%, 2019 г. – 4,39% к предыдущему году соответственно.

В структуре импорта ДФО средств наземного транспорта, их частей и принадлежностей наибольшие удельные веса приходились на части и принадлежности моторных транспортных средств (в среднегодовом выражении – 59,36%), автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (11,85%), кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств (7,68%).

Снижение в 2018 г. внешнеторговых цен на части и принадлежности моторных транспортных средств и их кузова (на 5% и 2% по отношению к 2017 г. соответственно) способствовало росту физических объёмов дальневосточного импорта по обеим товарным группам (на 15,13% и 319% соответственно). Динамика импорта в натуральных показателях обусловила рост его стоимостных объёмов.

Средняя импортная цена легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств в 2018 г. по сравнению с 2017 г. возросла на 6,37%. Указанное увеличение препятствовало наращиванию физических объёмов соответствующего импорта ДФО (индекс динамики последнего в 2017–2018 гг. составил 60,46%). Как следствие, стоимостные объёмы входящих торговых потоков демонстрировали падение (64,31%).

В 2019 г. по всем элементам структуры средств наземного транспорта фиксируется увеличение цены на внешнем рынке. При этом отрицательная динамика как физических, так и стоимостных объёмов импорта ДФО наблюдалась только в отношении легковых автомобилей (соответствующие темпы роста составили 60,19% и 61,99%).

Цена импорта всех составляющих товарной группы «суда, лодки и плавучие конструкции» в 2019 г., в отличие от предыдущих лет, демонстрировала рост. Аналогичная тенденция фиксировалась в отношении физических и стоимостных объёмов дальневосточного импорта соответствующих товаров, за исключением плавучих маяков.

Динамика цены импорта плоского проката из железа или нелегированной стали в 2017–2019 гг. описывается параболой выпуклого типа с вершиной в 2018 г. При этом рост цены соответствующих товаров на внешнем рынке сопровождается сокращением физических и стоимостных объёмов их импорта в ДФО (61,59% и 71,82% к предыдущему году соответственно), снижение цены – ростом соответствующих показателей (176,56% и 144,61%).

Для всех товарных позиций, объединённых статьёй «Мясо и пищевые мясные субпродукты», в 2018 г. наблюдалось уменьшение стоимостных и физических объёмов их импорта в ДФО (темпы роста последних относительно замороженного мяса рогатого скота составили 90,84% и 99,64% по отношению к предыдущему году соответственно; свинины свежей, ох-

лаждённой или замороженной – 37,79% и 37,10%; мяса и пищевых субпродуктов домашней птицы – 90,35% и 88,57%); в 2019 г., напротив, имел место рост (100,94% и 102,17%; 131,46% и 135,4%; 139,97% и 152,20% соответственно). Указанные изменения сопровождались в 2018 г. падением цены импорта по всем вышеперечисленным товарным позициям, за исключением мяса крупного рогатого скота, в 2019 г. – «повсеместным» ростом импортной цены.

Дезагрегация структуры импорта Забайкальского края и Республики Бурятия в отношении машиностроительной продукции и сопоставление полученных данных с данными таблицы 7 показали, что совокупная доля указанных субъектов РФ в физических и стоимостных объёмах импорта машин, оборудования, механизмов и их частей в 2019 г. составила 4,29% и 3,16% соответственно (из них в первом случае 3,73 п.п. «приходилось» на Забайкальский край, во втором случае – 2,27 п.п.). Таким образом, расширение административных границ ДФО выступало одним из факторов увеличения физических объёмов импорта соответствующих товаров при увеличении их цены на внешнем рынке. В отношении иных товаров доля Забайкальского края и Республики Бурятия в их дальневосточном импорте не превосходила 1%-ный рубеж.

Географическая структура. Основными «партнёрами» ДФО во внешнеэкономических взаимодействиях выступают страны СВА-3: Китай, Республика Корея, Япония (*табл. 8*).

Таблица 8

Основные элементы географической структуры внешней торговли ДФО, %

Страна	2017		2018				2019			
	экспорт	импорт	экспорт		импорт		экспорт		импорт	
	9	9	9	11 (с 1 ноября)	9	11 (с 1 ноября)	9	11	9	11
Китай	22,84	42,79	22,17	22,76	52,72	53,47	20,70	22,42	45,46	47,94
Республика Корея	27,60	15,38	32,88	32,49	9,15	8,97	33,97	32,73	8,87	8,37
Япония	21,68	9,27	21,85	21,72	8,02	7,87	21,57	21,09	15,59	14,83

Источник: рассчитано автором на основе данных Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

Согласно официальной статистике, в 2017–2019 гг. на долю стран СВА-3 приходилось 75,11% (69,63%) совокупного объёма экспорта (импорта) дальневосточных субъектов РФ. При этом в экспортных транзакциях наибольший удельный вес приходился на Республику Корея (30,94%); в импортных – на Китай (48,07%).

Объяснение динамики географической структуры внешнеэкономических взаимодействий ДФО требует анализа изменений абсолютных показателей экспортных и импортных потоков по отдельным странам, а также оценки структурных сдвигов, обусловленных расширением административных границ округа в ноябре 2018 г.

Так, уменьшение в 2018 г. удельного веса Китая (на –0,08 п.п.) в географической структуре экспорта ДФО связывается с увеличением удельных весов Республики Корея и Японии (на 4,89 п.п. и 0,04 п.п. соответственно). Последнее, в свою очередь, обуславливается увеличением объёма экспортных потоков, направленных из ДФО в указанные страны (*табл. 9*). При этом включение Забайкальского края и Республики Бурятия в состав Дальневосточного макроре-

гиона явилось сдерживающим фактором для более резкого уменьшения доли Китая в дальневосточном экспорте: расширение административных границ округа обеспечило прирост доли КНР на 0,59 п.п. (см. *табл. 8*).

Таблица 9

Динамика торговли ДФО со странами СВА-3, тыс. долларов США

Страна	2017		2018		2019	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
Китай	5 080 584,0	2 690 921,7	6 415 004,7	3 361 033,2	6 453 395,6	4 018 569,7
Республика Корея	6 138 104,7	967 314,1	9 157 558,8	563 953,9	9 420 383,8	701 797,8
Япония	4 821 766,6	582 887,6	6 121 308,3	494 501,4	6069264,33	1 243 119,2

Источник: данные Дальневосточного таможенного управления (<http://dvtu.customs.ru/statistic>).

В 2019 г., несмотря на рост объёмов дальневосточного экспорта в Китай и уменьшение доли Японии (–0,63 п.п.), удельный вес КНР в структуре экспорта ДФО продолжал снижаться и составил 22,42%. При этом, отнесение Забайкальского края и Республики Бурятия к числу дальневосточных субъектов РФ обеспечило прирост удельного веса Китая на 1,72 п.п.

Основными товарами дальневосточного экспорта в Китай являлись битуминозные вещества, минеральные воски, рыба, ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные, древесина и изделия из неё, древесный уголь, летательные аппараты, космические аппараты, и их части; в Республику Корея – минеральное топливо, нефть и продукты их перегонки, битуминозные вещества, минеральные воски, рыба, ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные, чёрные металлы; в Японию – топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки, битуминозные вещества, минеральные воски, рыба, ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные, древесина и изделия из неё, древесный уголь.

Помимо стран СВА сравнительно значимый удельный вес в структуре экспорта ДФО в 2017–2019 гг. занимала Бельгия: 10,63%, 8,21% и 6,18% соответственно. Основными товарами, отправляемыми в данную страну, являлись драгоценности.

В географической структуре импорта ДФО удельный вес Китая в 2018 г. увеличился на 10,68 п.п. Данное изменение обуславливалось как увеличением объёма дальневосточного импорта из данной страны, так и уменьшением вследствие сокращения внешнеторговых взаимодействий удельных весов Республики Корея (–6,41 п.п.) и Японии (–1,4 п.п.). Расширение административных границ ДФО обеспечило положительный прирост доли Китая на 0,75 п.п.

В 2019 г., несмотря на продолжающийся рост объёма входящих торговых потоков из Китая, а также положительный прирост последних, обеспеченный Забайкальским краем и Республикой Бурятия, удельный вес КНР в структуре импорта ДФО снизился на 5,53 п.п. Основной причиной данного обстоятельства являлось резкое увеличение (почти в 3 раза) объёмов импорта из Японии (обеспечившее +6,96 п.п. страны в структуре дальневосточного импорта), что, в свою очередь, было связано с увеличением поставок средств наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, их частей и принадлежностей.

Основными товарами дальневосточного импорта из Китая являлись машины, оборудование и механизмы, их части, электрические машины и оборудование, их части, аппаратура

для записи и воспроизведения звука, изображения, её части и принадлежности, пластмассы и изделия из них, овощи и некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды; из Республики Корея – машины, оборудование и механизмы, их части, пластмассы и изделия из них, электрические машины и оборудование, их части, аппаратура для записи и воспроизведения звука, изображения, её части и принадлежности, изделия из чёрных металлов; из Японии – средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава; их части и принадлежности, машины, оборудование и механизмы, их части, изделия из чёрных металлов, суда, лодки и плавучие конструкции.

Кроме стран СВА заметное место в структуре импорта ДФО занимали США. Удельный вес последних в 2017–2019 гг. оценивался в 5,84%, 6,52% и 4,79% соответственно. В структуре импорта из США доминировали изделия из чёрных металлов и машиностроительная продукция.

Заключение

Открытость экономики региона, по умолчанию, определяет внешнюю торговлю в качестве фактора экономической динамики последнего. Экспортная деятельность, увеличивая объёмы совокупного спроса, расширяя возможности для сбыта продукции, стимулируя развитие производства во внешнем секторе экономики, а также сопряжённых с ним видах деятельности, создаёт тем самым импульсы для регионального роста. Генерация последних со стороны импорта обуславливается удовлетворением внутрирегиональных потребностей [1; 2; 6]. В результате анализ внешнеторговой динамики становится одной из ключевых статей регионального социально-экономического мониторинга.

В 2017–2019 гг. формирование динамики внешней торговли ДФО происходило под влиянием двух типов факторов: внеэкономических (расширение территориального состава федерального округа) и экономических (изменения внешнеторговых цен, внешнего спроса, соотношения курсов валют, платёжеспособности внутрирегионального спроса и др.). Оценки, полученные в рамках настоящей статьи, позволяют сформировать временной ряд внешнеторговых показателей Дальневосточного макрорегиона, в уровнях которого устраняется «погрешность», обусловленная включением в состав округа Забайкальского края и Республики Бурятия, а также выявить относительно малый «масштаб» сдвигов, произошедших в территориальной, товарной и географической структурах внешней торговли ДФО вследствие изменения его административных границ.

Список литературы

1. Белоусова А.В. Государственные приоритеты развития экспортного сектора экономики Дальнего Востока России: оценка перспектив региональной динамики // Государственный советник. 2019. № 4. С. 45–51.
2. Белоусова А.В., Исаев А.Г. Факторы экономического роста // Региональный мониторинг: Дальневосточный федеральный округ / под ред. О.М. Прокапало. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019. С. 18–33.
3. Белоусова А.В. Экспорт как фактор экономической динамики Дальневосточного федерального округа: оценка потенциальных эффектов // Ученые записки. Выпуск 18. Экономика и социальное развитие Дальнего Востока: пространственная дифференциация. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019. С. 33–40.
4. Гробман Е., Грошин К., Еременко Е. Дальний Восток прирос Сибирью. Забайкалье и Бурятия включены в состав ДФО. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3791946> (дата обращения: 15.05.2020).
5. Минакир П.А. Девальвация рубля: внешние шоки и внутренние проблемы // Пространственная экономика. 2018. № 3. С. 7–18. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.3.007-018>

6. Минакир П.А. Развитие Дальнего Востока России и международное сотрудничество: новые направления и вызовы // Материалы XXXV Российско-Японского симпозиума ученых-экономистов Дальнего Востока и района Кансай (Япония). Под ред. П.А. Минакира, В. Фудзимото. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019. С. 101–109.
7. Прокапало О.М., Бардаль А.Б., Исаев А.Г., Мазитова М.Г., Суслов Д.В. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном федеральном округе в 2018 г. // Пространственная экономика. 2019. № 2. С. 110–149. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.2.110-149>
8. Прокапало О.М., Исаев А.Г., Мазитова М.Г., Суслов Д.В. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном федеральном округе в 2017 г. // Пространственная экономика. 2018. № 2. С. 92–133. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.2.092-133>

References

1. Belousova A.V. State Priorities for the Development of the Export Sector of the Russian Far East Economy: Estimation of Prospects for Regional Dynamics. *Gosudarstvennyy sovetnik* [The State Counsellor]. 2019. No. 4. Pp. 45–51. (In Russian)
2. Belousova A.V., Isaev A.G. Factors of Economic Growth. In: *Regional Monitoring: Far Eastern Federal District*. Ed. by O.M. Prokapalo. Khabarovsk, 2019. Pp. 18–33. (In Russian)
3. Belousova A.V. Export as a Factor of Economic Dynamics of the far Eastern Federal District: Estimation of Potential Effects. In: *Science Notes. Issue 18. Economy and Social Development of the Far East: Spatial Differentiation*. Ed. by O.M. Prokapalo. Khabarovsk, 2019. Pp. 33–40. (In Russian)
4. Grobman E., Groshin K., Eremenko E. *The Far East Has Grown Siberia. Transbaikalia and Buryatia Are Included in the Far Eastern Federal District*. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3791946> (accessed 15 May 2020). (In Russian)
5. Minakir P.A. Devaluation of the Ruble: External Shocks and Internal Problems. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2018. No. 3. Pp. 7–18. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.3.007-018> (In Russian)
6. Minakir P.A. Development of the Russian Far East and International Cooperation: New Directions and Challenges. In: *Proceedings of the XXXV Russian-Japanese Symposium of Academic Economists of the Russian Far East and Kansai Region (Japan)*. Ed. by P.A. Minakir, W. Fujimoto. Khabarovsk, 2019. Pp. 101–109. (In Russian)
7. Prokapalo O.M., Bardal A.B., Isaev A.G., Mazitova M.G., Suslov D.V. Economic Situation in the Far Eastern Federal District in 2018. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2019. No. 2. Pp. 110–149. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.2.110-149> (In Russian)
8. Prokapalo O.M., Isaev A.G., Mazitova M.G., Suslov D.V. Economic Situation in the Far Eastern Federal District in 2017. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2018. No. 2. Pp. 92–133. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.2.092-133> (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Белоусова А.В. Внешняя торговля Дальневосточного федерального округа в 2017–2019 гг. // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 4. С. 5–23. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.5>

For citing:

Belousova A.V. Foreign Trade of the Far Eastern Federal District in 2017–2019. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 4. Pp. 5–23. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.5> (In Russian)

**ДЁМИНА
Яна
Валерьевна**

Кандидат экономических наук, старший научный сотрудник

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

**DYOMINA
Yana
Valeryevna**

PhD in economics, senior research fellow

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

yandemi@yandex.com

УДК 339.727+339.743

ПОРТФЕЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В СТРАНАХ АСЕАН: ВЛИЯНИЕ РЕЖИМОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВАЛЮТНЫХ КУРСОВ

В статье анализируется функциональная зависимость объёмов активов портфельных инвестиций стран АСЕАН-5 от изменения режимов регулирования валютных курсов (переход на единую корзину валют). Результаты регрессионного анализа показывают, что корреляция между колебаниями курсов национальных валют друг к другу и к доллару, а также между стоимостью корзины валют и объёмами активов портфельных инвестиций Индонезии и Малайзии не наблюдается. Переход на единую корзину валют также не влияет на объёмы активов портфельных инвестиций Сингапура. Однако между объёмами активов портфельных инвестиций Сингапура и колебаниями курсов национальных валют друг к другу и к доллару наблюдается слабая корреляция. Наконец, для Филиппин и Таиланда координация валютной политики принесёт значительный положительный эффект.

АСЕАН, АСЕАН+3, режимы валютных курсов, портфельные инвестиции, гравитационная модель

EXCHANGE RATE REGIME CHANGES AND PORTFOLIO INVESTMENT FLOWS IN ASEAN COUNTRIES

The article analyzes the functional dependence between portfolio investment assets of ASEAN-5 countries and changes in exchange rate regimes (transition to a single currency basket). The regression analysis results show that there is no correlation between fluctuations of national currencies against each other and against the USD, as well as the value of the currency basket and portfolio investments assets of Indonesia and Malaysia. The transition to a single currency basket also does not affect the volume of assets of Singapore's portfolio investments. However, there is a weak correlation between the volume of Singapore's assets and fluctuations of national currencies against each other and against the USD. Finally, for the Philippines and Thailand, monetary policy coordination will have a significant positive effect.

ASEAN, ASEAN+3, exchange rate regimes, portfolio investment, gravity model

© Дёмина Я.В., 2020

Введение

В качестве одной из целей АСЕАН к 2025 г. [10] указана интеграция и дальнейшее развитие валютных и финансовых рынков региона. Перспективы интеграции и развития валютных и финансовых рынков региона связаны с действующими в регионе соглашениями: Многосторонней Чиангмайской инициативой (СМИМ), Совещанием руководителей центральных банков стран Восточной Азии и Тихого океана (ЕМЕАР), Экономическим и политическим диалогом (ASEAN+3 ERPД) и Инициативой по азиатским рынкам облигаций (АВМИ).

Финансовая интеграция может обеспечить распределение рисков и более эффективное размещение ресурсов; она может способствовать большей устойчивости рынков к кризисным явлениям за счёт роста их объёмов, глубины и ликвидности; свободное движение капитала между странами-участницами объединения увеличивает выгоды от эффективной политики; консолидация финансовых рынков стимулирует приток иностранных инвестиций (как прямых, так и портфельных); кооперация в финансовой сфере стимулирует рост торговли товарами и услугами и повышает эффективность банковской системы.

Портфельные инвестиции представляют собой только часть финансовых потоков, однако они быстрее реагируют на изменение режимов валютных курсов и негативные последствия финансовой интеграции (эффекты домино, толпы, порочной практики и резонатора) связаны в основном с ними. Краткосрочный капитал имеет проциклический характер, поэтому всегда существует риск его оттока. Кроме того, высокая концентрация капитала может негативно сказаться на экономическом росте принимающей страны, усугубить её внутренние проблемы, а также привести к макроэкономической нестабильности.

В работе будет изучена функциональная зависимость объёмов активов портфельных инвестиций стран АСЕАН-5 (Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур и Таиланд) от изменения режимов регулирования валютных курсов (переход на единую корзину валют, привязанную к доллару США) в каждом из государств. Выбор указанных стран обусловлен их долей в совокупном объёме портфельных инвестиций (99,9% по состоянию на 2017 г.), ВВП (87,6%) и внешнеторговом обороте (84,1%) объединения [3]. Кроме того, эти страны являются основателями и наиболее экономически развитыми участниками Ассоциации.

В данной статье будет использована гравитационная модель Дж. Бергстрана [11; 17] с модификацией, которая была описана в предыдущем исследовании автора настоящей статьи [3]. Однако в предыдущей работе в качестве зависимой переменной рассматривались объёмы эмиссии облигаций в национальных и иностранных валютах (на основе данных Азиатского банка развития) в каждой из девяти стран-партнёров (Индонезия, Малайзия, Филиппины, Таиланд, Сингапур, Вьетнам, Китай, Япония, Республика Корея) изучаемых государств. В данном исследовании в качестве переменной будут использованы объёмы активов портфельных инвестиций (на основе данных Coordinated Portfolio Investment Survey IMF Statistics Database) каждой из исследуемых стран АСЕАН-5 по странам-эмитентам (страны АСЕАН+3).

В качестве стран-эмитентов отобраны члены Ассоциации и её диалоговые партнёры (государства, с которыми заключены соглашения о свободной торговле в формате АСЕАН+1). Указанные соглашения вступили в силу в 2005–2010 гг. и включают нормы по товарам, услугам и инвестициям с подробным описанием обязательств договаривающихся сторон [4; 5].

Потоки портфельных инвестиций и режимы валютных курсов в странах АСЕАН-5

Несмотря на планы по углублению и развитию валютного и финансового сотрудничества, в настоящее время рынки стран АСЕАН-5 существенно отличаются друг от друга [2; 3]. Наиболее развитый и «объёмный» финансовый рынок у Сингапура. Так, совокупный объём активов портфельных инвестиций Сингапура в 2017 г. составил 1,2 трлн долларов США¹, увеличившись по сравнению с 2001 г. в 11,1 раза². На втором месте располагается Малайзия с объёмом активов портфельных инвестиций 83,7 млрд долларов США³. Далее следуют Таиланд, Индонезия и Филиппины с объёмами активов портфельных инвестиций 53,4 млрд долларов США, 17,3 млрд долларов США и 13,1 млрд долларов США соответственно⁴. Наибольшие темпы роста объёма активов портфельных инвестиций за рассматриваемый период были характерны для Таиланда – 64,8 раза, наименьшие – 6,1 раза – для Филиппин⁵.

В исследуемых пяти странах в целом наблюдается невысокая зависимость от региональных партнеров (*pus.*). Так, в среднем за период с 2001 по 2017 гг. доля АСЕАН в совокупном объёме активов портфельных инвестиций не превышает 10% для случаев Сингапура, Таиланда и Индонезии, составляет 12,8% для Филиппин и существенна только для Малайзии (28,4%). Удельный вес стран-партнёров по АСЕАН+3 колеблется от 13,3% в случае Индонезии до 34,6% в случае Малайзии.

Рис. Удельный вес АСЕАН и АСЕАН+3 в совокупном объёме активов портфельных инвестиций

Источник: расчёты автора по данным «Coordinated Portfolio Investment Survey».

Также большинство портфельных активов стран АСЕАН-5 номинированы в долларах США. В структуре общего объёма активов портфельных инвестиций удельный вес доллара колеблется в пределах от 63,9% (случай Таиланда) до 95,0% (случай Филиппин) [1].

¹ Coordinated Portfolio Investment Survey.

² Рассчитано автором по: Coordinated Portfolio Investment Survey.

³ Coordinated Portfolio Investment Survey.

⁴ Coordinated Portfolio Investment Survey.

⁵ Рассчитано автором по: Coordinated Portfolio Investment Survey.

В исследуемых пяти странах практикуются валютные режимы, характеризующиеся МВФ как мягкая привязка: стабилизационное соглашение и управляемое плавание. Стабилизационное соглашение применяется в Индонезии и Сингапуре, управляемое плавание – в Малайзии, Таиланде и на Филиппинах [9].

Стабилизационное соглашение предполагает удержание курса валюты на установленном уровне не путём принятия какого-либо юридического акта, а по факту – с помощью систематически проводимых и целенаправленных рыночных интервенций. Управляемое плавание, в свою очередь, не подразумевает обязательств поддерживать какие-либо заранее установленные уровни валютного курса.

Стоит отметить, что для стран АСЕАН-5 характерна частая смена режимов валютного курса [2]. Так, за период с 2001 по 2017 гг. Малайзия сменила жёсткую привязку к доллару США на мягкую, Сингапур – плавающий валютный курс на мягкую привязку к корзине валют (состав которой не раскрывается), Филиппины и Таиланд – наоборот, перешли от мягкой привязки к плавающему режиму валютного курса, а Индонезия сначала сменила плавающий валютный курс на мягкую привязку, но затем вернулась к плавающему валютному курсу.

Генезис гравитационных моделей

Гравитационные модели появились в связи с попытками приложения закона всемирного тяготения Ньютона к объяснению торгово-экономических процессов, в том числе для оценки эффективности функционирования интеграционных объединений. Суть закона всемирного тяготения состоит в следующем: каждые две частицы материи притягивают взаимно друг друга или тяготеют друг другу с силой, прямо пропорциональной произведению их масс и обратно пропорциональной квадрату расстояния между ними.

Заимствовав данный закон из физики и трансформировав его применительно к международной торговле, Тинберген [18] доказал, что существует зависимость между стоимостным объёмом экспорта из страны i в страну j , экономическими размерами экспортера и импортера и издержками торговли между странами по следующей формуле:

$$x_{ij} = k \frac{y_i^\alpha \cdot y_j^\beta}{t_j^\gamma}, \quad (1)$$

где k – константа, y_i , y_j – экономический размер стран i и j , t_j – торговые издержки, $\alpha > 0$, $\beta > 0$, $\gamma > 0$. Эта зависимость получила название гравитационного уравнения международной торговли.

В модели Тинбергена в качестве «силы притяжения» между рассматриваемыми странами выступает их экономический размер, то есть ВВП страны-экспортёра и страны-импортёра; в качестве меры издержек торговли – расстояние между странами. Таким образом, при прочих равных условиях объём суммарного экспорта и импорта между двумя странами увеличивается при росте валового внутреннего продукта двух стран и снижается с ростом «дистанции» между ними. Для проведения эконометрического анализа базовая модель трансформируется в линейную с помощью логарифмов.

Позже в качестве «силы притяжения» или «размера» в гравитационную модель экономики стали включать не только ВВП, но и площадь страны и численность населения (в том числе в относительных показателях, например, ВВП на душу населения). В качестве «расстояния» стали рассматриваться все факторы, ограничивающие (или стимулирующие) торговлю за счёт увеличения (или снижения) транзакционных издержек в торговле между двумя странами (таможенные тарифы, транспортные издержки, членство в валютных, торговых, политических и

военных союзах, существование общих границ, отсутствие языковых барьеров, волатильность обменного курса, культурные и исторические связи и т.д.) [6]. Научное обоснование гравитационной модели представлено в работах Андерсона, Ван Винкупа [7; 8], Кругмана [16] и др.

Гравитационная модель Бергстрана [11] применяется при исследовании товарных потоков между парами стран. В ней учитываются социально-экономические факторы, определяют экспортные возможности и импортные потребности торговых партнёров, факторы, относящиеся к продвижению товарного потока (расстояние, наличие таможенных барьеров и т. п.). При соответствующем подборе параметров данная модель используется для описания потоков капитала [17].

В данном исследовании кроме классических факторов модели, таких как объёмы ВВП, площадь территории, расстояние и наличие общей границы, используются также режимы валютных курсов, уровень процентных ставок и финансового развития исследуемых стран. Учитывая классические работы Флеминга [12] и Кругмана [15], автор предполагает, что режимы валютных курсов являются неосновным фактором, влияющим на объёмы активов портфельных инвестиций, поэтому для более полного описания в модель добавлены другие независимые переменные.

Для исследования функциональной зависимости объёма активов портфельных инвестиций от динамики курсов национальных валют стран Восточной Азии будут использованы три варианта уравнения регрессии, отличающиеся одним аргументом – er [3]:

$$x_{sdt} = \beta_0 + \beta_1 gdp_{st} gdp_{dt} + \beta_2 area_s area_d + \beta_3 dist_{sd} + \beta_4 border_{sd} + \beta_5 er_{dt} + \beta_6 ir_{dt} + \beta_7 fin_dev_index_{dt} + u_{sdp} \quad (2)$$

$$x_{sdt} = \beta_0 + \beta_1 gdp_{st} gdp_{dt} + \beta_2 area_s area_d + \beta_3 dist_{sd} + \beta_4 border_{sd} + \beta_5 er_usd_{dt} + \beta_6 ir_{dt} + \beta_7 fin_dev_index_{dt} + u_{sdp} \quad (3)$$

$$x_{sdt} = \beta_0 + \beta_1 gdp_{st} gdp_{dt} + \beta_2 area_s area_d + \beta_3 dist_{sd} + \beta_4 border_{sd} + \beta_5 er_sac_t + \beta_6 ir_{dt} + \beta_7 fin_dev_index_{dt} + u_{sdp} \quad (4)$$

где x_{sdt} – натуральный логарифм объёма активов портфельных инвестиций каждой из исследуемых стран АСЕАН-5 по странам-эмитентам (страны АСЕАН+3) в период t , gdp_{st} – натуральный логарифм ВВП каждой из исследуемых стран АСЕАН-5 в период t , gdp_{dt} – натуральный логарифм ВВП каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3) в период t , $area$ – натуральный логарифм площади каждой из исследуемых стран АСЕАН-5, $area_d$ – натуральный логарифм площади каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3), $dist_{sd}$ – натуральный логарифм расстояния между столицами каждой из исследуемых стран АСЕАН-5 и каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3), $border_{sd}$ – фиктивная переменная, отражающая наличие общей сухопутной границы между каждой из исследуемых стран АСЕАН-5 и каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3), er_{dt} – натуральный логарифм курса национальной валюты каждой из исследуемых стран АСЕАН-5 к валютам каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3) в период t , er_usd_{dt} – натуральный логарифм курса национальной валюты каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3) к доллару США в период t , er_sac_t – натуральный логарифм курса корзины валют¹ стран АСЕАН+3 к доллару США² в период t , ir_{dt} – натуральный логарифм процентных

¹ Корзина из 13 национальных валют стран АСЕАН+3, составленная по методу Stable Aggregate Currency [13]. Данный подход предполагает, что доли всех валют в корзине подбираются таким образом, чтобы её стоимость оставалась практически неизменной на протяжении всего исследуемого периода времени.

² Стоимость корзины рассчитывается относительно доллара США, так как, несмотря на официально заявленные режимы и отсутствие скоординированной валютной политики в странах Восточной Азии, фактически региональные валюты привязаны к американскому доллару [14].

ставок в каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3) в период t , $\ln_dev_index_{dt}$ – натуральный логарифм индекса финансового развития¹ каждой из стран-партнёров (страны АСЕАН+3) в период t , u_{sdt} – случайные колебания.

Результаты регрессионного моделирования

Для регрессионного анализа будут использованы панельные данные пяти исследуемых стран АСЕАН и их тринадцати стран-партнёров (страны АСЕАН+3) с 2001 по 2017 гг. Информационную базу составили данные UNCTAD Statistics Database, CEPII GeoDist и IMF Statistics Database.

Результаты регрессионного анализа для случая Индонезии (табл. 1) показывают, что корреляция между колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США, а также стоимости корзины из валют стран АСЕАН+3 и объёмами активов портфельных инвестиций не наблюдается. Уровень финансового развития страны-эмитента ценных бумаг и приграничное положение с Индонезией также не оказывают влияние на объём активов портфельных инвестиций ни в одной из трех моделей.

Таблица 1

Характеристики регрессионных моделей для случая Индонезии

Параметр	Курсы национальных валют		Корзина валют
	к валютам стран-партнёров	к доллару США	
gdp	1,39***	1,40***	1,28***
area	не значим	не значим	–0,41**
dist	–2,95**	–3,07**	–2,17***
border	не значим	не значим	не значим
er	не значим	не значим	не значим
ir	не значим	не значим	0,84*
fin_dev_index	не значим	не значим	не значим
cons	–27,77	–27,86	–44,00
R-sq.	0,50	0,50	0,50

Примечание: здесь и далее * – уровень значимости $\alpha = 0,05$, ** – уровень значимости $\alpha = 0,01$, *** – уровень значимости $\alpha = 0,001$.

Источник: здесь и далее расчёты автора.

Также в моделях с курсами национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США не выявлена корреляция между объёмами активов портфельных инвестиций Индонезии и следующими регрессорами: 1) площадью исследуемых стран; и 2) уровнем процентных ставок в них.

¹ Индекс разработан МВФ и отражает степень развития национальных финансовых институтов и рынков (их размер, ликвидность, доступность и эффективность). Величина индекса колеблется в пределах от 0 до 1. Чем выше значение индекса, тем более развитыми финансовыми рынками и институтами характеризуется исследуемая страна.

Таким образом, в первых двух моделях влияние на объёмы активов портфельных инвестиций оказывают только величина экономик рассматриваемых стран и расстояние между ними. Так, прирост ВВП Индонезии или её страны-партнёра по региону на 1% вызывает увеличение стоимости активов портфельных инвестиций Индонезии на 1,39% (первая модель) или 1,40% (вторая модель). Увеличение расстояния между Индонезией и её странами-партнёрами по региону оказывает обратное действие: его прирост на 1% снижает стоимость активов портфельных инвестиций Индонезии на 2,95% (первая модель) или 3,07% (вторая модель).

Если рассматривать связь между объёмами активов портфельных инвестиций Индонезии и динамикой курсов национальных валют восточноазиатских стран к доллару США не по отдельности, а в совокупности для региона (используя для этого корзину из тринадцати валют АСЕАН+3), то результаты моделирования будут иными. Кроме классических факторов гравитационных моделей, таких как ВВП, площадь территории и расстояние, на переменную оказывает влияние и уровень процентных ставок в странах-эмитентах ценных бумаг. Так, прирост ставок на 1% увеличивает стоимость активов портфельных инвестиций Индонезии на 0,84%.

Результаты исследования функциональной зависимости объёма активов портфельных инвестиций от динамики курсов национальных валют стран Восточной Азии для случая Малайзии отражены в [таблице 2](#).

Результаты регрессионного анализа показывают, что корреляция между колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США, а также стоимости корзины из валют стран АСЕАН+3 и объёмами активов портфельных инвестиций Малайзии не наблюдается.

Единственный значимый фактор в моделях с курсами национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США – это величина экономик рассматриваемых стран. Так, прирост ВВП Малайзии или её страны-партнёра по региону на 1% вызывает увеличение стоимости активов портфельных инвестиций Малайзии на 1,41% (первая модель) или 1,38% (вторая модель).

Таблица 2

Характеристики регрессионных моделей для случая Малайзии

Параметр	Курсы национальных валют		Корзина валют
	к валютам стран-партнёров	к доллару США	
gdp	1,41***	1,38***	1,27***
area	не значим	не значим	–0,38**
dist	не значим	не значим	не значим
border	не значим	не значим	не значим
er	не значим	не значим	не значим
ir	не значим	не значим	не значим
fin_dev_index	не значим	не значим	не значим
cons	–33,20	–32,20	–49,61
R-sq.	0,61	0,63	0,69

Единственный значимый фактор в моделях с курсами национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США – это величина экономик рассматриваемых стран. Так, прирост ВВП Малайзии или её страны-партнёра по региону на 1% вызывает увеличение стоимости активов портфельных инвестиций Малайзии на 1,41% (первая модель) или 1,38% (вторая модель).

Если рассматривать связь между объёмами активов портфельных инвестиций Малайзии и динамикой курсов национальных валют восточноазиатских стран к доллару США не по отдельности, а в совокупности для региона (третья модель), то на переменную оказывает влияние ещё один классический фактор гравитационных моделей – площадь территории. Её прирост на 1% снижает стоимость активов портфельных инвестиций Малайзии на 0,38%.

Координация валютной политики исследуемых стран (переход на единую корзину валют) не оказывает никакого влияния на объёмы активов портфельных инвестиций Малайзии.

Результаты исследования функциональной зависимости объёма активов портфельных инвестиций от динамики курсов национальных валют стран Восточной Азии для случая Филиппин отражены в [таблице 3](#).

Таблица 3

Характеристики регрессионных моделей для случая Филиппин

Параметр	Курсы национальных валют		Корзина валют
	к валютам стран-партнёров	к доллару США	
gdp	1,08***	1,09***	0,83***
area	–0,24***	–0,24***	–0,16*
dist	–6,30***	–6,03***	не значим
border	отсутствует	отсутствует	отсутствует
er	–0,09*	не значим	4,76**
ir	1,73***	1,79***	1,97***
fin_dev_index	1,89***	1,87***	2,34***
cons	–14,07	11,00	–50,59
R-sq.	0,49	0,49	0,52

Стоит отметить, что во всех трёх моделях нет фиктивной переменной border, что объясняется отсутствием общей сухопутной границы между Филиппинами и странами-партнёрами.

Результаты регрессионного анализа первой модели показывают, что максимальная корреляция наблюдается между объёмами активов портфельных инвестиций Филиппин и расстоянием между ними и странами-партнёрами. Так, увеличение расстояния на 1% снижает стоимость активов портфельных инвестиций Филиппин на 6,30%.

Примерно одинаковое влияние оказывают на объёмы активов портфельных инвестиций Филиппин уровень финансового развития стран-эмитентов ценных бумаг и величина процентных ставок в них. Прирост величины индекса финансового развития на 1% увеличивает стоимость активов портфельных инвестиций Филиппин на 1,89%, прирост процентных ставок – на 1,73%.

Наименьшая корреляция наблюдается между объёмами активов портфельных инвестиций Филиппин и колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу: ревальвация на 1% снижает стоимость активов на 0,09%.

Отличие результатов регрессионного анализа второй модели от первой состоит в том, что связь между колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран к доллару США и стоимостью активов портфельных инвестиций Филиппин отсутствует.

В третьей модели единственный незначимый фактор – это расстояние между исследуемыми странами. Максимальная корреляция наблюдается между объёмами активов портфельных инвестиций Филиппин и динамикой курсов национальных валют восточноазиатских стран к доллару США не по отдельности, а в совокупности для региона. Так, прирост стоимости корзины из валют стран АСЕАН+3 на 1% увеличивает стоимость активов на 4,76%.

Таким образом, координация валютной политики исследуемых стран (переход на единую корзину валют) принесет значительный положительный эффект для активов платёжного баланса Филиппин.

Результаты исследования функциональной зависимости объёма активов портфельных инвестиций от динамики курсов национальных валют стран Восточной Азии для случая Сингапура отражены в [таблице 4](#).

Таблица 4

Характеристики регрессионных моделей для случая Сингапура

Параметр	Курсы национальных валют		Корзина валют
	к валютам стран-партнёров	к доллару США	
gdp	0,77***	0,93***	0,99***
area	0,51*	не значим	0,54***
dist	не значим	не значим	не значим
border	4,89*	4,55*	не значим
er	–0,35**	0,31*	не значим
ir	0,65**	0,71**	0,70*
fin_dev_index	1,99***	1,72***	1,76***
cons	–37,65	–43,39	–35,54
R-sq.	0,76	0,78	0,79

Результаты регрессионного анализа показывают, что единственный незначимый фактор во всех трёх моделях – это расстояние между Сингапуром и странами-партнёрами.

В первой и второй моделях наибольшая корреляция наблюдается между объёмами активов портфельных инвестиций Сингапура и фиктивной переменной, отражающей приграничное положение с Сингапуром. Хотя единственной страной, имеющей общую сухопутную границу с Сингапуром, является Малайзия, доля которой в активах портфельных инвестиций Сингапура весьма скромна. Наличие общей границы способствует приросту стоимости активов портфельных инвестиций Сингапура на 4,89% (первая модель) или 4,55% (вторая модель).

Также существенным фактором, влияющим на изменение стоимости активов портфельных инвестиций Сингапура, является уровень финансового развития страны-эмитента ценных бумаг. Так, прирост значения индекса финансового развития на 1% увеличивает стоимость активов портфельных инвестиций Сингапура на 1,99% (первая модель) или 1,72% (вторая модель).

Наименьшая корреляция наблюдается между объемами активов портфельных инвестиций Сингапура и колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США. Ревальвация курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу на 1% снижает стоимость активов портфельных инвестиций Сингапура на 0,35% (первая модель), а ревальвация к доллару США – увеличивает на 0,31% (вторая модель).

В третьей модели наибольшая связь наблюдается между объемами активов портфельных инвестиций Сингапура и уровнем финансового развития страны-эмитента ценных бумаг. Так, прирост значения индекса финансового развития на 1% увеличивает стоимость активов портфельных инвестиций Сингапура на 1,76%.

Координация валютной политики исследуемых стран (переход на единую корзину валют) не оказывает влияния на объёмы активов портфельных инвестиций Сингапура.

Результаты исследования функциональной зависимости объёма активов портфельных инвестиций от динамики курсов национальных валют стран Восточной Азии для случая Таиланда отражены в [таблице 5](#).

Таблица 5

Характеристики регрессионных моделей для случая Таиланда

Параметр	Курсы национальных валют		Корзина валют
	к валютам стран-партнеров	к доллару США	
gdp	0,93***	0,95***	не значим
area	не значим	не значим	не значим
dist	–1,87*	–1,88*	–1,04*
border	не значим	не значим	–1,52***
er	не значим	не значим	10,48***
ir	не значим	не значим	1,70***
fin_dev_index	3,68***	3,89***	5,90***
cons	–11,08	–12,74	–74,60
R-sq.	0,61	0,62	0,68

Результаты регрессионного анализа показывают, что единственный незначимый фактор во всех трёх моделях – это площадь территории исследуемых стран.

В первых двух моделях также не выявлена связь между объемами активов портфельных инвестиций Таиланда и следующими регрессорами: 1) приграничным положением исследуемых стран; 2) уровнем процентных ставок в них; 3) колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США.

Наибольшая корреляция наблюдается между объемами активов портфельных инвести-

ций Таиланда и уровнем финансового развития страны-эмитента ценных бумаг: прирост величины индекса финансового развития на 1% увеличивает стоимость активов на 3,68% (первая модель) или 3,89% (вторая модель).

Увеличение расстояния между Таиландом и его странами-партнёрами по региону оказывает обратное действие: прирост расстояния на 1% снижает стоимость активов портфельных инвестиций Таиланда на 1,87% (первая модель) или 1,88% (вторая модель).

Прирост ВВП Таиланда или его страны-партнёра по региону на 1% вызывает увеличение стоимости активов портфельных инвестиций Таиланда на 0,93% (первая модель) или 0,95% (вторая модель).

В третьей модели наибольшая корреляция наблюдается между объёмами активов портфельных инвестиций Таиланда и стоимостью корзины из валют стран АСЕАН+3. Прирост стоимости корзины к доллару США на 1% увеличивает стоимость активов на 10,48%.

Уровень финансового развития страны-эмитента ценных бумаг и уровень процентных ставок в странах-партнёрах Таиланда также оказывают существенное влияние на стоимость активов портфельных инвестиций Таиланда: прирост величины индекса финансового развития на 1% увеличивает стоимость активов на 5,90%, прирост процентных ставок – на 1,70%.

Наличие общей границы и расстояние между Таиландом и странами-партнёрами оказывают обратное влияние на объёмы активов портфельных инвестиций: наличие общей границы снижает стоимость активов Таиланда на 1,52%, прирост расстояния на 1% – на 1,04%.

Координация валютной политики исследуемых стран (переход на единую корзину валют) принесёт значительный положительный эффект для активов платежного баланса Таиланда (аналогично случаю Филиппин).

Таким образом, в целом предположение о наличии устойчивой функциональной зависимости между объёмами активов портфельных инвестиций и изменениями курсов национальных валют стран Восточной Азии не подтверждается. Как отмечалось выше, формирование единого валютно-финансового рынка в АСЕАН ещё не состоялось, а страны-участницы существенно отличаются между собой объёмами, глубиной развития рынков и практикой применения режимов валютных курсов. Филиппины и Таиланд демонстрируют наличие положительной связи между переходом на единую корзину валют и ростом активов портфельных инвестиций, так как характеризуются незначительными размерами финансовых рынков и высокой волатильностью национальных валют.

Заключение

Страны АСЕАН стремятся к дальнейшей интеграции, чтобы использовать её преимущества: более эффективное распределение ресурсов, повышение устойчивости к кризисным явлениям, рост торговли товарами и услугами, распределение рисков и др. Координация валютной политики (в том числе переход на единую корзину валют) обсуждается уже длительное время, однако пока остаётся только на бумаге. Валютная интеграция способна ускорить финансовую, и наоборот.

В рамках данного исследования говорить о валютной и финансовой интеграции можно лишь гипотетически, так как корзина валют, применяемая в регрессионной модели, является исключительно расчётной единицей, не существующей на практике.

Результаты проведённого анализа показывают, что корреляция между колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США, а также стоимости корзины из валют стран АСЕАН+3 и объёмами активов портфельных инвестиций

Индонезии и Малайзии не наблюдается. Координация валютной политики (переход на единую корзину валют) не оказывает никакого влияния на объёмы активов их портфельных инвестиций.

Переход на единую корзину валют также не влияет на объёмы активов портфельных инвестиций Сингапура. Однако между объёмами активов портфельных инвестиций Сингапура и колебаниями курсов национальных валют восточноазиатских стран друг к другу и к доллару США наблюдается слабая корреляция.

Наконец, для Филиппин и Таиланда координация валютной политики (переход на единую корзину валют) принесёт значительный положительный эффект: прирост стоимости корзины из валют стран АСЕАН+3 на 1% увеличивает стоимость активов их портфельных инвестиций на 4,76 и 10,48% соответственно.

Анализ был проведён для каждой страны в отдельности, и исходная гипотеза в целом не подтвердилась, однако исследование региона как единого целого может дать иные результаты.

Список литературы

1. Дёмина Я.В. Потоки портфельных инвестиций в странах АСЕАН-5 // Ученые записки. Выпуск 17. Дальний Восток России сквозь призму региональных и международных проблем / под ред. О.М. Прокапало. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019. С. 16–29.
2. Дёмина Я.В. Страны Восточной Азии: конкурентная девальвация и формирование золотовалютных резервов // Проблемы Дальнего Востока. 2019 № 4 С. 37–46. <http://dx.doi.org/10.31857/S013128120006094-4>
3. Дёмина Я.В. Трансграничные потоки капитала в Восточной Азии: влияние мероприятий валютной политики // Пространственная экономика. 2019. Т. 15. № 3. С. 99–124. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.3.099-124>
4. Костюнина Г.М. Интеграционная модель АСЕАН+1: основные положения соглашений и влияние на внешнеэкономические связи // Вестник РУДН. Серия: Международные отношения. 2017. Т. 17. № 3. С. 441–457. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-0660-2017-17-3-441-457>
5. Потапов М.А. Состояние и перспективы экономического развития Восточной Азии // Мировая экономика и международные отношения. 2014. № 1. С. 42–52.
6. Шумилов А.В. Оценивание гравитационных моделей международной торговли: обзор основных подходов // Экономический журнал ВШЭ. 2017. Т. 21. № 2. С. 224–250.
7. Anderson J.E. A Theoretical Foundation for the Gravity Equation // American Economic Review. 1979. Vol. 69. № 1. Pp. 106–116.
8. Anderson J.E., van Wincoop E. Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle // American Economic Review. 2003. Vol. 63. Pp. 881–892.
9. Annual Report on Exchange Arrangements and Exchange Restrictions 2018. International Monetary Fund. 2019. April. 86 p.
10. ASEAN Community Vision 2025. URL: <https://www.asean.org/wp-content/uploads/images/2015/November/aec-page/ASEAN-Community-Vision-2025.pdf> (дата обращения: 23.11.2019).
11. Bergstrand J.H. The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomic Foundations and Empirical Evidence // The Review of Economics and Statistics. 1985. Vol. 67. № 3. Pp. 474–481. DOI: 10.2307/1925976.
12. Fleming M.J. Domestic Financial Policies under Fixed and Floating Exchange Rates. IMF Staff Papers. 1962. November. Vol. 9. Pp. 369–379.

13. Hovanov N.V., Kolari J.W., Sokolov M.V. Synthetic Money // *International Review of Economics and Finance*. 2007. Vol. 16. № 2. Pp. 161–168. <http://dx.doi.org/10.1016/j.iref.2005.06.002>
14. Ilzetzki E., Reinhart C., Rogoff K. Exchange Arrangements Entering the 21st Century: Which Anchor Will Hold? NBER Working Paper. No. 23134. 2017. February. 86 p.
15. Krugman P. A Model of Balance-of-Payments Crises // *Journal of Money, Credit and Banking*. 1979. Vol. 11. № 3. Pp. 311–325.
16. Krugman P. Scale Economies, Product Differentiation and the Pattern of Trade. // *American Economic Review*. 1980. Vol. 70. Pp. 950–959.
17. Park D., Shin I. What Hinders Cross-Border Portfolio Investment in East Asia? // *The Singapore Economic Review*. 2013. Vol. 58. № 2. Pp. 1–22. <http://dx.doi.org/10.1142/S0217590813500124>
18. Tinbergen J. *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*. New York: Twentieth Century Fund, 1962. 330 p.

References

1. Dyomina Ya.V. Portfolio Investment Flows in ASEAN-5 Countries. In: *Science Notes. Issue 17. Far East of Russia through the Prism of Regional and International Problems*. Ed. by O.M. Prokapalo. Khabarovsk, 2019. Pp. 16–29. (In Russian)
2. Dyomina Ya.V. East Asian Countries: Competitive Devaluation and Formation of Gold and Foreign Exchange Reserves. *Problemy Dalnego Vostoka* [The Far Eastern Affairs]. 2019. No. 4. Pp. 37–46. <http://dx.doi.org/10.31857/S013128120006094-4> (In Russian)
3. Dyomina Ya.V. Cross-Border Capital Flows in East Asia: Impact of Monetary Policy Measures. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2019. Vol. 15. No. 3. Pp. 99–124. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.3.099-124> (In Russian)
4. Kostyunina G.M. The Integration Model ASEAN+1: the Main Norms of Agreements and Effect on Foreign Economic Ties. *Vestnik RUDN. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya* [Vestnik RUDN. International Relations]. 2017. Vol. 17. No. 3. Pp. 441–457. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-0660-2017-17-3-441-457> (In Russian)
5. Potapov M.A. The Status and Prospects for Economic Development in East Asia. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations]. 2014. No. 1. Pp. 42–52. (In Russian)
6. Shumilov A. Estimating Gravity Models of International Trade: A Survey of Methods. *Ekonomicheskii zhurnal VShE* [HSE Economic Journal]. 2017. Vol. 21. No. 2. Pp. 224–250. (In Russian)
7. Anderson J.E. A Theoretical Foundation for the Gravity Equation. *American Economic Review*. 1979. Vol. 69. No. 1. Pp. 106–116.
8. Anderson J.E., van Wincoop E. Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle. *American Economic Review*. 2003. Vol. 63. Pp. 881–892.
9. *Annual Report on Exchange Arrangements and Exchange Restrictions 2018*. International Monetary Fund. 2019. April. 86 p.
10. *ASEAN Community Vision 2025*. Available at: <https://www.asean.org/wp-content/uploads/images/2015/November/aec-page/ASEAN-Community-Vision-2025.pdf> (accessed 23 November 2019).
11. Bergstrand J.H. The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomic Foundations and Empirical Evidence. *The Review of Economics and Statistics*. 1985. Vol. 67. No. 3. Pp. 474–481. <http://dx.doi.org/10.2307/1925976>
12. Fleming M.J. Domestic Financial Policies under Fixed and Floating Exchange Rates. *IMF Staff Papers*. 1962. November. Vol. 9. Pp. 369–379.

13. Hovanov N.V., Kolari J.W., Sokolov M.V. Synthetic Money. *International Review of Economics and Finance*. 2007. Vol. 16. No. 2. Pp. 161–168. <http://dx.doi.org/10.1016/j.iref.2005.06.002>
14. Ilzetzki E., Reinhart C., Rogoff K. Exchange Arrangements Entering the 21st Century: Which Anchor Will Hold? *NBER Working Paper. No. 23134*. 2017. February. 86 p.
15. Krugman P. A Model of Balance-of-Payments Crises. *Journal of Money, Credit and Banking*. 1979. Vol. 11. No. 3. Pp. 311–325.
16. Krugman P. Scale Economies, Product Differentiation and the Pattern of Trade. *American Economic Review*. 1980. Vol. 70. Pp. 950–959.
17. Park D., Shin I. What Hinders Cross-Border Portfolio Investment in East Asia? *The Singapore Economic Review*. 2013. Vol. 58. No. 2. Pp. 1–22. <http://dx.doi.org/10.1142/S0217590813500124>
18. Tinbergen J. *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*. New York: Twentieth Century Fund, 1962. 330 p.

■ ■ ■
Для цитирования:

Дёмина Я.В. Портфельные инвестиции в странах АСЕАН: влияние режимов регулирования валютных курсов // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 4. С. 24–37. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.24>

For citing:

Dyomina Y.V. Exchange Rate Regime Changes and Portfolio Investment Flows in ASEAN Countries. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 4. Pp. 24–37. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.24> (In Russian)

ЗАОСТРОВСКИХ**Елена
Анатольевна**

Кандидат экономических наук, научный сотрудник
Института экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

ZAOSTROVSKIKH**Elena
Anatolyevna**

PhD in economics, research
fellow

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

zaost@ecrin.ru

УДК 332.1

**ПРОБЛЕМЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
ДИСПРОПОРЦИЙ В РАЗВИТИИ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

Статья посвящена оценке взаимосвязей между уровнем развития морского транспорта и ростом масштабов производства экономики Хабаровского края. Проанализированы особенности трансформации морского транспорта Хабаровского края в 2000–2019 гг. Изучены проблемы количественных диспропорций морских портов и флота, которые привели к значительным экономическим потерям в экономике края. Произведены прогнозные оценки параметров грузооборота портов Хабаровского края и потребностей в морском флоте, обеспечивающих сбалансированное развитие морского транспорта и эффективную связь с экономикой края.

Морской транспорт, инфраструктурные диспропорции, национальная грузовая база, экономический эффект, Хабаровский край

**PROBLEMS OF INFRASTRUCTURAL
IMBALANCES IN THE DEVELOPMENT
OF MARINE TRANSPORT
OF THE KHABAROVSK TERRITORY**

The article is devoted to the assessment of the relationship between the development of sea transport and the growth in the scale of production of the economy of the Khabarovsk Territory. The features of the transformation of the sea transport of the Khabarovsk Territory in 2000–2019 are analyzed. The problems of quantitative imbalances in seaports and the fleet, which led to significant economic losses in the economy of the Khabarovsk Territory, have been studied. Forecast estimates of the cargo turnover of the ports of the Khabarovsk Territory and the need for the sea fleet have been made, ensuring the balanced development of sea transport and effective communication with the economy of the region.

Maritime transport, infrastructure imbalances, national cargo base, economic effect, Khabarovsk Territory

© Заостровских Е.А., 2020

Введение

Морской транспорт России включает два основных звена: морские порты и флот. В советский период развитие морского транспорта было подчинено концепции развития единого народнохозяйственного комплекса страны, что предполагало рассмотрение национальной экономики одновременно и как комплекса отраслей, и как совокупности экономических систем отдельных регионов [14]. Наличие национальной грузовой базы¹ определяло функциональный состав морского флота и специализацию портов [10]. Созданная сбалансированная система развития морского транспорта полностью удовлетворяла растущие потребности страны в перевозке грузов. При этом морские порты были интегрированы в международное транспортное пространство, перерабатывая транзитные грузы. Морской флот перевозил весь объём национальных грузов, решая экономические, оборонные и геополитические задачи страны. Таким образом, существовал баланс между развитием национальной грузовой базы, потребностями экономики, пропускной способностью портов и провозной способностью флота. К концу 1980-х гг. страна стала крупнейшей морской державой, заняв 8-е место в мире по тоннажу эксплуатируемого флота (21,4 млн т дедвейта), уступая таким странам, как Греция, Япония, США, Норвегия, Великобритания, Китай и Гонконг. Имея на балансе 2,9 тыс. единиц флота, стало возможно перевозить грузы иностранных фрахтователей и получать дополнительный валютный доход до 3 млрд долларов в год.

С переходом страны на рыночную форму хозяйствования в 1990-е гг. изменились традиционные хозяйственные связи между регионами, что было вызвано в том числе ускоренным освоением топливно-энергетических ресурсов и значительным отставанием в развитии объектов транспортной инфраструктуры. Это привело к проблемам во взаимодействии между различными видами транспорта. Кроме того, из-за потери части морских портов и пароконств², а также из-за высокой востребованности портов, расположенных на пересечении торговых маршрутов, нарушилась система развития портовых мощностей страны. Поэтому мощности одних портов были перезагружены, а других – простаивали. Это вызвало транспортный коллапс, непроизводственные простои смежного вида транспорта и большие экономические потери. В связи с тем, что некоторая часть морского флота морально устарела, а другая часть ушла под иностранную юрисдикцию, образовался дисбаланс между провозной способностью отечественного флота и объёмами и структурой национальных грузов. К концу 1990-х гг. Россия переместилась с 8-го на 13-е место в мире по тоннажу флота (16,1 млн т дедвейта), пропустив вперёд Германию, Республику Корея, Сингапур, Данию и Тайвань.

Реформы в области развития морского транспорта продолжаются уже третье десятилетие. В скором времени будет утверждена пятая программа развития транспорта страны – «Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года»³. Одной из приоритетных её задач является «Сбалансированное развитие эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны» [2]. Это подразумевает использование комплексного подхода, который должен одновременно учитывать потребности как экономики страны в целом, так и отдельных сегментов рынка [20]. Таким

¹ Под национальной грузовой базой понимаются грузы, произведённые в данной стране и перевезённые собственными морским флотом этой страны.

² К началу 1992 г. в составе России осталось 10 из 17 морских пароконств, 35 из 70 морских портов.

³ ФЦП «Возрождение торгового флота России на 1993–2000 годы» (постановление Правительства РФ № 996 от 8 октября 1993 г.); ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (постановление Правительства РФ № 848 от 5 декабря 2001 г.); ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010–2021 годы» (постановление Правительства РФ № 377 от 20 мая 2008 г.); «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года» (постановление Правительства РФ № 1734-р от 22 октября 2008 г.).

образом, проблема инфраструктурных диспропорций не потеряла свою актуальность. Более того, в современных условиях она приобрела ярко выраженный характер, так как необходимо обеспечивать «пиковые» потребности в перевозках страны.

Особенность текущего момента заключается в том, что роль морского транспорта в системе национальной экономики далеко не в полной мере соответствует поставленным задачам. Сложилась и остаётся одна устойчивая тенденция, при которой морские порты, расположенные в географически выгодном месте, всё больше ориентированы на интересы определённых компаний и экономически не связаны со своими прилегающими территориями. Это ведёт к тому, что значительная часть транзитных грузов идёт в обход российских портов. В свою очередь, отечественный флот перевозит всё меньше национальных грузов, что увеличивает риски национальной безопасности страны [11]. Ежегодно затраты на фрахтование иностранных судов для перевозки национальных грузов составляют около 30 млрд долларов. Последствия диспропорций на морском транспорте принимают угрожающие масштабы, так как влекут за собой экономические, социальные и экологические проблемы.

В силу сложившихся тенденций исследования в области оценки взаимосвязей между развитием морского транспорта и ростом масштабов производства экономики региона имеют особую актуальность.

1. Характеристика морского транспорта Хабаровского края

Хабаровский край входит в число крупнейших по размерам административно-территориальных образований, занимая 4-е место по площади в стране (788,6 тыс. км²). Уникальность географического положения края заключается в том, что он обращён к водам Тихого океана и имеет большую по протяжённости морскую береговую линию в 3,3 тыс. км. Даже у его основного конкурента, Приморского края, этот показатель составляет всего 1,5 тыс. км, что даёт определённые преимущества Хабаровскому краю в отношении развития морского транспорта. Территориальная особенность Хабаровского края заключается в том, что его основное население и производственные предприятия сосредоточены в Южном макрорайоне (рис. 1) [3; 6].

Северный макрорайон со своей гигантской малоосвоенной территорией (513,4 тыс. км²), низкой плотностью населения (0,1 человека / км²) и слабо развитой наземной транспортной инфраструктурой остро нуждается в регулярном транспортном сообщении. Такую территориальную связанность создаёт морской транспорт, который поставяет грузы на регулярной основе, в том числе в рамках «северного завоза»¹.

В целом изменения, произошедшие в работе морского транспорта края, вызванные переходом на рыночные формы хозяйствования, совпадают с общероссийской тенденцией. Однако территориальная особенность ещё более «болезненно» отразилась на работе морского транспорта. Поэтому в течение достаточно длительного времени он находился в состоянии застоя: порты были загружены менее чем на 50%², а техническое состояние отечественного флота не давало возможности дальнейшей его эксплуатации [9]. Сбой в работе морского транспорта, взаимосвязанного со многими другими секторами экономики края, практически сразу отразился в судостроении, судоремонте, приборостроении, а также на взаимодействующих предприятиях.

¹ О поставках продукции в северные районы Хабаровского края с ограниченными сроками завоза грузов в навигацию 2012 г. (распоряжение Губернатора Хабаровского края от № 95-р 15 марта 2012 г.).

² Так, например, грузооборот порта Ванино в 1990 г. составлял 11 млн т, а в 1998 г. – лишь 4,7 млн т.

Рис. 1. Морской транспорт Хабаровского края

Источник: карта выполнена Хижняком В.Д. (ИЭИ ДВО РАН) на основании данных, предоставленных автором.

Современный этап (2000–2019 гг.) развития морского транспорта связан с активным освоением природных ресурсов для экспорта в страны АТР через морские порты. В начале 2000-х гг. роль транспорта сильно недооценивалась, что привело к определённым диспропорциям¹ и значительным потерям для экономики края. С 2006 г. началось интенсивное освоение природных ресурсов, которое сопровождалось созданием всевозможных преференций [13]. Что касается морского транспорта, то вначале был предусмотрен льготный режим «ПОЭЗ Советская Гавань»², который действовал только на территории Хабаровского края. Затем на пять регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО) стал распространяться особый экономический режим, который был определён федеральным законом «О Свободном порте Владивосток»³. Исключительную роль в период реформ сыграл федеральный закон «О морских портах Российской Федерации»⁴, который изменил ситуацию с участием частного бизнеса в развитии портов и привлёк крупные частные инвестиции в ДФО [24].

Современный этап развития морского транспорта Хабаровского края условно можно разбить на два периода: 2000–2005 гг. – дореформенный период; 2006–2019 гг. – период реформ.

В период реформ прежние задачи развития морского транспорта Хабаровского края⁵ – комплексное развитие транспортно-промышленного узла, обновление объектов инфраструктуры для развития международных транспортных связей со странами АТР – были дополнены укреплением позиций России на Тихом океане и формированием конкурентных преимуществ морского транспорта [1]. Решение таких задач подразумевает:

- повышение экономической эффективности эксплуатации портов за счёт роста грузов с высокой добавленной стоимостью, произведённой в прилегающем регионе;
- создание российской судоходной компании с целью обновления морского флота ДФО.

Таким образом, на современном этапе оптимальной траекторией развития морского транспорта края могла бы стать траектория, заданная ещё в советский период, при которой сохраняется баланс между развитием национальной грузовой базы, потребностями экономики, пропускной способностью портов и провозной способностью флота [20]. Но ситуация осложняется тремя существенными обстоятельствами: первое связано с интенсивным развитием стратегических проектов по экспорту сырья; второе – с созданием льготного режима Свободного порта Владивосток⁶ в портах Ванино и Советская Гавань; третье – с определением оптимальных пропорций между ростом масштабов производства и развитием морского транспорта, которые способны обеспечить устойчивый экономический рост и территориальную связанность края.

Предваряя анализ и прогноз развития морского транспорта Хабаровского края, необходимо сделать следующие важные замечания.

¹ Обозначился дисбаланс портовых мощностей в крае, увеличились диспропорции в развитии национальной грузовой базы портов и отечественного флота.

² О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны (постановление Правительства РФ № 1185 от 31 декабря 2009 г.).

³ О внесении изменений в федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ» (федеральный закон № 252-ФЗ от 3 июля 2016 г.); О свободном порте Владивосток (федеральный закон № 212-ФЗ от 13 июля 2015 г.).

⁴ О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (федеральный закон № 261 от 8 ноября 2007 г.).

⁵ Государственная программа Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» (постановление Правительства Хабаровского края № 146-пр от 5 мая 2012 г.), ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

⁶ Налоговая ставка устанавливается в размере 0% по налогу на прибыль на первые пять налоговых периодов; в последующие пять лет применяется ставка не менее 12%; резиденты освобождаются от уплаты налога на имущество организаций в течение пяти лет и земельного налога в течение трёх лет.

Во-первых, грузовая база морских портов значительно шире национальной грузовой базы, так как она учитывает не только грузы, произведённые в данной стране (экспорт, каботаж), но и грузы других стран (транзит, импорт).

Во-вторых, состав морского флота, контролируемый Россией, подразделяется на две группы: флот под флагом России (отечественный флот) и флот под иностранными флагами (речь идёт о флоте, который принадлежит российским судовладельцам). Соответственно в российских статистических сборниках учитывается только перевозка национальных грузов под флагом России. Поэтому оценка реальной ситуации в сфере перевозки грузов морским флотом в Хабаровском крае была выполнена экспертно.

В-третьих, в прогнозе развития морского флота Хабаровского края использован метод определения потребности во флоте.

2. Анализ динамики развития морских портов

За период реформ (2006–2019 гг.) объём грузооборота портов Хабаровского края¹ увеличился в 3,2 раза и составил 46 млн т. Теперь на их долю приходится 21,5% от общей доли портов ДФО, хотя ещё в дореформенный период этот показатель не превышал 17,2% (табл. 1). Таким образом, в условиях жёсткой портовой конкуренции, при которой реализуются крупные проекты в Приморском крае и Сахалинской области, портам Хабаровского края удалось занять весомую нишу на рынке транспортных услуг и повысить свою роль в ДФО.

Таблица 1

Доля портов Хабаровского края в общем грузообороте портов ДФО, %

Территория	Дореформенный период		Период реформ	
	2000	2005	2006	2019
Приморский край	70,0	70,8	66,4	58,9
Хабаровский край	16,8	17,2	19,8	21,5
Сахалинская область	7,4	6,7	8,5	16,8
Камчатский край	2,6	2,7	2,3	1,3
Магаданская область	2,1	1,6	2,2	0,5
Чукотский автономный округ и Республика Саха (Якутия)	1,1	1,1	0,8	1,1

Источник: рассчитано на основе статистики Министерство транспорт РФ.

Приведённые результаты впечатляют, но мало характеризуют реальное положение дел. Если рассмотреть, за счёт чего были получены такие показатели, то можно отметить следующее:

– в порту Де-Кастри прирост грузооборота (в 3,8 раз) достигнут за счёт экспорта сырой нефти²;

¹ Ванино, Де-Кастри, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Охотск и Мыс Лазарева.

² В 2006 г. в рамках освоения проекта «Сахалин-1» в порту Де-Кастри введён в эксплуатацию нефтеналивной терминал «Сокол» мощностью 12 млн т. До этого времени порт специализировался на перевалке экспортного леса и являлся структурным подразделением компании «Дальлеспром» Хабаровского края.

– в порту Ванино прирост грузооборота (в 3,3 раза) получен за счёт экспорта угля¹.

В остальных портах края прироста грузооборота отмечено не было, потому как уже долгое время они находятся в состоянии стагнации и перерабатывают незначительные объёмы грузов. Ситуацию не улучшил даже тот факт, что в последние годы их деятельность связана с поставкой грузов для артелей в Охотский район [12]. Как следствие, мощности мелких портов края загружены на 30%, а их неиспользуемый потенциал оценивается на уровне 7 млн т.

Таким образом, за период реформ (2006–2019 гг.) прирост грузооборота портов края был достигнут за счёт отгрузки сырой нефти и угля на экспорт, совокупная доля которых увеличилась с 47 до 92% (рис. 2).

Рис. 2. Структура грузооборота портов Хабаровского края, %

Источник: составлено на основе статистики Министерства транспорта РФ и данных АО «ДНИИМФ».

Хотя такой рост существенно оживил деятельность портов в крае, несбалансированное развитие объектов инфраструктуры и грузооборота портов привело к экономическим, социальным и экологическим проблемам.

Особенно ярко такая ситуация проявилась в порту Ванино (рис. 3).

Инфраструктурные проблемы. В условиях жёсткого дефицита провозной способности железной дороги и нарастающего объёма экспорта угля образовался транспортный коллапс. Это привело к изменению традиционных межрегиональных хозяйственных связей и сбою поставок грузов на о. Сахалин. Кроме того из-за ограничения пропускной способности железной дороги порт утратил возможность диверсифицировать грузы, что способствовало деградации портовых функций и усилению зависимости от изменений мирового рынка угля².

¹ В 2008 г. в рамках освоения угольных месторождений Сибири в порту Ванино введён в действие угольный терминал «Дальтрансуголь», мощности которого возросли с 12 до 24 млн т в 2019 г. Ранее порт являлся ключевым элементом транспортного узла края и обеспечивал до 32% грузов регионального значения.

² В условиях действующих санкций такое направление создаёт «подушку безопасности», так как экспорт угля составляет одну из основных статей дохода страны (в 2019 г. объём валютных поступлений составил 17 млрд долларов, налоговые отчисления превысили 100 млрд рублей). В будущем ситуация может измениться в худшую сторону, так как мировой рынок угля прошёл пик своего развития и спрос на уголь снижается [19].

Рис. 3. Основные проблемы, связанные с развитием порта Ванино

Источник: составлено автором.

Экономические проблемы. С интенсивным ростом перевалки грузов (3,3 раза) аналогичного роста дохода порта Ванино не произошло (2,8 раз) [7; 8]. В свою очередь, изменение специализации порта и введение льготного режима Свободного порта Владивосток не обеспечили повышение экономической эффективности эксплуатации порта по сравнению с до-реформенным периодом (сократились темпы роста региональных налогов, снизилось число взаимодействующих с портом предприятий края). Печальным остаётся тот факт, что не удалось найти других резидентов Свободного порта Владивосток, кроме резидентов по экспорту угля [21]. Из этого следует, что строительство угольного терминала «Дальтрансуголь» создало лишь стабильную загрузку порта, но не привело к получению экономических эффектов для экономики края.

Снижение роли порта Ванино в экономике края произошло за счёт сокращения доли грузов, формируемых предприятиями Хабаровского края, в общем грузообороте порта (2005 г. – 32%, 2019 г. – 11%). Такие изменения были обусловлены двумя факторами. Первый – замеще-

ние части экспортных грузов края с продукции обрабатывающего производства на сырьевые товары. Второй – наращивание грузов Восточной Сибири происходило более интенсивными темпами, чем грузов Хабаровского края. Ситуацию не изменил даже тот факт, что к традиционным грузам края (нефтепродукты, деловая древесина, металлы) добавился экспортный уголь компании «СУЭК» с Ургальского месторождения в объёме 2 млн т.

Экологические проблемы. В порту Ванино уголь перегружался не только на специализированном терминале «Дальтрансуголь», но и на иных терминалах с использованием дешёвых технологий – открытый способ хранения и грейферная перегрузка грузов [4]. В результате создалась сложная экологическая обстановка на прилегающей территории порта¹.

Социальные проблемы. Ухудшение экологии повысило социальную уязвимость, рост числа заболеваний, а также способствовало росту оттока населения, поскольку загрязнение окружающей среды и изменения экологических параметров имеют неблагоприятные последствия для здоровья человека (высокий уровень врождённых аномалий, повышенный фон онкологических и профессиональных заболеваний) [4]. Такая ситуация в будущем может создать конфликт интересов между населением, бизнесом и региональной властью [16; 18].

Подобного рода проблемы возникли и в порту Де-Кастри. Порт практически стал узкоспециализированным терминалом², который имеет одностороннюю экспортную направленность. Поэтому производственная деятельность порта подвержена двум рискам: увеличению зависимости от мирового рынка нефти и увеличению нагрузки на экологию. Кроме того, изменились традиционные внутрирегиональные хозяйственные связи между портом и краем, поскольку теперь порт принадлежит консорциуму компаний, действующему в рамках соглашения о разделе продукции. Развитие порта не обеспечило импульс роста в одноимённом посёлке. В результате изменения специализации порта и с момента ввода в эксплуатацию нефтеналивного терминала занятость местного населения резко упала, что обусловило отток населения из п. Де-Кастри и сокращение численности на 20%³.

Из этого следует, что порты Ванино и Де-Кастри постепенно утрачивают связь с экономикой Хабаровского края.

Инфраструктурные проблемы отмечаются и в порту Советская Гавань. Хотя данный порт считается наиболее привлекательным⁴ для инвесторов, его основной проблемой при реализации проекта «ПОЭЗ Советская Гавань», стало несбалансированное развитие объектов инфраструктуры порта⁵ и грузооборота, объём которого к 2030 г. должен был составить 80 млн т⁶, что привело к консервации проекта.

Приведённые выше данные свидетельствуют о нарастании несоответствие между развитием национальной грузовой базы, потребностями экономики и пропускной способностью портов. Такая ситуация характерна для всех портов ДФО, где ключевой причиной является хаотичное и стихийное развитие объектов портовой инфраструктуры [21].

¹ Уголь относится к категории «пылящих» грузов, которые образуют твёрдые выбросы в атмосферу и создают тем самым сложную экологическую обстановку в регионе [15].

² В 2019 г. в структуре грузооборота порта Де-Кастри сырая нефть составила 99%, круглый лес – 1%.

³ <https://habstat.gks.ru/folder/20717>

⁴ Порт Советская Гавань имеет свободные территории, не ограничен в своём развитии границами городских земель и имеет прямой выход на две железнодорожные магистрали (Транссибирскую и Байкало-Амурскую).

⁵ Сроки строительства ключевых объектов инфраструктуры (БАМ, автомобильная дорога Лидога – Ванино, Майская ГРЭС) постоянно переносились.

⁶ Концепция создания и развития портовой особой экономической зоны на территории Советско-Гаванского муниципального района Хабаровского края: аналитические материалы (итоговая версия). М.: Исследовательский институт Номура, 2011.

Перспективы развития морских портов Хабаровского края основаны на реализации ряда проектов (*табл. 2*).

Таблица 2

Основные проекты по строительству и модернизации морских портов Хабаровского края

Проект	Инициатор проекта	Объём инвестиций, млрд рублей	Количество рабочих мест	Сроки реализации	Прирост мощностей портов, млн т
Ванино					
Строительство угольного терминала «Ванино Транс Уголь»	ООО «Колмар»	25,5	480	2020–2023	24,0
Модернизация терминала «Дальтрансуголь»	АО «СУЭК»	23,6	450	2016–2021	15,0
Модернизация нефтеперерабатывающего комплекса	ГК «Трансбункер-Ванино»	15,1	150	2020–2025	1,5
Строительство терминала по перевалке глинозёма	ООО «РусАл»	5,4	200	2020–2025	3,0
Советская Гавань					
Строительство зернового терминала	ООО «Морской порт Новая Советская Гавань»	1,9	150	2020–2024	5,0
Строительство терминала для сжиженного углеводородного газа	ООО «Ремсталь»	7,6	200	2020–2024	1,0

Источник: составлено по данным <http://map.minvr.ru> и <https://erdc.ru>.

Совокупный объём инвестиций оценивается на уровне 79,1 млрд рублей, а прирост численности занятых – 1,6 тыс. человек.

В перспективе объём грузооборота портов Хабаровского края по отношению к 2019 г. увеличится в два раза и к 2035 г. составит примерно 99 млн т (*табл. 3*).

Таблица 3

Некоторые расчётные показатели портов Хабаровского края

Показатель	2005	2019	2035
Объём грузооборота портов, млн т	12	46	99
Объём грузооборота портов, %	100	100	100
Уголь	4	64	73
Прочие грузы	96	36	27
Доля грузов Хабаровского края (оценка автора), %	30	11	7

В диапазоне 15-ти предстоящих лет активно будут развиваться два угольных проекта Свободного порта Владивосток («Ванино Транс Уголь» и «Дальтрансуголь»), поэтому доля угля в общем грузообороте портов края возрастёт с 64% до 73% в 2035 г. При этом доля краевых грузов не превысит 7%. Это означает, что сохраниться ситуация, при которой порты продолжают терять свою значимость в экономике края, потому как экономические эффекты будут постепенно снижаться, а социальные риски – возрастать [5; 17; 22].

Для того, чтобы повысить роль портов в экономике края и обеспечить её устойчивый рост, как заявлено в программных документах страны, необходимо увеличить долю краевых грузов как минимум до 30%. Иначе говоря, необходимо стремиться к структуре грузооборота портов 2005 г., когда были достигнуты наилучшие показатели. Это предполагает осуществление программы синхронизированных действий, а также учёт изменения специализации сопутствующей инфраструктуры.

3. Анализ динамики перевозки грузов морским флотом

Перевозку грузов морским флотом в Хабаровском крае условно можно разделить на три основных направления: экспорт топливно-энергетических и лесных грузов в страны АТР, малый каботаж (обеспечение «северного завоза» в Охотском районе Хабаровского края) и большой каботаж (Сахалинская и Магаданская области и Камчатский край).

В настоящее время морской флот, работающий на внутренних направлениях, стремительно стареет (их средний возраст составляет 35 лет), а количество вспомогательного флота неуклонно сокращается [23]. Поэтому сроки обработки грузов на рейде населённых пунктов увеличиваются, а их поставки постоянно дорожают. Состояние морского флота, который работает на международном направлении, значительно лучше, так как он должен соответствовать международным стандартам для захода в иностранные порты.

В 2000–2019 гг. объём перевозки грузов морским флотом в Хабаровском крае, по оценке автора, вырос в 6 раз и составил 45 млн т (рис. 4). При этом в 2006–2019 гг. произошло резкое снижение перевозки грузов под флагом России с 44% до 0,1%. Впрочем, такая ситуация характерна для всей страны в целом: доля перевозки грузов под флагом России в 2019 г. составила лишь 2,2%¹.

Рис. 4. Перевозки грузов морским флотом в Хабаровском крае, млн т

Источники: данные по перевозке грузов под флагом России взяты из Государственной целевой программы Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» (постановление Правительства Хабаровского края № 146-пр от 5 мая 2012 г.), данные по перевозке грузов под иностранными флагами – оценка автора.

¹ <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/84040/>

Таким образом, за период реформ на морском транспорте Хабаровского края сложилась критическая ситуация, когда при феноменальном росте объёма грузооборота портов (с 14 до 46 млн т) перевозка грузов под флагом России стремительно сократилась (с 6,1 до 0,2 млн т). Такая диспропорция между развитием национальных грузоперевозок и провозной способностью отечественного флота неизбежно ведёт к увеличению зависимости от иностранных перевозчиков, росту расходов на оплату фрахта, сокращению валютных поступлений в страну, сдерживанию развития отечественного судостроения.

К сожалению, в настоящее время отечественный флот и российские судовладельцы находятся в тяжёлом состоянии. Они практически оказались вытеснены с рынка перевозки национальных грузов, так как не имеют долговременных контрактов с грузовладельцами и фрахтователями. Это чревато тем, что нет возможности планировать долгосрочные программы по обновлению флота.

В настоящее время политика развития в области морского судоходства направлена на поддержание отечественного флота с целью закрепления за ним 50% национальных грузов. Однако отсутствие информации о перспективных грузопотоках или низкая её достоверность могут привести к нарушению ритмичности, сбоям в работе транспорта и неравномерному развитию отдельных звеньев транспортной системы [11].

В отношении Хабаровского края, по полученным автором оценкам, потребность в перевозках национальных грузов к 2035 г. составит примерно 48 млн т. Для этого потребуется 67 единиц флота общим дедвейтом 1,7 млн т. Планы по строительству отечественного флота могут быть учтены в создаваемой судоходной компании ДФО. В настоящее время вопрос о создании такой компании находится на стадии обсуждения.

Заключение

Итоги 2019 г. свидетельствуют о том, что морской транспорт Хабаровского края перешёл от этапа выживания к этапу обновления и развития. Вместе с тем в развитии морского транспорта наблюдается увеличение инфраструктурных диспропорций, которые ведут к значительным потерям в экономике Хабаровского края. Это выражается в снижении экономической эффективности эксплуатации портов, увеличении числа экологических рисков, повышении уровня социальной уязвимости, увеличении зависимости от иностранных перевозчиков, увеличении расходов на оплату фрахта, сокращении валютных поступлений и сдерживании развития отечественного судостроения.

Для того чтобы повысить роль портов в экономике края и обеспечить его территориальную связанность необходимо существенно увеличить долю краевых грузов в общем грузообороте портов с 7 до 30% и долю отечественного флота в перевозке национальных грузов с 0,2 до 50%. Реализация этих планов должна обеспечить сбалансированное развитие морского транспорта в крае, при котором порты будут способствовать образованию дополнительных экономических эффектов, как в самих портах, так и за их пределами, перерабатывая грузы, произведённые предприятиями Хабаровского края, создавая рабочие места и вовлекая в свою орбиту определённые сектора экономики. В свою очередь, отечественный флот будет перевозить национальные грузы, генерируя валютные потоки, обеспечивая экономическую независимость и национальную безопасность страны.

Список литературы

1. Авдеев Ю.А. Свободный порт Владивосток – за и против // ЭКО. 2017. № 2. С. 5–26.
2. Буянов С.И., Буянова Л.Н. Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года: целевые показатели развития морского транспорта. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/81114/> (дата обращения: 23.05.2020).
3. Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н. Дальний Восток России: макроэкономическое зонирование // Известия русского географического общества. 2011. Т. 143. № 4. С. 1–11.
4. Волгин А.А., Красковская Г.Н., Семенихина О.Я. Угольный порт и экология: компромисс или противостояние // Морские порты. 2014. № 4. С. 34–38.
5. Гончарук С.М., Анисимов В.А., Нестерова Н.С., Холоша М.В. Проблемы и перспективы развития транзитного потенциала МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы. Материалы Всерос. науч.-практ. конф. с международным участием / под ред. С.М. Гончарука. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. Т. 3. С. 30–33.
6. Демьяненко А.Н., Прокапало О.М. Экономическое пространство Дальневосточного Севера // Регионалистика. 2014. Т. 1. № 3. С. 6–29. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2014.3>
7. Заостровских Е.А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 170–183. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183>
8. Заостровских Е.А. Угольные порты Ванино и Восточный и их влияние на экономику региона // Проблемы развития территории. 2020. № 1. С. 78–92. <http://dx.doi.org/10.15838/ptd.2020.1.105.6>
9. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX и на рубеже XXI веков // Сборник докладов 57-й международной молодёжной научно-технической конференции «Молодёжь – Наука – Инновации», посвящённой 200 летию транспортного образования в России. Владивосток: Мор. гос. ун-т. 2009. Т. 1. С. 3–10.
10. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока по второй половине XX века. Владивосток: Дальнаука, 2003. 329 с.
11. Лернер В.К. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта. Методические принципы анализа // Морские порты России. 2011. № 9. С. 62–66.
12. Ломакина Н.В. Крупные компании и технологические изменения в минеральном секторе Дальнего Востока // Учёные записки. Выпуск 9. Детерминанты региональной экономики. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2018. С. 115–121.
13. Минакир П.А. Новая восточная политика и экономические реалии // Пространственная экономика. 2015. № 2. С. 7–11. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2015.2.007-011>
14. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток. М.: ИЭИ ДВО РАН, 2006. 848 с.
15. Музлова Г.И. Пылящий вопрос: станет ли экологический фактор частью экономики перевалки навалочных грузов в морских портах? // Морские порты. 2014. № 4. С. 26–29.
16. Найден С.Н. Социальные эффекты от реализации инвестиционных проектов // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 6. С. 28–33. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.6>
17. Новосельцев Е.М. Транспортный узел «Восточный – Находка»: прошлое и будущее // Морские порты. 2019. № 4. С. 18–21.
18. Огай С.А., Луговец А.А., Затеякин С.М., Рычкова В.Ф. Состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Приморского края // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Доклады научно-практической конференции. 2017. № 2. С. 504–511.
19. Плакиткина Л.С., Плакиткин Ю.А., Дьяченко К.И. Мировые тенденции развития угольной отрасли // Горная промышленность. 2019. № 1 (143). С. 24–29. <http://dx.doi.org/10.30686/1609-9192-2019-1-143-24-29>

20. Семенихин Я.Н. Особенности текущего развития портов Приморья и Дальнего Востока // Морские порты. 2011. № 1. С. 84–88.
21. Семенихин Я.Н., Новосельцев Е.М. Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел: возможности и реалии // Морские порты. 2020. № 3. С. 38–42.
22. Сергеев А.С. Проблемы развития морских портов ДВФО в новом статусе «Свободного порта Владивосток» // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2017. № 1. С. 72–81.
23. Спиридонов А.А. Северный завоз через Николаевск на Амуре // Морские порты. 2012. № 8. С. 40–42.
24. Фисенко А.И., Кулешова Е.А., Моисеева М.Л. Морские порты Дальнего Востока: изменение экономических интересов и отношений собственности // Транспортное дело России. 2016. № 3. С. 100–102.

References

1. Avdeev Yu.A. The Free Port of Vladivostok – Pros and Cons. *EKO* [ECO]. 2017. No. 2. Pp. 5–26. (In Russian)
2. Buyanov S.I., Buyanova L.N. *The Transport Strategy of the Russian Federation for the Period until 2035: Targets for the Development of Maritime Transport*. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/81114/> (accessed 23 May 2020). (In Russian)
3. Vishnevskiy D.S., Demyanenko A.N. Russian Far East: Macroeconomic Zoning. *Izvestiya russkogo geograficheskogo obshchestva* [Regional Research of Russia]. 2011. Vol. 143. No. 4. Pp. 1–11. (In Russian)
4. Volgin A.A., Kraskovskaya G.N., Semenikhina O.Ya. Coal Port and Ecology: Compromise or Confrontation. *Morskiye porty* [Sea ports]. 2014. No. 4. Pp. 34–38. (In Russian)
5. Goncharuk S.M., Anisimov V.I., Nesterova N.S., Kholosha M.V. Problems and Prospects for the Transit Potential ITC «Primorye-1» and «Primorye-2». In: *Improving the Transport System of the Region: Problems and Prospects. Materials of the Scientific-Practical Conference with International Participation*. In 3 vols. Ed. by S.M. Goncharuk. Khabarovsk, 2015. Vol. 3. Pp. 30–33. (In Russian)
6. Demyanenko A.N., Prokapalo O.M. Economic Space of Far Eastern North. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2014. Vol. 1. No. 3. Pp. 6–29. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2014.3> (In Russian)
7. Zaostrovskikh E.A. Seaports of Khabarovsk Krai as the Poles of Economic Growth. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2017. No. 4. Pp. 170–183. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183> (In Russian)
8. Zaostrovskikh E.A. The Coal Ports of Vanino and Vostochny and Their Influence on the Region's Economy. *Problemy razvitiya territorii* [Problems of Territory's Development]. 2020. No. 1. Pp. 78–92. <http://dx.doi.org/10.15838/ptd.2020.1.105.6> (In Russian)
9. Zelentsov V.V. Sea Transport of the Far East in the Second half of XX and at the Turn of the XXI Centuries. In: *Collection of Reports of the 57th International Youth Scientific and Technical Conference «Youth – Science – Innovation», Dedicated to the 200th Anniversary of Transport Education in Russia*. Vladivostok, 2009. Vol. 1. Pp. 3–10. (In Russian)
10. Zelentsov V.V. *The Sea Transport of the Far East in the Latter Half of the XX Century*. Vladivostok, 2003. 239 p. (In Russian)
11. Lerner V.K. Forecasting the Cargo Base of Maritime Transport. Methodological Principles of Analysis. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2011. No. 9. Pp. 62–66. (In Russian)
12. Lomakina N.V. Large Companies and Technological Changes in the Mineral Sector of the Far East. In: *Scientific Notes. Issue 9. Determinants of a Regional Economy*. Khabarovsk, 2018. Pp. 115–121. (In Russian)

13. Minakir P.A. New Eastern Policy and Economic Realities. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2015. No. 2. Pp. 7–11. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2015.2.007-011> (In Russian)
14. Minakir P.A. *Regions' Economics. Russian Far East*. Moscow, 2006. 848 p. (In Russian)
15. Muzlova G.I. Dusty Question: Will the Environmental Factor Become Part of the Economy of Transshipment of Bulk Cargo in Seaports? *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2014. No. 4. Pp. 26–29. (In Russian)
16. Naiden S.N. Social Effects from Implementation of Investment Projects. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 6. Pp. 28–33. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.6> (In Russian)
17. Novoseltsev E.M. Transport Hub «Vostochny – Nakhodka»: Past and Future. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2019. No. 4. Pp. 18–21. (In Russian)
18. Ogay S.A., Lugovets A.A., Zatepjakin S.M., Rychkova V.F. Status and Development Prospects of the Port Infrastructure of the Primorsky Territory. *Problemy transporta Dal'nego Vostoka. Doklady nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Problems of Transport of the Far East. Reports of the Scientific-Practical Conference]. 2017. No. 2. Pp. 504–511. (In Russian)
19. Plakitkina L.S., Plakitkin Yu.A., Dyachenko K.I. World Trends of Coal Industry Development. *Gornaya promyshlennost'* [Russian Mining Industry]. 2019. No. 1. Pp. 24–29. <http://dx.doi.org/10.30686/1609-9192-2019-1-143-24-29> (In Russian)
20. Semenikhin Ya.N. Features of the Current Development of the Ports of Primorye and the Far East. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2011. No. 1. Pp. 84–88. (In Russian)
21. Semenikhin Ya.N., Novoseltsev E.M. Vanino-Sovgavan Transport and Industrial Hub: Opportunities and Realities. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2020. No. 3. Pp. 38–42. (In Russian)
22. Sergeev A.S. Development of FEFD Seaports in the New Status of «The Free Port of Vladivostok». *Aziatsko-Tikhookeanskiy region: ekonomika, politika, pravo* [ASIA-PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law]. 2017. No. 1. Pp. 72–81. (In Russian)
23. Spiridonov A.A. Northern Delivery through Nikolaevsk on the Amur. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2012. No. 8. Pp. 40–42. (In Russian)
24. Fisenko A.I., Kuleshova E.A., Moiseeva M.L. Sea Ports of the Far East: Changing Economic Interests and Property Relations. *Transportnoye delo Rossii* [Transport Business in Russia]. 2016. No. 3. Pp. 100–102. (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Проблемы инфраструктурных диспропорций в развитии морского транспорта Хабаровского края // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 4. С. 38–52. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.38>

For citing:

Zaostrovskikh E.A. Problems of Infrastructural Imbalances in the Development of Marine Transport of the Khabarovsk Territory. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 4. Pp. 38–52. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.38> (In Russian)

**ЛУШНИКОВА
Ольга Леонидовна**

Кандидат социологических наук, старший научный сотрудник

Хакасский научно-исследовательский институт языка, литературы и истории, ул. Щетинкина, 23, Абакан, Россия, 655017

**LUSHNIKOVA
Olga Leonidovna**

PhD in sociology, senior research fellow

Khakass Research Institute of Language, Literature and History, 23, Shchetinkina Street, Abakan, Russia, 655017

oltolt@mail.ru

УДК 316.334.56

**МОНОПРОФИЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИИ
ХАКАСИИ: СОЦИАЛЬНОЕ САМОЧУВСТВИЕ
НАСЕЛЕНИЯ**

В статье представлено исследование социального самочувствия населения моногородов и столицы Республики Хакасии. Статья основана на материалах социологического опроса, который проводился в 2018 г. в городских поселениях республики. Оказалось, что жители моногородов отличаются более позитивным эмоциональным настроем и более удовлетворены своей жизнью, но наряду с этим заметно хуже оценивают экономическую ситуацию, деятельность органов власти и работу местных учреждений. Несмотря на это, население моногородов выражает довольно оптимистичные ожидания относительно своего будущего, однако по сравнению с населением региональной столицы отличается низкой социальной активностью, что, скорее всего, является показателем низкого социального самочувствия.

Социальное самочувствие, моногород, городское население, Хакасия

**SINGLE-INDUSTRY TOWNS OF KHAKASSIA:
SOCIAL WELL-BEING OF THE POPULATION**

The article explores the social well-being of population of single-industry towns and the capital city of Khakassia. The article is based on the materials of a sociological survey of 2018 in urban settlements of the region. Population of single-industry towns is more positive emotional mood and, in general, they are more satisfied with their lives. At the same time, the population of single-industry territories has lower assessment of economic situation, of authorities and local institutions and departments. Despite this, residents of single-industry towns express optimistic expectations for their future. However, comparison with the population of regional capital city revealed the lower social activity of residents of single-industry towns, which is most likely an indicator of low social well-being.

Social well-being, single-industry town, urban population, Khakassia

Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ, проект «Социальные проблемы моногородов Хакасии: факторы, динамика, поиск решений», грант № 19-49-190001 p_a.

© Лушников О.Л., 2020

Постановка проблемы

В современных условиях развитие урбанизационных процессов преимущественно проявляется в крупных городах. В монопрофильных территориальных образованиях наблюдается иная ситуация. Снижение объёмов производства, ликвидация градообразующих предприятий, повышение уровня безработицы, изношенность объектов социальной инфраструктуры, отток молодого и трудоспособного населения – всё это приводит к постепенному «затуханию» монопрофильных территорий. Вместе с тем моногорода играют важную стратегическую роль в социально-экономическом развитии страны. Градообразующие предприятия монотерриторий обеспечивают более половины добычи нефти, газа, угля, продукции чёрной и цветной металлургии и т.д. [8, с. 17]. Функционирование предприятий препятствует оттоку квалифицированных специалистов и в целом способствует сохранению населения монопрофильных территорий. Однако в кризисные периоды моногорода становятся крайне опасными очагами социального взрыва, проявляющегося в открытых акциях протеста, недовольстве существующей местной и федеральной властью, в падении доверия населения к социальным и политическим институтам страны [8, с. 18]. В этой ситуации крайне важным представляется отслеживание изменений социального самочувствия населения монотерриторий с целью предотвращения открытых конфликтов и сглаживания социальной напряжённости. Фокус данной статьи направлен на сравнительный анализ социального самочувствия населения в монопрофильных и немонопрофильных территориальных образованиях Республики Хакасия.

Теоретико-методологические основы исследования

В научной литературе до сих пор не сложилось однозначного подхода к определению социального самочувствия, и вряд ли таковой сложится. Социальное самочувствие относится к тем социальным явлениям, природа которых многогранна и множественна в своих проявлениях. Множество трактовок в рамках разных научных дисциплин приводит к синкретичности и размыванию границ понятия «самочувствия», что затрудняет формулирование единого подхода. Представленный в данной статье подход не претендует на всеохватность, но ограничивается преимущественно социологическим подходом к исследованию этого социального феномена.

Конечно, трудно определить самочувствие без обращения к психологическим основаниям, так как оно прежде всего связано с внутренним состоянием человека. Например, Л.В. Кашкина рассматривает социальное самочувствие как некую обобщающую характеристику внутреннего ощущения комфортности психологического и соматического состояния индивида [5, с. 43]. Другие исследователи связывают социальное самочувствие с субъективно-ценностным определением личностью своего состояния в различных областях своей жизнедеятельности [3, с. 2535]. Самочувствие отражает целостное восприятие человеком всей его жизни, а не ограничивается какой-то одной сферой его жизнедеятельности (пусть и доминирующей).

На формирование самочувствия оказывают влияние разные факторы. Например, отмечено, что объективные показатели могут являться основой субъективного мнения людей [3, с. 2535]. Однако С.А. Шавель и Л.П. Галич полагают, что социальное самочувствие отражает состояние самого социума, в котором живёт индивид [11, с. 84]. Н.Я. Крупец рассматривает самочувствие как интегральный показатель социальной адаптации населения к реформам [6, с. 143]. Эта точка зрения является довольно распространённой. С.О. Лебедева и М.О. Пучкова полагают, что социальное самочувствие можно рассматривать как обобщённый индикатор реакции населения на социальные преобразования [7, с. 34].

Безусловно, самочувствие формируется под влиянием внешних условий жизнедеятельности: уровня развития экономики, политической ситуации, состояния экологии и т.д. Однако «измерить» силу влияния объективных условий на самочувствие сложно, поэтому при его оценке целесообразно ориентироваться на то, каким образом внешняя среда проецируется во внутренний мир. Прежде всего объективные условия жизнедеятельности находят отражение в удовлетворённости человека потребностями. Поэтому самочувствие зависит от здоровья, обустроенности семьи, жизни и быта, от характера и качества включённости в социальную жизнь во всех её сферах, от степени удовлетворённости социальными благами [9, с. 46]. При социологическом измерении важны самооценки материального положения по сравнению с положением окружающих, степени удовлетворённости своим положением в обществе, анализа представлений о собственном материальном положении по отношению к окружающим через определённое время [2, с. 60]. Некоторые исследователи к показателям социального самочувствия, помимо прочего, относят жизненные ценности, индивидуальную и социально-политическую активность личности [1, с. 49].

Исследование самочувствия на уровне отдельного человека актуализирует проблему сведения социального самочувствия к сумме индивидуальных самочувствий. С одной стороны, сложно судить об общем самочувствии социума исходя из суммирования совокупности отдельных самочувствий. Ведь самочувствие разных людей (даже со схожими характеристиками и в одних и тех же условиях) может значительно различаться. Однако для разрешения этой методологической проблемы мы будем следовать подходу, в соответствии с которым под социальным самочувствием понимается синтез самочувствий индивидуальных – по принципу доминирования, законом связи которых в рамках целостности выступает релевантность их относительно общественных условий жизнедеятельности данного конкретного сообщества – коллектива, группы, класса, населения всей страны [11, с. 84].

Обобщая вышесказанное, сформулируем следующее определение социального самочувствия – это комплексный показатель, отражающий социально-психологическое состояние социума, степень удовлетворённости основных потребностей (в том числе удовлетворённость внешними условиями) и ожидания относительно ближайшего будущего. Следуя этому определению, выделим основные индикаторы социального самочувствия:

1. Эмоциональное состояние: общее настроение, состояние здоровья, общая удовлетворённость жизнью.
2. Оценка таких внешних условий, как экономическая ситуация, деятельность органов власти, работа различных структур.
3. Удовлетворённость материальным положением, жилищными условиями, работой, отношениями в семье, своим здоровьем, возможностями удовлетворения культурных потребностей и безопасностью.
4. Ожидания относительно будущего: общая уверенность в будущем, оценка возможности улучшения собственного материального положения, оценка возможности улучшения экономической ситуации.

Эмпирическая база исследования

Эмпирическую базу исследования составили материалы социологического опроса, который проводился в 2018 г. во всех городских поселениях Хакасии. Общая выборочная совокупность составила 1 000 человек. Однако при подготовке данной статьи использовались результаты опроса 224 жителей монопрофильных территорий (г. Абаза, г. Саяногорск, г. Сорск,

г. Черногорск, рп. Вершина Теи – все включены в «кризисный перечень» монотерриторий России) и 224 жителей немонопрофильных территорий (г. Абакан) ($n = 448$). Опрос проводился посредством формализованного интервьюирования по месту жительства (население в возрасте от 18 лет и старше).

Для определения социального самочувствия использовалась следующая методика. Вычислялись отдельные показатели для каждого индикатора. Например, для оценки внешних условий вычислялись такие показатели, как состояние экономической ситуации, деятельность органов власти и различных учреждений, ведомств. Вычисление отдельного показателя производилось по следующей формуле:

$$\frac{(2A + B) - (C + 2D)}{n},$$

где A – количество положительных ответов (отлично), B – количество относительно положительных ответов (хорошо), C – количество относительно отрицательных ответов (удовлетворительно), D – количество отрицательных ответов (плохо), n – количество ответивших на вопрос.

После вычисления аналогичным способом ряда соответствующих показателей высчитывалось среднее арифметическое значение по каждому индикатору. Также использовался регрессионный анализ и анализ корреляций (по Пирсону).

Результаты

В Хакасии к монопрофильным территориям отнесены 4 города, 1 рабочий посёлок и 1 село (*табл. 1*). Единственный город, не включённый в списки монотерриторий, – столица региона (г. Абакан), где сосредоточено 48,5% городского населения. Поскольку на моногорода приходится примерно такой же удельный вес населения, для сравнения в качестве немонопрофильной территории был выбран г. Абакан.

Таблица 1

Численность населения монопрофильных территорий Хакасии

Монопрофильные территории	Численность населения, человек	Удельный вес от городского населения, %	Удельный вес от всего населения региона, %
г. Абаза	15 149	4,1	2,8
г. Саяногорск	46 709	12,5	8,7
г. Сорск	11 308	3,0	2,1
г. Черногорск	75 042	20,1	14,0
рп. Вершина Теи	3 057	0,8	0,6
с. Туим	3 488	0,9	0,7
Итого	154 753	41,4	28,9

Источник: Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2019 года / Федер. служба гос. статистики. М., 2019. С. 229.

Согласно полученным результатам, большинство опрошенных достаточно позитивно оценили своё эмоциональное состояние, особенно проживающие в моногородах республики (рис. 1). Респонденты чаще характеризовали своё настроение как оптимистичное или просто спокойное, а состояние здоровья – как хорошее («ничего не беспокоит», «болею, но редко»). При этом эмоциональный настрой положительно коррелирует с общим отношением к жизни (значение коэффициента связи по Пирсону 0,238**). Согласно ответам почти половины опрошенных в моногородах, их всё в жизни устраивает («принимаю и хорошее, и плохое»), вероятно, этим объясняется и высокий уровень удовлетворённости жизнью. Но наряду с этим такую позицию можно воспринимать как отсутствие стремлений к улучшению своей жизни. Кроме того, более трети (35,3%) жителей монотерриторий вообще выразило пессимистичное («я не хочу и вряд ли смогу что-то изменить к лучшему») или даже индифферентное отношение к жизни («всё устроится само собой», «будь, что будет»). Только 16,1% опрошенных согласились, что жизнь полна трудностей, но они готовы прилагать все силы, чтобы она стала лучше. Другими словами, позитивное эмоциональное состояние жителей моногородов скорее связано с принятием имеющихся условий (фактически, они довольствуются тем, что есть), а не с социальной активностью населения монотерриторий.

Рис. 1. Индикаторы социального самочувствия населения монопрофильных и немонопрофильных территорий Хакасии

Источник: расчёты автора.

Среди проживающих в Абакане эмоциональное состояние, также как и уровень общей удовлетворённости, немного ниже. Меньше всего респонденты удовлетворены своим материальным положением, жилищными условиями и работой. Конечно, жизнь в столице обходится «дорого» (в том числе жильё), а больше трети (34,8%) опрошенных проживает именно в съёмном жилье (в моногородах арендуют жильё только 12,5%). Из-за расходов на оплату жилья значительно сокращаются статьи расходов, связанных с удовлетворением других потребностей (например, досуга). Рынок труда в столичном городе, конечно, более широкий, но и конкуренция заметно выше. Низкая удовлетворённость работой, возможно, связана с несоответствием уровня образования опрошенных характеру труда по месту их трудовой деятельности. Оказалось, что 40,9% работающих респондентов с высшим или незаконченным высшим

образованием занимаются неквалифицированным трудом – офисные работники, продавцы-консультанты, разнорабочие и т.д. (в моногородах таковые составляют 31,8% опрошенных). Вместе с тем доля респондентов, которые готовы прикладывать усилия для улучшения своей жизни, больше, чем в моногородах, и составляет почти четверть (24,6%). Кроме того, среди неработающих жителей Абакана только 2% (от ответивших) сказали, что не работают просто потому, что не хотят; тогда как среди проживающих в монотерриториях таковых почти треть (30,4%). Можно считать, что невысокая удовлетворённость (и потому менее позитивный настрой) жителей региональной столицы в какой-то мере служит иницилирующим фактором в их стремлении к лучшей жизни в отличие от населения моногородов.

Социально-экономическая ситуация в монопрофильных территориальных образованиях очень сложная. Согласно общероссийским данным, уровень реальной безработицы в отдельных моногородах доходит до 30%, в то время как средний уровень безработицы в России не превышает 7,0–7,5% [10, с. 14]. Проблема безработицы стоит на первом месте как среди жителей монопрофильных территорий Хакасии (59,4%), так и среди жителей столицы республики (64,2%). Второй наиболее острой проблемой для жителей моногородов является общий упадок промышленности и сельского хозяйства (50%); среди опрошенных жителей Абакана эта проблема занимает лишь четвёртое место (24%). На третьем месте среди наиболее актуальных проблем для жителей моногородов – низкий уровень жизни (37,1%), причём хуже всего опрошенные оценивают состояние дорог, работу ЖКХ и учреждений здравоохранения.

На государственном уровне разрабатываются различные программы, нацеленные на повышение уровня и качества жизни в моногородах. Вместе с тем существует мнение, что национальные проекты и федеральные целевые программы не решают наболевшие проблемы, а консервируют их [1, с. 54]. Работу органов власти различных уровней население монотерриторий преимущественно оценивает как удовлетворительную или даже плохую. Небольшое исключение – Президент РФ, деятельность которого была оценена немного выше по сравнению с другими властными инстанциями. Проживающие в столице региона оценили работу Президента РФ тоже достаточно высоко, однако дали отрицательную оценку деятельности главы республики. Выше всего жители Абакана оценили работу главы города (занимал эту должность более 24 лет).

Вместе с тем в целом экономическая ситуация воспринимается как неустойчивая или даже крайне нестабильная, особенно среди населения моногородов. Вероятно поэтому ожидания относительно ближайшего будущего носят неопределённый характер (11–14% затруднились ответить на соответствующий вопрос). Почти каждый третий не испытывает уверенности в завтрашнем дне, каждый четвёртый не надеется на улучшение экономической ситуации. Несмотря на это, значительная часть опрошенных испытывает надежду на улучшение собственного материального положения (44,6% – в моногородах, 53,6% – в Абакане). Позитивные ожидания положительно коррелируют с уровнем материального достатка опрошенных (коэффициент корреляции по Пирсону 0,337**) (рис. 2).

Особенно отчётливы различия среди проживающих в моногородах: чем выше уровень материального достатка, тем больше оптимистично настроенных людей. Однако среди бедных жителей преобладают скорее реалистичные ожидания («всё останется прежним»). Жители Абакана настроены оптимистично, причём независимо от уровня своего материального положения: как среди обеспеченных, так и среди бедных преобладают те, кто надеется на улучшение своего материального положения в ближайшем будущем.

Рис. 2. Ожидания опрошенных относительно своего материального положения в разрезе групп с разным уровнем материального достатка, %

Источник: расчёты автора.

Регрессионный анализ показал, что у жителей моногородов Хакасии общий показатель социального самочувствия зависит от уровня дохода ($\beta = 0,278^*$) и материального достатка ($\beta = 0,264^*$); у жителей Абакана – от общего отношения к жизни ($\beta = 0,336^{**}$) и жилищных условий ($\beta = 0,281^*$). Другими словами, социальное самочувствие населения монотерриторий преимущественно обуславливается экономическими факторами, возможно, из-за сложной социально-экономической ситуации. Поскольку население регионально столицы находится в иных условиях, у них общее самочувствие прежде всего зависит от их общего отношения к жизни, но также связано с жилищными условиями, вероятно потому, что в столице жильё обходится «дорого».

Заключение

По мнению исследователей, в отличие от жителей мегаполисов, имеющих возможности проектирования долгосрочных жизненных стратегий, представители малых монопрофильных поселений ориентированы на защитные стратегии выживания [4, с. 21]. Несмотря на нестабильность социально-экономической ситуации в моногородах Хакасии, общий эмоциональ-

ный настрой у проживающего там населения достаточно позитивный. Признавая наличие острых проблем (безработица, упадок промышленного производства, низкий уровень жизни и т.д.), жители монотерриторий не выказывают явной неудовлетворённости, а скорее принимают имеющиеся условия как данность. При этом население не питает иллюзий по поводу ближайшего улучшения экономической ситуации, но надеется на положительные изменения в своей жизни. Вместе с тем только 16,1% опрошенных выразили готовность прилагать усилия для улучшения своей жизни. Возможно, в данном случае имеет место феномен «мечтательности» (надежды, не связанные с реальным стремлением изменить свою жизнь к лучшему [12, с. 100]), что можно расценивать как показатель глубокой пассивности и низкого социального самочувствия населения моногородов. Опасно, что эти настроения могут быть подхвачены, подогреты и использованы радикальными политическими силами для обострения социальных конфликтов [8, с. 18].

Список литературы

1. Андреев С.Ю. Анализ социального самочувствия сельских жителей Краснодарского края // Научный журнал КубГАУ. 2007. № 30 (6). С. 47–58.
2. Асланова А.О. Социальное самочувствие: измерительный инструментарий, показатели и социальные критерии // Теория и практика общественного развития. 2012. № 2. С. 59–63.
3. Белоножко М.Л., Барбаков О.М. Социальное самочувствие сельского населения северного региона России // Фундаментальные исследования. 2013. № 10-11. С. 2534–2538.
4. Ермолаев Т.С. Социальное самочувствие населения северных моногородов (на примере Нерюнгринской городской агломерации) // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. 2018. № 1. С. 21–26. <http://dx.doi.org/10.21603/2500-3372-2018-1-21-26>
5. Кашкина Л.В. Социальное самочувствие населения монопрофильного города // Арктика и Север. 2012. № 8. С. 43–48.
6. Крупец Я.Н. Социальное самочувствие как интегральный показатель адаптированности // Социологические исследования. 2003. № 4. С. 143–144.
7. Лебедева С.О., Пучкова М.О. Социальное самочувствие горожан как социологическая проблема // Материалы III международной научной студенческой конференции «Научный потенциал студенчества в XXI веке». Ставрополь, 2009. С. 34.
8. Маслова А.Н. Моногорода в России: проблемы и решения // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2011. Т. 4. № 5. С. 16–28.
9. Михайлова Л.И. Социальное самочувствие и восприятие будущего россиянами // Социологические исследования. 2010. № 3. С. 45–49.
10. Федотова Н.Е. Теоретические аспекты совместимости гипотезы Филлипса с российским рынком труда // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2009. № 4. С. 12–15.
11. Шавель С.А., Галич Л.П. Социальное самочувствие населения Беларуси и России: компаративный социологический анализ // Социология. 2012. № 1. С. 76–95.
12. Эфендиев А.Г., Болотина И.Л. Современное российское село: на переломе эпох и реформ. Опыт институционального анализа // Мир России. 2002. № 4. С. 83–125.

References

1. Andreev S.Yu. Analysis of Social Well-Being of Rural Dwellers of Krasnodar Region. *Nauchnyy zhurnal KubGAU* [Scientific Journal of KubSAU]. 2007. No. 30 (6). Pp. 47–58. (In Russian)
2. Aslanova A.O. Social Well-Being: Measuring Instruments, Indicators and Social Criteria. *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya* [Theory and Practice of Social Development]. 2012. No. 2. Pp. 59–63. (In Russian)
3. Belonozhko M.L., Barbakov O.M. Social Well-Being of the Rural Population of a Northern Region of Russia. *Fundamental'nye issledovaniya* [Fundamental Research]. 2013. No. 10-11. Pp. 2534–2538. (In Russian)
4. Yermolayev T.S. Social Well-Being of the Population of Northern Monotowns (the Case of The Neryungri Urban Agglomeration). *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Politicheskie, sociologicheskie i ekonomicheskie nauki* [Bulletin of Kemerovo State University. Series: Political, Sociological and Economic Sciences]. 2018. No. 1. Pp. 21–26. <http://dx.doi.org/10.21603/2500-3372-2018-1-21-26> (In Russian)
5. Kashkina L.V. Social Well-Being of the Population of the Mono-specialized City. *Arktika i Sever* [Arctic and the North]. 2012. No. 8. Pp. 43–48. (In Russian)
6. Krupets Ya.N. Social Well-Being as an Integral Indicator of Adaptability. *Sociologicheskie issledovaniya* [Sociological Studies]. 2003. No. 4. Pp. 143–144. (In Russian)
7. Lebedeva S.O., Puchkova M.O. Social Well-Being of Citizens as a Sociological Problem. In: *Proceedings of the III International Scientific Student Conference «Scientific Potential of Students in the XXI Century»*. Stavropol', 2009. P. 34. (In Russian)
8. Maslova A.N. Monocities in Russia: Problems and Solutions. *Problemy analiz i gosudarstvenno-upravlencheskoe proektirovanie* [Problem Analysis and Public Management Design]. 2011. Vol. 4. No. 5. Pp. 16–28. (In Russian)
9. Mikhailova L.I. Social Moods and Reception of Future by Russians. *Sociologicheskie issledovaniya* [Sociological Studies]. 2010. No 3. Pp. 45–49. (In Russian)
10. Fedotova N.E. Theoretical Aspects of Phillips Hypothesis' Compatibility with Russian Labour Market. *Izvestiya Irkutskoj gosudarstvennoj ekonomicheskoy akademii* [Bulletin of Irkutsk State Economics University]. 2009. No. 4. Pp. 12–15. (In Russian)
11. Savel S.A., Galich L.P. Social Well-Being of the Population of Belarus and Russia: Comparative Sociological Analysis. *Sociologiya* [Sociology]. 2012. No. 1. Pp. 76–95. (In Russian)
12. Efendiev A.G., Bolotina I.L. Contemporary Russian Village: At the Turning Point of Epochs and Reforms. The Experience of Institutional Analysis. *Mir Rossii* [Universe of Russia]. 2002. Vol. 11. No. 4. Pp. 83–125. (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Лушникова О.Л. Монопрофильные территории Хакасии: социальное самочувствие населения // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 4. С. 53–61. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.53>

For citing:

Lushnikova O.L. Single-Industry Towns of Khakassia: Social Well-Being of the Population. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 4. Pp. 53–61. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.53> (In Russian)

БЕССОНОВ**Игорь
Сергеевич**

Соискатель

Самарский государственный
экономический университет,
ул. Советской Армии, 141,
Самара, Россия, 443090

BESSONOV**Igor
Sergeyevich**

Postgraduate student
Samara State University
of Economics,
141, Sovetskoi Armii Street,
Samara, Russia, 443090

igornews@rambler.ru

УДК 332.1

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИВОЛЖСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

В работе представлен подход к выявлению особенностей развития малого предпринимательства в регионах Приволжского федерального округа с использованием комплексных количественных и качественных характеристик деятельности организаций различных организационно-правовых форм. Рассмотрены территориальные отличия структуры по видам деятельности, сформирована и апробирована методика многофакторного рейтинга уровня развития малых предприятий на основе материалов сплошных наблюдений 2010 и 2015 гг. Результаты исследования могут быть использованы в деятельности органов власти при разработке стратегических документов муниципального и регионального развития.

Рейтинг регионов, территориальные различия, Приволжский федеральный округ, малое предпринимательство, малый бизнес, индивидуальный предприниматель

THE ANALYSIS OF ACTIVITY AND EVALUATION OF THE DEVELOPMENT OF SMALL ENTERPRISES OF THE VOLGA FEDERAL DISTRICT

The paper presents an approach to identifying the features of small business development in the regions of the Volga Federal district using complex quantitative and qualitative characteristics of the activities of organizations of various organizational and legal forms. Territorial differences in the structure by type of activity are considered, and the methodology of a multi-factor rating of the level of development of small enterprises based on the materials of continuous observations in 2010 and 2015 is formed and tested. The results of the research can be used in the activities of government authorities in the development of strategic documents for municipal and regional development.

Rating of regions, territorial differences, Volga Federal district, small entrepreneurship, small business, individual entrepreneur

© Бессонов И.С., 2020

Введение

Современное развитие экономики делает акцент на инновационную составляющую как приоритет в промышленной политике региона [7, с. 167] и раскрытие человеческого потенциала как важную составляющую предпринимательского потенциала [5, с. 141]. В условиях санкционных ограничений одним из возможных направлений развития является диверсификация экономики и усиление её разнообразия [10, с. 75]. Таким образом, в настоящее время представляется обоснованной актуальность развития малого предпринимательства как интегрального сектора экономики, объединяющего всё вышеназванное. Оно подпадает под действие национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», реализуемого в 2018–2024 гг. Данный проект предусматривает значительное увеличение количественных параметров, таких как численность занятых в сфере малого предпринимательства, доля малых предприятий в валовом внутреннем продукте, доля экспорта малых предприятий в общем объёме несырьевого экспорта.

Несмотря на востребованность и многочисленность работ, посвящённых развитию малых предприятий, по-прежнему существуют направления повышения информативности и разработки новых подходов к региональному анализу. Малые предприятия – это организации, для которых вопрос выбора организационно-правовой формы зависит прежде всего от особенностей налогообложения и документооборота; большая часть из них – индивидуальные предприниматели с наёмными работниками. В основном существующие аналитические работы не могут в полной мере объективно оценить глубину и охват воздействия национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» ввиду того, что данные об индивидуальных предпринимателях остаются за рамками изучения, а также применения малого числа расчётных показателей.

В настоящем исследовании предполагается комплексное использование данных о различных организационно-правовых формах, применение структурно-динамического и рейтингового подходов на основании максимально широкой панели информации (как правило, объём данных Росстата, касающихся индивидуальных предпринимателей, значительно меньше, чем информации об юридических лицах) и оценку межрегиональной дифференциации по видам экономической деятельности. Полученные данные, как представляется, позволяют уточнить картину развития малого предпринимательства и его значимость для региональной экономики, а также сделать выводы о целесообразности рассмотрения дифференциации развития малого предпринимательства на региональном уровне.

Обзор публикаций

Термины «малое предпринимательство» и «малый бизнес» применяются нами (как и в большинстве источников) синонимично в виду невозможности выделения отдельной статистики по новаторским рискованным предприятиям. Категория «малые предприятия» («малый бизнес») общеупотребительна в отношении экономик разных стран, однако следует отметить существование национальных различий в критериях. О.П. Михайлова указывает на применяемую в России узкую трактовку, что приводит к значительному занижению отечественных показателей в международных сопоставлениях [16, с. 108]. На протяжении ряда лет часть публикаций, посвящённых проблематике малых предприятий в России, включала в себя лишь данные по малым предприятиям – юридическим лицам и не учитывала индивидуальных предпринимателей и их наёмных работников, никак это не оговаривая. Данное явление уже было подробно описано нами ранее [3, с. 5]. Яркой иллюстрацией здесь могут служить [11; 15]: лишь сравнение данных с публикациями статданных позволило сделать вывод, что в анализе

авторы не учитывают массив индивидуальных предпринимателей. Ежегодные сборники «Малое и среднее предпринимательство в России» большую часть данных предоставляют только в отношении малых юридических лиц, делая невозможным комплексные расчёты по совокупным показателям, характеризующим индивидуальных предпринимателей и юридических лиц. Существующая ситуация нелогична с точки зрения экономического анализа: индивидуальные предприятия и общества с ограниченной ответственностью (наиболее часто встречающиеся организационно-правовые формы малого бизнеса) обычно не имеют принципиальных отличий в хозяйственной деятельности, при этом индивидуальные предприятия большей частью относятся к малым предприятиям.

В Приволжском федеральном округе сосредоточена значительная часть малых предприятий России, их развитию посвящён ряд научных публикаций, проанализированных в рамках данного исследования (табл. 1). Большая часть авторов публикаций применяла метод структурно-динамического анализа [2; 4; 6; 13; 19], но встречаются исследования, базирующиеся на других методиках [15; 18]. Наиболее часто встречающийся в упомянутых исследованиях недостаток – либо отсутствие учёта данных о деятельности индивидуальных предпринимателей, либо осуществление такого учёта при малом числе показателей.

Таблица 1

Сравнение исследований, посвящённых развитию малого предпринимательства в регионах Приволжского федерального округа

Авторы	Способ расчёта	Показатели	Характеристика
Белякова Е.М., Прокопьев А.В., Чернышова Т.Н.	Структурно-динамический анализ	Число малых предприятий, среднесписочная численность работников.	Акцент на анализе деятельности и распределения юридических лиц, указано преобладание в секторе малого бизнеса индивидуальных предпринимателей.
Благова Ю.В., Нуретдинова Ю.В.	Структурно-динамический анализ	Численность малых предприятий (без микропредприятий), количество микропредприятий, численность фактически действующих индивидуальных предпринимателей.	Отдельное рассмотрение микропредприятий, малых предприятий и индивидуальных предпринимателей.
Саранча М.А., Рублева Е.А.	Интегральный анализ географии, масштабов и уровня развития методом стенирования (нормирования по десятибалльной шкале)	Количество малых предприятий, число работников малых предприятий, оборот малых предприятий, инвестиции в основной капитал, выручка от продажи, чистая прибыль, расходы на управление, доля убыточных организаций, себестоимость проданных товаров, продукции, работ и услуг, основные средства, валюта баланса, доля малых предприятий, осуществлявших затраты на инновации, фонд начисленной заработной платы работников. При расчёте уровня развития показатели рассчитывались на душу экономически активного населения.	Не учитываются данные об индивидуальных предпринимателях. Использован редко применяющийся метод на основе широкой панели информации, которая недоступна в разрезе индивидуальных предпринимателей. Проведена одновременная группировка регионов по двум признакам: масштаб и уровень развития.

Продолжение таблицы 1

Авторы	Способ расчёта	Показатели	Характеристика
Доментий В., Иванова В. Д.	Структурно-динамический анализ	Число индивидуальных предпринимателей, число малых предприятий, оборот субъектов малого и среднего предпринимательства.	Рассмотрение индивидуальных предпринимателей и юридических лиц как частей малого предпринимательства, выделение регионов-лидеров в каждом сегменте.
Малова Е.А., Царегородцев Е.И.	Структурно-динамический анализ	Количество предприятий, удельный вес малых предприятий, количество малых предприятий, приходящихся на 10 000 жителей.	Рассмотрение данных только об юридических лицах, нет упоминания индивидуальных предпринимателей. Выделение лидирующих и отстающих регионов по показателям.
Тарасов В.Т.	Структурно-динамический анализ	Удельный вес оборота средних, малых и микропредприятий в обороте организаций, распределение числа предприятий малого предпринимательства по категориям (средние, малые, микро), распределение оборота предприятий малого предпринимательства по категориям (средние, малые, микро), удельный вес оборота средних, малых и микропредприятий по основным видам экономической деятельности, годовой оборот субъектов малого предпринимательства в расчёте на одного занятого.	Отсутствие данных об индивидуальных предпринимателях в большинстве исследуемых показателей, употребление спорного наименования «предприятия малого предпринимательства», рассмотрение средних предприятий как подкатегории малого бизнеса вместо общей категории «малое и среднее предпринимательство».
Миролюбова Т.В., Баранов М.А.	Корреляционный анализ	Валовой региональный продукт, количество малых предприятий, оборот малых предприятий.	В качестве данных о малых предприятиях фактически используются данные только о юридических лицах без учёта индивидуальных предпринимателей.

Также встречаются рейтинговые сопоставления уровня развития малых предприятий в российских регионах, позволяющие провести многофакторную оценку (*табл. 2*). Их можно разделить на два вида: рейтинги с применением экспертных оценок [1; 9] и рейтинги без применения экспертных оценок [12; 14].

Таблица 2

Сравнение рейтингов регионов по уровню развития малых предприятий

Методика, авторы	Способ расчёта	Группы показателей	Характеристика
«Индекс ОПОРЫ RSBI»	Учёт ожиданий предпринимателей из 23 регионов России. Применяются веса для каждого показателя.	Продажи, доступность финансирования, инвестиции, кадры.	Фиксирует ежеквартальные изменения деловой активности на основе опроса предпринимателей в ряде регионов. Представление по регионам, по размеру предприятия (микро, малое и среднее), выделяется молодёжное и женское предпринимательство.
«30 лучших городов для бизнеса»	Суммирование баллов показателей, применение весов, обусловленных интересами инвесторов розничной торговли.	Деловой климат, покупательная способность населения, кризисная устойчивость, социальные параметры, инфраструктура, уровень комфорта.	Описывает инвестиционную привлекательность и деловой климат регионов для открытия розничного бизнеса.
«Типологизация субъектов РФ по роли малого предпринимательства в социально-экономическом развитии региона», Е.А. Мазиллов и А.Е. Кремин	Выделение регионов с высоким и низким уровнем показателей путём сравнения со средними значениями, применение максиминного метода.	Социальный, экономический, инвестиционный вклад малых предприятий в развитие региона.	Выделение восьми групп регионов в зависимости от разной модели влияния малых предприятий на рассматриваемые показатели.
«Интегральный индекс уровня развития малых предприятий», С.Н. Леонов	Нормирование показателей с использованием максиминного метода, рейтинговый анализ.	Плотность малых предприятий, численность работников, размер выручки.	Группировка регионов по уровню развития малых предприятий, ранжирование по рейтингу, сравнение 2015 г. к 2010 г.

Рейтинговые сравнения часто основываются на использовании закрытых источников информации и применяют выбранные экспертами (субъективные) веса показателей. Также рейтинговые исследования базируются на малом числе исходных показателей, что влияет на объективность получаемых выводов. Для соблюдения принципа объективности целесообразно применять рейтинги регионов, основанные на открытых и максимально полных источниках информации, каковыми являются сплошные наблюдения за деятельностью малых предприятий, и использовать широкую панель показателей без привлечения субъективных экспертных оценок.

Методология исследования

Для анализа деятельности малых предприятий регионов Приволжского федерального округа и последующей группировки, а также составления рейтинга нами были использованы данные сплошных наблюдений за деятельностью субъектов малого и среднего предпринима-

тельства 2010 и 2015 гг., предоставляющие более обширную информацию в сравнении с ежегодными публикациями «Малое и среднее предпринимательство в России». В исследовании применён комплексный подход к рассмотрению малых предприятий как единой категории вне зависимости от организационно-правового устройства.

Структурно-динамический анализ был проведён нами на основании суммированных значений каждого показателя для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей¹. Были рассчитаны темпы роста значений 2015 г. к 2010 г. по следующим показателям, позволяющим получить представление о характере происходящих изменений и определяющим основные черты малого предпринимательства:

- общее число малых предприятий;
- доля юридических лиц в числе малых предприятий;
- число малых предприятий на 1 000 человек населения;
- соотношение среднемесячной номинальной начисленной зарплаты на малых предприятиях и предприятиях региона в целом.

Значения показателей по каждому региону легли в основу территориальных группировок. Число групп регионов, равное пяти, было определено для удобства последующей характеристики.

Проведённый структурно-динамический анализ определил общую картину развития малых предприятий в регионах Приволжского федерального округа и направления основных изменений: темпы регистрации новых предприятий, сдвиги в организационно-правовых формах, изменение охвата населения сетью малых предприятий, изменение уровня заработной платы. Однако для комплексного сравнения развития малых предприятий в виде рейтинга регионов нами был отобран другой набор показателей, позволяющий сравнить сектор малых предприятий с региональными показателями и отразить масштабы деятельности в расчёте на усреднённое предприятие (*табл. 3*). Анализ проводился с использованием данных по всем регионам России для определения объективной картины и установления места регионов Приволжского федерального округа в системе национальной экономики.

Таблица 3

Показатели методики рейтинговой оценки, характеризующие развитие малых предприятий на региональном уровне

Показатель	Способ расчёта
X_1 – отношение выручки малых предприятий региона к валовому региональному продукту	(Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – юридических лиц, млн рублей + Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – малых индивидуальных предпринимателей, млн рублей) / Валовой региональный продукт, млн рублей
X_2 – выручка в расчёте на одно малое предприятие	(Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – юридических лиц, млн рублей + Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – малых индивидуальных предпринимателей, млн рублей) / (Число малых юридических лиц по субъектам РФ + Численность малых индивидуальных предпринимателей по субъектам РФ)

¹ Трудность для расчётов представляло отсутствие данных по показателю «Среднемесячная номинальная начисленная зарплата работников малых предприятий в региональном разрезе», в данном случае нами использовались данные только по малым юридическим лицам.

Продолжение таблицы 3

Показатель	Способ расчёта
X_3 – доля замещённых рабочих мест на малых предприятиях в общей численности рабочих мест в регионе	(Число замещённых рабочих мест по субъектам РФ на малых предприятиях – юридических лицах, тыс. + Число замещённых рабочих мест у индивидуальных предпринимателей по субъектам РФ) / Среднегодовая численность занятых в экономике
X_4 – выработка на малых предприятиях	(Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – юридических лиц, млн рублей + Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – малых индивидуальных предпринимателей, млн рублей) / (Число замещённых рабочих мест по субъектам РФ на малых предприятиях – юридических лицах, тыс. + Число замещённых рабочих мест у индивидуальных предпринимателей по субъектам РФ)
X_5 – среднее число занятых на одном малом предприятии	(Число замещённых рабочих мест по субъектам РФ на малых предприятиях – юридических лицах, тыс. + Число замещённых рабочих мест по субъектам РФ) / (Число малых юридических лиц по субъектам Российской Федерации + Численность малых индивидуальных предпринимателей по субъектам РФ)
X_6 – отношение оборота малых предприятий к обороту средних и крупных предприятий региона	(Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – юридических лиц, млн рублей + Выручка от реализации товаров (работ, услуг) по субъектам РФ малых предприятий – малых индивидуальных предпринимателей, млн рублей) / Оборот организаций по видам экономической деятельности, млрд рублей (без субъектов малого предпринимательства, бюджетных организаций, банков, страховых и прочих финансово-кредитных организаций)

Показатели рейтинга применялись в статике по состоянию малых предприятий на 2010 и 2015 гг. (необходимая панель показателей отсутствует в ежегодной статистике). Расчёт осуществлялся с применением непараметрического метода статистического анализа «Паттерн». Основным достоинством группы непараметрических методов является возможность «сжатия» исходных данных и синтеза частных значений в интегральные, а также простота интерпретации полученных показателей [17]. Наше предпочтение было отдано методу «Паттерн», поскольку он лишён такого недостатка, как отсутствие учёта меры абсолютных различий уровней показателей, и позволяет сформировать адекватную рейтинговую оценку сложного многомерного явления.

В общем виде многомерную среднюю взвешенную оценку для региона можно представить в виде формулы:

$$R_j = \frac{1}{6} \sum \frac{x_{ij}}{x_{imax}}, \quad (1),$$

где $j = 1, \dots, N$ – регион, N – число регионов, $i = 1, \dots, 6$ – номер показателя, x_{ij} – значения показателей, x_{imax} – максимальное значение среди регионов по i -му показателю.

Нормированные значения были рассчитаны путём сравнения с наилучшими значениями

ми каждого из показателей, на их основе – вычислены многомерные средние арифметические оценки для каждого региона, в результате ранжирования от минимальных значений к максимальным (означающим лучший результат) – получен рейтинг. Финальная группировка регионов была проведена на основе разбиения числового интервала между максимальным и минимальным результирующими значениями на 5 равных интервалов.

Региональные структурные различия малых предприятий (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей) по видам деятельности были рассчитаны по индексу структурных различий Рябцева, описываемому следующей формулой [8, с. 71–72]:

$$J_R = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (d_2 - d_1)^2}{\sum_{i=1}^n (d_2 + d_1)^2}}, \quad (2)$$

где n – количество единиц совокупности, d_1 и d_2 – удельные веса двух сравниваемых множеств. Рассчитанные уровни различия представлены в виде универсальной сводной таблицы, содержащей численные значения показателя и качественную характеристику согласно шкале оценки меры существенности.

Результаты

В результате проведённых расчётов были получены данные, характеризующие развитие малых предприятий в регионах Приволжского федерального округа. За рассматриваемый период (2010–2015 гг.) общее число малых предприятий выросло на 10,33% и составило 984 714 единиц. В годы обоих наблюдений регионом-лидером был Татарстан (117 324 и 144 552 единицы соответственно), а регионом-аутсайдером – Марий Эл (17 040 и 20 479 единиц соответственно). Наибольший рост числа малых предприятий наблюдался в Пермском крае (62,45%), а наибольшее падение (16,86%) – в Чувашии.

Доля юридических лиц среди малых предприятий по округу возросла на 27,94% и составила 43,16%. В годы наблюдений максимальный уровень этого показателя был в Самарской области (42,62% и 55,38% соответственно), минимальный уровень – в Республике Мордовия (22,93% и 28,41% соответственно). Наибольший рост показателя был зафиксирован в Чувашии (54,79%), наибольшее снижение (6%) – в Саратовской области.

Число малых предприятий на 1 000 человек населения (плотность малого бизнеса) по Приволжскому федеральному округу в целом выросло на 11,1% и составило 33,18 единицы на 1 000 человек. Наибольший показатель (41,16 единицы на 1 000 человек) был зафиксирован в 2010 г. в Чувашии, минимальный (23,92 единицы на 1 000 человек) – в Саратовской области. В 2015 г. максимальная плотность составила 43,24 единицы на 1 000 человек – показатель Пермского края, минимальная плотность 27,62 единицы на 1 000 человек – в Нижегородской области. Наибольший прирост (62,39%) по плотности малых предприятий был зафиксирован в Пермском крае, наибольшее падение (на 15,93%) – в Чувашии.

По соотношению среднемесячной номинальной начисленной зарплаты на малых и на всех предприятиях в округе наблюдалось падение на 16,78%, до 56,94%. В 2010 г. максимальный уровень данного показателя наблюдался в Татарстане (93,85%), минимальный (57,66%) – в Пензенской области. В 2015 г. максимальный уровень (68,43%) был в Чувашии, минимальный (49,30%) – в Самарской области. Наименьшее падение (на 3,23%) зафиксировано в Пензенской области, наибольшее падение (на 29,92%) – в Татарстане.

На основе рассчитанных темпов роста каждого из показателей были составлены 4 группировки регионов, которые описывают динамические изменения («низкий», «ниже среднего», «средний», «выше среднего», высокий») характеристик малых предприятий (табл. 4). Было проведено равномерное разбиение интервалов, поэтому к некоторым группам не было отнесено ни одного региона.

Группировка регионов Приволжского федерального округа по изменению числа малых предприятий в 2015 г. к 2010 г. выявила, что большая часть регионов расположена во второй группе с уровнем изменения ниже среднего. Группировка по изменению доли юридических лиц среди малых предприятий показывает, что по 4 региона (наибольшее число) попало в группы со средним и выше среднего уровнями изменения. В группировке регионов Приволжского федерального округа по изменению числа малых предприятий на 1 000 человек 5 регионов попало в группу с уровнем изменений ниже среднего. В группировке по изменению соотношения среднемесячной номинальной начисленной заработной платы на малых предприятиях и предприятиях региона в целом 6 регионов оказались в группе со средним уровнем изменения.

Визуально темпы изменения показателей по регионам представлены на рисунке.

Рис. Сводная диаграмма изменения показателей развития малых предприятий регионов Приволжского федерального округа (2015 г. к 2010 г.)

Таблица 4

Характер развития малых предприятий Приволжского федерального округа

Регион	Темп роста (2015 г. к 2010 г.)				Характеристика уровня изменения по параметрам				Варианты характеристик региона
	именение общего числа малых предприятий (юридические лица и индивидуальные предприниматели), %	изменение доли юридических лиц среди малых предприятий, %	изменение доли малых предприятий на 1 000 человек населения, %	изменение соотношения среднемесячной заработной платы на малых предприятиях и региона в целом, %	группировка регионов по изменению доли юридических лиц среди малых предприятий в 2015 г. к 2010 г.	группировка регионов по изменению доли малых предприятий на 1 000 человек населения в 2015 г. к 2010 г.	группировка регионов по изменению соотношения номинальной заработной платы на малых предприятиях и предприятий региона в целом, в 2015 г. к 2010 г.		
Республика Башкортостан	109,33%	130,82%	109,35%	84,34%	ниже среднего	выше среднего	ниже среднего	средний	ниже среднего, средний, выше среднего
Республика Марий Эл	121,77%	124,43%	123,47%	85,36%	средний	средний	средний	средний	средний
Республика Мордовия	91,97%	123,92%	94,92%	81,32%	низкий	средний	низкий	средний	низкий, средний
Республика Татарстан	123,21%	138,55%	120,62%	70,08%	средний	выше среднего	средний	низкий	низкий, выше среднего
Удмуртская Республика	101,17%	131,91%	101,38%	84,86%	ниже среднего	выше среднего	ниже среднего	средний	ниже среднего, средний, выше среднего
Чувашская Республика	83,14%	154,79%	84,07%	95,25%	низкий	высокий	низкий	высокий	низкий, высокий
Пермский край	162,45%	130,75%	162,39%	84,69%	высокий	выше среднего	высокий	средний	средний, выше среднего, выше среднего
Кировская область	99,13%	146,22%	102,29%	91,66%	ниже среднего	высокий	ниже среднего	высокий	ниже среднего, высокий
Нижегородская область	110,33%	109,64%	111,93%	91,71%	ниже среднего	ниже среднего	ниже среднего	Высокий	ниже среднего, высокий
Оренбургская область	84,90%	123,08%	86,46%	82,74%	низкий	средний	низкий	средний	низкий, средний
Пензенская область	97,89%	117,90%	100,46%	96,77%	низкий	ниже среднего	ниже среднего	высокий	низкий, ниже среднего, высокий
Самарская область	99,33%	129,93%	99,62%	75,87%	ниже среднего	средний	низкий	ниже среднего	низкий, ниже среднего, высокий
Саратовская область	126,60%	94,00%	128,22%	91,29%	средний	низкий	средний	средний	низкий, средний
Ульяновская область	113,96%	108,67%	116,94%	95,44%	ниже среднего	ниже среднего	средний	высокий	ниже среднего, средний, высокий

Источники: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/prom/small_business/itog-spn.html, http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/prom/small_business/itog2015.html

На лепестковой диаграмме каждый регион характеризуется четырьмя представленными ранее динамическими показателями. Очевидно, что наименьшая площадь фигуры у показателя «Изменение соотношения среднемесячной номинальной начисленной заработной платы на малых предприятиях и предприятиях региона в целом», что объясняется его снижением в 2015 г. к 2010 г. для каждого региона (значение темпа роста менее единицы). Таким образом, в среднем заработной платы у работников малых предприятий за рассматриваемый период снижались по отношению к средним и крупным предприятиям. Наибольшее увеличение в целом по регионам зафиксировано для показателя «Изменение доли юридических лиц среди малых предприятий», что говорит о зафиксированной в данный временной период тенденции к преобладанию юридических лиц над индивидуальными предприятиями.

В результате построения рейтинга регионов по уровню развития малых предприятий в 2015 г. (*табл. 5*) большая часть регионов (47) оказалась отнесена к группе, для которой характерен средний уровень развития малых предприятий. Из 14 регионов Приволжского федерального округа 11 попали в группу со средним уровнем развития, Кировская область находилась в группе с уровнем выше среднего, а Оренбургская область и Республика Мордовия – в группе с уровнем развития ниже среднего. Итоговое число регионов в группировке превышает реальное по России в 2015 г., так как данные по Тюменской и Архангельской областям учитывались с автономными округами и без них.

Нами также был произведён расчёт рейтинга на основании данных 2010 г. Больше половины (8 из 14) регионов Приволжского федерального округа в 2015 г. изменили характеристику: все они перешли в группу с более низким уровнем развития (*табл. 6*). Разбиение на группы в конкретном рейтинге зависит от максимальных и минимальных значений нормированных факторов среди регионов и, как следствие, от значений результирующего показателя. Поэтому изменение положения региона среди характеризующих групп может быть обусловлено изменением общей ситуации даже при сохранении своего уровня многомерной средней взвешенной. Тем не менее, нами было проведено пофакторное исследование группировки регионов по каждому из шести нормированных факторов (аналогичным образом: разбиение на 5 групп в зависимости от значений нормированного фактора) с целью описаний процессов в регионах, изменивших свои позиции в общем рейтинге. Сравнение однофакторных группировок показало, по каким показателям характеристика региона изменилась. Однако не для всех регионов изменение общей характеристики совпадает с направлением изменения характеристик однофакторных группировок. Это может объясняться дискретностью пофакторного анализа: многофакторный рейтинг рассчитывается на основе количественных значений нормированных показателей, и изменения могли быть накоплены в пределах тех же самых групп.

На основании проведённых парных сравнений между регионами с помощью индекса Рябцева (*табл. 7*) была получена таблица, позволяющая оценить как отличия структуры видов деятельности одного рассматриваемого региона от других, так и всю картину в целом. Можно сделать вывод, что различия в структуре видов экономической деятельности малых предприятий регионов Приволжского федерального округа находились на низком уровне (Самарская область и Мордовия, значение индекса – 0,098). 19 сравнений регионов имели уровень отличий «весьма низкий», оставшееся 71 сравнение показало тождественность структур. Таким образом, реализация структурной политики развития малых предприятий регионов может опираться на положение о том, что различия по видам экономической деятельности невелики, и структура малого предпринимательства в каждом регионе Приволжского федерального округа является достаточной типичной.

Таблица 5

Группы регионов РФ по уровню развития малых предприятий (2015 г.)

Интервалы значений обобщающей оценки деятельности малых предприятий	Количество регионов	Регионы	Характеристика групп
0,16102 – 0,28126	3	Республика Дагестан, Ненецкий АО, Карачаево-Черкесская Республика	Низкий уровень развития
0,28126 – 0,40150	23	Ямало-Ненецкий АО, Кабардино-Балкарская Республика, Ханты-Мансийский АО-Югра, Республика Тыва, Чукотский АО, Тюменская область, Республика Саха (Якутия), Республика Северная Осетия – Алания, Оренбургская область, Республика Бурятия, Республика Хакасия, Астраханская область, Республика Коми, Республика Мордовия, Новгородская область, Волгоградская область, Кемеровская область, Ленинградская область, Красноярский край, Курская область, Республика Крым, Забайкальский край, Республика Калмыкия	Уровень развития ниже среднего
0,40150 – 0,52174	47	Курганская область, Магаданская область, Тюменская область (кроме Ханты-Мансийского АО-Югры и Ямало-Ненецкого АО), Ставропольский край, Саратовская область, Сахалинская область, Архангельская область, Тульская область, Республика Карелия, Республика Башкортостан, Мурманская область, Чувашская Республика – Чувашия, Краснодарский край, Орловская область, Камчатский край, Республика Адыгея (Адыгея), Томская область, Иркутская область, Липецкая область, Амурская область, Ростовская область, Республика Татарстан (Татарстан), Ульяновская область, Брянская область, Архангельская область (кроме Ненецкого АО), Тамбовская область, Республика Ингушетия, Омская область, Калужская область, Владимирская область, Московская область, Белгородская область, Пермский край, Пензенская область, Республика Алтай, Псковская область, Вологодская область, Тверская область, Челябинская область, Республика Марий Эл, Удмуртская Республика, Алтайский край, Хабаровский край, Самарская область, Калининградская область, Еврейская АО, Нижегородская область	Средний уровень развития
0,52174 – 0,64198	11	Чеченская Республика, Кировская область, Смоленская область, Свердловская область, Рязанская область, Ярославская область, Приморский край, Новосибирская область, г. Севастополь, Костромская область, Воронежская область	Уровень развития выше среднего
0,64198 – 0,76221	3	г. Москва, Ивановская область, г. Санкт-Петербург	Высокий уровень развития

Таблица 6

Регионы Приволжского федерального округа
с изменившейся характеристикой уровня развития малых предприятий

Регион	Многофакторная характеристика уровня развития		Характер изменений в однофакторных группировках регионов
	2010	2015	
Кировская область	высокий	выше среднего	Изменение по «Выработке на малых предприятиях» из «ниже среднего» в «низкий»
Нижегородская область	выше среднего	средний	Изменение по «Отношению оборота малых предприятий к обороту средних и крупных предприятий региона» из «низкого» в «ниже среднего»
Пензенская область	выше среднего	средний	Изменение по «Отношению выручки малых предприятий региона к ВРП» из «выше среднего» в «средний» и по «Выработке на малых предприятиях» из «ниже среднего» в «низкий»
Пермский край	выше среднего	средний	Изменение по «Отношению выручки малых предприятий региона к ВРП» из «ниже среднего» в «средний», по «Среднему числу занятых на одном малом предприятии» из «высокого» в «средний», по «Отношению оборота малых предприятий к обороту средних и крупных предприятий региона» из «низкого» в «ниже среднего»
Республика Марий Эл	выше среднего	средний	Изменение по «Среднему числу занятых на одном малом предприятии» из «высокого» в «выше среднего», по «Отношению оборота малых предприятий к обороту средних и крупных предприятий» из «низкого» в «ниже среднего»
Республика Мордовия	средний	ниже среднего	Изменение по «Отношению выручки малых предприятий региона к ВРП» из «среднего» в «ниже среднего», по «Доле замещённых рабочих мест в общей численности рабочих мест в регионе» из «выше среднего» в «средний», по «Среднему числу занятых на одном малом предприятии» из «низкого» в «ниже среднего»
Самарская область	выше среднего	средний	Изменение по «Отношению оборота малых предприятий к обороту средних и крупных предприятий» с «низкого» до «ниже среднего»
Ульяновская область	выше среднего	средний	Изменение по «Доле замещённых рабочих мест на малых предприятиях в общей численности рабочих мест в регионе» из «выше среднего» в «средний», по «Среднему числу занятых на одном малом предприятии» из «выше среднего» в «средний», по «Отношению оборота малых предприятий к обороту средних и крупных предприятий региона» из «низкого» в «ниже среднего»

Таблица 7
Характеристика структурных различий малых предприятий Приволжского федерального округа по видам деятельности (2015 г.)

	Баш- корто- стан	Марий Эл	Мор- довия	Татар- стан	Удмур- тия	Чува- шия	Перм- ский край	Киров- ская область	Нижего- родская область	Орен- бургская область	Пен- зенская область	Самар- ская область	Сара- товская область	Улья- новская область
Башкортостан		0,019	0,011	0,027	0,033	0,020	0,033	0,024	0,037	0,018	0,005	0,037	0,002	0,020
Марий Эл	тожде- ствен- ность		0,007	0,008	0,014	0,002	0,014	0,004	0,019	0,037	0,014	0,019	0,017	0,001
Мордовия	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность		0,015	0,021	0,009	0,021	0,002	0,025	0,028	0,006	0,098	0,009	0,008
Татарстан	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность		0,006	0,006	0,006	0,004	0,010	0,045	0,022	0,010	0,025	0,007
Удмуртия	весьма низкий	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность		0,012	0,000	0,010	0,005	0,051	0,028	0,005	0,031	0,013
Чувашия	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность		0,012	0,002	0,016	0,038	0,016	0,016	0,018	0,001
Пермский край	весьма низкий	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность		0,010	0,005	0,051	0,028	0,004	0,031	0,013
Кировская область	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность		0,015	0,042	0,019	0,015	0,021	0,003
Нижегородская область	весьма низкий	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность		0,055	0,033	0,000	0,035	0,017
Оренбургская об- ласть	тожде- ствен- ность	весьма низкий	тожде- ствен- ность	весьма низкий	весьма низкий	весьма низкий	весьма низкий	весьма низкий	весьма низкий		0,022	0,055	0,019	0,037
Пензенская об- ласть	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	весьма низкий	тожде- ствен- ность		0,032	0,003	0,015
Самарская область	весьма низкий	тожде- ствен- ность	низ- кий	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	весьма низкий	весьма низкий		0,035	0,017
Саратовская область	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	весьма низкий	тожде- ствен- ность	весьма низкий	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	весьма низкий		0,018
Ульяновская область	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	весьма низкий	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	тожде- ствен- ность	

Источники: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/prom/small_business/itog-spn.html, http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/prom/small_business/itog-spn.html

Заключение

В работе проведена группировка регионов Приволжского федерального округа по темпам изменения показателей, характеризующих развитие малого предпринимательства, изучены территориальные отличия малых предприятий регионов по видам экономической деятельности, представлены результаты апробирования многофакторного рейтинга регионов по уровню развития малых предприятий. Учёт данных по различным организационно-правовым формам позволил получить более точную оценку в сравнении с рядом ранее опубликованных исследований.

Картина динамики показателей, характеризующих развитие малого предпринимательства в регионах, показала в основном уровень изменений не выше среднего, выделились регионы с разнонаправленным и монопонравленным изменением всех показателей. При рассмотрении темпов роста социально значимых показателей выделилось несколько регионов со снижением плотности малых предприятий на 1 000 жителей, во всех регионах Приволжского федерального округа за рассматриваемый период произошло уменьшение среднего уровня заработной платы на малых предприятиях по сравнению со среднерегиональным показателем.

Структурно-динамический анализ и рейтинг регионов могут быть использованы для постановки акцентов в региональной политике развития малого предпринимательства с учётом отставания от лидеров Приволжского федерального округа и попадания в соответствующую группу федерального рейтинга.

Проведённый анализ дифференциации развития по видам экономической деятельности малых предприятий в регионах Приволжского федерального округа показал, что уровень различий весьма низок. Таким образом, на региональном уровне сложились примерно одинаковые модели развития малого предпринимательства по видам деятельности. Это позволяет сделать вывод, что для дальнейшего раскрытия потенциала малого предпринимательства целесообразно изучение внутрирегиональной дифференциации и особенностей развития малого бизнеса на муниципальном уровне.

Список литературы

- 30 лучших городов для бизнеса – 2013. URL: <http://www.forbes.ru/rating/30-luchshih-gorodov-dlya-biznesa-2013/2013> (дата обращения: 04.01.2020).
- Белякова Е.М., Прокопьев А.В., Чернышова Т.Н. Малые предприятия в условиях кризиса // Фундаментальные исследования. 2016. № 6. С. 334–338.
- Бессонов И.С. Количественные характеристики малого бизнеса в России // Российское предпринимательство. 2014. № 19. С. 4–15.
- Благова Ю.В., Нуретдинова Ю.В. Анализ развития малого бизнеса и индивидуального предпринимательства в Приволжском федеральном округе // Экономика и социум. 2017. № 4. С. 243–249.
- Докашенко Л.В., Боброва В.В. Роль человеческих ресурсов в развитии инновационной экономики // Вестник Оренбургского государственного университета. 2011. № 13. С. 141–146.
- Доментий В., Иванова В.Д. Направления развития малого и среднего предпринимательства в Приволжском федеральном округе // Прогнозирование инновационного развития национальной экономики в рамках рационального природопользования: материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. (26 окт. 2018 г.). URL: <http://www.psu.ru/files/docs/science/books/sborniki/prognozirovanie-innovacionnogo-razvitiya-nacionalnoy-economiki-2018.pdf> (дата обращения: 04.03.2020).
- Ермакова Ж.А. Инновационные кластеры как приоритет промышленной политики региона // Российское предпринимательство. 2012. № 22. С. 167–173.

8. Зарова Е.В. Региональная статистика. М.: Финансы и кредит, 2006. 624 с.
9. Индекс Опоры RSBI. URL: <https://www.psbank.ru/Business/RSBI> (дата обращения: 04.01.2020).
10. Инновационное развитие российских регионов в условиях санкций. Самара: Издательство СамНЦ РАН, 2017. 304 с.
11. Калинин А.В. Малый и средний бизнес России: численность и отраслевое распределение // Российское предпринимательство. 2011. № 4–1. С. 46–51.
12. Леонов С.Н. Состояние и особенности размещения малого предпринимательства по регионам России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. № 5. С. 103–119.
13. Малова Е.А., Царегородцев Е.И. Необходимость развития малого и среднего бизнеса // Вестник Марийского государственного университета. 2016. Т. 2. № 1. С. 91–95.
14. Мазилев Е.А., Кремин А.Е. Оценка влияния малого бизнеса на социально-экономическое развитие регионов // Вопросы территориального развития. 2018. № 1. С. 1–11.
15. Миролюбова Т.В., Баранов М.А. Роль малого предпринимательства в экономическом развитии региона (на примере Приволжского федерального округа) // Региональная экономика: теория и практика. 2019. Т. 17. №. 5. С. 868–880.
16. Михайлова О.П. Дискуссионные критерии отнесения предприятий к малому бизнесу // Общественные науки. Экономика. 2009. № 2. С. 108–116.
17. Непараметрические методы межрегионального статистического анализа / сост. Н.В. Проскурина. Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад., 2001. 24 с.
18. Саранча М.А., Рублева Е.А. Оценка масштабов и уровня развития малого предпринимательства в Приволжском федеральном округе // Вестник Удмуртского университета. 2014. №. 1. С. 155–160.
19. Тарасов В.Т. Малое и среднее предпринимательство в регионах Приволжского федерального округа: анализ тенденций и эффективность функционирования // Вестник Чебоксарского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. 2018. № 1. С. 71–85.

References

1. 30 Best Cities for Business. Available at: <http://www.forbes.ru/rating/30-luchshih-gorodov-dlya-biznesa-2013/2013> (accessed 4 January 2020). (In Russian)
2. Belyakova E.M., Prokopiev A.V., Chernyshova T.N. Small Enterprises in Crisis. *Fundamental'nye issledovaniya* [Fundamental Research]. 2016. No. 6. Pp. 334–338. (In Russian)
3. Bessonov I.S. Quantitative Characteristics of Small Business in Russia. *Rossiyskoe predprinimatelstvo* [Russian Entrepreneurship]. 2014. No. 19. Pp. 4–15. (In Russian)
4. Blagova Yu.V., Nuretdinova Yu.V. Analysis of Development of Small Business and Individual Entrepreneurship in the Privolzh Federal District. *Ekonomika i sotsium* [Economics and Society]. 2017. No. 4. Pp. 243–249. (In Russian)
5. Dokashenko L.V., Bobrova V.V. The Role of Human Resources in the Development of Innovative Economy. *Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Orenburg State University]. 2011. No. 13. Pp. 141–146. (In Russian)
6. Domentiy V., Ivanova V.D. Directions of Development of Small and Medium-Sized Businesses of the Subjects of the Volga Federal District. In: *Forecasting Innovative Development of the National Economy within the Framework of Rational Environmental Management: Materials of the VII International Scientific and Practical Conference (October 26, 2018)*. Available at: <http://www.psu.ru/files/docs/science/books/sborniki/prognozirovanie-innovacionnogo-razvitiya-nacionalnoy-economiki-2018.pdf> (accessed 4 March 2020). (In Russian)

7. Ermakova Zh.A. Innovative Clusters as a Priority Area of the Regional Industrial Policy. *Rossiyskoe predprinimatelstvo* [Russian Entrepreneurship]. 2012. No. 22. Pp. 167–173. (In Russian)
8. Zarova E.V. Regional Statistics. Moscow, 2006. 624 p. (In Russian)
9. *The Index of «Opora RSBI»*. Available at: <https://www.psbank.ru/Business/RSBI> (accessed 4 January 2020). (In Russian)
10. *Innovative Development of Russian Regions in the Conditions of Sanctions*. Samara, 2017. 304 p. (In Russian)
11. Kalinin A.V. Small and Medium Business in Russia: The Size and Sectoral Distribution. *Rossiyskoe predprinimatelstvo* [Russian Entrepreneurship]. 2011. No. 4–1. Pp. 46–51. (In Russian)
12. Leonov S.N. State and Features of Placement of Small Businesses in the Regions of Russia. *Ekonomicheskie i sotsialnye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]. 2018. No. 5. Pp. 103–119. (In Russian)
13. Malova E.A., Tsaregorodtsev E.I. The Need to Develop Small and Medium-Sized Businesses. *Vestnik Mariyskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Mari State University]. 2016. Vol. 2. No. 1. Pp. 91–95. (In Russian)
14. Mazilov E.A., Eremin A.E. Assessment of the Impact of Small Business on the Socio-Economic Development of Regions. *Voprosy territorialnogo razvitiya* [Territorial Development Issues]. 2018. No. 1. Pp. 1–11. (In Russian)
15. Mirolyubova T.V., Baranov M.A. The Role of Small Business in the Economic Development of the Region (On the Example of the Volga Federal District). *Regionalnaya ekonomika: teoriya i praktika* [Regional Economy: Theory and Practice]. 2019. Vol. 17. No. 5. Pp. 868–880. (In Russian)
16. Mikhailova O.P. Debatable Criteria for Attributing Enterprises to Small Business. *Obshchestvennye nauki. Ekonomika* [Social Sciences. Economics]. 2009. No. 2. Pp. 108–116. (In Russian)
17. *Interregional Non-Parametric Methods of Statistical Analysis*. Ed. by N.V. Proskurina. Samara, 2001. 24 p. (In Russian)
18. Sarancha M.A., Rubleva E.A. Assessment of the Scale and Level of Small Business Development in the Volga Federal District. *Vestnik Udmurtskogo universiteta* [Bulletin of Udmurt University]. 2014. Vol. 1. Pp. 155–160. (In Russian)
19. Tarasov V.T. Small and Medium-Sized Businesses in the Regions of the Volga Federal District: Analysis of Trends and Efficiency of Functioning. *Vestnik Cheboksarskogo filiala Rossiyskoy akademii narodnogo khoziaistva i gosudarstvennoy sluzhby pri Prezidente Rossiyskoy Federatsii* [Bulletin of the Cheboksary Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration]. 2018. No. 1. Pp. 71–85. (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Бессонов И.С. Анализ деятельности и оценка развития малых предприятий Приволжского федерального округа // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 4. С. 62–78. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.62>

For citing:

Bessonov I.S. The Analysis of Activity and Evaluation of the Development of Small Enterprises of the Volga Federal District. *Regionalistika* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 4. Pp. 62–78. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.62> (In Russian)

Regionalistica **[Regionalistics]**

2020 Vol. 7 No. 4

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 № ФЦ77-57151 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) 225-404
E-mail: regionalistica@ecrin.ru

Design: V.N. Ukrainsky
Making-up: V.V. Chervontseva

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

The Editorial Staff

Editor-in-Chief: *O.M. Prokapalo,*
Doctor of Economics

Tsuneo Akaha, Professor (Monterey, USA)
Vincent F. Gallucci, Professor (Seattle, USA)
S.G. Kirdina-Chandler, Doctor of Sociology (Moscow, Russia)
N.V. Lomakina, Doctor of Economics (Khabarovsk, Russia)
P.A. Minakir, Academician of RAS (Deputy Editor-in-Chief,
Khabarovsk, Russia)
S.N. Naiden, Doctor of Economics (Khabarovsk, Russia)
O.G. Polivaeva, Ph.D. in economics (Khabarovsk, Russia)
L.A. Samokhina (Khabarovsk, Russia)
V.N. Ukrainsky, Ph.D. in economics (Managing Editor,
Khabarovsk, Russia)

The Editorial Board

N.E. Antonova, Doctor of Economics (Khabarovsk, Russia)
A.B. Bardal, Ph.D. in economics (Khabarovsk, Russia)
L.E. Blyakher, Doctor of Philosophy (Khabarovsk, Russia)
S.D. Valentey, Doctor of Economics (Moscow, Russia)
N.V. Galtseva, Doctor of Economics (Magadan, Russia)
K.V. Grigoriev, Doctor of Sociology (Irkutsk, Russia)
A.N. Demyanenko, Doctor of Geography (Khabarovsk, Russia)
D.A. Izotov, Ph.D. in economics (Khabarovsk, Russia)
A.G. Isaev, Ph.D. in economics (Khabarovsk, Russia)
V.A. Kryukov, Academician of RAS (Novosibirsk, Russia)
S.V. Kuznetsov, Doctor of Economics (Saint-Petersburg,
Russia)
Yu.G. Lavrikova, Doctor of Economics (Yekaterinburg, Russia)
V.N. Lazhentsev, Corresponding Member RAS (Syktyvkar,
Russia)
S.N. Leonov, Doctor of Economics (Khabarovsk, Russia)
E.O. Leontyeva, Doctor of Sociology (Khabarovsk, Russia)
N.P. Ryzhova, Doctor of Economics (Vladivostok, Russia)
V.I. Suslov, Corresponding Member RAS (Novosibirsk, Russia)
A.I. Treyvish, Doctor of Geography (Moscow, Russia)
A.N. Shvetsov, Doctor of Economics (Moscow, Russia)
Yu.D. Shmidt, Doctor of Economics (Vladivostok, Russia)