электронный научный журнал

Регионалистика

2021 Том 8 №6

regionalistica.org

<https://doi.org/>

В номере:

Оценка инвестиционных потребностей
Дальнего Востока России для обеспечения
ускоренного экономического роста

Региональный транспортный комплекс
в условиях изменения приоритетности
национальных и локальных задач

<http://doi.org/10.14530/reg.2021.6>

ISSN 2313-0881

Регионалистика

2021 Том 8 № 6

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 Петра Планциуса (1594)

© Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт экономических исследований Дальневосточного отделения
Российской академии наук, 2021

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 (Хабаровск, Россия)
канд. экон. наук И.А. Свириденко (ответственный секре-
тарь, 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.

Условия реализации национальной программы развития Дальнего Востока:
оценка потребностей в инвестиционных ресурсах 5

Ломакина Н.В., Файман А.Д.

«Фактор вахтовиков» в ресурсных отраслях: эффекты для экономики региона 20

Филиппова Ю.А.

Оценка качества стратегического планирования в муниципальных районах
Республики Саха (Якутия) 38

Бардаль А.Б.

Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи 53

Заостровских Е.А.

Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока
в контексте мировых тенденций в 2020 г. 68

Изотов Д.А.

Периферийные экономики Северо-Восточной Азии
в период пандемии COVID-19: Монголия и КНДР 85

Сулов Д.В.

Антикризисная политика правительства и Банка Кореи
во время пандемии COVID-19 101

ПРИГЛАШЕНИЕ К ДИСКУССИИ →

Терлеева А.В.

Обращение с органическими твёрдыми коммунальными отходами
в странах Латинской Америки: современное состояние
и проблемы развития отрасли 116

CONTENTS

ARTICLES, SURVEYS, ESSAYS →

Belousova A.V.

Conditions for Implementation of the National Development Program of the Far East:
Assessment of Needs for Investment Resources 5

Lomakina N.V., Fayman A.D.

«Shift Workers» in the Resource Industries: Effects for the Economy of the Region..... 20

Filippova J.A.

Assessment of the Quality of Strategic Planning in the Municipalities
of the Republic of Sakha (Yakutia)..... 38

Bardal A.B.

Transport Complex of the Far East: National and Local Tasks 53

Zaostrovskikh E.A.

The Development of the Maritime Transport of Russia and the Far East
in the Context of World Trends in 2020..... 68

Izotov D.A.

The Small Economies of North-East Asia During the COVID-19 Pandemic:
Mongolia and the DPRK..... 85

Suslov D.V.

The Anti-Crisis Policy of the Korean Government and Bank of Korea During
the COVID-19 Pandemic 101

INVITATION TO DISCUSSION →

Terleeva A.V.

Circulation of Organic Municipal Solid Waste in Latin American Countries:
The Current State and Problems of Industry Development..... 116

**БЕЛОУСОВА
АННА
ВАСИЛЬЕВНА**

Кандидат экономических наук, старший научный сотрудник

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

**BELOUSOVA
ANNA
VASILYEVNA**

Candidate of sciences
(economics), senior research
fellow

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

belousova@ecrin.ru

ORCID: 0000-0002-8780-8146

УДК 338.27+330.322.7

УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ В ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСАХ

Цель исследования заключалась в получении достоверных количественных оценок потребностей российского Дальнего Востока в инвестиционных ресурсах для обеспечения на период 2021–2035 гг. ускоренного роста экономики, предусмотренного национальной программой развития. Предложены варианты представления моделей с распределённым лагом для определения перспективной динамики и объёмов инвестиций с учётом источников их финансирования. Доказана необходимость резкого увеличения валовых инвестиций в экономику макрорегиона в 2021 г. и обеспечения устойчивого роста их объёмов в 2022–2035 гг.

Инвестиционные потребности, ускоренный экономический рост, Дальневосточный федеральный округ, национальная программа развития

CONDITIONS FOR IMPLEMENTATION OF THE NATIONAL DEVELOPMENT PROGRAM OF THE FAR EAST: ASSESSMENT OF NEEDS FOR INVESTMENT RESOURCES

The purpose of the study was to obtain reliable quantitative assessments of the needs of the Russian Far East in investment resources to ensure in the period of 2021–2035 accelerated economic growth, provided for by the national development program. Variants of presentation of models with a distributed lag are proposed to determine the prospective dynamics and volumes of investments, taking into account the sources of their financing. The necessity of a sharp increase of gross investments in the economy of the macroregion in 2021 and ensuring sustainable growth of their volumes in 2022–2035 is proved.

Investment needs, accelerated economic growth, Far Eastern Federal District, national development program

Выполнено в рамках проекта РФФИ 20-010-00818А «Исследование траекторий экономической, структурно-технологической и социальной динамики Дальнего Востока в условиях реализации национальной программы развития макрорегиона».

© Белоусова А.В., 2021

Введение

Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г. (далее – Программа) утверждена Правительством РФ в сентябре 2020 г.¹ В отличие от обнародованного ранее проекта, в утверждённом документе перспективные параметры экономической динамики макрорегиона не определяются количественно². Так, поставленная ранее задача выхода к 2025 г. на ежегодный темп роста ВРП в 106% сменилась задачей обеспечения превышения среднероссийских темпов роста показателей экономического развития за счёт увеличения накопленных частных инвестиций. При этом целевой объём последних до 2024 г. – 800 млрд рублей – оказывается меньше фактического объёма частных инвестиций в 2018 г., который, согласно данным Росстата³, составил 1 228 млрд рублей. Точные оценки инвестиционных ресурсов, необходимых для ускоренного роста экономики Дальневосточного федерального округа, до 2035 г. в Программе отсутствуют.

Поскольку знание факторов и ограничений роста экономики является важнейшим условием обеспечения программной динамики макрорегиона [7; 13], цель настоящей работы заключается в получении достоверных количественных оценок потребностей ДФО в инвестиционных ресурсах, которые будут необходимы для достижения темпов экономического роста, заданных Программой.

Реализация поставленной цели предполагает формализацию зависимости ВРП ДФО от инвестиций. Идентификация её спецификации и оценка параметров позволили бы, при условии знания значений результативного признака, рассчитать объёмы инвестиционных ресурсов для каждого года исследуемого периода в перспективе.

Отметим, что попытки построения подобных зависимостей для Дальневосточного макрорегиона уже предпринимались в работе [3]. Однако в отношении утверждённой Программы результаты проведённого исследования теряют свою ценность. Во-первых, объект исследования – ДФО – ранее рассматривался в составе 9 субъектов РФ (Амурская область, Еврейская автономная область, Камчатский край, Магаданская область, Приморский край, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область, Хабаровский край, Чукотский автономный округ), в то время как действующая Программа ориентирована на Дальневосточный федеральный округ в составе 11 субъектов РФ (к перечисленным выше регионам добавляется Забайкальский край и Республика Бурятия⁴). Во-вторых, прогнозный период исследования ограничивался 2025 г.: десять последующих лет действия Программы оказались не охваченными исследованием.

Для «актуализации» настоящей работы в её рамках предполагается рассмотрение ДФО в составе 11 субъектов РФ и установление горизонта исследования с 2021 по 2035 гг. Кроме того, учитывая отмеченную выше несогласованность целевой и фактической динамики частных инвестиций по макрорегиону, особое внимание будет уделено получению достоверных оценок их перспективных объёмов, а также соотношений последних с объёмами государственных капиталовложений.

¹ Распоряжение Правительства РФ № 2464-р от 24 сентября 2020 г. «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74587526/> (дата обращения: 01.10.2021).

² В работе [8] показано, что нечёткое и расплывчатое формулирование целевых критериев является общей и главной проблемой для всех программных документов, реализуемых начиная с середины 1980-х гг. на Дальнем Востоке России.

³ Регионы России. Социально-экономические показатели – 2020 г. URL: https://gks.ru/bgd/regl/b20_14p/Main.htm (дата обращения: 25.10.2021).

⁴ Указ Президента РФ № 849 от 13 мая 2000 г. «О полномочном представителе Президента Российской Федерации в федеральном округе». URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102065756> (дата обращения: 01.10.2021).

Методика и информационная база исследования

Как и в работах [2; 3; 4; 9; 11], формализация зависимостей между ВРП Дальневосточного макрорегиона и его инвестиционными ресурсами осуществляется посредством модели с распределённым и не лимитированным по времени лагом (1). Выбор соответствующего инструментария является очевидным, поскольку обусловливается наличием временной «паузы» между вливанием финансовых средств в экономику и генерацией ими каких-либо эффектов, а также дифференциацией размеров последних в разных «точках» периода.

$$y_t = a + b_0x_t + b_1x_{t-1} + b_2x_{t-2} + b_3x_{t-3} + \dots + b_ix_{t-i}, \quad (1)$$

где y – ВРП ДФО; x – инвестиции в основной капитал по ДФО; t – время; a, b_i – оцениваемые коэффициенты модели; $i = 0..∞$.

Коэффициенты b_i интерпретируются в качестве инвестиционных мультипликаторов. Значение индекса i определяет тип мультипликатора относительно времени. В случае $t = 0$ коэффициент при факторной переменной x_{t-i} (b_0) является краткосрочным мультипликатором и определяет изменение значения ВРП ДФО (мультипликативный эффект) при единичном изменении объёма инвестиций в текущий момент времени. При $0 < i < ∞$ сумма соответствующих коэффициентов b_i трактуется как среднесрочный (промежуточный) мультипликатор: показывает изменение ВРП макрорегиона при единичном изменении объёма инвестиций в каждом из моментов времени $t - i$. Сумма коэффициентов $\sum_0^∞ b_i$ представляет собой долгосрочный мультипликатор: определяет изменение ВРП федерального округа при единичном изменении объёма инвестиций во всех моментах времени, учитывающихся в модели. Коэффициент определяет значение результирующего признака, формируемое за счёт влияния факторов, отличных от инвестиционных потоков.

Вводится предположение о последовательном сокращении влияния инвестиционных ресурсов на ВРП ДФО (убывание значений коэффициентов b_i при $i \rightarrow ∞$). Данное обстоятельство соответствует действительности и позволяет использовать преобразование Койка [12] для оценки коэффициентов динамической модели (1).

Использование модели (1) для идентификации значений инвестиционных мультипликаторов позволяет получить оценки последних для совокупных (валовых) инвестиций без их разделения по источникам финансирования. Между тем важность учёта последних обоснована в работах [5; 8]. Одновременное присутствие в модели частных и государственных инвестиционных ресурсов предполагает два варианта трансформации модельной конструкции. Выбор того или иного варианта зависит от предположений, вводимых в рамках исследования, относительно сравнительного размера мультипликативных эффектов, обеспечиваемых капиталовложениями для экономической динамики ДФО. К примеру, в случае незначительных различий отраслевой структуры частных и государственных инвестиций разумно предположить о равновеликости генерируемых ими эффектов (*вариант 1*). И, наоборот, в случае существенных различий в направлениях инвестиционных потоков относительно видов экономической деятельности влияние, оказываемое государственными и частными инвестициями на региональную динамику, скорее всего, также будет существенно отличаться (*вариант 2*).

Вариант 1. В рамках данного варианта модель (1) представляется в виде:

$$y_t = a + b_0(z_t + v_t) + b_1(z_{t-1} + v_{t-1}) + b_2(z_{t-2} + v_{t-2}) + \dots + b_i(z_{t-i} + v_{t-i}), \quad (2)$$

где z_i – государственные инвестиции; v_i – частные инвестиции; $i = 0..∞$.

Равновеликость эффектов, генерируемых государственными и частными инвестициями для экономической динамики Дальневосточного макрорегиона, в модели (2) учитывается посредством равенства коэффициентов, стоящих перед соответствующими капиталовложениями в одинаковые моменты времени.

Оценка коэффициентов модели (2) позволяет перейти к функциям государственных (3) и частных (4) инвестиций, аргументами которых выступают: текущее значение ВРП макрорегиона; государственные (частные) инвестиции текущего периода; совокупные инвестиции предыдущих периодов.

$$z_t = \frac{y_t - a - v_t - b_1(z_{t-1} + v_{t-1}) - b_2(z_{t-2} + v_{t-2}) - \dots - b_i(z_{t-i} + v_{t-i})}{b_0}, \quad (3)$$

$$v_t = \frac{y_t - a - z_t - b_1(z_{t-1} + v_{t-1}) - b_2(z_{t-2} + v_{t-2}) - \dots - b_i(z_{t-i} + v_{t-i})}{b_0}. \quad (4)$$

Вариант 2. В рамках данного варианта модель (1) представляется в виде:

$$y_t = a_1 + c_0 z_t + d_0 v_t + c_1 z_{t-1} + d_1 v_{t-1} + c_2 z_{t-2} + d_2 v_{t-2} + \dots + c_i z_{t-i} + d_i v_{t-i}, \quad (5)$$

где c_i – мультипликаторы государственных инвестиций; d_i – мультипликаторы частных инвестиций; $i = 0..∞$; a_1 – оцениваемый коэффициент.

Разновеликость эффектов, генерируемых государственными и частными инвестициями для экономической динамики Дальневосточного макрорегиона, в модели (5) учитывается посредством дифференциации коэффициентов, стоящих перед соответствующими капиталовложениями в одинаковые моменты времени.

Оценка коэффициентов модели (5) позволяет перейти к функциям государственных (6) и частных (7) инвестиций:

$$z_t = \frac{y_t - a_1 - d_0 v_t - c_1 z_{t-1} - d_1 v_{t-1} - c_2 z_{t-2} - d_2 v_{t-2} - \dots - c_i z_{t-i} - d_i v_{t-i}}{c_0}, \quad (6)$$

$$v_t = \frac{y_t - a_1 - c_0 z_t - c_1 z_{t-1} - d_1 v_{t-1} - c_2 z_{t-2} - d_2 v_{t-2} - \dots - c_i z_{t-i} - d_i v_{t-i}}{d_0}. \quad (7)$$

В обоих представленных выше вариантах функции государственных и частных инвестиций позволяют организовать итеративный процесс рекурсивного расчёта значений результирующего признака на «перспективный» период. При этом функции государственных и частных инвестиций не используются одновременно: в каждом варианте требуется выбор одной из них. Последний определяется знаниями о перспективной динамике инвестиционных потоков: в случае если соответствующая динамика известна для государственных инвестиций, все расчётные операции проводятся с использованием функции частных инвестиций: (4) или (7); в случае знания перспективной динамики частных инвестиций расчётные операции осуществляются на базе функции государственных инвестиций: (3) или (6).

Временной диапазон, служащий базой для получения оценок коэффициентов в моделях (2) и (5), составляет двадцать лет: 2000–2019 гг. Данные по 2020 г. позволяют скорректировать величину свободного члена a , которая является наиболее чувствительной к применяемым методам оценки. На перспективном периоде 2021–2035 гг. динамика ВРП ДФО, ввиду отсутствия её оценок в Программе, определяется показателями консервативного и базового сценариев долгосрочного прогноза социально-экономического развития РФ до 2036 г.¹: темпами

¹ Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/a5f3add5deab665b344b47a8786dc902/prognoz2036.pdf> (дата обращения: 01.10.2021).

роста ВВП РФ, увеличенными на 0,5 п. п. в каждом году. Данные за 2021–2023 гг. уточняются в соответствии с прогнозом социально-экономического развития РФ на 2021 г. и на плановый период 2022 и 2023 гг.¹ (что позволяет учесть в исследовании масштабный вызов для мировой и российской экономики – распространение новой коронавирусной инфекции COVID-19). Динамика государственных и частных инвестиций по ДФО задаётся вариативно в соответствии: 1) с результатами прогноза по моделям тренда («продолжением» собственной динамики); 2) заданием темпов роста инвестиций в целом по РФ, указанных в сценариях – для государственных инвестиций.

Информационной базой исследования являлись данные Росстата². Для нивелирования инфляционных колебаний в исследуемом периоде значения всех показателей были переведены в сопоставимые цены, в качестве базы выступал 2017 г. Для построения единого временного ряда за 2000–2020 гг. по соответствующему показателю в сопоставимых ценах было выполнено построение данных временных рядов для каждого из 11 дальневосточных субъектов РФ, при этом инвестиции макрорегиона рассчитывались как суммарные инвестиции по каждому году исследуемого периода.

Результаты исследования

Динамика ВРП и инвестиций в основной капитал по ДФО в 2000–2020 гг., выступившая базой для проведения эконометрического анализа и верификации его результатов, представлена в *таблице 1*.

Таблица 1

Динамика ВРП и инвестиций в основной капитал по ДФО

Год	ВРП		Валовые инвестиции		Государственные инвестиции		Частные инвестиции	
	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %
2001	2 649,9	106,1	501,2	146,0	89,7	130,0	411,5	150,0
2002	2 747,9	103,7	551,3	110,0	101,3	113,0	449,9	109,3
2003	2 915,6	106,1	684,0	124,1	129,3	127,6	554,7	123,3
2004	3 093,4	106,1	818,6	119,7	113,3	87,6	705,3	127,2
2005	3 235,7	104,6	863,8	105,5	132,2	116,7	731,6	103,7
2006	3 410,4	105,4	902,7	104,5	147,5	111,6	755,2	103,2
2007	3 734,4	109,5	1 055,4	116,9	203,0	137,6	852,3	112,9
2008	3 883,8	104,0	1 183,0	112,1	228,3	112,5	954,6	112,0

¹ Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/956cde638e96c25da7d978fe3424ad87/Prognoz.pdf> (дата обращения: 01.10.2021).

² Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>; Социально-экономическое положение федеральных округов – 2020 г. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11109/document/13260> (дата обращения: 01.10.2021).

Продолжение таблицы 1

Год	ВРП		Валовые инвестиции		Государственные инвестиции		Частные инвестиции	
	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %
2009	3 914,9	100,8	1 236,0	104,5	286,3	125,4	949,7	99,5
2010	4 161,5	106,3	1 324,2	107,1	314,1	109,7	1 010,1	106,4
2011	4 386,2	105,4	1 648,7	124,5	379,8	120,9	1 268,9	125,6
2012	4 338,0	98,9	1 489,9	90,4	324,4	85,4	1 165,5	91,9
2013	4 298,9	99,1	1 263,1	84,8	318,0	98,0	945,2	81,1
2014	4 346,2	101,1	1 204,9	95,4	296,1	93,1	908,8	96,2
2015	4 368,0	100,5	1 186,6	98,5	259,0	87,4	927,7	102,1
2016	4 363,6	99,9	1 164,7	98,2	217,4	83,9	947,3	102,1
2017	4 363,6	100,0	1 288,2	110,6	170,2	78,3	1 118,0	118,0
2018	4 516,3	103,5	1 367,7	106,2	169,9	99,8	1 197,8	107,1
2019	4 651,8	103,0	1 483,7	108,5	181,6	106,9	1 302,1	108,7
2020	4 525,3	97,3	1 219,3	86,8	190,8	105,1	1 096,5	84,2

Источники: рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>; Социально-экономическое положение федеральных округов – 2020 г. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11109/document/13260> (дата обращения: 01.10.2021); [10].

Как можно заметить по данным **таблицы 1**, динамика валовых инвестиций по ДФО на большей части исследуемого периода совпадает с общей экономической динамикой макро-региона. Так, в 2001–2011 гг. и 2017–2019 гг. фиксируется рост инвестиций и ВРП ДФО; в 2012–2013 гг., 2016 и 2020 гг. – их сокращение.

Уменьшение объёмов инвестиционных ресурсов в 2012–2014 гг. обуславливается уменьшением как государственных, так и частных капиталовложений. В 2015–2016 гг., несмотря на рост частных инвестиций, динамика валовых инвестиций предыдущих трёх лет оказывается не переломленной. В 2020 г. отрицательный темп роста валовых инвестиционных ресурсов связывается с сокращением объёма частных инвестиций.

Данные **таблицы 1** позволили провести количественный анализ коэффициентов моделей (2) и (5) и осуществить корректировку свободного члена с целью верификации результатов моделирования (**табл. 2**).

Согласно данным **таблицы 2**, в случае модели (2) 1 рубль инвестиционных вложений обеспечит в этом же году прирост ВРП ДФО на 49 копеек, в следующем году – на 36 копеек, через два года – на 27 копеек и т. д.; суммарный прирост ВРП ДФО за двадцать лет составит 1 рубль 86 копеек. В случае модели (5) прирост государственных (частных) инвестиций на 1 рубль в текущем году обеспечит прирост ВРП ДФО на 29 копеек (41 копейку), через год – на 21 копейку (30 копеек), через два года – на 16 копеек (22 копейки) и т. д.; суммарный прирост ВРП ДФО за двадцать лет составит 1 рубль 8 копеек (1 рубль 54 копейки).

Таблица 2

Оценки коэффициентов моделей (2) и (5), построенных для ДФО

Модель (2)		Модель (5)			
коэффициент	значение	коэффициент	значение	коэффициент	значение
b_0	0,490	c_0	0,288	d_0	0,411
b_1	0,361	c_1	0,212	d_1	0,302
b_2	0,266	c_2	0,155	d_2	0,221
b_3	0,196	c_3	0,114	d_3	0,162
b_4	0,144	c_4	0,084	d_4	0,119
b_5	0,106	c_5	0,061	d_5	0,087
b_6	0,078	c_6	0,045	d_6	0,064
b_7	0,058	c_7	0,033	d_7	0,047
b_8	0,042	c_8	0,024	d_8	0,035
b_9	0,031	c_9	0,018	d_9	0,025
b_{10}	0,023	c_{10}	0,013	d_{10}	0,019
b_{11}	0,017	c_{11}	0,010	d_{11}	0,014
b_{12}	0,012	c_{12}	0,007	d_{12}	0,010
b_{13}	0,009	c_{13}	0,005	d_{13}	0,007
b_{14}	0,007	c_{14}	0,004	d_{14}	0,005
b_{15}	0,005	c_{15}	0,003	d_{15}	0,004
b_{16}	0,004	c_{16}	0,002	d_{16}	0,003
b_{17}	0,003	c_{17}	0,001	d_{17}	0,002
b_{18}	0,002	c_{18}	0,001	d_{18}	0,002
b_{19}	0,001	c_{19}	0,001	d_{19}	0,001
a	2 074 850	a_1	2 583 934		

Источник: рассчитано автором.

В рамках каждой модели инвестиционные потребности Дальневосточного макрорегиона в перспективе до 2035 г., как уже было отмечено выше, определяются исходя из задания значений результативного признака и одного из факторных признаков. Данное обстоятельство обуславливает формирование следующих сценариев.

Модели (2), (5). Сценарий 1. На периоде 2021–2035 гг. темп роста ВРП ДФО соответствует темпу роста ВВП РФ в консервативном сценарии долгосрочного прогноза социально-экономического развития РФ до 2036 г. (при его увеличении на 0,5 п. п. для каждого года). Данные об общей экономической динамике за 2021–2023 гг. корректируются исходя из прогноза социально-экономического развития РФ на 2021 г. и на плановый период 2022 и 2023 гг.

Сценарий 1а. Перспективная динамика частных инвестиций определяется на основе модели линейного тренда¹:

$$v_t = 42\,072,82t + 429\,752,78, \quad R^2 = 0,758, \quad (8)$$

где t – время; R^2 – коэффициент детерминации.

Сценарий 1б. Перспективная динамика государственных инвестиций определяется на основе модели полиномиального тренда второго порядка:

$$z_t = -2\,027,5t^2 + 50\,880t - 36\,774, \quad R^2 = 0,755. \quad (9)$$

Сценарий 1в. Динамика государственных инвестиций соответствует динамике инвестиций в основной капитал в долгосрочном прогнозе социально-экономического развития РФ до 2036 г.

Модели (2), (5). Сценарий 2. Условия данного сценария (и подсценариев 2а, 2б, 2в) совпадают с условиями сценария 1, за исключением того, что за основу берётся базовый сценарий долгосрочного прогноза социально-экономического развития РФ до 2036 г.

Исходные данные вышеуказанных сценариев представлены в [таблице 3](#). Отсутствие данных для сценариев 1б и 2б обусловливается «попаданием» результативного признака модели (9) на периоде 2025–2035 гг. в область отрицательных значений.

Таблица 3

Исходные данные моделей (2) и (5) по сценариям

Год	ВРП				Государственные инвестиции				Частные инвестиции	
	сценарии 1а, 1б, 1в		сценарии 2а, 2б, 2в		сценарий 1в		сценарий 2в		сценарии 1а, 2а	
	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %
2021	4 670,1	103,2	4 697,2	103,8	197,9	103,7	198,3	103,9	1 138,6	103,8
2022	4 828,9	103,4	4 880,4	103,9	207,0	104,6	208,8	105,3	1 180,6	103,7
2023	4 973,7	103,0	5 051,3	103,5	215,9	104,3	219,4	105,1	1 222,7	103,6
2024	5 148,6	103,5	5 244,2	103,8	226,3	104,8	232,9	106,1	1 264,8	103,4
2025	5 340,9	103,7	5 442,6	103,8	236,7	104,6	245,1	105,2	1 306,9	103,3
2026	5 551,4	103,9	5 652,9	103,9	247,2	104,5	256,7	104,7	1 348,9	103,2
2027	5 761,1	103,8	5 869,8	103,8	257,8	104,3	267,5	104,2	1 391,0	103,1
2028	5 988,4	103,9	6 096,2	103,9	268,5	104,2	277,5	103,7	1 433,1	103,0
2029	6 199,1	103,5	6 308,0	103,5	279,3	104,0	286,8	103,3	1 475,2	102,9

¹ Выбор вида используемой модели тренда среди прочих определяется наилучшими статистическими характеристиками их качества.

Продолжение таблицы 3

Год	ВРП				Государственные инвестиции				Частные инвестиции	
	сценарии 1а, 1б, 1в		сценарии 2а, 2б, 2в		сценарий 1в		сценарий 2в		сценарии 1а, 2а	
	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %
2030	6 421,7	103,6	6 536,1	103,6	290,0	103,9	295,9	103,2	1 517,2	102,9
2031	6 647,6	103,5	6 767,9	103,6	300,8	103,7	304,8	103,0	1 559,3	102,8
2032	6 869,9	103,3	6 998,0	103,4	311,5	103,6	314,1	103,0	1 601,4	102,7
2033	7 106,0	103,4	7 243,0	103,5	322,0	103,4	323,6	103,0	1 643,5	102,6
2034	7 347,5	103,4	7 498,6	103,5	332,5	103,3	333,4	103,0	1 685,5	102,6
2035	7 596,6	103,4	7 756,2	103,4	342,8	103,1	343,5	103,0	1 727,6	102,5

Источник: рассчитано автором.

Согласно данным [таблицы 3](#), среднегодовой темп роста ВРП ДФО в перспективе до 2035 г. (103,5%) в консервативном сценарии превышает значения соответствующего показателя базового сценария (103,6%) в среднем на 0,14 п. п. Условием реализации обоих сценариев является обеспечение положительной экономической динамики макрорегиона начиная с 2021 г. Темп роста объёма государственных инвестиций во всех вариантах прогноза превышает темп роста объёма частных инвестиций, притом что в абсолютных показателях соотношение между соответствующими капиталовложениями меняется на противоположное: объём частных средств превышает объём государственных более чем в 5 раз.

Результаты оценок инвестиционных потребностей ДФО в условиях реализации Программы в разрезе вышеуказанных сценариев представлены в [таблицах 4, 5](#).

Полученные оценки, в случае использования модели (2), показывают следующие результаты. В условиях консервативного сценария развития экономики ДФО норма валовых инвестиций по макрорегиону в 2025 г. составит 38,3%, в 2035 г. – 44,1% (сценарии 1а, 1в). Для реализации базового сценария норма капиталовложений в 2025 г. должна составить 38,8%, в 2035 г. – 44,4% (сценарии 2а, 2в).

Обеспечение соответствующих показателей предполагает следующую динамику государственных и частных инвестиций по Дальневосточному макрорегиону. Сохранение тренда частных инвестиций в рамках консервативного сценария потребует увеличения объёма государственных капиталовложений в 2021 г. в 2,49 раза и сохранения в дальнейшем периоде их среднегодового темпа на уровне 109,1% (сценарий 1а). В рамках базового сценария указанные показатели составят соответственно 2,78 раза и 108,7% (сценарий 2а). При задании динамики государственных капиталовложений в соответствии с программными ориентирами увеличение частных инвестиций, в случае консервативного сценария, в 2021 г. должно составить 1,29 раза, при этом их среднегодовой темп роста на периоде 2022–2035 гг. оценивается в 105,5% (сценарий 1в). В рамках базового сценария рост частных инвестиций в 2021 г. планируется в 1,34 раза, их среднегодовой темп в перспективе – 105,5% (сценарий 2в).

Таблица 4

Оценки инвестиционных потребностей ДФО по модели (2)

Год	Валовые инвестиции				Государственные инвестиции				Частные инвестиции			
	сценарии 1а, 1в		сценарии 2а, 2в		сценарии 1а		сценарии 2а		сценарии 1в		сценарии 2в	
	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %
2021	1 614,5	125,4	1 669,9	129,7	475,9	249,4	531,3	278,4	1 416,6	129,2	1 471,6	134,2
2022	1 721,0	106,6	1 785,4	106,9	540,3	113,5	604,8	113,8	1 514,0	106,9	1 576,6	107,1
2023	1 778,3	103,3	1 859,0	104,1	555,5	102,8	636,2	105,2	1 562,3	103,2	1 639,5	104,0
2024	1 917,7	107,8	1 996,2	107,4	652,9	117,5	731,4	115,0	1 691,4	108,3	1 763,3	107,6
2025	2 047,5	106,8	2 111,4	105,8	740,6	113,4	804,5	110,0	1 810,8	107,1	1 866,3	105,8
2026	2 188,1	106,9	2 242,3	106,2	839,2	113,3	893,4	111,1	1 940,9	107,2	1 985,7	106,4
2027	2 300,0	105,1	2 369,3	105,7	909,0	108,3	978,3	109,5	2 042,2	105,2	2 101,7	105,9
2028	2 448,8	106,5	2 505,6	105,8	1 015,7	111,7	1 072,5	109,6	2 180,3	106,8	2 228,1	106,0
2029	2 537,4	103,6	2 597,7	103,7	1 062,2	104,6	1 122,5	104,7	2 258,1	103,6	2 310,9	103,7
2030	2 675,3	105,4	2 745,0	105,7	1 158,1	109,0	1 227,8	109,4	2 385,2	105,6	2 449,2	106,0
2031	2 802,5	104,8	2 876,0	104,8	1 243,2	107,4	1 316,7	107,2	2 501,7	104,9	2 571,1	105,0
2032	2 916,0	104,1	2 996,7	104,2	1 314,7	105,8	1 395,3	106,0	2 604,6	104,1	2 682,6	104,3
2033	3 063,5	105,1	3 150,3	105,1	1 420,0	108,0	1 506,9	108,0	2 741,5	105,3	2 826,8	105,4
2034	3 201,1	104,5	3 303,7	104,9	1 515,6	106,7	1 618,2	107,4	2 868,6	104,6	2 970,4	105,1
2035	3 346,6	104,6	3 445,2	104,3	1 619,0	106,8	1 717,7	106,1	3 003,8	104,7	3 101,8	104,4

Источник: рассчитано автором.

Таблица 5

Оценки инвестиционных потребностей ДФО по модели (5)

Год	Валовые инвестиции						Государственные инвестиции				Частные инвестиции			
	сценарий 1а		сценарий 1в		сценарий 2а		сценарий 2в		сценарий 1а		сценарий 1в		сценарий 2а	
	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %	объём, млрд рублей	темп роста, %
2021	1 811,1	140,7	1 669,5	129,7	1 905,2	148,0	1 735,6	134,8	672,5	352,4	1 471,6	134,2	1 537,3	140,2
2022	1 975,4	109,1	1 800,0	107,8	2 085,1	109,4	1 877,5	108,2	794,8	118,2	1 593,0	108,3	1 668,7	108,6
2023	2 056,2	104,1	1 871,9	104,0	2 193,7	105,2	1 969,5	104,9	833,5	104,9	1 656,0	104,0	1 750,0	104,9
2024	2 276,3	110,7	2 042,0	109,1	2 410,5	109,9	2 138,1	108,6	1 011,6	121,4	1 815,8	109,7	1 905,2	108,9
2025	2 480,6	109,0	2 201,0	107,8	2 590,0	107,5	2 280,3	106,7	1 173,7	116,0	1 964,3	108,2	2 035,2	106,8
2026	2 703,3	109,0	2 373,0	107,8	2 796,4	108,0	2 441,1	107,1	1 354,4	115,4	2 125,8	108,2	2 184,4	107,3
2027	2 877,3	106,4	2 510,8	105,8	2 995,9	107,1	2 596,9	106,4	1 486,3	109,7	2 252,9	106,0	2 329,4	106,6
2028	3 114,0	108,2	2 692,6	107,2	3 211,6	107,2	2 763,7	106,4	1 681,0	113,1	2 424,1	107,6	2 486,2	106,7
2029	3 248,7	104,3	2 802,9	104,1	3 352,1	104,4	2 877,6	104,1	1 773,5	105,5	2 523,6	104,1	2 590,9	104,2
2030	3 466,9	106,7	2 971,7	106,0	3 586,4	107,0	3 057,3	106,2	1 949,7	109,9	2 681,7	106,3	2 761,5	106,6
2031	3 666,9	105,8	3 127,8	105,3	3 792,8	105,8	3 217,3	105,2	2 107,6	108,1	2 827,0	105,4	2 912,5	105,5
2032	3 844,2	104,8	3 267,9	104,5	3 982,3	105,0	3 365,6	104,6	2 242,8	106,4	2 956,5	104,6	3 051,6	104,8
2033	4 079,1	106,1	3 448,4	105,5	4 227,8	106,2	3 553,3	105,6	2 435,6	108,6	3 126,4	105,8	3 229,7	105,8
2034	4 297,2	105,4	3 617,2	104,9	4 472,9	105,8	3 740,7	105,3	2 611,7	107,2	3 284,7	105,1	3 407,3	105,5
2035	4 528,9	105,4	3 795,4	104,9	4 697,8	105,0	3 914,1	104,6	2 801,3	107,3	3 452,5	105,1	3 570,6	104,8

Источник: рассчитано автором.

Использование модели (5) позволяет получить следующие оценки. В случае продления сложившейся в 2001–2020 гг. динамики частных инвестиций на перспективный период до 2035 г. при консервативном сценарии развития экономики ДФО норма валового накопления в 2025 г. составит 44,2%, в 2035 г. – 59,2% (сценарий 1а), при базовом сценарии – 45,9 и 60,6% соответственно (сценарий 2а). В первом случае государственные инвестиции потребуют своего увеличения в 2021 г. в 3,5 раза, их среднегодовой темп роста на оставшейся части перспективного периода составит 120,5%; во втором – в 4 раза, 110,2% соответственно. В случае задания динамики государственных капиталовложений в соответствии с программными ориентирами в условиях консервативного сценария развития дальневосточной экономики норма накопления в 2025 г. составит 39,7%, в 2035 г. – 49,9% (сценарий 1в). В случае реализации базового сценария норма накопления в 2025 г. составит 40,8%, в 2035 г. – 50,5% (сценарий 2в). При консервативном сценарии в 2021 г. объём частных инвестиций должен увеличиться в 1,34 раза, среднегодовой темп роста в 2022–2035 гг. оценивается в 106,3%; при базовом сценарии – в 1,40 раза, 106,2% соответственно.

Заключение

Обеспечение ускоренного экономического роста является важнейшей задачей, закреплённой в Программе развития Дальнего Востока на период до 2035 г. В настоящей работе выполнена оценка объёмов и динамики инвестиционных ресурсов (в том числе при их дифференциации по источникам финансирования), которые позволят достигнуть программных темпов роста экономики макрорегиона.

Для минимизации погрешностей результатов количественного анализа последний проводился в условиях вариативности предположений о соотношении величин мультипликативных эффектов государственных и частных инвестиций для экономики ДФО, сценарного подхода к определению их перспективных объёмов при учёте вызова глобального масштаба – распространения COVID-19.

Анализ полученных показателей перспективной инвестиционной динамики Дальневосточного макрорегиона показывает необходимость инвестиционного «бума» в начале исследуемого периода и устойчивого роста притока капиталовложений в дальнейшем. Так, согласно расчётам, при равенстве мультипликаторов государственных и частных инвестиций в условиях консервативного сценария развития экономики РФ темп роста валового объёма инвестиционных ресурсов, обеспечивающий ускоренный региональный рост, в 2021 г. должен составить 125,4%; в 2022–2035 гг. – 105,4% (в среднегодовом измерении); в условиях базового сценария соответствующие показатели оцениваются в 129,7 и 105,3%. При различии мультипликаторов государственных и частных инвестиций, сохранении тренда частных инвестиций и консервативном развитии превалирование региональных показателей роста экономики над среднероссийскими обеспечит следующая динамика валовых инвестиций: темп роста последних в 2021 г. в 140,7% и в 2022–2035 гг. в 109,0%; при базовом сценарии – в 148,0 и 106,7% соответственно. Задание объёмов государственных инвестиций в соответствии с Программой при консервативном сценарии развития обеспечит в 2021 г. прирост валовых капиталовложений на 29,7% по отношению к предыдущему году, в 2022–2035 гг. в среднем на 6,7% ежегодно; в рамках базового сценария – на 34,8 и 6,0% соответственно.

Значительные объёмы требуемых инвестиций не являются неожиданными, поскольку задача ускоренного роста экономики по умолчанию предполагает увеличение затрат ресурсов [1]. При этом соотношение полученных оценок и реальной инвестиционной динамики ДФО, фиксируемой Росстатом, ставит под сомнение достижимость целевых показателей ро-

ста экономики, закреплённых в Программе (аналогичные выводы получены в работе [6]). Так, темп роста валовых инвестиций в основной капитал по макрорегиону в I полугодии 2021 г. составил всего лишь 114,9% к уровню соответствующего периода предыдущего года¹, в то время как минимальный, согласно полученным оценкам, годовой темп роста, обеспечивающий ускоренный рост экономики Дальнего Востока, должен быть выше на 10,5 п. п. Без сомнений, для макрорегиона существует вероятность уравнивания целевых и фактических показателей инвестиционной динамики во II полугодии 2021 г., но, по мнению автора, такая вероятность является весьма низкой.

Полученные в настоящем исследовании результаты и сделанные выводы не означают отсутствия возможностей для реализации задач Программы. Они справедливы лишь для принятых ориентиров общеэкономической и инвестиционной динамики макрорегиона на периоде 2021–2035 гг. Между тем последние – в силу своей подверженности влиянию существующих в настоящее время вызовов, главным из которых является распространение COVID-19 – требуют постоянной коррекции. Изменение целевых значений показателей позволит получить иные оценки инвестиционных потребностей Дальневосточного макрорегиона для достижения программных показателей роста экономики. В свою очередь, предложенный в работе инструментариум обеспечивает возможности получения таких оценок.

Список литературы

1. Белоусова А.В. Пространственное распределение инвестиций в РФ: влияние на межрегиональное неравенство // Пространственная экономика. 2014. № 3. С. 26–43. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2014.3.26-43>
2. Белоусова А.В., Исаев А.Г. Инвестиции и экономический рост: случай Дальнего Востока // Журнал Новой экономической ассоциации. 2018. № 2 (38). С. 164–170. <http://dx.doi.org/10.31737/2221-2264-2018-38-2-9>
3. Белоусова А.В., Исаев А.Г. Прогнозная динамика инвестиций в условиях реализации Национальной программы развития Дальнего Востока до 2025 года // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 6. С. 36–49. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2019.6.36>
4. Зарецкая В.Г., Осиневич Л.М. Оценка влияния инвестиций на размер валового регионального продукта (на примере Курской области) // Региональная экономика: теория и практика. 2010. № 46. С. 14–17.
5. Исаев А.Г. Оценка эффекта государственных капиталовложений на частные инвестиции в Дальневосточном федеральном округе // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 26–34. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.3>
6. Минакир П.А. Экономика пандемии: дальневосточный аспект // Пространственная экономика. 2020. Т. 16. № 4. С. 7–22. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2020.4.007-022>
7. Минакир П.А., Прокапало О.М. Дальневосточный приоритет: инвестиционно-институциональные комбинации // Журнал Новой экономической ассоциации. 2018. № 2 (38). С. 146–155. <http://dx.doi.org/10.31737/2221-2264-2018-38-2-7>
8. Минакир П.А., Прокапало О.М. Дальний Восток России: программные ожидания // Регионалистика. 2014. Т. 1. № 2. С. 6–16. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2014.2>

¹ Социально-экономическое положение Дальневосточного федерального округа в I полугодии 2021 года. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/d2k-21.pdf> (дата обращения: 31.10.2021).

9. Найден С.Н., Белоусова А.В. Социальное инвестирование как инструмент модернизации демографического развития на Дальнем Востоке // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11. № 6. С. 212–228. <http://dx.doi.org/10.15838/esc.2018.6.60.13>
10. Прокапало О.М., Бардаль А.Б., Исаев А.Г., Мазитова М.Г., Суслов Д.В. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном федеральном округе в 2020 г. // Пространственная экономика. 2021. Т. 17. № 2. С. 81–126. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2021.2.081-126>
11. Шеховцова Ю.А. Моделирование зависимости ВВП от инвестиций в условиях современной российской экономики // Экономические науки. 2012. № 1 (86). С. 172–177.
12. Койск Л.М. Distributed Lags and Investment Analysis. Amsterdam: North-Holland Publishing Company, 1954. 111 p.
13. Richardson H.W. Regional Economics. Urbana: University of Illinois Press, 1979. 325 p.

References

1. Belousova A.V. Spatial Distribution of Investment in Russia: Impact on Inter-Regional Inequality. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2014. No. 3. Pp. 26–43. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2014.3.26-43> (In Russian)
2. Belousova A.V., Isaev A.G. Investment and Economic Growth: The Case of the Russian Far East. *Zhurnal Novoy ekonomicheskoy assotsiatsii* [Journal of the New Economic Association]. 2018. No. 2 (38). Pp. 164–170. <http://dx.doi.org/10.31737/2221-2264-2018-38-2-9> (In Russian)
3. Belousova A.V., Isaev A.G. Forecast of Investments and the National Program of the Russian Far East Development Until 2025. *Regionalistika* [Regionalistics]. 2019. Vol. 6. No. 6. Pp. 36–49. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2019.6.36> (In Russian)
4. Zaretskaya V.G., Osinevich L.M. Assessing the Impact of Investments on the Size of the Gross Regional Product. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*. 2010. No. 46. Pp. 14–17. (In Russian)
5. Isaev A.G. Evaluation of the Effect of Public Investment on Private Investment in Far Eastern Federal District. *Regionalistika* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 3. Pp. 26–34. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.3> (In Russian)
6. Minakir P.A. The Economy of the Pandemic: A Far Eastern Russian Aspect. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2020. Vol. 16. No. 4. Pp. 7–22. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2020.4.007-022> (In Russian)
7. Minakir P.A., Prokapalo O.M. Far East-Priority: Combinations of Investment and Institutes. *Zhurnal Novoy ekonomicheskoy assotsiatsii* [Journal of the New Economic Association]. 2018. No. 2 (38). Pp. 146–155. <http://dx.doi.org/10.31737/2221-2264-2018-38-2-7> (In Russian)
8. Minakir P.A., Prokapalo O.M. Far East of Russia: Program Expectations. *Regionalistika* [Regionalistics]. 2014. Vol. 1. No. 2. Pp. 6–16. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2014.2> (In Russian)
9. Naiden S.N., Belousova A.V. Social Investment As a Tool for Modernization of the Demographic Development in the Far East. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]. 2018. Vol. 11. No 6. Pp. 212–228. <http://dx.doi.org/10.15838/esc.2018.6.60.13> (In Russian)
10. Prokapalo O.M., Bardal A.B., Isaev A.G., Mazitova M.G., Suslov D.V. Economic Situation in the Far Eastern Federal District in 2020. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2021. Vol. 17. No. 2. Pp. 81–126. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2021.2.081-126> (In Russian)

11. Shekhovtsova Y.A. Modeling the Dependence of GDP from Investments in Modern Russian Economy. *Ekonomicheskie nauki* [Economic Sciences]. 2012. No. 1 (86). Pp. 172–177. (In Russian)
12. Koyck L.M. *Distributed Lags and Investment Analysis*. Amsterdam: North-Holland Publishing Company, 1954. 111 p.
13. Richardson H.W. *Regional Economics*. Urbana: University of Illinois Press, 1979. 325 p.

■ ■ ■
Для цитирования:

Белоусова А.В. Условия реализации национальной программы развития Дальнего Востока: оценка потребностей в инвестиционных ресурсах // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 5–19.
<http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.5>

For citing:

Belousova A.V. Conditions for Implementation of the National Development Program of the Far East: Assessment of Needs for Investment Resources. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 5–19. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.5> (In Russian)

■ ■ ■

ЛОМАКИНА
Наталья
Валентиновна

Доктор экономических наук,
доцент, главный научный
сотрудник

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

LOMAKINA
Natalia
Valentinovna

Doctor of economics, assistant
professor, chief researcher
Economic Research Institute
FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

lomakina@ecrin.ru

ORCID: 0000-0003-3490-5775

© Ломакина Н.В.,
Файман А.Д., 2021

УДК 331.55+330.15

«ФАКТОР ВАХТОВИКОВ» В РЕСУРСНЫХ ОТРАСЛЯХ: ЭФФЕКТЫ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА

В статье рассматриваются практика и эффекты использования вахтового метода освоения природных ресурсов для региональной экономики. Показаны результаты российских и зарубежных исследований по оценке «фактора вахтовиков» и его вклада в экономику территорий освоения природных ресурсов. Представлены количественные характеристики использования вахтовиков в экономике ДФО (в том числе и в ресурсном секторе). Охарактеризованы отдельные институциональные инструменты регулирования вахтового труда на уровнях федерального и регионального управления в РФ. Предложена группировка эффектов использования вахтового метода по уровню воздействия на экономические системы. Показана актуальность формирования методических подходов к оценке «фактора вахтовиков» и его эффектов для регионального экономического развития.

Трудовые мигранты, трудовые ресурсы, вахтовый метод, рынок труда, региональная экономика, ресурсный регион, добыча полезных ископаемых

«SHIFT WORKERS» IN THE RESOURCE INDUSTRIES: EFFECTS FOR THE ECONOMY OF THE REGION

The article discusses the practice and effects of using the shift method of natural resources development for the regional economy. The results of Russian and foreign studies on the assessment of the «shift workers' factor» and its contribution to the economy of the territories of natural resources development are shown. Quantitative characteristics of the use of shift workers in the economy of the Far Eastern Federal District (including in the resource sector) are presented. Individual institutional instruments for regulating shift work at the levels of federal and regional administration in the Russian Federation are characterized. A grouping of the effects of using the shift method by level of impact on economic systems is proposed. The relevance of the formation of methodological approaches for assessing the «shift workers' factor» and its effects for regional economic development is shown.

Migrant workers, labor resource, shift method, labor market, regional economy, resource region, mineral extraction

**ФАЙМАН
Антон
Дмитриевич**

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

**FAYMAN
Anton
Dmitrievich**

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

antonfayman@gmail.com

Введение

Исследование роли ресурсных отраслей и ресурсных проектов в экономической динамике и социальном развитии регионов, поиск измерителей этого вклада не перестаёт быть актуальной научной задачей как в методическом, так и в практическом плане. К значимым социально-экономическим эффектам, наряду с формированием ВРП и налоговых доходов, относятся создание новых рабочих мест и «эффекты освоения» новых территорий (например, при добыче полезных ископаемых). Детальное рассмотрение как текущей деятельности горнодобывающего комплекса, так и практики реализации новых проектов демонстрирует присущие ресурсному сектору особенности формирования занятых в нём трудовых ресурсов. Речь идёт о значительной роли вахтового способа в освоении месторождений и эта ситуация характерна как для российской, так и для зарубежной практики.

Существующий способ формирования трудовых ресурсов с преобладанием вахтового персонала, безусловно, отражается в реальных характеристиках результативности освоения природных ресурсов для региональной экономики. Однако это не находит значимого отражения в формальных показателях результативности ни при обосновании проектов освоения природных ресурсов (в том числе и для применения преференциальных режимов), ни при оценке роли ресурсного сектора в экономике отдельных регионов.

Попытки учёта прямых и косвенных эффектов в экономике от реализации инвестиционных проектов не всегда дают адекватные оценки в силу недоучёта реальной практики и способов привлечения «временной» рабочей силы, затратных характеристик её содержания, а также социальной отдачи для экономики территории. Новые акценты приобрели эти вопросы в условиях кризиса, связанного с ограничениями экономической активности из-за пандемии новой коронавирусной инфекции (COVID-19). «Фактор вахтовиков» проявился в невозможности обеспечить производственный процесс кадрами из-за возникавших ограничений меж- и внутрирегиональных перевозок, в дополнительных затратах компаний и региональных властей на обеспечение эпидемиологических требований.

На наш взгляд, такая ситуация требует «корректировки» как в методическом, так и в прикладном плане. В связи с этим задачами настоящей статьи являются анализ имеющихся методических подходов и практики оценки эффектов вахтового способа освоения природных ресурсов, а также выявление значения «фактора вахтовиков» в ресурсном секторе на Дальнем Востоке.

Вахтовый метод освоения природных ресурсов: зарубежная и российская практика

В научной литературе вопросы эффективного использования факторов производства в ресурсных отраслях, в том числе при реализации крупных ресурсных проектов, обсуждаются довольно активно [13]. Одним из аспектов является оценка социально-экономических эффектов от реализации проектов, включающих как прямые, так и косвенные эффекты. Косвенные эффекты подразумевают в том числе повышение уровня жизни населения за счёт роста его доходов и платёжеспособного спроса как результата оплаты труда занятых на проектируемых объектах и развития смежных отраслей, а также социальной инфраструктуры и т. д.

В рамках исследований эффективности производственных факторов в ресурсных проектах (регионах) существуют различные оценки роли временного (вахтового) труда в освоении природных ресурсов, прежде всего в добыче полезных ископаемых (ДПИ).

Следует отметить, что рабочие места, формируемые в результате запуска и реализации ресурсных проектов, имеют ряд специфических особенностей. Во-первых, разработка новых месторождений всё чаще происходит на значительном удалении от региональных социально-экономических центров, что подразумевает отсутствие развитой социальной инфраструктуры и «оторванность от остального мира». Во-вторых, для освоения природных ресурсов характерен «импульсный» спрос на трудовые ресурсы, определяемый потребностями отдельных стадий жизненного цикла месторождений. В-третьих, кроме наличия определённой квалификации, существуют требования к физической и психоэмоциональной готовности к работе в добывающей отрасли.

Такие особенности ограничивают возможности региона в обеспечении ресурсных проектов местными трудовыми ресурсами. С одной стороны, трудности быта и физическая сложность работы в отрасли не привлекают местное население, даже при условии более высокой оплаты труда в добывающей отрасли (в 2019 г. занятые в ДПИ получали в 1,8 раза больше, чем в среднем по экономике РФ). С другой стороны, регионы часто оказываются не готовы к гибкому обеспечению резко возрастающего спроса на квалифицированных сотрудников, обусловленного освоением новых месторождений. Решение проблемы кадрового дефицита для нужд ресурсных предприятий на региональном уровне может происходить путём открытия специализированных образовательных программ, развития социальной инфраструктуры, привлечения и закрепления на постоянной основе работников из других регионов и из-за рубежа. Однако наиболее часто проблема решается за счёт использования вахтового труда.

Вахтовый метод освоения природных ресурсов, и прежде всего в добыче полезных ископаемых, имеет широкое распространение в зарубежной практике. При этом исследователи выделяют и позитивные, и негативные эффекты его применения как для территорий локализации ресурсов, так и для самих работников.

Классический пример потери эффектов, необходимых для развития малоосвоенных территорий, описывается в работе Т. Гантон [18] для «Северо-Восточного угольного проекта» на территории провинции Альберта (Канада). Реализация этого проекта не решила экономических проблем региона и не оказала существенного влияния на структуру экономики региона. Созданные в результате реализации ресурсного проекта новые рабочие места на 85% оказались заполнены за счёт приезжих рабочих, которые не стремились консолидироваться на территории, работали преимущественно вахтовым методом. Вахтовики не использовали местные рынки и не способствовали развитию социальной инфраструктуры. Таким образом, созданные в рамках проекта рабочие места не смогли дать ожидаемого мультипликационного эффекта и стать фактором долгосрочного развития территории.

В то же время в мировой практике существуют примеры эффективного освоения природных ресурсов (в том числе и с использованием вахтового метода) для комплексного развития региона. Пример успешного опыта инклюзивного развития горнопромышленного комплекса изучается Э. Кнобблук для провинции Вестерботтен (Швеция) [19]. Рост занятости в горнодобывающей отрасли на начальном этапе освоения позволил осуществить реструктуризацию промышленности, в результате которой развитие получили связанные компании по сервисному обслуживанию и инновационному развитию основного производства. Диверсификация производства позволила привлечь в горнопромышленный комплекс как местное население, так и работников из других регионов на постоянной основе (около 90% занятых в горнодобывающем секторе проживает менее чем в 50 км от места работы). Полученные эффекты от комплексного освоения минеральных ресурсов позволили создать постоянные рабочие места и обеспечить долгосрочное промышленное развитие региона.

Вовлечение местного населения, в том числе инкорпорация коренного населения, является стратегической задачей для освоения минеральных ресурсов северных территорий США и Канады. В федеральных стратегиях этих стран отражена особая важность привлечения постоянного населения в ресурсные проекты территорий. К примеру, в добыче углеводородов в штате Аляска (США) задействовано лишь 29% вахтовых работников, в разведке – 23%, в то время как в других отраслях эта доля достигает 75% [1].

Также в зарубежных исследованиях обсуждаются не только вопросы оценки эффектов (позитивных и негативных) применения вахтового труда для территорий локализации ресурсов, но и результаты его воздействия на самих вахтовиков – их здоровье и психоэмоциональное состояние. С этой точки зрения показательным является исследование Л. Омиди и соавторов [20], в котором оценено влияние вахтового труда на обозначенные аспекты в горнодобывающей промышленности Юго-Запада Ирана. По результатам социостатистического анализа был получен вывод о том, что вахтовая работа является фактором риска для здоровья рабочих, влияет на (не)удовлетворённость личной и семейной жизнью, значительно снижает показатели производительности труда.

Ещё один взгляд на проблему оценки эффектов вахтового труда представлен в работе К. Стори [21]. Автором признаётся, что положительные эффекты от освоения минеральных ресурсов вахтовым методом перетекают в более развитые и освоенные регионы и столичные центры, в которых концентрируется большая часть населения. В то же время регионы освоения вынуждены принимать на себя дополнительное бремя по медицинскому, социальному и транспортному обслуживанию вахтовиков. Однако автор отмечает, что привлечение местного коренного населения к труду в горнопромышленные предприятия также имеет свои негативные последствия. Во-первых, добывающие компании Канады столкнулись с низкой эффективностью труда коренных народов, определяемой проблемами с трудовой этикой и дисциплиной. В противоположность им, вахтовые работники чётко исполняли должностные обязанности и график работы, имели нацеленность на результат. Во-вторых, освоение природных богатств территорий Северо-Запада Канады и Запада Австралии способствовало нарушению социально-культурных и бытовых условий проживания коренного населения (аборигенов). Привлечь коренное население в сырьевые проекты – значит отлучить от традиционных видов деятельности. По мнению автора исследования, наиболее эффективный механизм решения данной проблемы – формирование институтов перераспределения рентных доходов и предоставления преференций коренным народам. Данный подход предполагает поддержку традиционного уклада жизни местных общин, в то время как ресурсные компании получают доступ к полезным ископаемым.

Реализация данного подхода находит своё отражение и в практике российских регионов. Содействие в сохранении национальной идентичности и традиционного хозяйственного уклада коренных народов оказывает, например, Правительство Сахалинской области совместно с нефтегазовой компанией «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.» на условиях государственно-частного партнёрства. С 2006 г. меры поддержки в рамках такого подхода позволили реализовать более 900 социально-экономических проектов, оказывающих важное влияние на сохранение общин и самобытности коренных малочисленных народов Севера¹. И такие примеры стали уже традиционны в практике взаимодействия крупных ресурсных компаний и российских регионов.

Исследованию российской практики применения вахтового труда для освоения природных ресурсов посвящён достаточно большой срез работ. Особую важность эта проблематика имеет для ресурсных регионов Арктической зоны РФ, в которых применение вахтового труда обусловлено экстремальными природно-климатическими условиями, отсутствием необходимых трудовых ресурсов и особенностями производственного процесса, связанного с дисперсным расположением многочисленных месторождений на обширной территории. В Арктической зоне РФ вахтовым методом трудится 14% всех работников организаций, в Ямало-Ненецком автономном округе их численность достигает 46%, в Ненецком автономном округе – 25% [8].

В российских исследованиях, так же, как и в ряде зарубежных, в качестве факторов, определяющих потребность в привлечении вахтового труда, выделяют низкую эффективность местных образовательных программ и нежелание местного населения работать в добывающих проектах с краткосрочной перспективой. Как отмечают В. Крюков и соавторы [11], нефтегазовые компании Арктической зоны РФ сталкиваются со сложностями привлечения местного персонала как по причине недостаточной квалификации, так и из-за отсутствия благоприятных социальных условий для его закрепления на территории, и, как следствие, основную часть работников составляет вахтовый персонал. Сложности привлечения местных специалистов в определённой степени сдерживают возможности компаний как по расширению перечня оказываемых услуг, так и в части увеличения объёмов работ. В структуре занятых в компаниях нефтегазового сервиса, например, в среднем за период 2013–2019 гг. доля вахтовиков достигала почти 90%, при этом доминирует межрегиональная вахта (около 85%). В то же время в исследовании К. Зайкова и соавторов [6] отражён дисбаланс региональных систем профессионального образования и потребностей субъектов российской Арктики в квалифицированных специалистах, в особенности для нужд добывающей отрасли.

Так, по мнению В. Логинова и соавторов [12], следует признать экономическую целесообразность применения вахтового метода. Авторами обоснована объективная необходимость использования преимущественно вахтового метода освоения природных ресурсов Арктики, так как спрос на труд добывающих предприятий не может быть полностью удовлетворён за счёт местного и коренного населения.

Ещё одним из важных аспектов проблематики применения вахтового метода, отражённым в работах российских исследователей, является поиск взаимосвязи «фактора вахтовиков» с характером миграционных процессов на территориях локализации природных ресурсов, прежде всего минерально-сырьевых. Так, А. Волков и соавторы [2] видят в использовании вахтового труда в Чукотском автономном округе, например, одну из основных причин сохранения отрицательного сальдо миграции. Отток постоянного населения из региона происходит несмо-

¹ Коренные малочисленные народы Севера Сахалинской области получают дополнительную поддержку. URL: https://sakhalin.gov.ru/index.php?id=105&tx_ttnews%5Btt_news%5D=18187&cHash=d75d0423f3d2cf40ce305f1c51af8405 (дата обращения: 15.12.2021).

тря на возрождение золотодобычи, начало угледобычи в Беринговском районе и восстановление Северного морского пути. В исследовании Л. Ворониной и соавторов [3] отмечается, что вследствие использования труда временщиков происходит деградация социальной структуры местного населения, в том числе рост бедности, безработицы и возрастание социальной напряжённости.

Также «фактор вахтовиков» в определённой степени оказывает своё влияние и на формирование предпринимательской среды. Так, анализ, проведённый Е. Корчак [9] по регионам Арктической зоны РФ, показал, что привлекаемые вахтовым методом сотрудники и нехватка местных трудовых ресурсов являются существенными факторами, ограничивающими развитие малого и среднего предпринимательства. В свою очередь, низкий уровень предпринимательской активности оказывает негативное влияние на сохранение высоких показателей безработицы в регионах.

Новые акценты приобрёл вопрос о существенном использовании вахтовиков (в том числе и внешних мигрантов) в ресурсных секторах в условиях кризиса, связанного с ограничениями экономической активности из-за пандемии COVID-19, начавшейся в 2020 г. Если до «пандемийного» кризиса проблемы обсуждались прежде всего с точки зрения недостаточности использования местных трудовых ресурсов, некорректного учёта реально используемых трудовых ресурсов, что формирует искажённое представление о системе расселения и необходимых масштабах развития социальной инфраструктуры на локальных территориях [7], о реальной социально-экономической отдаче ресурсных отраслей в региональной экономике [4], то в настоящее время возникли и новые вопросы.

«Фактор вахтовиков» проявился в невозможности обеспечить производственный процесс кадрами из-за возникавших ограничений меж- и внутрирегиональных перевозок. Так, по итогам 2020 г. снижение внутрироссийской трудовой миграции составило 5% к уровню 2019 г., международной трудовой миграции – 40%¹. Последствия от введения пандемийных ограничений ощутили, например, нефтедобывающие предприятия Сахалинской области: невозможность привлечь узкопрофильных специалистов из-за рубежа для обслуживания буровых установок и нефтедобывающих морских платформ привела к смещению сроков производственного процесса. В Республике Тыва и Иркутской области часть предприятий добывающей отрасли указали на снижение объёма работ до 20% в 2020 г., обусловленное недостатком персонала в связи с отсутствием иностранных рабочих². Кроме того, проблемы проявились в возникновении локально-производственных очагов инфекции преимущественно в труднодоступных и недостаточно экономически освоенных территориях, в дополнительных затратах не только компаний, но и региональных властей на обеспечение эпидемиологических требований. Так, по оценкам, за 2020 г. «коронавирусные» расходы компаний, чьи активы расположены преимущественно в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, составили: «Полиметалл» (Polymetal International plc) – 19,6 млн долларов (10 долларов / унция и 3,4 млн долларов поддержки медицинским учреждениям), или 0,7% от выручки; ПАО «Полус» – 155 млн долларов, или 3,1% от выручки³.

¹ По данным МВД России, в 2020 г. межрегиональная трудовая миграция занятого населения в возрасте 15 лет и старше составила 2,77 млн человек (в 2019 г. – 2,93 млн человек): иностранным мигрантам оформлено 1,1 млн патентов и 63 тыс. разрешений на работу (в 2019 г. – 1,8 млн патентов и 127 тыс. разрешений). Источник: Сводка основных показателей деятельности по миграционной ситуации в Российской Федерации за январь – декабрь 2020 года. URL: <https://мвд.рф/dejatelnost/statistics/migracionnaya/item/22689548/> (дата обращения: 30.10.2021).

² Региональная экономика: комментарии ГУ Банка России. 2021. № 2. URL: https://cbr.ru/Collection/Collection/File/31957/report_04022021.pdf (дата обращения: 30.10.2021).

³ Итог 2020 года – время дивидендов. URL: <https://gold.lprime.ru/reviews/20210420/407622.html> (дата обращения: 30.10.2021).

Таким образом, проявилась значительная зависимость ресурсной отрасли, в которой активно используется труд вахтовиков, от факторов, определяющих мобильность трудовых ресурсов в условиях эпидемиологических рисков.

Как показывают исследования, с одной стороны, вахтовый труд часто является безальтернативным источником трудовых ресурсов для добывающих компаний, с другой стороны, такой способ освоения природных ресурсов сопровождается негативными эффектами для регионального развития. Исследование этих вопросов актуально и для Дальнего Востока России, где отраслями экономической специализации являются ресурсные отрасли, численность занятых в которых (преимущественно в добыче полезных ископаемых) возрастает [14] с соответствующим ростом доли вахтовиков в общей структуре.

Вахтовый труд в ресурсном секторе Дальнего Востока: значение и проблемы оценки эффектов для экономики региона

Если характеризовать «общее поле» применения вахтового труда, то в последние годы в России отмечается рост использования труда временщиков, задействованных на межрегиональном рынке труда. Так, в 2019 г. количество внутрироссийских трудовых мигрантов составило 2,9 млн человек, аналогичный показатель в 2011 г. – 1,9 млн человек.

Количество занятых в экономике РФ иностранцев также имело тенденцию к увеличению с 2011 по 2014 г. (с максимальным значением в 2014 г. в 3,1 млн человек), после спада в 2015 г. их количество стабилизировалось на уровне 1,7 млн человек. Значительно изменилась структура внешних трудовых мигрантов, прибывающих из стран в визовом или безвизовом порядке. В 2011 г. доля иностранных граждан из безвизовых стран, работающих на основании патента, составляла 42% от общего числа иностранной рабочей, в 2019 г. – 95%. С 2015 г. изменения в законодательстве позволили упростить процедуру получения патентов иностранными гражданами, а также позволили регионам регулировать количество мигрантов путём установления более высокой или более низкой стоимости патента, а также ограничений или даже полного запрета на их выдачу по отдельным видам экономической деятельности¹.

Общая характеристика динамики и структуры трудовых мигрантов в РФ в 2011–2019 гг. представлена на [рисунке](#).

По данным выборочного наблюдения Росстата, в 2019 г. из общего числа внутрироссийских трудовых мигрантов в добыче полезных ископаемых задействовано около 9,5%, что в абсолютном выражении составило 279 тыс. человек. Более половины российских мигрантов, работающих в сфере недропользования (181 тыс. человек), сосредоточено в добыче углеводородного сырья в Тюменской области (включая Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа).

Также значительное использование вахтового труда в добыче полезных ископаемых характерно для ресурсных регионов Дальнего Востока. Работать в ресурсные компании Дальнего Востока в основном приезжают из регионов, где развита горнодобывающая промышленность и готовят специалистов по профильным направлениям. К таким регионам главным образом относятся Томская, Кемеровская, Иркутская области и дальневосточные регионы, где обучают специалистов горного дела, такие как Амурская область, Хабаровский, Приморский и Забайкальский края. Территориальная структура распределения внутрироссийских мигрантов в экономике ДФО представлена в [таблице 1](#).

¹ Пункт 6 ст. 18.1 Федерального закона № 115-ФЗ от 25 июля 2002 г. «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901823501> (дата обращения: 30.10.2021).

Рис. Численность и структура численности трудовых мигрантов в 2011–2019 гг., тыс. человек

Источники: рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>; О межрегиональной трудовой миграции в 2019 году. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/GhpJyhEX/mtm_2019.pdf; Итоги выборочного статистического наблюдения за использованием труда мигрантов. URL: https://gks.ru/free_doc/new_site/imigr18/index.html (дата обращения: 30.10.2021).

Таблица 1

Распределение внутрироссийских трудовых мигрантов по ДФО

Территория	2017		2018		2019	
	Кол-во внутренних мигрантов, тыс. человек	Доля в численности занятых, %	Кол-во внутренних мигрантов, тыс. человек	Доля в численности занятых, %	Кол-во внутренних мигрантов, тыс. человек	Доля в численности занятых, %
ДФО	94,3	2,3	94,9	2,3	110,4	2,8
Регионы с долей ДПИ в экономике более 25%						
Сахалинская область	8,1	3,1	6,1	2,3	8,4	3,2
Республика Саха (Якутия)	28,4	6,1	31,0	6,7	40,1	8,6
Магаданская область	5,6	6,5	5,8	6,9	6,9	8,5
ЧАО	3,4	11,3	4,5	15,2	3,5	11,6
Регионы с долей ДПИ в экономике – 10–25%						
Забайкальский край	2,3	0,5	4,6	1,0	4,6	1,0
Амурская область	9,4	2,4	9,3	2,4	11,2	2,9

Продолжение таблицы 1

Территория	2017		2018		2019	
	Кол-во вну- тренних мигран- тов, тыс. человек	Доля в числен- ности зая- тых, %	Кол-во вну- тренних мигран- тов, тыс. человек	Доля в числен- ности зая- тых, %	Кол-во вну- тренних мигран- тов, тыс. человек	Доля в числен- ности зая- тых, %
ЕАО	0,4	0,5	1,1	1,5	2,0	2,7
Регионы с долей ДПИ в экономике менее 10%						
Хабаровский край	16,5	2,4	17,4	2,5	15,1	2,2
Камчатский край	12,2	7,1	6,7	4,0	6,4	3,7
Республика Бурятия	3,5	0,9	3,3	0,8	4,4	1,1
Приморский край	4,5	0,5	5,1	0,5	7,8	0,8

Источники: рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>; О межрегиональной трудовой миграции в 2019 году. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/GhpJyhEX/mtm_2019.pdf (дата обращения: 30.10.2021).

Как видно из **таблицы 1**, наибольшее количество межрегиональных трудовых мигрантов в структуре занятости характерно для регионов с высокой долей ДПИ в экономике (по показателю доли в ВРП). Исключение составляет Сахалинская область, в которой высокая доля добывающей промышленности в экономике не находит отражения в количестве привлекаемых российских вахтовиков. В то же время регион более активен в привлечении иностранной рабочей силы.

В целом регионы Дальнего Востока в 2019 г. использовали труд 114,6 тыс. иностранных рабочих (6,4% от численности иностранных рабочих в России). Данный показатель превышает число внутрироссийских трудовых мигрантов. К особенностям дальневосточных регионов можно отнести активное использование рабочей силы из визовых стран. В 2019 г. из общего числа иностранной рабочей силы, задействованной в экономике России, на Дальнем Востоке работало 29,9% иностранных граждан, получивших разрешение на работу, 5,3% – иностранных граждан, получивших патент. Территориальная структура распределения зарубежных мигрантов в экономике ДФО представлена в **таблице 2**.

Наиболее активно иностранная рабочая сила применяется в Магаданской области, в её составе доминируют приезжие из безвизовых стран. Также можно отметить резкое увеличение численности иностранных работников в Амурской области, которое в первую очередь связано со строительством Амурского газоперерабатывающего завода.

Иностранная рабочая сила активно задействована и в отдельных ресурсных проектах в Забайкальском крае. Так, в 2019 г. при разработке Нойон-Тологойского полиметаллического месторождения было занято 704 человека, из которых местные жители района составляют 135 человек, вахтой занято 93 человека, иностранных граждан – 476 человек. Результаты исследования [5] позволили выявить негативные аспекты использования труда временщиков для социально-экономического развития района освоения. Ключевую задачу для решения этих проблем автор видит в привлечении местных трудовых ресурсов на добывающие предприятия.

Таблица 2

Распределение иностранных трудовых мигрантов по ДФО

Территория	2017			2018			2019		
	Р*	П**	Доля (Р + П) в численности занятых, %	Р	П	Доля (Р + П) в численности занятых, %	Р	П	Доля (Р + П) в численности занятых, %
ДФО	28,09	58,44	2,1	23,83	66,70	2,2	24,91	89,72	2,9
Регионы с долей ДПИ в экономике более 25%									
Сахалинская область	2,99	7,66	4,1	1,70	6,78	3,2	0,49	9,34	3,8
Республика Саха (Якутия)	0,32	5,80	1,3	0,64	5,10	1,2	0,63	6,19	1,5
Магаданская область	0,51	5,56	7,1	0,30	5,85	7,4	0,19	5,65	7,2
ЧАО	0,04	0,83	2,9	0,03	0,78	2,8	0,03	0,71	2,5
Регионы с долей ДПИ в экономике – 10–25%									
Забайкальский край	3,16	4,61	1,6	3,24	4,02	1,5	2,29	5,26	1,6
Амурская область	3,33	2,18	1,4	4,68	7,53	3,2	7,28	20,32	7,2
ЕАО	1,08	0,32	1,9	1,95	0,50	3,3	1,87	0,65	3,5
Регионы с долей ДПИ в экономике менее 10%									
Хабаровский край	5,99	10,32	2,3	4,88	10,72	2,2	5,18	10,47	2,3
Камчатский край	0,18	6,45	3,9	0,02	6,48	3,8	0,02	6,98	4,0
Республика Бурятия	0,37	2,16	0,6	0,56	2,53	0,7	0,67	1,71	0,6
Приморский край	10,15	12,56	2,3	5,84	16,43	2,3	6,25	22,45	3,0

Примечания: * – численность иностранных граждан, имевших разрешение на работу, тыс. человек; ** – численность иностранных граждан, имевших патент на осуществление трудовой деятельности, тыс. человек.

Источник: рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 30.10.2021).

Перед подобным выбором стоят и компании, реализующие перспективные ресурсные проекты в Еврейской автономной области. Сдерживающим фактором развития новых ресурсных проектов является узкий рынок труда области. В связи с этим кадровая политика горно-промышленных предприятий региона во многом ориентирована на привлечение внешних трудовых ресурсов [15]. В регионе с 2017 г. происходит трансформация экономической структуры за счёт реализации крупных минерально-сырьевых проектов. Доля ДПИ в экономике ЕАО на начало реализации ресурсных проектов в 2017 г. составляла 2,2%, в 2019 г., после выхода на проектную мощность наиболее крупного из реализуемых сырьевых проектов ООО «Кимкано-Сутарский горно-обогатительный комбинат», она составила 11,4%. Аналогичным образом значительно изменилась доля занятых внутрироссийских мигрантов в экономике области: 2017 г. – 0,5%; 2019 г. – 2,7%.

Кроме объективных причин, определяющих необходимость применения вахтового метода в освоении природных ресурсов, важными составляющими, формирующими масштаб их использования и долю в общей структуре занятых, являются набор и степень эффективности регулирующих эти процессы механизмов.

Так, например, численность иностранцев в экономике зависит от институциональных механизмов контроля как внутри региона, так и на уровне федерального правительства. В ведении регионов находится принятие решения о численности иностранных мигрантов из безвизовых стран, работающих по патенту. Правительством РФ устанавливаются квоты на иностранцев с разрешениями на работу и допустимая доля участия иностранных работников в отдельных видах экономической деятельности. К примеру, в 2020 г. была установлена допустимая доля иностранцев в сфере строительства в размере 80% общей численности работников, используемых хозяйствующими субъектами, за исключением Республик Бурятия и Дагестан, Амурской области и г. Москвы¹. Таким образом, существуют механизмы прямого воздействия на экономику в части привлечения иностранной рабочей силы, которые могут точечным образом регулировать дисбалансы предложения и спроса на региональных рынках труда.

В то же время практически отсутствуют институты регулирования численности и направлений движения внутрироссийской трудовой миграции. На региональном уровне существует два основных подхода к увеличению доли местного населения в занятости. Во-первых, формирование необходимых для экономики трудовых ресурсов из местного населения. Данный подход предполагает прагматизм в развитии образовательной среды, целевое обучение и подготовку профильных специалистов, формирование условий для комфортного проживания в регионе. Во-вторых, привлечение и закрепление готовых специалистов как на внутрироссийском, так и на международных рынках труда. Данный подход, с одной стороны, избавляет регион от расходов на формирование человеческого капитала, с другой стороны, предъявляет особые требования, связанные с обустройством приезжих сотрудников, социально-культурной средой их проживания и экономическими перспективами переезда.

В настоящее время существует целый ряд государственных мер поддержки, направленных на предоставление финансовой помощи сотрудникам, желающим сменить место работы и переехать на Дальний Восток. Стимулы для переезда формируют программы «Трудовой мобильности трудовых ресурсов» (с выделением финансовой поддержки на одного работника от 225 тыс. рублей до 1 млн рублей) и «Дальневосточная ипотека» (с предусмотренным субсидированием ставки ипотечного кредитования до уровня 2% годовых на приобретение жилья моло-

¹ Постановление Правительства РФ № 1823 от 12 ноября 2020 г. «Об установлении на 2021 год допустимой доли иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими на территории Российской Федерации отдельные виды экономической деятельности». URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/1202011160033.pdf> (дата обращения: 30.10.2021).

дыми семьями на Дальнем Востоке). Однако по факту программой трудовой мобильности за период 2015–2019 гг. воспользовалось лишь около 2 тыс. работников¹, субсидирование ставок по ипотеке также коренным образом не решило пока проблемы кадрового дефицита в дальневосточных регионах.

Что касается эффектов использования вахтового труда в ресурсном секторе экономики, то их целесообразно разбить на две взаимосвязанные группы по уровню воздействия на экономические системы: микроэкономические (на уровне отдельных организаций) и региональные.

Для ресурсных компаний (организаций) можно выделить следующие положительные и отрицательные эффекты от привлечения к труду вахтовиков.

Положительные эффекты:

1. Повышение производительности труда за счёт привлечения квалифицированных специалистов.

2. Возможность гибкого регулирования штатной численности сотрудников.

Отрицательные эффекты:

1. Увеличение издержек на компенсационные выплаты, расходы на проживание и обустройство вахтовиков (надбавка за вахтовый метод работы установлена ст. 302 Трудового кодекса РФ²).

2. Опыт, знания и компетенции, накопленные трудовыми мигрантами в процессе работы, не локализируются в организации, а «утекают» вместе с отъездом вахтовиков. Данный эффект имеет особое значение для развития ресурсных проектов по причине особенностей и специфики разработки каждого отдельного месторождения.

Заметные эффекты от использования ресурсными компаниями вахтового труда формируются и для региональной экономики.

Положительные эффекты:

1. Увеличение валовой добавленной стоимости и поступлений в бюджеты от разработки ресурсных месторождений.

2. Покрытие кадрового дефицита на региональном рынке труда.

Отрицательные эффекты:

1. Выбытие доходов из региона добычи в регионы, предоставляющие трудовые ресурсы.

1.1. Снижение потребительского спроса на товары и услуги внутри региона.

1.2. Отсутствие мотивов и спроса для развития социальной инфраструктуры региона.

2. Применение вахтового труда не позволяет формировать семьи и постоянное население в регионе.

3. Применение труда вахтовиков взамен местного населения может оказать влияние на рост бедности и безработицы в регионе.

Разнонаправленность индуцируемых деятельностью вахтовиков эффектов ставит достаточно методически сложную задачу определения их оптимальной доли в структуре занятых в производстве. С одной стороны, сложности, связанные с недостаточностью местных специалистов на внутрирегиональном рынке труда, отсутствием развитой социальной, образовательной

¹ Вакансии с зарплатой от 65 до 200 тысяч рублей доступны дальневосточникам и желающим переехать в регион. URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/23425/> (дата обращения: 30.10.2021).

² Федеральный закон № 197-ФЗ от 30 декабря 2001 г. «Трудовой кодекс Российской Федерации». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901807664> (дата обращения: 30.10.2021).

и медицинской инфраструктуры в регионах добычи, тяжёлыми климатическими условиями, существенно ограничивают возможности ресурсных компаний в использовании постоянной рабочей силы. С другой стороны, организации, нацеленные на долгосрочное развитие и повышение эффективности производственных процессов, стремятся привлекать к работам как местное население, так и специалистов из других регионов на условиях долгосрочного сотрудничества.

Показательным может быть сравнение структуры занятых в двух ресурсных компаниях, имеющих сравнимые потребности в трудовых ресурсах, географическое положение и социально-экономическую освоенность территорий локализации месторождений. Так, в ООО «Кимкано-Сутарский горно-обогатительный комбинат» в ЕАО из 1 600 трудоустроенных сотрудников почти 72% являются жителями региона¹. Иная ситуация характерна для ООО «Ресурсы Албазино», где из 1 150 сотрудников лишь 40% являются жителями Хабаровского края². Столь различные подходы к определению доли вахтовиков в производстве могут быть объяснены технологическим различием производственного процесса и стратегиями освоения месторождений и дальнейшего развития компаний. Добыча и обогащение железа на горно-обогатительном комбинате требует особых знаний технологий процесса, также в планах компании вертикальное расширение производства следующими стадиями передела обогащённого железа [17]. Усложнение производства, помимо значительных капитальных затрат, потребует накопленного запаса знаний и компетенций, заложенных в кадровом фундаменте управленцев и производственных рабочих.

Для случая ЕАО нами были проведены экспериментальные расчёты по оценке эффектов ресурсных проектов для экономики региона на основе подходов когнитивного моделирования (КМ) [17]. В соответствии с логикой КМ для оценки эффектов реализации ресурсных проектов в ЕАО были выявлены существенные факторы (в том числе и трудовые ресурсы), характеризующие социально-экономическую систему. В качестве целевого фактора рассматривается ВРП на душу населения, в качестве оценочных критериев – показатели прироста доходов бюджета, доходов населения и внешнеторгового оборота. Оценка сформированных сценариев развития ЕАО на основе КМ-подхода позволила определить их количественные параметры и вклад в экономику ЕАО, выявить «очередность» вхождения сценариев в «эффективную зону» в зависимости от различных факторов.

Как показали расчёты, одним из эффективных для экономики ЕАО является сценарий, основанный на конечной переработке добываемых железных руд, однако для его реализации требуются дополнительные «управляющие воздействия». В КМ-подходе поиск таких воздействий осуществляется в рамках обратной задачи, при решении которой в качестве управляющих факторов нами были выбраны «Инвестиции», «Инфраструктура», «Человеческий капитал», а целевой задачи – уровень прироста экономики, прогнозируемый Стратегией социально-экономического развития ЕАО до 2030 г.³ Выбор таких управляющих факторов определялся тем, что «основными условиями развития перерабатывающей промышленности являются наличие квалифицированных работников, опережающие инвестиции в образование, науку и технологии, доступность финансовых ресурсов, в том числе для малого и среднего бизнеса, наличие инфраструктуры и условий развития новых индустриальных видов деятель-

¹ IRC. Annual Report 2020. URL: https://files.services/files/370/2021/0429/20210429174501_38055763_en.pdf (дата обращения: 30.10.2021).

² Три дня в Албазино: работа, досуг и корпоративный дух современных золотодобытчиков. URL: <https://amurmedia.ru/news/894793/> (дата обращения: 30.10.2021).

³ Постановление Правительства ЕАО от 15 ноября 2018 г. № 419-пп «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Еврейской автономной области на период до 2030 года». URL: <https://docs.cntd.ru/document/550248947> (дата обращения: 30.10.2021).

ности» [10, с. 95–96]. Результаты решения обратной задачи [13] продемонстрировали, что рассчитанные импульсные воздействия, обеспечивающие желаемый темп роста экономики ЕАО к 2030 г., требуют дополнительного роста инвестиций (от 1,5 до 1,9 раза к базовому 2016 г.) не только в «материальные сферы» (ресурсный сектор, инфраструктура), но и существенного роста вложений в человеческий капитал (до 2,5 раза). К обеспечивающим мерам такого роста (в том числе и для гарантированной реализации ресурсных проектов) можно отнести программы трудовой мобильности населения, программы целевого профильного образования, субсидирование затрат частных компаний на профессиональное обучение и переподготовку персонала, создание новых образовательных и культурных центров на территории области.

Этот пример по ЕАО приведён исключительно для того, чтобы обозначить важность методической постановки и практического решения лишь только одной из задач в проблематике «фактора вахтовиков» – задачи определения оптимальных пропорций соотношения вахтовых и постоянных трудовых ресурсов при освоении природных ресурсов, учитывающих специфику экономики конкретных регионов.

Для региональной экономики в целом значительное применение вахтового труда имеет, как уже указывалось выше, разнонаправленные эффекты. Так, для регионов Дальнего Востока ещё одним из негативных следствий может быть определённая взаимосвязь (безусловно, непрямая и неоднозначная) между долей трудовых мигрантов в структуре занятости и миграционным оттоком населения. В **таблице 3** приведены средние значения доли трудовых мигрантов в структуре занятости региона и коэффициента миграционного прироста населения за период 2011–2019 гг.

Таблица 3

Средние значения показателей использования труда мигрантов
и миграционного прироста (убыли) населения по ДФО за 2011–2019 гг.

Территория	Средняя доля внутрироссийских и иностранных трудовых мигрантов в занятости, %	Средний коэффициент миграционного прироста (+), убыли (–), на 10 тыс. человек населения
ДФО	4,3	–33,4
Республика Бурятия	1,4	–29,5
Республика Саха (Якутия)	6,0	–68,3
Забайкальский край	2,1	–59,6
Камчатский край	7,7	–39,2
Приморский край	3,2	–15,4
Хабаровский край	4,4	–18,4
Амурская область	5,8	–41,0
Магаданская область	11,7	–117,1
Сахалинская область	6,1	–17,2
ЕАО	3,9	–103,2
ЧАО	11,2	–28,7

Источники: рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>; О межрегиональной трудовой миграции в 2019 году. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/GhpJyhEX/mtm_2019.pdf (дата обращения: 30.10.2021).

Таким образом, вахтовики, создавая добавленную стоимость, объективно вносят позитивный вклад в экономику региона, но при этом «размывают» социально-экономический каркас экономики, нивелируя эндогенные источники развития региона. В особенности это проявляется в ресурсных регионах, где соотношение между местными трудовыми ресурсами и вахтовиками характеризует не только экономический, но и геополитический аспект освоения территории и природных ресурсов. Преобладание местной рабочей силы говорит об освоении территории, вахтовиков – только об освоении природных ресурсов [16].

Однако, несмотря на целый спектр негативных эффектов, которыми сопровождается внедрение в экономику региона вахтового труда, следует отметить, что его активное применение на Дальнем Востоке является объективно вынужденной платой за развитие ресурсной специализации экономики. В сегодняшних реалиях невозможно ставить вопрос о полном исключении вахтовиков из ресурсных проектов. В связи с этим актуальной научной и практической задачей является поиск оптимальной доли вахтового труда в экономике региона исходя из его внутренних возможностей и пространственной специфики развития.

Заключение

Значимость ресурсного сектора в экономике Дальневосточного федерального округа и её, вполне объективно обусловленный, ожидаемый рост в перспективе делают актуальными задачи исследования как эффектов ресурсного развития экономики региона, так и отдельных факторов, его характеризующих. Безусловно, среди важнейших – масштабы, структура и характер использования трудовых ресурсов при освоении природно-ресурсного потенциала региона.

Поставленные нами в статье задачи направлены на исследование имеющихся в зарубежной и российской научной литературе и в реальной практике подходов к оценке использования вахтового труда при освоении природных ресурсов (прежде всего минерально-сырьевых), на выявление формирующихся в связи с этим позитивных и негативных эффектов, в особенности для экономики территорий локализации осваиваемых ресурсов.

Как показал проведённый анализ научных и аналитических работ, практики реализации отдельных ресурсных проектов на Дальнем Востоке, при всей широте охватываемых проблем и вопросов основные их исследовательские результаты формулируются преимущественно в области выявления и констатации «набора» эффектов – позитивных и негативных. С другой стороны, это демонстрирует необходимость и актуальность перехода к следующей «стадии познания» – формированию методических подходов, проведению расчётных работ и получению на их основе количественных оценок «фактора вахтовиков» для экономики ресурсных регионов. В этом авторы видят в том числе и свои дальнейшие задачи.

Список литературы

1. Болдырев В.Е. Северные стратегии США и Канады: хозяйственный аспект // ЭКО. 2016. № 3 (501). С. 96–107.
2. Волков А.В., Галямов А.Л., Сидоров А.А. Проблемы освоения минеральных ресурсов Арктики (на примере Чукотки и Аляски) // Арктика: экология и экономика. 2018. № 4 (32). С. 4–14. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2018-4-4-14>
3. Воронина Л.В., Шеломенцев А.Г., Смиренникова Е.В., Уханова А.В. Влияние миграционных процессов на социально-экономическое развитие территорий Арктической зоны Российской Федерации // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2019. № 3 (65). С. 122–132. <http://dx.doi.org/10.25702/KSC.2220-802X.2019.65.3.122-132>

4. Глазырина И.П., Фалейчик А.А., Фалейчик Л.М. Инвестиции и экономическое развитие: сравнительный анализ для регионов России // Вестник Забайкальского государственного университета. 2018. Т. 24. № 8. С. 101–111. <http://dx.doi.org/10.21209/2227-9245-2018-24-8-101-111>
5. Гурова О.Н. Региональные аспекты освоения минерально-сырьевых ресурсов (на примере Забайкальского края) // Известия Уральского государственного горного университета. 2020. Вып. 2 (58). С. 184–190. <http://dx.doi.org/10.21440/2307-2091-2020-2-188-195>
6. Зайков К.С., Кондратов Н.А., Кудряшова Е.В., Тамицкий А.М. Потребность субъектов Арктической зоны РФ в трудовых ресурсах // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11. № 6. С. 184–201. <http://dx.doi.org/10.15838/esc.2018.6.60.11>
7. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Современная теория освоения: поиски интегрирующей платформы // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2019. № 2 (64). С. 16–28. <http://dx.doi.org/10.25702/KSC.2220-802X.2.2019.64.16-28>
8. Корняков К.А. Кадровые проблемы развития Арктики // Финансы и кредит. 2018. Т. 24. Вып. 4. С. 929–938. <http://dx.doi.org/10.24891/fc.24.4.929>
9. Корчак Е.А. Современная ситуация на рынке труда российской Арктики // Фундаментальные исследования. 2020. № 12. С. 120–126. <http://dx.doi.org/10.17513/fr.42920>
10. Крюков В.А., Севастьянова А.Е., Токарев А.Н., Шмат В.В. Современный подход к разработке и выбору стратегических альтернатив развития ресурсных регионов // Экономика региона. 2017. Т. 13. Вып. 1. С. 93–105. <http://dx.doi.org/10.17059/2017-1-9>
11. Крюков В.А., Токарев А.Н., Крюков Я.В. Особенности региональных рынков нефтегазового сервиса в Арктической зоне России // ЭКО. 2020. № 12 (50). С. 38–61. <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2020-12-38-61>
12. Логинов В.Г., Игнатъева М.Н., Юрак В.В., Дроздова И.В. Вахтовый метод привлечения работников к освоению нефтегазовых ресурсов арктических территорий // Известия вузов. Горный журнал. 2020. № 5. С. 66–79. <http://dx.doi.org/10.21440/0536-1028-2020-5-66-79>
13. Ломакина Н.В., Файман А.Д. Исследования эффектов ресурсных проектов: методические подходы и российская практика // ЭКО. 2021. № 10 (51). С. 8–37. <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2021-10-8-37>
14. Михеева Н.Н. Оценка направлений диверсификации экономики восточных регионов // Экономика Сибири в условиях глобальных вызовов XXI века: сборник статей в 6 т. Т. 2. Как превратить проклятие в ресурс развития? / под ред. В.И. Клисторина, О.В. Тарасовой. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2018. С. 231–243.
15. Мишук С.Н., Юркин М.О. Факторы развития и реализации инвестиционных проектов в Еврейской автономной области // Власть и управление на Востоке России. 2019. № 3 (88). С. 15–25. <http://dx.doi.org/10.22394/1818-4049-2019-88-3-15-25>
16. Татаркин А.И., Логинов В.Г., Захарчук Е.А. Социально-экономические проблемы освоения и развития российской Арктической зоны // Вестник Российской академии наук. 2017. Т. 87. № 2. С. 99–109. <http://dx.doi.org/10.7868/S086958731701011X>
17. Файман А.Д. Ресурсные проекты в экономике Еврейской автономной области: оценка эффектов на основе подходов когнитивного моделирования // Вестник Забайкальского государственного университета. 2021. Т. 27. № 9. С. 107–120. <http://dx.doi.org/10.21209/2227-9245-2021-27-9-107-120>
18. Gunton T. Megaprojects and Regional Development: Pathologies in Project Planning // Regional Studies. 2003. Vol. 37. Issue 5. Pp. 505–519. <https://doi.org/10.1080/0034340032000089068>
19. Knobbloch E.A. Organizational Changes and Employment Shifts in the Mining Industry: Toward a New Understanding of Resource-Based Economies in Peripheral Areas // Journal of Rural and Community Development. 2013. Vol. 8. № 1. Pp. 125–144.

20. Omid L., Zare S., Rad R., Meshkani M., Kalantari S. Effects of Shift Work on Health and Satisfaction of Workers in the Mining Industry // International Journal of Occupational Hygiene. 2017. Vol. 9. № 1. Pp. 21–25.
21. Storey K. Fly-in / Fly-out: Implications for Community Sustainability // Sustainability. 2010. Vol. 2. № 5. Pp. 1161–1181. <https://doi.org/10.3390/su2051161>

Reference

1. Boldyrev V.E. Northern Strategies U.S. and Canadian. *EKO* [ECO Journal]. 2016. No. 3 (501). Pp. 96–107. (In Russian)
2. Volkov A.V., Galyamov A.L., Sidorov A.A. Problems of the Arctic Mineral Resources Development (In Terms of Chukotka and Alaska). *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy]. 2018. No. 4 (32). Pp. 4–14. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2018-4-4-14> (In Russian)
3. Voronina L.V., Shelomentsev A.G., Smirennikova E.V., Ukhanova A.V. Influence of Migration Processes on Socio-Economic Development of the Territories of the Russian Arctic. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka* [Sever i Rynok: Formirovanie Ėkonomičeskogo Porâdka]. 2019. No. 3 (65). Pp. 122–132. <http://dx.doi.org/10.25702/KSC.2220-802X.2019.65.3.122-132> (In Russian)
4. Glazyrina I.P., Faleychik A.A., Faleychik L.M. Investment and Economic Development: Comparative Analysis for Russian Regions. *Vestnik Zabaykal'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Transbaikal State University Journal]. 2018. Vol. 24. No. 8. Pp. 101–111. <http://dx.doi.org/10.21209/2227-9245-2018-24-8-101-111> (In Russian)
5. Gurova O.N. Regional Aspects of the Development of Mineral Resources (Using the Trans-Baikal Territory As an Example). *Izvestiya Ural'skogo gosudarstvennogo gornogo universiteta* [News of the Ural State Mining University]. 2020. Issue 2 (58). Pp. 184–190. <http://dx.doi.org/10.21440/2307-2091-2020-2-188-195> (In Russian)
6. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Kudryashova E.V., Tamitskii A.M. The Need for Workforce in Constituent Entities of the Arctic Zone of the Russian Federation. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]. 2018. Vol. 11. No. 6. Pp. 184–201. <http://dx.doi.org/10.15838/esc.2018.6.60.11> (In Russian)
7. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. Modern Theory of the Northern Development: In Search for Integrating Platform. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka* [Sever i Rynok: Formirovanie Ėkonomičeskogo Porâdka]. 2019. No. 2 (64). Pp. 16–28. <http://dx.doi.org/10.25702/KSC.2220-802X.2.2019.64.16-28> (In Russian)
8. Korniyakov K.A. Personnel Problems of the Arctic Region's Development. *Finansy i kredit = Finance and Credit*. 2018. Vol. 24. Issue 4. Pp. 929–938. <http://dx.doi.org/10.24891/fc.24.4.929> (In Russian)
9. Korchak E.A. The Current Situation in the Labor Market of the Russian Arctic. *Fundamental'nye issledovaniya* [Fundamental Research]. 2020. No. 12. Pp. 120–126. <http://dx.doi.org/10.17513/fr.42920> (In Russian)
10. Kryukov V.A., Sevastyanova A.Ye., Tokarev A.N., Shmat V.V. A Modern Approach to the Elaboration and Selection of Strategic Alternatives for Resource Regions. *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. 2017. Vol. 13. Issue 1. Pp. 93–105. <http://dx.doi.org/10.17059/2017-1-9> (In Russian)
11. Kryukov V.A., Tokarev A.N., Kryukov Ya.V. Some Aspects of Regional Markets for Oil and Gas Field Services in the Russian Arctic Zone. *EKO* [ECO Journal]. 2020. No. 12 (50). Pp. 38–61. <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2020-12-38-61> (In Russian)
12. Loginov V.G., Ignatieva M.N., Iurak V.V., Drozdova I.V. Drive-in Drive-out Method of Employing People for Arctic Oil and Gas Resources Exploration. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedenii. Gornyy zhurnal = News of the Higher Institutions. Mining Journal*. 2020. No. 5. Pp. 66–79. <http://dx.doi.org/10.21440/0536-1028-2020-5-66-79> (In Russian)

13. Lomakina N.V., Fayman A.D. The Study of Resource Projects' Effects on the Regional Development: Methodological Approaches and the Russian Practice. *EKO* [ECO Journal]. 2021. No. 10 (51). Pp. 8–37. <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2021-10-8-37> (In Russian)
14. Mikheeva N.N. Evaluation of Directions of Diversification of Economy of Eastern Regions. In: *Economy of Siberia Under Global Challenges of the XXI Century: Collection of Articles in 6 Vols. Vol. 2: How to Turn the Space from the Curse in the Development Resource?* Ed. by V.I. Klistorin, O.V. Tarasova. Novosibirsk, 2018. Pp. 231–243. (In Russian)
15. Mishchuk S.N., Yurkin M.O. Risks and Benefits of Developing Investment Projects in the Jewish Autonomous Region. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia]. 2019. No. 3 (88). Pp. 15–25. <http://dx.doi.org/10.22394/1818-4049-2019-88-3-15-25> (In Russian)
16. Tatarkin A.I., Loginov V.G., Zakharchuk E.A. Socio-Economic Problems of Utilization and Development of Russian Arctic Zone. *Vestnik Rossiyskoy akademii nauk* [Herald of the Russian Academy of Sciences]. 2017. Vol. 87. No. 2. Pp. 99–109. <http://dx.doi.org/10.7868/S086958731701011X> (In Russian)
17. Faiman A.D. Resource Projects in the Economy of the Jewish Autonomous Region: Evaluation of Effects Based on Approaches of Cognitive Modeling. *Vestnik Zabaykal'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Transbaikal State University Journal]. 2021. Vol. 27. No. 9. Pp. 107–120. <http://dx.doi.org/10.21209/2227-9245-2021-27-9-107-120> (In Russian)
18. Gunton T. Megaprojects and Regional Development: Pathologies in Project Planning. *Regional Studies*. 2003. Vol. 37. Issue 5. Pp. 505–519. <https://doi.org/10.1080/0034340032000089068>
19. Knobbloch E.A. Organizational Changes and Employment Shifts in the Mining Industry: Toward a New Understanding of Resource-Based Economies in Peripheral Areas. *Journal of Rural and Community Development*. 2013. Vol. 8. No. 1. Pp. 125–144.
20. Omid L., Zare S., Rad R., Meshkani M., Kalantari S. Effects of Shift Work on Health and Satisfaction of Workers in the Mining Industry. *International Journal of Occupational Hygiene*. 2017. Vol. 9. No. 1. Pp. 21–25.
21. Storey K. Fly-in / Fly-out: Implications for Community Sustainability. *Sustainability*. 2010. Vol. 2. No. 5. Pp. 1161–1181. <https://doi.org/10.3390/su2051161>

■ ■ ■
Для цитирования:

Ломакина Н.В., Файман А.Д. «Фактор вахтовиков» в ресурсных отраслях: эффекты для экономики региона // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 20–37. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.20>

For citing:

Lomakina N.V., Fayman A.D. «Shift Workers» in the Resource Industries: Effects for the Economy of the Region. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 20–37. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.20> (In Russian)

ФИЛИППОВА
Юлия
Анатольевна

Руководитель отдела макро-экономического анализа
Центр стратегических исследований при Главе Республики Саха (Якутия),
проспект Ленина, 28, Якутск,
Россия, 677000

FILIPPOVA
Julia
Anatolyevna

Head of the Department
of Macroeconomic Analysis
Strategic Research Center
at the Head of the Republic
of Sakha (Yakutia),
28, Lenin Avenue, Yakutsk,
Russia, 677000

Julie-f@mail.ru

УДК 332.145

ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В МУНИЦИПАЛЬНЫХ РАЙОНАХ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

Выполнена оценка качества стратегического планирования по 26 муниципальным районам Республики Саха (Якутия), включающая анализ структуры и содержания действующих стратегий социально-экономического развития; нормирование темпов роста показателей экономики и социальной сферы. В результате определены типы стратегического планирования социально-экономического развития муниципалитетов региона с акцентом на различиях в их территориальной привлекательности (наличии «точек роста» и перспектив развития населённых пунктов), что, с точки зрения автора, необходимо учитывать при стратегическом планировании на региональном уровне.

Стратегическое планирование, стратегия социально-экономического развития, пространственное развитие, муниципальный район, Республика Саха (Якутия)

ASSESSMENT OF THE QUALITY OF STRATEGIC PLANNING IN THE MUNICIPALITIES OF THE REPUBLIC OF SAKHA (YAKUTIA)

The work performed an assessment of the quality of strategic planning in 26 municipalities of the Republic of Sakha (Yakutia), including an analysis of the structure and content of existing socio-economic development strategies; rationing of growth rates of economic and social sphere. As a result, the types of strategic planning of the socio-economic development of the region's municipalities with an emphasis on differences in their territorial attractiveness (the presence of «growth points» and the prospects for the development of settlements) are identified, which, from the point of view of the author, must be considered in strategic planning at the regional level.

Strategic planning, socio-economic development strategy, spatial development, municipal district, Republic of Sakha (Yakutia)

© Филиппова Ю.А., 2021

Введение

В российской практике стратегическое планирование связано с задачей централизованного управления территориями и продиктовано низким уровнем их интеграции, значительной дифференциацией развития региональной экономики и многоукладным характером экономических отношений с наличием традиционного образа жизни и традиционных видов хозяйствования.

Социально-экономическое развитие регионов и муниципальных районов реализуется в рамках современных концепций теории экономического пространства и подчиняется интенсивным процессам поляризации экономической деятельности со значительной дифференциацией качества жизни населения в границах региона [5]. Научные подходы к развитию регионального экономического пространства при эффективно выстроенном стратегическом планировании муниципального уровня могут ускорить преобразования в регионе, сконцентрировав государственные ресурсы в оптимальном направлении для снижения степени искажений в результате преобладания рыночных условий.

Вопросы пространственного развития и размещения производительных сил рассматриваются многими российскими учёными [1; 2; 3; 5; 7; 8; 11; 13; 15; 16; 17]. Новая модель пространственного развития предполагает создание каркаса региональных и территориальных центров сосредоточения экономического роста с последующей передачей инновационных импульсов сопредельным субъектам. Такой подход А. Татаркин рассматривает в увязке с региональными институтами пространственного развития и воплощением идеи территориального сплочения. По его мнению, генератором конкурентоспособности могут быть не только крупные города, но и окраинные, глубинные и сельские территории при активизации роли государства в регулировании пространственного развития России [16].

Один из главных стратегических документов – Стратегия пространственного развития РФ до 2025 г.¹ – пронизан идеями новой экономической географии, а именно – стимулирования полюсов роста национального и регионального масштаба. Вместе с тем, по мнению П. Минакира [8], базовые подходы теории новой экономической географии в документе во многом использованы в перевёрнутом виде. В результате возникает конструкция экономического пространства, в которой совмещены такие противоречащие друг другу понятия, как рост конкурентоспособности административных регионов, межрегиональное выравнивание и выделение приоритетных регионов (геостратегических территорий), занимающих более половины территории страны.

Активная поляризация национального экономического пространства, углубление дифференциации качества жизни населения муниципальных образований субъектов РФ, острая конкуренция муниципальных властей за ограниченные государственные ресурсы с учётом ограниченных полномочий снижают эффективность применения методов стратегического планирования. Сама природа стратегического планирования подразумевает усиление имеющихся преимуществ, сосредоточение основной деятельности по приоритетным направлениям при игнорировании неэффективных сфер, что в условиях централизованного управления территориями приводит к ещё большей поляризации экономического пространства. Поэтому применение стратегического планирования в государственном управлении требует постоянной оценки его качества для своевременной коррекции государственной политики в целом.

Предметом настоящего исследования являлись процессы стратегического планирования социально-экономического развития муниципальных районов Республики Саха (Якутия), цель состояла в оценке качества стратегического планирования на муниципальном уровне с учётом особенностей развития регионального экономического пространства.

¹ Распоряжение Правительства РФ № 207-р от 13 февраля 2019 г. «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». URL: https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/rasporyazhenie_ot_13_fevralya_2019_g_207_r.html (дата обращения: июнь 2021).

Обзор методических подходов к оценке качества стратегического планирования на региональном и муниципальном уровне

Оригинальные, с точки зрения автора данной статьи, подходы к оценке отдельного документа стратегического планирования – стратегии социально-экономического развития – реализованы в городах Рязань и Тольятти, а также в Ставропольском крае.

В г. Рязани оценка стратегии осуществляется по трём направлениям: социально-экономическое положение города, ход выполнения плана и эффективности реализации долгосрочных целевых программ, социологическая оценка реализации стратегии (методом анкетирования различных целевых групп по соответствующим анкетам с общим и специальным блоками вопросов). Ведётся мониторинг целевых ориентиров перспективного образа города, индикаторов реализации задач в рамках стратегического плана и оценки эффективности долгосрочных целевых программ¹.

Основой методики, реализованной в г. Тольятти, служит общественный контроль процесса стратегического планирования: проводится общественная экспертная оценка процесса стратегического планирования развития города; выделяются проблемные позиции, требующие участия городского сообщества; обсуждаются технологии решения. Данный подход предполагает анализ документов, применение социологических и статистических методов сбора и анализа информации².

По мнению Т. Мясниковой, «с определённой долей условности все потребности местного сообщества можно разделить на две большие группы: – потребности функционирования; – потребности развития» [10, с. 34], что позволяет системно определить основные элементы анализа муниципального образования. Автор связывает потребности развития с социально-экономической пространственной системой, которая имеет следующие целевые ориентиры: модернизация местной экономики и внедрение инноваций, трансформация социальных институтов с целью гуманизации и расширения общественного участия в муниципальном управлении, изменение трендов муниципального развития. В качестве основы системы мониторинга стратегических изменений Т. Мясникова предлагает измерение путём нормирования 16 индикаторов социально-экономического развития муниципальных образований [10].

В Ставропольском крае применяется Методика расчёта оценки качества стратегического планирования и управления³, включающая оценку следующих пяти направлений: наличие документов стратегического планирования муниципального района, качество и актуальность утверждённой стратегии, точность прогнозирования социально-экономических процессов, качество методики оценки эффективности муниципальных программ и практика их применения, публичная организация процесса стратегического планирования. В качестве исходных данных используются 26 официальных статистических показателей.

На примере Новгородской области Г. Фетисовой протестирован авторский методический подход к оценке результативности стратегического планирования социально-экономического развития региона, основанный на анкетном опросе экспертов [18].

¹ Решение Рязанской городской Думы № 169-I от 26 марта 2009 г. «Об утверждении Плана стратегического развития города Рязани до 2020 года». URL: <https://docs.cntd.ru/document/438820464> (дата обращения: июнь 2021).

² Иглин В.Б., Макарова Т.В. Методика проведения общественной экспертной оценки процесса стратегического развития муниципальных образований (на примере городского округа Тольятти). URL: <http://my-ilt.narod.ru/Methodika-analiza-strateg-plana.htm> (дата обращения: июнь 2021).

³ Приказ Министерства экономического развития Ставропольского края № 290/од от 9 сентября 2017 г. «Об утверждении Методики расчёта оценки качества стратегического планирования и управления в муниципальных районах и городских округах Ставропольского края». URL: <https://base.garant.ru/45322332/> (дата обращения: июнь 2021).

Методика Института стратегического развития муниципальных образований «Малые города» – результат обобщения богатой практики разработки муниципальных стратегий российских городов в рамках программы «Малые города России», реализованной Институтом «Открытое общество» (Фонд Сороса) в 1999–2003 гг., участниками которой стали 112 малых муниципальных образований 38 субъектов РФ [9]. В программе ставилась задача вовлечения местных сообществ в процесс развития территории. В качестве основного инструмента работы, консолидирующего местное сообщество, была выбрана организация разработки и реализации стратегии муниципального района.

Экспертами Института региональных исследований и городского планирования НИУ «Высшая школа экономики» выполнена оценка качества разработки региональных стратегий развития в России [6]. Интегральная оценка действующих (по состоянию на 2015 г.) стратегических документов включала десять последовательных этапов: определение достаточности анализа текущего состояния социально-экономического развития и обоснованности выявленных ключевых проблем и потенциала развития субъекта РФ; выявление вариативности сценариев развития субъекта РФ; определение комплексности подхода к развитию человеческого капитала и социальной сферы, экономики региона; определение комплексности пространственного развития и межрегионального сотрудничества; определение комплексности подхода к повышению эффективности регионального управления; выявление этапов, механизмов и целевых программ достижения стратегических целей социально-экономического развития региона, отраженных в региональной стратегии; определение обоснованности целевых индикаторов реализации стратегии; определение степени разработанности механизмов управления реализацией стратегии и наличия оценки финансовых ресурсов; определение обоснованности приоритетных направлений и выявление приоритетных проектов развития.

В 2018 г. экспертами Фонда «Институт экономики города» (далее – ИЭГ) были представлены результаты анализа и оценки стратегического планирования на муниципальном уровне. Анализ выполнялся по шести субъектам РФ и десяти муниципальным образованиям данных субъектов на основе балльной оценки (от 1 до 3) компонентов методических рекомендаций, разработанных субъектами РФ для муниципалитетов, и документов стратегического планирования муниципальных образований [14].

Экспертами Международного центра социально-экономических исследований «Леонтьевский центр» (далее – Леонтьевский центр) сформирована база данных стратегий (периода 2014–2019 гг.) муниципальных образований, имеющих статус городских округов с численностью населения более 100 тыс. человек; формализовано содержание стратегий и выявлены их существенные характеристики. В основе методики анализа – анкета-кодификатор для характеристики содержания муниципальных стратегий. Фактически это анкета для эксперта, который на основании текста стратегии отвечает на пять блоков вопросов: наличие флагманских проектов, экономические изменения, пространственное развитие (в том числе инфраструктурные проекты), социальная направленность, управленческая направленность [4].

Наиболее интересными, с точки зрения автора данной статьи, являются два методических подхода: Леонтьевского центра и ИЭГ. Обе методики предполагают применение методов статистического анализа и экспертной оценки, однако, в первой методике акцент сделан на анализе содержательной части стратегических документов, во второй – на оценке институциональной составляющей процесса стратегического планирования: степени участия местного сообщества в разработке стратегических документов.

Недостатком описанных выше методических подходов к оценке качества стратегического планирования является то, что в них не учитывается пространственный фактор, а также результаты изменений, увязанных с социально-экономическими проблемами муниципальных образований.

Методика и информационная база исследования

По мнению автора, «качество стратегического планирования на муниципальном уровне» заключается в совокупности характеристик стратегического планирования, отражающих наличие в муниципальном районе деятельности по принятию и реализации стратегических решений, их эффективность с точки зрения повышения качества жизни населения и создания условий для экономического развития, и влияющих на развитие экономического пространства региона с учётом вовлечённости участников стратегического планирования в процесс стратегирования. Такой подход позволяет оценить возможности определения перспектив социально-экономического развития муниципального района в экономическом пространстве региона и решения острых социально-экономических проблем.

Исходя из этого, предлагается реализовать следующие направления оценки качества стратегического планирования:

- оценку целеполагания, которая исходит из модельной структуры стратегии социально-экономического развития муниципального района, учитывающей комплексность и пространственный аспект развития территории;
- оценку результатов социально-экономических изменений в муниципальном районе (анализ статистических показателей социально-экономического развития муниципального района, отражающих актуальные проблемы, выявленные в результате ежегодных социологических опросов населения, проводимых с целью оценки уровня удовлетворённости социально-экономическим развитием муниципального района).

Критерии, по которым предлагается определять качество целеполагания в стратегическом планировании социально-экономического развития муниципального района, представлены в **таблице 1**.

Таблица 1

Критерии оценки качества разработки стратегии развития муниципального района
(структурный анализ)

№	Наименование блока	Наименование критерия	Характеристика критерия
1	Стратегический анализ	Историческая справка	Краткий анализ исторического развития муниципального района: определение традиционной экономической специализации, социальных традиций, культурных и национальных особенностей, гражданской активности местного населения
		Современная пространственная структура территории	Описание и анализ действующей структуры административно-территориального устройства, особенности транспортной доступности, энергетической и коммунальной инфраструктуры, миграционных тенденций
		Оценка ресурсного потенциала	Анализ минерально-сырьевой базы, земельных, водных, биологических, лесных ресурсов, определение перспектив вовлечения новой ресурсной базы или расширения действующей базы

Продолжение таблицы 1

№	Наименование блока	Наименование критерия	Характеристика критерия
1	Стратегический анализ	Общественно-политическое развитие	Наличие общественно-политической активности местного населения, политических и социальных ожиданий избирателей, уровень развития некоммерческих организаций и её особенности
		Маркетинг территории	Демографический анализ, в том числе анализ системы здравоохранения, определение трудового потенциала и особенностей рынка труда, выявление тенденций развития реального сектора экономики, сфер образования, культуры и спорта
2	Оценка конкурентоспособности территории	Фиксация текущих позиций территории в экономической зоне и регионе	Анализ федеральных, региональных и муниципальных стратегических документов для определения роли муниципального района в развитии национальной и региональной экономик, анализ занимаемых в рейтингах позиций муниципального района, сопоставление уровней развития близлежащих муниципальных районов и (или) по экономической зоне в экономическом пространстве региона
		Анализ преимуществ и ограничений	Результаты SWOT-, PEST-анализа
3	Формирование будущего видения территории	Формулирование миссии территории	Наличие миссии, отвечающей задачам экономического роста и повышения качества жизни в муниципальном районе, оригинальность изложения
		Определение приоритетов или принципов будущего развития	Учёт реальных возможностей муниципального образования, амбициозность приоритетов и принципов
		Формулирование стратегических целей	Соответствие целей и задач утверждённым приоритетам или принципам будущего развития, наличие чётких формулировок целей и задач
		Определение системы задач и мероприятий	Наличие дерева целей и задач
		Определение перечня индикаторов социально-экономического развития территорий	Наличие перечня статистических или иных показателей, которые можно измерить, для осуществления мониторинга реализации стратегии
		Прогноз сценариев	Вариативность сценариев, наличие количественных и качественных характеристик описания будущего, взаимосвязь с внешними факторами

Продолжение таблицы 1

№	Наименование блока	Наименование критерия	Характеристика критерия
4	Формирование стратегических направлений	Производство	Наличие инвестиционных проектов в данных сферах, оценка степени их влияния на социально-экономическое развитие муниципального района
		Социальная сфера	
		Инфраструктура	
		Муниципальное управление	Наличие проектов для повышения качества муниципального управления, повышения профессиональной подготовки муниципальных служащих и работников бюджетной сферы, оптимизационных мероприятий, применение новых управленческих практик
		Финансы и бюджет	Наличие оптимизационных мероприятий по направлениям, финансируемым за счёт муниципального бюджета, задач по повышению доходов муниципального бюджета, формированию экономической базы муниципального района
5	Система ключевых показателей	Определение результатов стратегии	—
		Оценка ресурсного обеспечения реализации стратегии	Указание общего объёма инвестиций, в том числе по годам стратегии
		Внесение изменений в муниципальные программы	Определение перечня муниципальных программ, в которые должны быть внесены изменения
6	Реализация стратегии	Мониторинг стратегии	—
		Оценка эффективности реализации стратегии	—

Источник: составлено автором.

По каждому из двадцати трёх критериев (см. [табл. 1](#)) определяется значение коэффициента A_i ; при отсутствии результата по данному направлению коэффициент A_i равен 0; при наличии среднего результата, отсутствии системной деятельности либо формальном изложении раздела без задачи достижения значимого результата – 0,5 балла; при наличии хорошего результата, формировании деятельности на системной основе, ожидании значимого результата – 1 балл. Максимальное количество баллов равно 23.

Далее рассчитывается коэффициент AC как средняя арифметическая сумма баллов, полученных на предыдущем шаге. При этом значение коэффициента интерпретируется следующим образом:

- от 0 до 0,5 – низкое качество целеполагания;
- свыше 0,5 до 0,7 – среднее качество целеполагания;
- свыше 0,7 до 1 – высокое качество целеполагания.

Влияние показателей развития муниципального района на развитие регионального экономического пространства предлагается оценивать по критериям, формирующим уровень экономического содержания стратегии (*табл. 2*).

Таблица 2

Критерии оценки влияния показателей развития муниципального района на развитие регионального экономического пространства

№	Направление оценки	Наименование критерия	Характеристика критерия
1	Перспективы долгосрочного развития	Инвестиционная активность (производство, социальная сфера, инфраструктура)	Наличие инвестиционных проектов в данных сферах (реестр проектов с описанием отдельных характеристик), оценка степени их влияния на социально-экономическое развитие муниципального района
2	Пространственное развитие	Территориальная привлекательность	Наличие точек роста (полюсов роста), определение перспектив развития населённых пунктов
3	Экономическое развитие	Диверсификация экономической деятельности	Формирование новой экономической специализации (при её наличии) или создание экономической специализации (при её отсутствии)
4	Формирование собственной налоговой базы муниципального района	Перспективная бюджетная обеспеченность	Рост налоговых доходов в 1,3 раза за период не более 10 лет
5	Развитие трудового потенциала	Развитие трудовых ресурсов в муниципальном районе	Создание нового учебного заведения или развитие действующей системы профподготовки на прогнозируемый период; рост рабочей силы в 1,3 раза за период не более 10 лет
6	Развитие предпринимательского потенциала	Стимулирование предпринимательской активности	Рост оборота средних и малых предприятий в 1,3 раза за период не более 10 лет или наличие инвестиционных проектов в секторе среднего и малого предпринимательства

Источник: составлено автором.

По каждому из шести критериев (см. *табл. 2*) определяется значение коэффициента B_i : при отсутствии деятельности по направлению оценки коэффициент равен 0; если деятельность предусмотрена, но работа проводится бессистемно либо результат в будущем незначителен – 0,5 балла; если деятельность предусмотрена на системной основе, предполагается качественный результат, отражающийся напрямую на реализации стратегии в целом – 1 балл. Максимальное количество баллов равно 6.

Далее рассчитывается значение коэффициента BC как средняя арифметическая сумма баллов, полученных на предыдущем шаге, и с учётом критериев содержательных характеристик целеполагания стратегического планирования социально-экономическим развитием муниципального района интерпретируется следующим образом:

– от 0 до 0,4 – низкий уровень экономического содержания стратегии;

- свыше 0,4 до 0,6 – средний уровень экономического содержания стратегии;
- свыше 0,6 до 1 – высокий уровень экономического содержания стратегии.

Оценку качества экономических и социальных изменений в муниципальном районе предлагается выполнять по десяти статистическим показателям, отобранным с учётом результатов социологических опросов населения по актуальным проблемам муниципальной экономики и социальной сферы¹ (табл. 3).

Таблица 3

Показатели качества социально-экономических изменений в муниципальном районе

№	Наименование показателя
1	Общий коэффициент естественного прироста (убыли), ‰
2	Среднемесячная заработная плата работников организаций, рублей
3	Введено в действие жилых домов на территории муниципального образования, м ² общей площади
4	Введено в действие индивидуальных жилых домов на территории муниципального образования, м ² общей площади
5	Инвестиции в основной капитал, осуществляемые организациями, находящимися на территории муниципального образования (без субъектов малого предпринимательства), тыс. рублей
6	Среднесписочная численность работников организаций, человек
7	Продукция сельского хозяйства (в фактически действовавших ценах), тыс. рублей, хозяйства всех категорий
8	Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами (без субъектов малого предпринимательства), тыс. рублей
9	Протяжённость автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием по муниципальным образованиям РС (Я) (на конец года), км
10	Число больничных коек на 10 тыс. человек населения по районам, шт.

Источник: составлено автором.

Производится расчёт темпов роста статистических показателей по отношению к предыдущему году, далее полученные значения нормируются по методике, предложенной А. Рудницкой [12].

Интегральный показатель оценки качества социально-экономических изменений K_1 рассчитывается по формуле:

$$K_1 = \frac{\sum_{i=1}^n T_i}{n},$$

где T_i – нормированный индекс темпа роста i -го статистического показателя; n – число показателей, взятых в расчёт.

¹ Анализ результатов ежегодных социологических опросов населения Республики Саха (Якутия), проводимых методом многоступенчатой типологической квотной выборки, показал определённую стабильность существования социально-экономических проблем: более 20% опрошенных посчитали актуальными вопросы здравоохранения, материального положения и занятости населения; рост цен на товары и услуги; состояние дорог; благоустройство населённых пунктов и ситуацию с жильём. – Прим. авт.

Итоговая оценка качества стратегического планирования социально-экономического развития муниципального района формируется как матрица оценки стратегического планирования на муниципальном уровне по описанным выше направлениям.

Источниками информации для оценки качества целеполагания и содержания стратегий социально-экономического развития с точки зрения комплексности и учёта пространственного аспекта развития территории послужили стратегические документы, размещённые на официальных сайтах органов местного самоуправления 26 муниципальных районов, составляющих 76% от общего количества муниципальных районов, образованных в границах Республики Саха (Якутия)¹. Для оценки качества социально-экономических изменений на муниципальном уровне использованы данные Саха(Якутия)стата за 2018–2019 гг., сформированные в рамках Государственного заказа на проведение ежегодных республиканских специализированных наблюдений, не предусмотренных Федеральным планом статистических работ.

Оценка качества стратегического планирования в Республике Саха (Якутия): муниципальный уровень

Несмотря на наличие инвестиционных проектов к реализации практически во всех рассматриваемых автором муниципальных районах, «точки роста» (в виде применения режима территории опережающего социально-экономического развития для промышленных инвестиционных проектов и агрокластеров) определены в следующих из них: Ленском, Мирнинском, Мегино-Кангаласском, Усть-Алданском, Чурапчинском, Хангаласском. В Мирнинском и Ленском муниципальных районах осуществляют свою деятельность крупнейшие недропользователи национального уровня: акционерная компания «АЛРОСА» и публичные акционерные общества «Сургутнефтегаз», «Газпром», «НК «Роснефть». Остальные четыре района являются исключительно сельскохозяйственными, расположены географически и связаны экономически с городской агломерацией Якутска. На их территории реализуются инвестиционные проекты по переработке сельскохозяйственного сырья и улучшается инфраструктура. Например, в Мегино-Кангаласском муниципальном районе расположен п. Нижний Бестях – это транспортно-логистический узел, в котором развиты речной, автомобильный и железнодорожный виды транспорта, а строительство моста через р. Лену (между ним и столицей региона) позволит создать хаб с четырьмя видами транспорта с учётом авиапорта в г. Якутске.

Перспективы пространственного развития восьми муниципальных районов региона (Алданского, Ленского, Мегино-Кангаласского, Олёкминского, Томпонского, Усть-Алданского, Усть-Майского, Чурапчинского) определены на основе анализа социально-экономического развития населённых пунктов с установлением перспективной экономической специализации.

Результаты расчёта интегрального показателя оценки качества социально-экономических изменений (K_1) в 2019 г. по сравнению с 2018 г. следующие: минимальное значение – 0,23; максимальное – 0,47. Анализ плотности распределения полученных значений позволяет говорить о его близости к нормальному. Наибольшая концентрация значений показателя находится в интервале 0,3–0,4 (по 16 из 34 муниципальных районов Республики Саха (Якутия), или 47%). Данный интервал был принят за «средние» темпы социально-экономических изменений, значения показателя выше и ниже указанного интервала – за «высокие» и «низкие» темпы соответственно (*табл. 4*).

¹ Административно-территориальное деление. URL: <https://www.sakha.gov.ru/administrativno-territorialnoe-delenie> (дата обращения: июнь 2021).

Таблица 4

Результаты оценки качества стратегического планирования
по муниципальным районам Республики Саха (Якутия) в 2019 г.

Муниципальный район	Качество целеполагания (АС)	Уровень экономического содержания стратегии (БС)	Качество социально-экономических изменений (темпы роста социально-экономических показателей 2019 / 2018, K_1)
Алданский	Высокое	Средний	Высокие
Аллайховский	Среднее	Низкий	Средние
Амгинский	Низкое	Низкий	Низкие
Анабарский	Среднее	Низкий	Средние
Булунский	Среднее	Низкий	Низкие
Верхневиллюйский	Среднее	Средний	Средние
Верхнеколымский	Среднее	Низкий	Низкие
Верхоянский	Высокое	Низкий	Средние
Горный	Низкое	Низкий	Низкие
Жиганский	Низкое	Низкий	Средние
Кобяйский	Среднее	Средний	Высокие
Ленский	Высокое	Высокий	Средние
Мегино-Кангаласский	Среднее	Высокий	Низкие
Мирнинский	Высокое	Высокий	Низкие
Момский	Низкое	Низкий	Средние
Намский	Высокое	Низкий	Низкие
Нижнеколымский	Среднее	Низкий	Низкие
Нюрбинский	Среднее	Средний	Средние
Оймяконский	Среднее	Низкий	Высокие
Олёкминский	Среднее	Высокий	Средние
Среднеколымский	Среднее	Низкий	Высокие
Томпонский	Среднее	Средний	Низкие
Усть-Алданский	Высокое	Высокий	Средние
Усть-Майский	Среднее	Низкий	Низкие
Хангаласский	Среднее	Высокий	Низкие
Чурапчинский	Высокое	Высокий	Средние

Источник: составлено автором.

Полученные результаты позволяют выделить типы стратегического планирования, характерные для рассматриваемых муниципальных районов региона, с учётом концентрации экономической деятельности в плановом периоде:

I тип – диверсификационно-пространственный – характеризуется высоким уровнем целеполагания стратегического планирования социально-экономического развития муниципальных районов (Алданского, Ленского, Олёкминского, Усть-Алданского, Чурапчинского), предусматривающего формирование «точек роста» (промышленные или агропромышленные кластеры), в сочетании с высокими / средними темпами социально-экономических изменений.

II тип – модернизационно-мобилизационный – характеризуется высоким / средним уровнем целеполагания стратегического планирования в муниципальных районах (Верхневилюйском, Кобяйском, Мегино-Кангаласском, Мирнинском, Нюрбинском, Томпонском, Хангаласском) в сочетании с различными темпами социально-экономических изменений, при этом определение перспектив пространственного развития ограничивается описанием экономической специализации населённых пунктов (текущей или перспективной).

III тип – программный – характеризуется высоким / средним уровнем целеполагания стратегического планирования в сочетании с различными темпами социально-экономических изменений, при этом пространственное развитие муниципальных районов (Амгинского, Горного, Намского, Оймяконского, Усть-Майского) в стратегии не предусматривается (не определены «точки роста»).

IV тип – тип стратегического планирования в арктических муниципальных районах¹ (Аллаиховском, Анабарском, Булунском, Верхнеколымском, Верхоянском, Жиганском, Момском, Нижнеколымском, Среднеколымском), обусловленный безальтернативностью традиционных видов хозяйствования для местного населения. Несмотря на наличие крупных инвестиционных проектов к реализации, в стратегиях всех рассматриваемых арктических муниципальных районов не предусмотрены значительные экономические изменения, формирование новых видов экономической специализации и, соответственно, рост предпринимательской активности.

Заключение

Оценка качества стратегического планирования на муниципальном уровне – это комплексная оценка совокупности характеристик стратегического планирования, отражающих наличие в муниципальном районе деятельности по принятию и реализации стратегических решений, их эффективности с точки зрения повышения качества жизни населения и создания условий для экономического развития, и влияющих на экономическое пространство региона. Качество стратегического планирования на муниципальном уровне может определять эффективность стратегического планирования в регионе, влиять на результативность преобразований экономического пространства региона, снижая внутрирегиональную социально-экономическую дифференциацию муниципальных образований.

Проведённый анализ структуры и содержания действующих стратегий социально-экономического развития, а также динамики показателей экономики и социальной сферы 26 муниципальных районов Республики Саха (Якутия) позволил выделить четыре типа стратегического планирования на муниципальном уровне, которые необходимо учитывать при стратегическом планировании на уровне региона.

¹ Указ Президента РФ № 296 от 2 мая 2014 г. «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162553/ (дата обращения: июнь 2021).

В целом инвестиционные проекты учтены в стратегиях практически всех рассматриваемых муниципальных районов Республики Саха (Якутия). Вместе с тем только в шести из них определены муниципальные «точки роста», в которых ожидается повышение экономической активности (формирование агрокластеров, применение режима территории опережающего социально-экономического развития для промышленных инвестиционных проектов); выделены населённые пункты с ускоренным экономическим развитием на основе инфраструктурных инвестиционных проектов. Ещё в восьми муниципалитетах республики выполнен анализ каждого населённого пункта, и с учётом перспектив развития установлена их экономическая специализация (текущая и перспективная).

В арктических муниципальных районах, несмотря на наличие крупных промышленных инвестиционных проектов к реализации, отсутствуют «точки роста»; традиционные виды хозяйствования являются безальтернативными для местного населения, а вахтовый метод работы не стимулирует развитие среднего и малого предпринимательства.

Список литературы

1. Анимица Е.Г., Анимица П.Е., Денисова О.Ю. Эволюция научных взглядов на теорию размещения производительных сил // Экономика региона. 2014. № 2 (38). С. 21–32.
2. Бияков О.А. Генезис теории экономического пространства // Вестник КузГТУ. 2004. № 1. С. 75–82.
3. Гранберг А.Г., Суспицын С.А. Введение в системное моделирование народного хозяйства / Отв. ред. А.Г. Аганбегян. Новосибирск: Наука. Сибирское отд-ние, 1988. 302 с.
4. Жихаревич Б.С., Прибышин Т.К. Стратегии развития городов: российская практика 2014–2019 гг. // Пространственная экономика. 2019. Т. 15. № 4. С. 184–204. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.4.184-204>
5. Зубаревич Н.В. Развитие российского пространства: барьеры и возможности региональной политики // Мир новой экономики. 2017. № 2. С. 46–57.
6. Ильина И.Н., Плисецкий Е.Е., Копыченко Г.С., Рыбина Е.Г. Оценка качества разработки региональных стратегий развития в России // Региональная экономика: теория и практика. 2016. № 4 (427). С. 178–196.
7. Коломак Е.А. Пространственное развитие России в XXI в. // Пространственная экономика. 2019. Т. 15. № 4. С. 85–106. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.4.085-106>
8. Минакир П.А. «Стратегия пространственного развития» в интерьере концепций пространственной организации экономики // Пространственная экономика. 2018. № 4. С. 8–20. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.4.008-020>
9. Муниципальные стратегии – сделано в России / Общ. ред.: А.Е. Балобанов, А.Н. Лукьянов. М.: Аспект Пресс, 2004. 208 с.
10. Мясникова Т.А. Теоретико-методологические положения и методическое обеспечение стратегирования социально-экономического развития муниципальных образований в регионах России : диссертация на соискание учёной степени доктора экономических наук. Воронеж, 2016. URL: http://www.science.vsu.ru/dissertations/2840/Диссертация_Мясникова_Т.А..pdf (дата обращения: июнь 2021).
11. Пилясов А.Н. Новая экономическая география (НЭГ) и её потенциал для изучения размещения производительных сил России // Региональные исследования. 2011. № 1 (31). С. 3–31.
12. Рудницкая А.В. Методика оценки конкурентоспособности муниципальных образований // Доклады ТУСУРа. 2006. № 5. С. 142–147.
13. Смешко О.Г. Региональная экономика: факторы развития. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета управления и экономики, 2014. 266 с.

14. Совершенствование стратегического планирования на муниципальном уровне. Аналитический отчёт. URL: https://urbaneconomics.ru/sites/default/files/ocenka_strategiy_12.18.pdf (дата обращения: июнь 2021).
15. Суворова А.В. Пространственное развитие: содержание и особенности // Journal of New Economy. 2019. Т. 20. № 3. С. 51–64. <http://dx.doi.org/10.29141/2658-5081-2019-20-3-4>
16. Татаркин А.И. Формирование региональных институтов пространственного развития Российской Федерации // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2012. № 6 (24). С. 42–59.
17. Татаркин А.И., Анимитца Е.Г. Формирование парадигмальной теории региональной экономики // Экономика региона. 2012. № 3 (31). С. 11–21.
18. Фетисова Г.В. Стратегическое планирование развития региона (на примере Новгородской области) : диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Великий Новгород, 2006. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003302155> (дата обращения: июнь 2021).

References

1. Animitsa Ye.G., Animitsa P.Ye., Denisova O.Yu. Evolution of Knowledge About Distribution of Productive Forces. *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. 2014. No. 2 (38). Pp. 21–32. (In Russian)
2. Biyakov O.A. Genesis of the Theory of Economic Space. *Vestnik KuzGTU* [Bulletin KuzSTU]. 2004. No. 1. Pp. 75–82. (In Russian)
3. Granberg A.G., Suspitsyn S.A. *Introduction to Systemic Modeling of the National Economy*. Ed. by A.G. Aganbegyan. Novosibirsk, 1988. 302 p. (In Russian)
4. Zhikharevich B.S., Pribyshin T.K. Urban Development Strategies: Russian Practice 2014–2019. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2019. Vol. 15. No. 4. Pp. 184–204. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.4.184-204> (In Russian)
5. Zubarevich N.V. Development of the Russian Space: Barriers and Opportunities for Regional Policy. *Mir novoj ekonomiki = The World of New Economy*. 2017. No. 2. Pp. 46–57. (In Russian)
6. Il'ina I.N., Plisetskii E.E., Kopychenko G.S., Rybina E.G. Quality Assessment of Regional Strategies for Development in Russia. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*. 2016. No. 4 (427). Pp. 178–196. (In Russian)
7. Kolomak E.A. Spatial Development of Russia in XXI Century. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2019. Vol. 15. No. 4. Pp. 85–106. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.4.085-106> (In Russian)
8. Minakir P.A. «Spatial Development Strategy»: A View from the Concepts of Spatial Organization in the Economy. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2018. No. 4. Pp. 8–20. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.4.008-020> (In Russian)
9. *Municipal Strategies – Made in Russia*. Ed. by A.E. Balobanov, A.N. Lukyanov. Moscow, 2004. 208 p. (In Russian)
10. Myasnikova T.A. *Theoretical and Methodological Provisions and Methodological Support for the Strategy of the Socio-Economic Development of Municipalities in the Regions of Russia : Thesis for the Degree of Doctor of Economic Sciences*. Voronezh, 2016. Available at: <http://www.science.vsu.ru/dissertations/2840/> Диссертация_Мясникова_Т.А..pdf (accessed June 2021). (In Russian)
11. Pilyasov A.N. New Economic Geography and Its Contribution to the Studies of Placement of Productive Forces in Russia. *Regional'nye issledovaniya* [Regional Research]. 2011. No. 1 (31). Pp. 3–31. (In Russian)
12. Rudnickaya A.V. A Municipal Formation Competitiveness Estimation Procedure. *Doklady TUSURa* [Proceedings of TUSUR University]. 2006. No. 5. Pp. 142–147. (In Russian)

13. Smeshko O.G. *Regional Economy: Development Factors*. St. Petersburg, 2014. 266 p. (In Russian)
14. *Improving Strategic Planning at the Municipal Level. Analytical Report*. Available at: https://urbaneconomics.ru/sites/default/files/ocenka_strategiy_12.18.pdf (accessed June 2021). (In Russian)
15. Suvorova A.V. Spatial Development: Essence and Specifics. *Journal of New Economy*. 2019. Vol. 20. No. 3. Pp. 51–64. <http://dx.doi.org/10.29141/2658-5081-2019-20-3-4> (In Russian)
16. Tatarkin A.I. Forming of the Regional Institutions of Spatial Development of the Russian Federation. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]. 2012. No. 6 (24). Pp. 36–50. (In Russian)
17. Tatarkin A.I., Animitsa E.G. Formation of the Paradigmatic Theory of Regional Economy. *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. 2012. No. 3 (31). Pp. 22–32. (In Russian)
18. Fetisova G.V. *Strategic Planning for the Development of the Region (On the Example of the Novgorod Region) : Thesis for the Degree of Candidate of Economic Sciences*. Velikiy Novgorod, 2006. Available at: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003302155> (accessed June 2021). (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Филиппова Ю.А. Оценка качества стратегического планирования в муниципальных районах Республики Саха (Якутия) // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 38–52. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.38>

For citing:

Filippova J.A. Assessment of the Quality of Strategic Planning in the Municipalities of the Republic of Sakha (Yakutia). *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 38–52. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.38> (In Russian)

**БАРДАЛЬ
Анна
Борисовна**

Кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник

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

**BARDAL
Anna
Borisovna**

Candidate of sciences (economics), assistant professor, leading research fellow

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

Bardal@ecrin.ru

ORCID: 0000-0002-9944-4714

УДК 338.47+338.2

Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи

Предметом исследования является сочетание локальных и национальных задач транспортного комплекса Дальнего Востока России в условиях изменяющейся внешней политики государства. Цель исследования – рассмотреть спрос на услуги транспорта ДФО при выполнении локальных и национальных задач. Первые – заключаются в обеспечении деятельности социально-экономической системы макрорегиона, вторые – определяются интересами национальной экономики. Увеличение торговли со странами Азии в рамках политики «поворота на Восток» привело к росту объемов перевозок и нагрузки на транспортный комплекс ДФО, обострению инфраструктурных проблем. Это формирует риск неполного выполнения транспортным комплексом локальных задач.

Дальний Восток, региональный транспортный комплекс, «поворот на Восток», магистральный транзит, морской транспорт, железнодорожный транспорт, национальные задачи, локальные задачи

Transport Complex of the Far East: National and Local Tasks

The subject of this research is the combination of local and national tasks of the transport complex of the Russian Far East in the context of the changing foreign policy of the state. The purpose of the study is to consider the demand for the services of the transport when performing local and national tasks. Local tasks are to provide the activities of the macroregional socio-economic system. The increase of trade with Asian countries within the framework of the «turn to the East» policy led to an increase in the cargo volume for the transport of the Far Eastern Federal District, aggravation of infrastructure problems. This carries risks of incomplete fulfillment of the local tasks.

Far East, regional transport complex, «turn to the East», sea transport, rail transport, national tasks, local tasks

Введение

Транспортный комплекс Дальнего Востока на протяжении всей истории хозяйственного освоения региона функционировал и развивался в условиях изменяющейся приоритетности сочетания национальных и локальных задач. Эти задачи могут как дополнять друг друга, так и конкурировать – в случае инфраструктурных ограничений. На современном этапе на первый план выходят национальные задачи транспортного обслуживания транзитных (по отношению к ДФО) грузопотоков в страны Азии, ежегодно увеличивающихся в рамках политики РФ «поворота на Восток». В данном исследовании будут рассмотрены последствия реализации политики для транспортного комплекса Дальнего Востока, а также потенциальные риски для экономики региона, связанные с ограничением функционирования транспорта.

Национальные и локальные задачи транспортного комплекса ДФО

Под региональным транспортным комплексом традиционно понимается *«транспортная сеть и другие объекты транспортной инфраструктуры, подвижной состав и другие технические устройства, разнообразные хозяйствующие субъекты железнодорожного, морского, воздушного, автомобильного и речного транспорта»* [5, с. 22]. Эта трактовка соответствует узкому определению транспортного комплекса, используемому, например, в нормативно-правовых документах¹. К объектам транспортной инфраструктуры относятся: железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции, метрополитены, тоннели, эстакады, мосты, морские терминалы, акватории морских портов, порты, которые расположены на внутренних водных путях, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки и пр. [12; 14].

При этом транспортный комплекс территории субнационального уровня (субъекта РФ либо макрорегиона) представляет собой системный объект², выполняющий локальные и национальные задачи.

Локальные задачи транспорта заключаются в обеспечении деятельности социально-экономической системы данной территории, то есть в инфраструктурном обслуживании производственной и социальной подсистем. Национальные задачи характеризуются приоритетами системы более высокого уровня и определяются геостратегическими интересами национальной экономики, ролью регионального транспортного комплекса в функционировании транспорта государства в целом.

Элементы инфраструктуры, с использованием которых выполняются задачи разных уровней, могут отличаться. В этом случае регион рассматривается как физическое пространство, а инфраструктура *«практически принадлежит системе более высокого уровня и её элементы представлены в данном локальном образовании исходя не из местных целей, а из целей системы более высокого ранга»* [4, с. 59]. Если же выполнение задач разного уровня происходит с использованием единой инфраструктуры, то эти задачи могут конкурировать между собой.

Важно отметить, что предлагаемый подход имеет следствием изменение методических приёмов анализа эффективности функционирования транспортного комплекса региона. Так,

¹ Федеральный закон № 16-ФЗ от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: сентябрь 2021).

² Как системный объект региональный транспортный комплекс представляет собой элемент национального транспортного комплекса.

если для оценки локальных задач – транспортного обслуживания региональной социально-экономической системы – применим подход «затраты – выпуск», дополняемый рассмотрением качества и доступности транспортных услуг (либо возникающих ограничений), то эффекты выполнения национальных задач в большей части аккумулируются за пределами региона, их оценка требует дополнительных манипуляций, включая отслеживание системно-эмерджентных, мультипликативных эффектов на уровне национальной экономики.

Таким образом, трансформируется само понятие транспортного комплекса региона, который с учётом вышесказанного предлагается рассматривать как совокупность действующих на территории региона (макрорегиона) видов транспорта, объединённых экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми взаимоотношениями, выполняющих задачи инфраструктурного обслуживания социально-экономической системы данного региона (макрорегиона) и задачи национального уровня.

В случае транспортного комплекса Дальнего Востока национальные задачи изменялись на протяжении периода от начала хозяйственного освоения до настоящего времени вслед за меняющимися интересами России на востоке страны. Первоначально национальные задачи заключались в транспортной работе для достижения военно-политических целей (закрепление территории, обеспечение её обороноспособности), затем – в обеспечении связанности и единства экономического пространства страны. Сегодня актуальным становится транспортное обслуживание транзитных грузовых потоков. Локальные задачи транспортного комплекса по своему основному содержанию не меняются и заключаются в создании условий функционирования отраслей экономики Дальнего Востока и обеспечении комфортной мобильности населения.

«Поворот на Восток» – новые акценты внешнеэкономической политики РФ

Изменение международной политической и экономической ситуации в начале XXI в. привело к формированию в России системы приоритетов внешнеэкономических взаимодействий, обозначаемой как «поворот на Восток». В рамках нового вектора объединены глобальные, национальные и региональные интересы, а также стратегические приоритеты государства и вопросы территориального развития. Так, большинство исследователей рассматривает в политике «поворота на Восток» сочетание как минимум трёх процессов глобального уровня [10]:

- 1) реализация Россией стратегии по реинтеграции постсоветского пространства;
- 2) участие России в глобальном соперничестве за реконфигурацию мира;
- 3) выстраивание Россией альтернативных западному направлению политико-экономических связей.

Среди причин «поворота на Восток» отмечаются как политические, так и экономические, заключающиеся в осложнении доступа к европейским рынкам в занимаемой Россией нише поставщика сырьевых ресурсов, сокращении экспортных доходов в условиях усилившейся конкуренции, снижении цен на энергоносители и усилении регулирования энергетических рынков [6]. Экономические предпосылки дополнены негативными политическими процессами после событий на Украине, также отразившимися на экономических взаимодействиях России и стран Европейского союза [11]. В совокупности сочетание ухудшающихся экономических и политических условий внешних связей с Европой привело к попытке диверсификации взаимодействий РФ с акцентом на азиатский регион.

В сложившихся условиях попытка наращивания экономического потенциала в восточных районах России, с тем чтобы сделать этот регион достойным представителем страны в Азии, является логичной. Дальний Восток является «контактной территорией», представляющей «лицо» государства при сотрудничестве с азиатскими странами. Задача развития макрорегиона решается посредством волны институциональных и проектно-инфраструктурных нововведений, реализуемых в ДФО с 2014 г.

Таким образом, экономический акцент политики «поворота на Восток» при решении внутренних вопросов развития страны в настоящее время направлен на *«ликвидацию дисбаланса в развитии восточных регионов, с одной стороны, и европейской части России, с другой, их встраивание в структуру экономических связей АТР с учётом современных политико-экономических трендов»* [13, с. 10].

Соответственно, изменившиеся приоритеты регионального развития востока страны проявляются [7]:

- в ускорении развития Дальнего Востока по отношению к средним для страны показателям за счёт реализации заявленных государственных проектов (инвестиционных программ);
- наращивании экономической интеграции регионов Сибири и Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР);
- качественном углублении стратегического двустороннего и многостороннего политического взаимодействия с партнёрами по АТР.

В целом новая политика внешнеэкономического сотрудничества и развития отношений с восточноазиатскими странами (вместо традиционных для России европейских стран [9]) приводит к переориентации торговых связей, изменению масштабов и географии экспортно-импортных грузовых потоков. Это, в свою очередь, означает существенный рост нагрузки на транспортный комплекс ДФО, выступающего «естественным мостом» в отношениях со странами Азии, в основном с КНР, с которой в пределах макрорегиона проходит протяжённый участок государственной границы.

Динамика работы транспортного комплекса ДФО в условиях изменения приоритетности национальных и локальных задач

Неявно формулируемая цель проводимых в ДФО мероприятий в рамках политики «поворота на Восток» состоит, по-видимому, в формировании на территории макрорегиона *«комфортной инфраструктуры, обеспечивающей внутри- и межрегиональную мобильность, комфортабельные и сопоставимые с восточно-азиатским уровнем развития медицины, образования, культурной среды, коммунальной и социальной инфраструктуры (жильё, благоустройство, экология), благоприятной бизнес-среды»* [6, с. 1017].

Оставляя за рамками оценку результативности применения различных институциональных форм стимулирования экономической активности в макрорегионе, закрепления населения, создания эффективности бизнес-климата и прочих, реализуемых через режимы территории опережающего социально-экономического развития и свободного порта, программу «Дальневосточный гектар», региональные инвестиционные проекты и другие механизмы [2], отметим общий вектор новой политики «поворота на Восток», выражающийся в увеличении торговых взаимодействий со странами Северо-Восточной Азии (СВА) (*рис. 1*).

Рис. 1. Динамика стоимостного объема экспорта ДФО, % (2009 = 100)

Примечание. Состав ДФО приведен к сопоставимому виду на протяжении всего рассматриваемого периода.

Источник: составлено по данным Дальневосточного таможенного управления ФТС России. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god/itogovaya-informacziya/document/230465> (дата обращения: сентябрь 2021).

Несмотря на то что тенденция роста экспорта прерывалась в рассматриваемом периоде кризисом 2015 г., последствия которого проявлялись и в 2016 г., положительная динамика восстановилась. В конце рассматриваемого периода рост экспорта в Японию по сравнению с 2009 г. составил 1,6 раза, в КНР и Республику Корея – 2,3 и 2,5 раза соответственно.

Учитывая преобладание в структуре экспортных поставок России в страны СВА сырьевых ресурсов [3] (*табл. 1*), увеличение масштабов экспорта привело к более значительному росту спроса на услуги транспортного комплекса ДФО для обслуживания возрастающего физического объема потока экспортных грузов в азиатском направлении (*рис. 2*).

За период 2009–2019 гг. физический объем экспорта ДФО в страны СВА увеличился в целом в 2,7 раза, в то время как объем грузов, перевозимых через территорию макрорегиона в КНР, вырос в 3,6 раза, Республику Корея и Японию – в 3,1 и 1,8 раза соответственно.

Таким образом, возрастает нагрузка на транспортный комплекс ДФО в части выполнения национальных задач обслуживания грузовых потоков, генерируемых вне социально-экономической системы макрорегиона.

Таблица 1

Структура экспорта Дальнего Востока в страны СВА
по основным товарным группам в 2019 г., % к итогу

Товарная группа	Стоимостный объем	Физический объем
Нефть и нефтепродукты	36,5	22,9
Уголь и торф	9,0	39,4
Древесина и изделия из неё	5,0	11,5
Руда и шлак	3,8	3,7
Рыба, ракообразные, моллюски	15,6	2,0
Прочие	30,1	20,5

Источник: рассчитано по данным Дальневосточного таможенного управления ФТС России. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god/itogovaya-informacziya/document/230465> (дата обращения: сентябрь 2021).

Рис. 2. Динамика физического объема экспорта ДФО, % (2009 = 100)

Примечание. Состав ДФО приведен к сопоставимому виду на протяжении всего рассматриваемого периода.

Источник: составлено по данным Дальневосточного таможенного управления ФТС России. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god/itogovaya-informacziya/document/230465> (дата обращения: сентябрь 2021).

Локальные задачи по транспортному обслуживанию социально-экономической системы Дальнего Востока определяются спросом со стороны отраслей экономики. Значимое влияние имеет специфика структуры производственной подсистемы: традиционно сложившаяся ориентация экономики на добычу ресурсов (**рис. 3**).

Рис. 3. Структура валового регионального продукта ДФО по видам экономической деятельности, %

Примечания: Раздел А – сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство; раздел В – добыча полезных ископаемых; раздел С – обрабатывающие производства; раздел F – строительство; раздел G – торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов; раздел Н – транспортировка и хранение, деятельность в области информации и связи; раздел О – государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное обеспечение.

Источники: составлено по: Структура валового регионального продукта (ОКВЭД 2). URL: <https://fedstat.ru/indicator/59450> (дата обращения: июнь 2021); Структура валового регионального продукта (ОКВЭД-2007). URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/43890> (дата обращения: январь 2021).

Наибольшую долю в структуре ВРП ДФО традиционно занимает промышленность, удельный вес которой составил 41,3%. При этом доля добывающих отраслей за 2015–2019 гг. увеличилась на 3,1 п. п. В пространственном срезе в 2019 г. лидирующие позиции при формировании ВРП ДФО занимают: Республика Саха (Якутия) (20,4% совокупного объёма), Сахалинская область (19,7%), Приморский (17,9%) и Хабаровский края (13,4%)¹.

Общий спрос на перевозки в 2019 г. со стороны социально-экономической системы ДФО оценочно составил 198 млн т, в том числе по видам транспорта: железнодорожный – 42% (оценка по отправлению), автомобильный – 33%, морской – 11% (оценка по объёму каботаж), речной – 4%. Автомобильный транспорт не может выступить соответствующим звеном транзитных перевозок вследствие неразвитости сети, её относительно невысокого качества, значительных расстояний и специфики перевозимых грузов. Этот вид транспорта в настоящее время обслуживает в основном внутрирегиональные перевозки и обеспечивает промежуточное перемещение грузов между видами транспорта либо выступает в качестве последнего звена доставки клиентам. Перевозки осуществляются преимущественно в пределах городов и пригородных зон (*табл. 2*), среднее расстояние в 2019 г. составило лишь 43,5 км (*рис. 4*).

Таблица 2

Структура грузовых перевозок автомобильным транспортом ДФО
по видам сообщения в 2019 г., %

Территория	Сообщение		
	городское и пригородное	междугородное	международное
ДФО	86,1	13,7	0,2
Республика Бурятия	69,5	30,2	0,3
Республика Саха (Якутия)	82,7	17,3	–
Забайкальский край	94,9	5,1	–
Камчатский край	69,4	30,6	–
Приморский край	80,9	18,1	0,9
Хабаровский край	95,6	4,4	–
Амурская область	88,6	11,4	0,1
Магаданская область	72,1	27,9	–
Сахалинская область	84,7	15,3	–
ЕАО	95,1	4,7	0,2
ЧАО	88,2	11,8	–

Источник: рассчитано по: Электронные таблицы статистики РФ. Сведения о работе грузового транспорта (Ф1-тр автотранспорт). URL: <http://sophist.hse.ru/rosstat.shtml> (дата обращения: сентябрь 2021).

¹ Рассчитано по: Национальные счета. Валовой региональный продукт. URL: <https://rosstat.gov.ru/accounts> (дата обращения: июль 2021).

Рис. 4. Средняя дальность перевозки одной тонны груза по дальневосточным субъектам РФ в 2019 г., км

Источник: рассчитано по: Электронные таблицы статистики РФ. Сведения о работе грузового транспорта (Ф1-тр автотранспорт). URL: <http://sophist.hse.ru/rosstat.shtml> (дата обращения: сентябрь 2021).

При выполнении национальных и локальных задач перевозки железнодорожным и морским транспортом происходят с использованием единых инфраструктурных элементов: Восточный полигон железных дорог, морские порты Тихоокеанского побережья.

Инфраструктурные ограничения и дисбаланс транспортного комплекса ДФО

Рост объемов магистрального транзита¹ и соответствующей нагрузки (в рамках решения национальной задачи) на транспортный комплекс ДФО, произошедший в течение относительно короткого периода времени, привёл к дефициту мощностей, ограничениям в работе, выявил проблемные места транспортного комплекса и актуализировал развитие транспортной инфраструктуры на территории востока страны.

Речь идёт прежде всего о железнодорожных сетях, морских портах и системе кросс-граничной инфраструктуры, включая пограничные пункты пропуска и объекты транспортной инфраструктуры (автомобильные и железнодорожные мосты между РФ и КНР). Также важным является скоординированное развитие в восточных районах России мощностей вдоль интермодальных транспортных цепочек: железнодорожный – морской транспорт, автомобильный – железнодорожный, автомобильный – морской.

Повышающаяся нагрузка по обслуживанию магистральных транзитных грузопотоков в условиях отстающего развития инфраструктуры в настоящее время приводит к формированию следующих проблем в функционировании транспортного комплекса ДФО:

- 1) недостаточная пропускная способность Восточного полигона железных дорог;
- 2) несоответствие мощностей железнодорожного и морского транспорта.

¹ Под транзитом здесь понимаем объём перевозок транспортным комплексом макрорегиона, проходящий через территорию ДФО (грузы из Восточной Сибири и западных районов России).

Первая проблема выражается в риске превышения спроса над предложением мощностей железных дорог на территории ДФО, нарастающем в последние годы и превращающемся в реальное ограничение развития внешнеторговых взаимодействий со странами Азии.

Стремительно увеличившийся спрос на услуги железнодорожного транспорта опережает возможности роста предложения, ограниченного техническими параметрами инфраструктуры Восточного полигона и невысокими темпами развития инфраструктуры. Приблизительную оценку динамики транзитных потоков транспортного комплекса макрорегиона можно получить рассматривая разницу между объёмом прибывающих и отправленных железнодорожным транспортом ДФО грузов¹. Корректность полученной оценки подтверждается данными ОАО «РЖД» о погрузке в направлении морских портов Дальневосточного бассейна² и информацией об объёмах перевозок через железнодорожные пункты пропуска.

В целом за период 2009–2019 гг. объём перевозок железнодорожным транспортом через территорию Дальнего Востока вырос в 1,4 раза (рис. 5).

Рис. 5. Объёмы транзитных перевозок транспортным комплексом ДФО по железным дорогам, млн т (оценка)

Источник: составлено по: Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (дата обращения: сентябрь 2021).

Это означает, что загрузка железных дорог Дальнего Востока транзитными грузами в 2019 г. составляла более 80% их провозной способности (табл. 3).

Также это означает, что дальнейшее увеличение масштабов магистрального транзита может ограничить возможности выполнения транспортным комплексом ДФО перевозок для реализации потребностей социально-экономической системы макрорегиона.

Решением проблемы является развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта Восточного полигона, определяющееся темпами выполнения работ по инвестиционному

¹ Это даёт условную «нижнюю» границу транзита через территорию макрорегиона, принимая во внимание, что не весь объём отправленных со станций Восточного полигона грузов погашается в её пределах.

² Гусаченко Н. Погрузка угля в порты Дальнего Востока выросла в 2020 году на 8,2%. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pogruzka-uglya-v-porty-dalnego-vostoka-vyroslo-v-2020-godu-na-8-2/> (дата обращения: сентябрь 2021).

проекту «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»¹, утверждённому в 2014 г.

Таблица 3

Характеристика Восточного полигона железных дорог

Показатель	2018	2019	Справочно 2019 / 2018, %
Суммарная наличная пропускная способность БАМа и Транссиба, пар поездов в сутки	98	103	105,1
Суммарная провозная способность БАМа и Транссиба, млн т	123,4	132,0	107,0
Погрузка на сети ОАО «РЖД» в направлении портов Тихоокеанского побережья, млн т	101,7	110,4	108,6
в том числе угля	86,0	93,0	108,1

Источники: составлено по: Погрузка экспорта на железной дороге в адрес морпортов в 2020 году выросла на 4,7%. URL: <https://portnews.ru/news/307409/> (дата обращения: сентябрь 2021); [1].

Фактически реализация этого проекта началась в 2013 г. Первый этап планировали завершить до 2017 г., однако сроки были перенесены на 2020 г. Реализация проекта в целом была пролонгирована до 2024 г. Дефицит мощностей на Восточном полигоне железных дорог в 2020 г.² простимулировал ускорение развития инфраструктуры и было принято решение о наращивании темпов модернизации с тем, чтобы завершить проект в 2023 г. В случае реализации мероприятий провозная способность железных дорог возрастет до 182 млн т к 2024 г. (табл. 4).

Таблица 4

Перспективы развития Восточного полигона железных дорог

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Суммарная наличная пропускная способность, пар поездов в сутки	101	101	101	101	129
Суммарная провозная способность, млн т	144	144	158	173	182

Источник: Керн М. Программа развития РЖД не учитывает интересы угольщиков. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1687/84687/> (дата обращения: сентябрь 2021).

Вторая проблема проявляется в дисбалансе мощностей железнодорожного и морского транспорта. При ежегодной провозной способности железных дорог Дальнего Востока в 2019 г. на уровне 132,0 млн т, морские порты макрорегиона были способны обеспечить перевалку 252,6 млн т грузов (табл. 5).

¹ Распоряжение Правительства РФ № 2116-р от 24 октября 2014 г. «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 05.11.2013 № 2044-р и утверждении паспорта инвестиционного проекта». URL: <http://government.ru/docs/15414/> (дата обращения: сентябрь 2021).

² Подробно об этом см. в [1].

Таблица 5

Характеристика морских портов ДФО в 2019 г.

Показатель	Ванино	Владивосток	Восточный	Находка	Итого по морским портам ДФО
Мощность грузовых терминалов – всего, млн т	38,0	31,2	82,0	33,8	252,6
в том числе:					
наливных, млн т	4,0	4,3	34,0	8,0	86,2
сухих, млн т	34,0	15,1	39,0	24,8	140,6
контейнерных, тыс. контейнеров ДФЭ	30,0	987,2	683,5	97,5	2 151,1
Пропускная способность пассажирских терминалов, тыс. человек	70,0	196,0	–	174,0	646,5

Источник: составлено по: Порты России. URL: http://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html (дата обращения: сентябрь 2021).

Планируемые параметры увеличения провозной способности железных дорог Дальнего Востока не соответствуют ни возможностям морского транспорта, ни спросу на транспортные услуги: грузоотправители к 2025 г. готовы предъявлять к перевозке 207 млн т, в том числе 195 млн т – для транспортировки по железной дороге [8].

Дисбаланс мощностей двух видов транспорта ДФО вызван несогласованностью планов развития и инертностью заинтересованных сторон. Развитие железных дорог осуществляется государством, выступающим собственником инфраструктуры, в то время как развитие терминальных мощностей морских портов осуществляется частными компаниями, контролируемые в значительной части крупными добывающими холдингами национального уровня: АО «Сибирская угольная энергетическая компания» (терминалы в порту Ванино), АО «УК «Кузбассразрезуголь» (Восточный), группой ЕВРАЗ (ЕВРАЗ) (Находка), ПАО «Мечел» (Посьет, Ванино) и др.

Соответственно, развитие инфраструктурной основы экспортного сектора происходит с использованием государственных и частных инвестиций. Государственные вложения осуществляются в модернизацию пограничных пунктов пропуска и железнодорожных сетей, в то время как модернизация терминальной инфраструктуры морских портов Тихоокеанского бассейна осуществляется в большей части за счёт частных инвестиций.

В перспективе дисбаланс мощностей железной дороги и морского транспорта ДФО может возрасти, поскольку развитие инфраструктуры морских портов макрорегиона продолжается, их суммарная мощность будет расти (*табл. 6*).

Острота проблемы дисбаланса развития транспортной инфраструктуры может быть элиминирована посредством более широкого применения механизмов государственно-частного партнёрства. Особенно актуально совмещение интересов государства и частного сектора при создании элементов инфраструктуры для выполнения национальных задач транспорта, затрагивающих интересы государства и крупных компаний федерального уровня. Последние, несомненно, обладают не только достаточными ресурсами для участия в развитии транспортной

инфраструктуры Дальнего Востока, но и оперируют длительным горизонтом планирования, а также возможностью лоббирования собственных интересов с целью снижения рисков и неопределённости будущих периодов.

Таблица 6

Отдельные проекты развития морских портов Дальнего Востока

Порт	Проект	Инвестор / исполнитель	Объём перевалки, млн т	Срок реализации
Бухта Бечевинская	Строительство перевалочного СПГ-терминала	ПАО «НОВАТЭК», государство	21,7	2023–2026
Ванино	Увеличение мощности угольного терминала	АО «Дальтрансуголь» (3-я очередь)	16,0	2024
	Увеличение мощности угольного терминала	ООО «УК «Колмар», АО «ВаниноТрансУголь» (2-я очередь)	12,0	2023
	Строительство угольного терминала	ООО «Дальневосточный Ванинский порт»	15,0	2025
Вера	Увеличение мощности угольного терминала	ООО «УК «Востокуголь», ООО «Порт Вера Холдинг»	20,0	2022
Восточный	Углепогрузочный комплекс	АО «Восточный Порт» (3-я очередь)	0,5	2021
Петропавловск-Камчатский	Строительство рефрижераторного контейнерного терминала	«Холдинг Норебо» (Norebo Holding), «Маэрск Лайн» (Maersk Line)	1,0	2027
Суходол	Строительство угольного терминала	АО «ХК «СДС-Уголь»	6,0	2022

Источники: Минтранс РФ подготовил проект плана модернизации портов до 2030 г. URL: <https://www.interfax-russia.ru/main/mintrans-rf-podgotovil-proekt-plana-modernizacii-portov-do-2030g> (дата обращения: сентябрь 2021); Инвестиции и сделки в портовой отрасли РФ. URL: https://srgroup.ru/news/iscledovaniya-srg2/?sphrase_id=21143 (дата обращения: сентябрь 2021).

Заключение

Транспортный комплекс Дальнего Востока является «замыкающим звеном» национальной транспортной системы, обслуживающим «естественную контактную территорию» России в торговле со странами АТР. Выполняемые транспортом задачи сочетают интересы национальной системы и социально-экономической системы макрорегиона. Преобладание национальных или локальных задач зависит от ситуации в стране, внешних политических и экономических факторов.

Поскольку при выполнении данных задач используются частично единые элементы инфраструктуры транспортного комплекса ДФО (железные дороги, морские порты), то обслуживание транзита и транспортная работа по обеспечению функционирования социально-экономической системы макрорегиона выступают в качестве конкурирующих друг с другом и взаимно ограничивающих задач.

Политика России, обозначаемая как «поворот на Восток», имела следствием увеличение масштабов торговли со странами Азии, в первую очередь – экспорта в КНР. Увеличение нагрузки на транспортный комплекс Дальнего Востока привело к закреплению (*де-факто*) национальной задачи обслуживания магистрального транзита в качестве основной. Рост объёмов перевозок сырьевых грузов через территорию макрорегиона в двух ключевых точках (железные дороги и морские порты) обострил проблемы, проявившиеся, во-первых, в дефиците мощностей железнодорожного транспорта, во-вторых, в дисбалансе развития инфраструктуры морского и железнодорожного видов транспорта.

Решение этих проблем осложняется низкими темпами модернизации инфраструктуры Восточного полигона железных дорог и нарушением сроков выполнения плановых мероприятий со стороны государства. Наличные мощности и темпы прироста перерабатывающей способности морских портов превышают возможности железных дорог. Дисбаланс со временем может возрасти. Автомобильный транспорт не может быть полноценно включён в цепочку транзита в силу значительных объёмов, расстояний перевозки, специфики сырьевых грузов и пр.

Дальнейшее увеличение объёмов транзитных грузов при ограниченных возможностях инфраструктуры несёт риски неполного выполнения локальных задач обслуживания социально-экономической системы ДФО транспортным комплексом макрорегиона.

Список литературы

1. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальневосточного федерального округа: современное состояние и перспективы восточного полигона железных дорог // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 3. С. 21–31. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.21>
2. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 3 (92). С. 55–63. <http://dx.doi.org/10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63>
3. Дёмина О.В. Поворот на Восток: риски и возможности увеличения экспорта российских энергоресурсов в Китай // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 6. С. 47–55.
4. Краснопольский Б.Х. Влияние магистральной инфраструктуры на эффективность пространственно-хозяйственных образований: подходы к оценке // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 3. С. 56–71. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.56>
5. Леонтьев Р.Г. Транспорт и логистика Дальнего Востока РФ: транспортный комплекс и сухопутные сообщения. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. 259 с.
6. Минакир П.А. Ожидания и реалии политики «поворота на Восток» // Экономика региона. 2017. Т. 13. Вып. 4. С. 1016–1029. <http://dx.doi.org/10.17059/2017-4-4>
7. Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России / отв. ред. И.А. Макаров. М.: Международные отношения, 2016. 448 с.
8. Полякова И. Территория – геостратегическая // Транспорт России. 2021. № 4 (1175). С. 4.
9. Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая (в 2 книгах) / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019. 432 с.
10. Савченко А.Е., Зуенко И.Ю. Движущие силы российского поворота на Восток // Сравнительная политика. 2020. № 1. С. 111–125. <http://dx.doi.org/10.24411/2221-3279-2020-10009>

11. Тихоокеанская Россия в интеграционном пространстве Северной Пацифики в начале XXI века: опыт и потенциал регионального и приграничного взаимодействия / под ред. В.Л. Ларина. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2017. 386 с.
12. Ткачѳв И.Г. Транспортный комплекс Российской Федерации: проблемы и тенденции развития // Управленческое консультирование. 2017. № 6. С. 183–189. <http://dx.doi.org/10.22394/1726-1139-2017-6-183-189>
13. Торкунов А.В., Стрельцов Д.В., Колдунова Е.В. Российский поворот на Восток: достижения, проблемы и перспективы // Полис. Политические исследования. 2020. № 5. С. 8–21. <http://dx.doi.org/10.17976/jpps/2020.05.02>
14. Фофанова А.Ю. Транспортный комплекс и его роль в развитии регионов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. № 1–2 (52). С. 162–165. <http://dx.doi.org/10.24411/2500-1000-2021-1107>

References

1. Bardal A.B. The Transport System of the Far Eastern Federal District: Current State and Prospects of the Eastern Range of Railways. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 3. Pp. 21–31. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.21> (In Russian)
2. Bardal A.B. Transport System of the Far East: Effects of a «New Model» of the Macroregion Development. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia]. 2020. No. 3 (92). Pp. 55–63. <http://dx.doi.org/10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63> (In Russian)
3. Dyomina O.V. Turn to the East: The Risks and the Possibilities of Increasing of Russian Energy Export to China. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2016. Vol. 3. No. 6. Pp. 47–55. (In Russian)
4. Krasnopol'ski B.H. The Impact of the Main Infrastructure on the Effectiveness of Spatial and Economic Formations: Approaches to the Assessment. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 3. Pp. 56–71. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.56> (In Russian)
5. Leontiev R.G. *Transport and Logistics of the Far East of the Russian Federation: Transport Complex and Overland Communications*. Khabarovsk, 2008. 259 p. (In Russian)
6. Minakir P.A. «Turn to the East» Policy: Expectations and Reality. *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. 2017. Vol. 13. Issue 4. Pp. 1016–1029. <http://dx.doi.org/10.17059/2017-4-4> (In Russian)
7. *Turn to the East: The Development of Siberia and the Far East in the Context of Strengthening the Asian Vector of Russia's Foreign Policy*. Ed. by I.A. Makarov. Moscow, 2016. 448 p. (In Russian)
8. Polyakova I. Territory – Geostrategic. *Transport Rossii* [Transport of Russia]. 2021. No. 4 (1175). P. 4. (In Russian)
9. *Problems of Trade and Economic Relations Between the Russian Far East and North East China (In Two Volumes)*. Ed. by A.V. Ostrovskii, P.V. Kamennov. In 2 Vols. Vol. 1. Moscow, 2019. 432 p. (In Russian)
10. Savchenko A.E., Zuenko I.Yu. The Driving Forces of Russia's Pivot to East. *Sravnitel'naya politika* [Comparative Politics Russia]. 2020. No. 1. Pp. 111–125. <http://dx.doi.org/10.24411/2221-3279-2020-10009> (In Russian)
11. *Integrating Pacific Russia into the North Pacific Region: Experience and Potential of Regional and Cross-Border Cooperation in the Beginning of 21st Century*. Ed. by V.L. Larin. Vladivostok, 2017. 386 p. (In Russian)
12. Tkachev I.G. Transport of Russian Federation: Problems and Trend of Its Development. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie = Administrative Consulting*. 2017. No. 6. Pp. 183–189. <http://dx.doi.org/10.22394/1726-1139-2017-6-183-189> (In Russian)

13. Torkunov A.V., Streltsov D.V., Koldunova E.V. Russia's Pivot to the East: Achievements, Problems, and Prospects. *Polis. Politicheskie issledovaniya* [Polis. Political Studies]. 2020. No. 5. Pp. 8–21. <http://dx.doi.org/10.17976/jpps/2020.05.02> (In Russian)
14. Fofanova A.Yu. Transport Complex and Its Role in Regional Development. *Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk = International Journal of Humanities and Natural Sciences*. 2021. Vol. 1–2 (52). Pp. 162–165. <http://dx.doi.org/10.24411/2500-1000-2021-1107> (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 53–67. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.53>

For citing:

Bardal A.B. Transport Complex of the Far East: National and Local Tasks. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 53–67. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.53> (In Russian)

ЗАОСТРОВСКИХ**Елена
Анатольевна**

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

ZAOSTROVSKIKH**Elena
Anatolyevna**

Candidate of sciences
(economics), research fellow
Economic Research Institute
FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

zaost@ecrin.ru

ORCID: 0000-0002-7447-0406

УДК 332.1

**РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА
РОССИИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
В КОНТЕКСТЕ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ
В 2020 г.**

В настоящей статье проанализированы общемировые тенденции развития морского транспорта за период 2000–2020 гг. Выявлены закономерности развития портовой индустрии и изменения, касающиеся объема перевалки грузов. Выделены особенности развития морского судоходства и судостроения в условиях беспрецедентного глобального экономического кризиса, вызванного пандемией новой коронавирусной инфекции (COVID-19). В контексте глобальных тенденций проанализированы особенности функционирования морского транспорта в России и на Дальнем Востоке.

Морской транспорт, экономический кризис, пандемия COVID-19, глобальные цепочки поставок, мировые тенденции, Россия, Дальний Восток

**THE DEVELOPMENT OF THE MARITIME
TRANSPORT OF RUSSIA AND THE FAR EAST
IN THE CONTEXT OF WORLD TRENDS
IN 2020**

This article analyzes the world trends of the development of maritime transport for the period 2000–2020. The patterns of the development of the port industry and changes relating to the volume of cargo transshipment are revealed. The features of the development of maritime shipping and shipbuilding in the conditions of an unprecedented global economic crisis caused by the COVID-19 pandemic are highlighted. The features of the functioning of maritime transport in Russia and in the Far East in the context of world trends are analyzed.

Maritime transport, economic crisis, COVID-19 pandemic, global supply chains, world trends, Russia, Far East

Введение

Морской транспорт находится в центре системы глобальных цепочек поставок и экономической взаимозависимости между разными странами и регионами мира. В результате, под воздействием неблагоприятных факторов (мировой экономической кризис, эпидемия, стихийные бедствия), морской транспорт работает как канал передачи ударных импульсов по всей системе цепей поставок. Нарушение таких глобальных связей может существенно подорвать мировую торговлю и внешнеэкономическую активность стран.

1. Общемировые тенденции

Морские перевозки. Экономический кризис, пандемия COVID-19 и связанные с ними ограничения привели к тому, что в 2020 г. мировая экономика погрузилась в глубокую рецессию. Глобальный экономический спад в 2020 г. составил 4,4% по сравнению с приростом на 2,8%, зафиксированным в 2019 г. (рис. 1). Это один из наихудших показателей с периода финансового кризиса 2008–2009 гг. События 2020 г. нанесли серьёзный ущерб мировой торговле и сектору морских перевозок, объём последних по итогам года снизился на 4,1% по сравнению с 2019 г. [8; 9].

Рис. 1. Темпы прироста (сокращения) мирового ВВП и объёма перевозок грузов морским транспортом, % к предыдущему году

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

За последние три года на динамику морских перевозок повлияло множество факторов: напряжённость в торговой политике, неблагоприятные экономические условия и социальные волнения в отдельных странах, торговые войны, снижение спроса на нефть, пандемия COVID-19, а также сбои в поставках в результате природных катастроф.

На протяжении последних лет (2000–2020 гг.) локомотивом морских перевозок выступали массовые и контейнерные грузы (рис. 2). Их рост составил 2,4 и 3,6 раза соответственно. Хотя мировой объём перевозок грузов морским транспортом за этот же период увеличился лишь в 1,8 раза.

Рис. 2. Мировые перевозки грузов морским транспортом, млн т

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

Объём перевозок *массовых грузов* (железная руда, уголь, зерно, глинозём и руда) приблизился к отметке 3,3 млрд т благодаря устойчивому спросу КНР на импортные грузы. В то же время по разным причинам объём перевозок отдельных видов массовых грузов с 2014 г. постепенно снижался. Например, спрос на китайский уголь в Европе снизился в связи с переходом на альтернативные источники энергии, а также сокращением числа угольных шахт в рамках программы закрытия малоэффективных производств Китая [12; 13]. Спрос на железную руду сократился из-за изменения в КНР структуры производства в пользу стального лома и перебоев в поставках, вызванных прорывом дамбы в Бразилии и циклоном «Вероника» в Австралии в 2019 г.

Объём перевозок *контейнерных грузов* составил 1,8 млрд т. В большей степени рост был обеспечен за счёт немагистральных направлений¹, морские перевозки по которым увеличились на 5,7%. В свою очередь, объём перевозок контейнерных грузов по магистральным направлениям² в 2019 г. увеличился на 0,4%. Хотя такие структурные изменения указывают на усиление роли Северной Америки в глобальных цепочках поставок, перемещение производства из Азии в настоящее время представляется маловероятным.

В начале пандемии COVID-19 ожидалось, что сектор контейнерных перевозок столкнётся с существенным спадом. Однако вопреки ожиданиям, спрос в 2020 г. вырос, восстановившись после первоначального спада. Изменения в структуре потребления, вызванные пандемией, включая всплеск электронной торговли, фактически привели к увеличению импортного

¹ «Восток – Запад» – торговля с участием стран Восточной и Западной Азии, Европы, Северной Америки и Индийского субконтинента; «Север – Юг» – торговля с участием стран Европы, Латинской и Северной Америки, Океании и Африки к югу от Сахары; «Юг – Юг» – торговля с участием стран Восточной и Западной Азии, Латинской Америки, Океании, Африки к югу от Сахары.

² «Азия – Северная Америка – Азия», «Европа – Азия – Европа», «Северная Америка – Европа – Северная Америка».

спроса на товары. Поэтому, по мнению автора, повышенный спрос на контейнерные перевозки вызвал дефицит порожних контейнеров. В связи с этим в первой половине 2021 г. морские перевозчики и инвестиционные банки вложили средства в строительство контейнеровозов, подписав более 300 заказов на строительство судов с китайскими, корейскими и японскими верфями¹.

По трём основным магистральным направлениям в 2020 г. было перевезено 55,5 млн контейнеров ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), и с 2000 г. этот показатель вырос в 2,5 раза. Самым оживлённым направлением остаётся «Азия – Северная Америка – Азия», на его долю в 2020 г. пришлось 45% объёма грузоперевозок, за ним следуют направления «Европа – Азия – Европа» – 41% и «Северная Америка – Европа – Северная Америка» – 14% (рис. 3).

Рис. 3. Объёмы перевозок контейнерных грузов по трём магистральным направлениям в 2020 г., млн контейнеров ДФЭ

Примечание. В скобках приведены данные за 2000 г.

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

¹ Container Ship Order-Book Looking Strong. URL: <https://globalmaritimehub.com/all-in-on-container-ship-newbuildings.html> (дата обращения: август 2021).

Судоходные компании столкнулись с острым дефицитом контейнеров, что отразилось на динамике тарифов [3]. Для того чтобы в будущем снизить вероятность возникновения дефицита порожних контейнеров, решением Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) определены три ключевых направления: продвижение реформ по упрощению процедур торговли; улучшение процессов отслеживания и прогнозирования морской торговли; укрепление национальных органов по вопросам конкуренции¹.

Одной из главных экологических проблем развития морских перевозок является необходимость сокращения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу [14]. В 2018 г. для решения этой проблемы была принята Первоначальная стратегия ИМО² по снижению выбросов парниковых газов в международном судоходстве, ориентированная на сокращение выбросов для морских судов на 50% к 2050 г. Согласно новым требованиям ИМО содержание серы в морском мазуте с 2020 г. должно уменьшиться с 3,5 до 0,5%. В связи с этим все суда обязаны либо пройти переоборудование (установку «скрубберов»³), либо перейти на альтернативные виды топлива⁴.

Однако в действительности ситуация не так проста. Если в отношении перехода на альтернативные виды топлива существует проблема соблюдения новых стандартов ИМО по качеству, то касаясь установки «скрубберов» отмечаются технологические недоработки. Если в «доковидный» период не было сомнений в том, что «скрубберы» – идеальное решение, то в настоящее время некоторые страны (Канада, Бельгия, Франция) планируют их запретить, поскольку проблема выбросов парниковых газов не решается. Предполагается, что данная технология будет усовершенствована и использование «скрубберов» станет повсеместным [16].

Морской флот. В начале 2020 г. мировой флот составляли 98,1 тыс. судов общим дедвейтом⁵ 2 134 млн т. (*табл. 1*). В исследуемый период наибольшего роста достигли контейнеровозы (4,3 раза) и газовозы (4,1 раза), за которыми следуют балкеры (3,2 раза) и нефтяные танкеры (2,1 раза). При этом начиная с 2015 г. газовозы стали наиболее динамичным сегментом в структуре мирового торгового флота, что объясняется повышенным спросом на сжиженный природный газ. В целом мировые тенденции развития морского флота сводятся к следующему: рост танкерного флота по величине дедвейта, опережающий рост балкерного флота, сокращение количества универсальных сухогрузов (с сокращением их суммарного дедвейта) за счёт «перетекания» грузов на специализированные суда, бурный рост количества газовозов и танкеров-химовозов [6; 7].

Что касается возрастной структуры морских судов, то балкеры являются самыми «молодыми» (средний возраст составляет 9,3 года), за ними следуют контейнеровозы (9,9 года) и нефтяные танкеры (10,4 года). Суда для генеральных грузов – старые (19,5 года).

Стоимость флота связана с ожиданиями относительно доходов от перевозки грузов, а также логистической цепочкой создания стоимости и внедрёнными цифровыми технологиями, которые позволят повысить эффективность и безопасность, улучшить техническое обслуживание

¹ Shipping During COVID-19: Why Container Freight Rates Have Surged. URL: <https://unctad.org/news/shipping-during-covid-19-why-container-freight-rates-have-surged> (дата обращения: август 2021).

² Международная морская организация (ИМО; International Maritime Organization). URL: <https://www.imo.org/> (дата обращения: август 2021).

³ «Скруббер» – специальное устройство, которое используют для очистки выхлопных газов на морском судне. – Прим. авт.

⁴ ИМО 2020 – перспективы судоходной отрасли и нефтеперерабатывающих заводов. URL: <https://modcon.ru/applications/судоходство-и-морские-перевозки/имо-2020-перспективы-судоходной-отрасли/> (дата обращения: июнь 2021).

⁵ Дедвейт – это грузоподъёмность морского судна. – Прим. авт.

оборудования и эксплуатационные процессы [9]. На начало 2020 г. наибольшую долю в структуре мирового морского флота по стоимости судов занимали балкеры – 19,6%, нефтяные танкеры – 17,3% и контейнеровозы – 12,3%¹.

Таблица 1

Мировой торговый флот по основным типам судов, млн т дедвейта

Тип судов	2000	2005	2010	2015	2020	Справочно	
						2019	2020 / 2000
Балкеры	276	321	457	764	879	846	3,2
Нефтяные танкеры	282	336	450	488	601	568	2,1
Контейнеровозы	64	98	169	228	274	266	4,3
Суда для генеральных грузов	101	92	108	74	75	74	0,7
Газовозы	18	23	40	49	73	69	4,1
Прочие суда	75	49	52	141	232	227	3,1
Всего	816	919	1 276	1 744	2 134	2 050	2,6

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

По итогам 2019 г. в десятку ведущих стран по стоимости морского флота входили: Греция (10,2% мирового морского флота), Япония (10,1%), КНР (9,6%), США (9,3%) (рис. 4). Морской флот России оценивался в 10 014 млн долларов США, или 1,1% мирового морского флота (21-е место)².

Судостроительный рынок характеризуется низкой инвестиционной активностью, которая из-за растущего неравенства между ценами на новые суда и доходами от перевозки грузов, геополитической нестабильности, неопределённости в отношении выбора топлива и технологий, проявляется в портфеле заказов. Совокупный объём заказов на строительство морских судов снизился с 75,3 млн т дедвейта в 2019 г. до 70,6 млн т дедвейта в 2020 г. (табл. 2). Таким образом, после достигнутого пика в 2018 г. (93,8 млн т) второй год подряд падает спрос на строительство судов. Несмотря на то что в истории судостроения нет периодов, сопоставимых с периодом пандемии COVID-19, похожая ситуация отмечалась в 2009 и 2016 г., когда объём заказов на новое строительство едва превышал 30 млн т дедвейта. Тем не менее в 2020 г. по сравнению с периодами кризисов судостроительная промышленность остаётся в относительно стабильном положении.

Объём поставок новых судов сократился за год с 97,8 (1 284 судна) до 88,7 млн т дедвейта (1 180 судов). Портфель заказов (по дедвейту) на все основные типы судов логично продолжил своё падение – с 198,6 до 180,4 млн т. По сравнению с пиковыми значениями в 2009 и 2016 г. портфель заказов 2020 г. сократился на 38%. При этом число действующих в мире верфей с 2009 г. сократилось на 40% и в 2020 г. составило 260.

¹ Рассчитано по: Review of Maritime Transport 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (дата обращения: апрель 2021).

² Review of Maritime Transport 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (дата обращения: апрель 2021).

Рис. 4. Топ-10 стран мира по стоимости морского флота по состоянию на 1 января 2020 г., млн долларов

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (дата обращения: апрель 2021).

Таблица 2

Объём заказов на строительство новых судов и действующий флот

Год	Заказы на строительство судов		Поставка новых судов		Портфель заказов		Действующий флот	
	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта
2015	1 537	107,7	1 406	94,1	4 013	290,2	37 098	1 689
2016	509	34,1	1 389	98,6	2 901	211,7	37 635	1 743
2017	1 035	89,1	1 307	95,9	2 885	222,4	33 939	1 774
2018	1 272	93,8	1 151	79,2	3 024	225,7	37 588	1 852
2019	1 120	75,3	1 284	97,8	2 858	198,6	38 992	1 940
2020	859	70,6	1 180	88,7	2 534	180,4	39 782	2 061

Источник: составлено по: [16].

Большинство европейских стран с развитым судостроением (Германия, Соединённое Королевство, Нидерланды, Италия, Франция) утратили свою мощь, не выдержав азиатской конкуренции. В настоящее время лидерами в судостроении выступают КНР, Республика Корея и

Япония. Суммарно в 2020 г. они поставили на рынок транспортных услуг 92,5% новых судов. КНР специализируется на строительстве балкеров (56,2%) и морских судов общего назначения (34,6%), Республика Корея – на производстве газовозов (62,8%), нефтяных танкеров (59,4%) и контейнеровозов (41,7%), а Япония – на поставке танкеров-химовозов (54,1%).

Основной страной, осуществляющей утилизацию судов, является Бангладеш (наибольшая доля мирового переработанного тоннажа в 2020 г. – 55%), далее следует Индия (26,6%) и Турция (9%). Однако данные последних лет показывают, что мировые объёмы переработанного тоннажа идут на убыль: 2016 г. – 23,1 тыс. т брутто; 2017 г. – 19; 2019 г. – 12,2. Это связано с тем, что вступили в силу новые правила утилизации судов, которые направлены на экологичность и безопасность. Кроме того, пандемия COVID-19 привела к сокращению и задержкам поставок новых судов и остановке процесса утилизации судов, что было вызвано нехваткой рабочей силы в судостроении и перерабатывающей промышленности.

По-прежнему значительная часть мирового флота переводится под «удобные флаги». Тоннаж, зарегистрированный под иностранными флагами, в 2020 г. составил 78% (или 1 469,4 млн т) общего парка морских судов. В 2000 г. этот показатель составлял 63%. Крупнейший флот зарегистрирован под флагами Панама (19%), Либерии (11%), Маршалловых Островов (11%), Гонконга (САР Китая) (9%) и Сингапура (7%). С одной стороны, это создаёт определённые преимущества для судовладельцев (низкие налоги; дешёвая рабочая сила; низкие эксплуатационные расходы, поскольку понижаются требования к техническому состоянию и экипажу судна), с другой – негативно сказывается на состоянии мирового флота и условиях работы моряков.

Морские порты. Мировой контейнерный оборот портов за 21 год вырос в 3,3 раза (рис. 5). В 2019 г. контейнерные порты переработали 811 млн контейнеров ДФЭ. Когда пандемия COVID-19 стала набирать обороты, данный показатель снизился на 1,2% и в 2020 г. составил 801 млн контейнеров ДФЭ. При этом, если бы не произошло восстановление контейнерного оборота во второй половине 2020 г., в целом за год общий объём перевалки контейнеров, по мнению экспертов, мог сократиться до уровня 2018 г. – 756 млн контейнеров ДФЭ [15].

Рис. 5. Мировой контейнерный оборот морских портов, млн контейнеров ДФЭ

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

В портах КНР приостановка перевалки грузов в январе – феврале 2020 г. привела к существенному падению портовых операций. Сильнее всего в этот период «просели» показатели портов, расположенных в северо-восточной части страны. Остальные порты (Циндао, Сямынь, Гуанчжоу, Далянь) практически не пострадали. Порт Пусан (Республика Корея) за январь – февраль 2020 г. также показал снижение общей пропускной способности на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Ситуацию не улучшил даже тот факт, что часть китайских грузов была перенаправлена из портов Шанхай, Таншань, Ляньюньган и Тяньцзинь в порт Пусан.

Что касается совокупного контейнерного оборота десяти ведущих морских портов мира, то он увеличился в 3,2 раза и в 2020 г. достиг 253,6 млн контейнеров ДФЭ. При этом структура лидирующей «десятки» изменилась за счёт увеличения разницы между контейнерным оборотом портов КНР (2000 г. – 5%; 2020 г. – 64%) и остальных портов. Кроме того, изменился масштаб ведущих портов. Так, если в 2000 г. наиболее крупными считались только два порта (Гонконг и Сингапур), которые перерабатывали свыше 10 млн контейнеров ДФЭ, то уже в 2008 г. такими стали все десять портов.

В среднесрочной перспективе приоритетным направлением развития портовой инфраструктуры выступают проекты по энергоресурсам и контейнерам. Планируется, что в странах Западной Азии будет реализовано несколько крупных энергоресурсных проектов: нефтяной терминал Эль-Фуджайра и индустриальная зона Халифа Абу-Даби (Объединённые Арабские Эмираты); промышленный порт Сухар (Оман), Салдандья-Бей (Южная Африка) и Момбаса (Кения). Проекты по развитию контейнерных перевозок будут осуществляться в рамках инициативы КНР «Один пояс, один путь»¹ в портах Гвадар (Пакистан), Чаупхью (Мьянма), Пирей (Греция), Хамбантога и Коломбо (Шри-Ланка) [11]. Таким образом, дальнейшие перспективы развития портов связаны с решением проблем по мегапроектам, что потребует значительных финансовых вложений.

2. Общероссийские тенденции

Морские перевозки. В развитии экономики России морской транспорт играет важную роль в обеспечении внешнеторговых и внутренних перевозок. Динамика морского транспорта России имела аналогичные тенденции.

Согласно данным Министерства транспорта РФ, объём перевозок национальных грузов морскими судами под Государственным флагом РФ с 2000 г. сократился на 10,9 млн т и в 2020 г. составил 24,5 млн т² (рис. 6). В свою очередь, грузооборот по всем видам грузов сократился на 65,2% и в 2020 г. составил 42,5 млрд т·км. Это говорит о том, что дальность перевозок грузов морским транспортом стабильно сокращается.

Одной из главных причин снижения показателей является интенсивное выбытие отечественного флота в силу его старения и пополнение морскими судами под иностранным флагом. Однако если принять во внимание объём грузов, перевозимых морскими судами под иностранным флагом, то этот показатель, по оценке автора, составляет примерно 380 млн т. Из этого следует, что морские суда под иностранным флагом перевозят до 94% национальных грузов, а суда под Государственным флагом РФ – 6%. Хотя в 2000 г. доля грузов, перевезённых

¹ Action Plan on the Belt and Road Initiative. URL: http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (дата обращения: июль 2021).

² Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2020 год, целях и задачах на 2021 год и плановый период до 2023 года. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/councils/1/advsittings/71> (дата обращения: июль 2021).

судами под Государственным флагом РФ, была существенно выше – 32%, под иностранным флагом – 68%. Такая диспропорция в структуре флота усиливает зависимость России от фрахтового рынка и сдерживает развитие судостроения.

Рис. 6. Перевозки грузов и грузооборот морских судов под Государственным флагом РФ

Примечание. Грузооборот приведён по правой оси, объёмы перевозок – по левой оси.

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

Морской флот. Общая численность морского флота, контролируемого Россией, по состоянию на начало 2020 г. составляла 1 742 судна суммарным дедвейтом 23,1 млн т (*табл. 3*). Это означает, что страна располагает большим количеством малотоннажных судов. В целом Россия занимает по тоннажу эксплуатируемого флота и количеству судов 19-е и 9-е места соответственно. Хотя в 2000 г. Россия занимала 13-е место в мире по тоннажу флота (16 млн т дедвейта) и 3-е место по количеству судов (2 539 шт.). Это давало возможность перевозить грузы иностранных фрахтователей и получать дополнительный валютный доход до 3 млрд долларов в год.

Таблица 3

Морского флота, контролируемый РФ

Год	Под Государственным флагом РФ		Под иностранным флагом		Всего		Доля РФ в совокупном тоннаже мирового флота, %
	кол-во судов, шт.	тыс. т дедвейта	кол-во судов, шт.	тыс. т дедвейта	кол-во судов, шт.	тыс. т дедвейта	
2000	2 190	8 566	349	7 499	2 539	16 065	2,1
2010	1 472	5 860	515	13 571	1 987	19 431	1,7
2015	1 325	6 727	355	11 415	1 680	18 142	1,1
2020	1 403	8 292	339	14 812	1 742	23 104	1,1

Примечание. Данные представляют собой оценки, основанные на предварительной информации.

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?l\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?l[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

Кроме того, в структуре флота, контролируемого Россией, отмечается увеличение доли флота под иностранным флагом (2000 г. – 47%; 2020 г. – 64%) и снижение доли флота под Государственным флагом РФ (2000 г. – 53%; 2020 г. – 36%). При этом состояние флота под Государственным флагом РФ имеет тенденцию к износу (средний возраст судов – 25 лет), а иностранный флот – к обновлению (средний возраст судов – 9 лет). Такие структурные изменения неизбежно увеличивают зависимость России от иностранных перевозчиков и повышают риски национальной безопасности.

Что касается структуры морского флота под Государственным флагом РФ по типам судов, то больше всего сократился балкерный и контейнерный флот (*табл. 4*). Морской флот пополнился специализированными танкерами для перевозки химических грузов по Северному морскому пути.

Таблица 4

Морской флот под Государственным флагом РФ по основным типам судов,
тыс. т дедвейта

Тип судов	2000	2005	2010	2015	2020	Справочно	
						2019	2020 / 2000
Суда для генеральных грузов	4 180	3 387	3 168	2 970	3 460	3 288	0,8
Нефтяные танкеры	2 054	2 170	1 981	2 705	2 922	2 751	1,4
Балкеры	1 312	1 140	627	356	469	418	0,4
Контейнеровозы	317	143	149	64	114	94	0,4
Прочие суда	2 087	1 424	1 357	1 995	2 904	2 712	1,4
Всего	9 950	8 264	7 282	8 090	9 869	9 263	1,0

Источник: составлено по: Merchant Fleet by Flag of Registration and by Type of Ship, Annual. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (дата обращения: август 2021).

К числу наиболее крупных (по дедвейту) судоходных компаний России можно отнести: ПАО «Совкомфлот», ООО «ЛК Волга», ООО «РПК Норд», ПАО «Северо-Западное пароходство», АО «Роснефтефлот», ООО «Газпромнефть Шиппинг», ООО «Новогрейн», АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», ООО «Палмали», ООО «Пола Райз» [5]. Многие из них осуществляют программу развития и модернизации флота. Так, в 2019 г. за счёт собственных и привлечённых средств судоходными компаниями было построено 32 морских судна.

Морские порты. На территории России функционируют 67 морских портов, которые расположены на берегах трёх морских бассейнов: Северо-Западного, Южного и Дальневосточного¹. Особенность портов состоит в том, что наибольшая доля в грузообороте (41%) приходится на Северо-Западный бассейн, а наибольшее количество портов (42%) – на Дальневосточный. Такое неравномерное соотношение между количеством портов и их грузооборотом указывает на сохраняющиеся инфраструктурные диспропорции, которые впоследствии могут вызвать экономические, социальные и экологические проблемы.

¹ К Дальневосточному бассейну относятся все морские порты Дальневосточного макрорегиона.

В последние годы рост объёмов перевалки грузов в портах России определялся строительством и модернизацией следующих инфраструктурных объектов:

– 2018 г. – порт Сабетта (11,5 млн т), порт Восточный (7 млн т), терминал в Калининградской области (2 млн т), порт Высоцк (0,8 млн т);

– 2019 г. – порт Восточный (16,5 млн т), порт Новороссийск (3,5 млн т);

– 2020 г. – перегрузочный комплекс СПГ в Мурманской области (10,7 млн т), порт Ванино (12 млн т), порт Тамань (10 млн т).

Таким образом, портовые мощности возросли более чем на 70 млн т и в 2020 г. составили 1 208,1 млн т, в том числе для наливных грузов – 595 млн т, для сухогрузов – 613,1 млн т¹. Наибольшими мощностями обладают порты Северо-Западного бассейна – 503,5 млн т (41,7%), далее следуют порты Южного бассейна – 426,5 млн т (35,3%). Совокупные мощности портов Дальневосточного бассейна значительно меньше – 278,1 млн т (23%).

В 2020 г. объём перевалки грузов в портах страны составил 820,8 млн т (рис. 7). За 21-летний период этот показатель увеличился в 4,5 раза, что говорит об интенсивном развитии портов.

Рис. 7. Объёмы перевалки грузов по морским бассейнам России, млн т

Источник: составлено по: Стратегический отчёт. URL: <https://www.rosmorport.ru/about/disclosure/report/presentation2020/strategicheskiy-otchet/index.html> (дата обращения: июнь 2021).

В 2020 г. грузооборот портов России сократился на 2,3% по сравнению с 2019 г. Это первый отрицательный результат за анализируемый период. Основной провал отмечался в портах Северо-Западного (–24,5 млн т) и Южного бассейнов (–4,9 млн т). При этом порты Дальневосточного бассейна показали устойчивый рост (10,2 млн т), который в первую очередь был обусловлен увеличением экспорта топливно-энергетических грузов в страны Азии. Если рассматривать его структуру, то можно выделить десять основных видов грузов: нефть (28,6%), уголь и кокс (23%), нефтепродукты (17,4%), грузы в контейнерах (7,0%), зерно (6,1%), металлы (4,1%), сжиженный газ (4,0%), минеральные удобрения (2,3%) и железорудное сырьё (1,6%). В целом структура грузооборота портов является зеркальным отражением экономики страны.

¹ Долгосрочная программа развития федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» (2017–2025 годы). URL: https://www.rosmorport.ru/upload/medialibrary/5f1/Programma%202017_2025.pdf (дата обращения: июль 2021).

Объём перевалки контейнерных грузов с 2000 г. увеличился в 2,6 раза и в 2020 г. составил 5,3 млн контейнеров ДФЭ (рис. 8). Примечательно, что контейнерный оборот всех российских портов сопоставим с показателями одного из портов Германии (Бремен). В 2020 г. по сравнению с 2019 г. объём перевалки сократился на 0,5%. Причиной снижения выступила пандемия COVID-19, которая привела к сбоям в цепочках поставок, транспортному коллапсу на подходах к портам и росту фрахтовых ставок.

Рис. 8. Контейнерный оборот морских портов РФ, млн контейнеров ДФЭ

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

В структуре контейнерооборота портов преобладает импорт – 41,8% и экспорт – 40,4%. В свою очередь, транзит и каботаж составляют незначительные доли – 15,8 и 2% соответственно. До 89% объёма перевалки контейнеров приходится на пять портов страны: Санкт-Петербург, Владивосток, Новороссийск, Восточный и Калининград. К общим факторам, оказывающим отрицательное влияние на развитие контейнерного оборота, можно отнести отсутствие слаженной работы морского и железнодорожного транспорта, дефицит складов консолидации грузов, а также длительное время прохождения грузов в портах.

Стратегия развития морских портов страны ориентирована на увеличение их грузооборота к 2035 г. до 1,3 млрд т¹. Морские порты Северо-Западного бассейна будут развиваться за счёт увеличения экспорта углеводородов и минеральных удобрений, порты Дальневосточного бассейна – минерально-сырьевых ресурсов.

В отношении портов в своё время было определено 43 инвестиционных проекта (19 – по Северо-Западному бассейну, 8 и 16 – по Южному и Дальневосточному бассейнам соответственно). Однако в 2020 г. проекты были скорректированы² и часть из них приостановлена. В целом за период 2020–2030 гг. планируется ввести в эксплуатацию 354 млн т портовых мощностей. Согласно скорректированному плану, мощности портов Северо-Западного бассейна увеличатся на 230,5 млн т, Южного и Дальневосточного бассейнов – на 48,5 и 75 млн т соответственно.

¹ Распоряжение Правительства РФ № 3363-р от 27 ноября 2021 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»; Долгосрочная программа развития федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» (2017–2025 годы). URL: https://www.rosmorport.ru/upload/medialibrary/5f1/Programma%202017_2025.pdf (дата обращения: июль 2021).

² Указ Президента РФ № 474 от 21 июля 2020 г. «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007210012> (дата обращения: июль 2021).

3. Тенденции развития морского транспорта Дальнего Востока России

Морские порты. Морские порты Дальневосточного макрорегиона преимущественно расположены в его южной части. Большинство портов имеют международный статус, что создаёт дополнительные возможности для активного наращивания их грузооборота. С 2016 г. наблюдается переориентация перевозок национальных грузов с запада на восток, что вызвано поворотом России на рынок Азии [4].

Грузооборот дальневосточных портов за анализируемый период увеличился в 4,5 раза и достиг 223,2 млн т. При этом объём экспорта вырос в 5,8 раза, что было вызвано интенсивным ростом перевозки топливно-энергетических грузов. Объём импорта увеличился в 5,1 раза за счёт роста поставок глинозёма из Австралии и потребительских товаров. В свою очередь, объём каботажного грузопотока увеличился в 1,8 раза, в основном за счёт освоения природных ресурсов Арктической зоны РФ и завоза необходимой техники, оборудования, а также строительных материалов.

В исследуемый период по Дальневосточному макрорегиону интенсивнее всего увеличился экспорт угля (49%) и нефти (35%). Однако одной из главных проблем дальнейшего роста является дефицит провозной способности железной дороги в 40 млн т. Кроме того, рост объёма сырьевых грузов ограничивает возможности роста объёма грузов с высокой добавленной стоимостью и способствует «деградации» портовых функций. Поэтому значительная часть транзитных грузов идёт в обход дальневосточных портов.

Если рассматривать структуру грузооборота портов, то можно отметить, что основной объём (86%, или 192 млн т) приходится на шесть портов Дальнего Востока: Восточный¹ (77,4 млн т), Ванино (33,5 млн т), Находка (26,8 млн т), Владивосток (24,7 млн т), Пригородное (16,4 млн т) и Де-Кастри (13,2 млн т). Все обозначенные порты имеют выгодное географическое положение, необходимую техническую оснащённость и ориентированы на экспорт топливно-энергетических грузов. Остальные 23 порта переработали 32 млн т, что составляет лишь 14%. Такая незначительная доля объясняется тем, что большинство из них классифицируются как мелкие, с ограниченным числом механизированных причалов. Хотя в некоторых портах (Корсаков, Холмск, Невельск, Беринговский) проводилась модернизация и реконструкция, но эти меры не увеличили их производственную деятельность. Одной из главных проблем является хаотичное и стихийное развитие объектов портовой инфраструктуры [10].

С переходом портов Дальневосточного макрорегиона на перевалку «пылящих и грязных» грузов, отмечается одна характерная тенденция: отрицательные эффекты (увеличение числа рисков, связанных с поставками каботажных грузов; ухудшение экологии прилегающих территорий; увеличение оттока населения; усиление зависимости от мирового спроса на топливно-энергетические грузы стран Азиатско-Тихоокеанского региона [2; 4]) стали превосходить положительные.

Основные мероприятия по развитию и модернизации портов осуществляются в рамках стратегических документов², в которых определяющим является формирование конкурентных преимуществ морских портов на международном рынке транспортных услуг. В перспективе совокупный грузооборот портов по сравнению с 2020 г. увеличится на 76% и к 2035 г. составит приблизительно 376 млн т, а объём финансовых вложений превысит 340 млрд рублей. Самые крупные порты («Порт Вера», «Суходол», «Аврора», «Сахатранс») планируется построить в

¹ С учётом нефтепорта Козьмино.

² Распоряжение Правительства РФ № 1734-р от 22 ноября 2008 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации»; Распоряжение Правительства РФ № 3363-р от 27 ноября 2021 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

Приморском и Хабаровском краях. Заинтересованность инвесторов в строительстве угольных терминалов в этих регионах определяется выгодным географическим положением и выходом на международные транспортные коридоры. Таким образом, в предстоящие 15 лет в портах Дальнего Востока будут активно реализовываться крупные сырьевые проекты.

Вместе с тем, как уже отмечалось выше, некоторые проекты были скорректированы. Из комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предлагается исключить следующие проекты: программа расширения порта Шахтёрск ООО «Восточная горнорудная компания» (8,5 млн т), техническое перевооружение порта Посыет ПАО «Мечел» (4 млн т), строительство терминала для перевалки глинозёма в порту Ванино МКПАО «ОК РУСАЛ» (3 млн т) и двух терминалов для перевалки сжиженных углеводородных газов (по 1 млн т) в бухтах Мучке (НАО «Прайм») и Перевозная (ООО «Восток ЛПГ») [1]. Кроме того, принято решение об исключении из плана проекта по строительству зернового терминала в порту Зарубино. Основной причиной является отказ инвестора от проекта. При этом в условиях пандемии COVID-19 по некоторым проектам было предусмотрено «удлинение» сроков реализации. Это было вызвано тем, что подрядчики не смогли привлечь на объекты строительства необходимое количество специалистов. Так, были сдвинуты сроки по реконструкции объектов федеральной собственности в порту Певек.

Заключение

Анализ общемировых тенденций развития морского транспорта показал, что, несмотря на мировой кризис, эпидемию и стихийные бедствия, превалирует тенденция к росту.

Наблюдается изменение структуры перевозимых морским транспортом грузов и появление новых транспортных маршрутов; усиление роли Северной Америки в глобальных цепях поставок; рост количества морских судов, регистрируемых под «удобным флагом»; формирование дефицита контейнеров в условиях пандемии COVID-19; повышение значимости внедрения «зелёных» и цифровых технологий. В развитии судостроения отмечаются тенденции замещения основных стран – производителей морских судов странами Северо-Восточной Азии (КНР, Республикой Корея и Японией); изменения портфеля заказов из-за растущего неравенства между ценами на новые суда и доходами от перевозки грузов, геополитической нестабильности, неопределённости в отношении выбора топлива и технологий. Развитие портов определяется возрастающей ролью ведущей «десятки» (по контейнерообороту), а также реализацией крупных проектов, которые потребуют значительных финансовых вложений.

В динамике развития морского транспорта России можно отметить следующее: феноменальный рост грузооборота портов (с 182 до 820 млн т) и интенсивное снижение объёма перевозок национальных грузов под Государственным флагом РФ (с 19,4 до 3%). Такое несоответствие между развитием национальных грузовых перевозок и провозной способностью отечественного флота приводит к увеличению зависимости от иностранных перевозчиков, росту расходов на оплату фрахта, сокращению валютных поступлений, ограничению развития отечественного судостроения и увеличению рисков в обеспечении национальной безопасности страны.

В развитии морского транспорта в Дальневосточном макрорегионе отмечается интенсивный рост экспорта сырьевых грузов, что ведёт к деградации портовых функций и сдерживанию потенциала роста транзита грузов. Кроме того, нарастает несоответствие между развитием национальной грузовой базы, пропускной способностью портов, провозной способностью флота и потребностями экономики.

Список литературы

1. Буянов С.И. Обновление планов развития морских портов // Морские порты. 2021. № 1. С. 28–32.
2. Волгин А.А., Красковская Г.Н., Семенikhина О.Я. Угольный порт и экология: компромисс или противостояние? // Морские порты. 2014. № 4. С. 34–38.
3. Заостровских Е.А. Обзор морских контейнерных перевозок: особенности и тенденции развития // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. 2020. № 3 (24). С. 28–33.
4. Заостровских Е.А. Особенности развития угольных портов Дальнего Востока России // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 1. С. 30–45. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.1.30>
5. Куусинен П. Порты, судостроение и борьба с пандемией // Морской флот. 2021. № 2. URL: <http://www.morvesti.ru/obzor/1715/90264/> (дата обращения: август 2021).
6. Лазарев В.А. Современное состояние мирового торгового флота // Учёные записки. Выпуск 21. Проблемное поле региональных экономических исследований: сб. ст. / под ред. О.М. Прокапало. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2020. С. 118–122.
7. Музлова Г. Планы по наращиванию грузооборота севморпути под вопросом? // Морские порты. 2020. № 10. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/88810/> (дата обращения: август 2021).
8. Обзор морского транспорта, 2018 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ru.pdf (дата обращения: август 2021).
9. Обзор морского транспорта, 2020 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (дата обращения: август 2021).
10. Семенikhин Я.Н., Новосельцев Е.М. Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел: возможности и реалии // Морские порты. 2020. № 3. С. 38–42.
11. 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on the Past, Exploring the Future. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/dtl2018d1_en.pdf (дата обращения: август 2021).
12. Cheng H., Eikeland P.O. China's Political Economy of Coal. Drivers and Challenges to Restructuring China's Energy System. URL: <https://www.fni.no/getfile.php/132020-1469870009/Filer/Publikasjoner/FNI-R1015.pdf> (дата обращения: август 2021).
13. Coal Information 2016. <https://doi.org/10.1787/coal-2016-en>
14. Davarzani H., Fahimnia B., Bell M.G., Sarkis J. Greening Ports and Maritime Logistics: A Review // Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2016. Vol. 48. Pp. 473–487. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.07.007>
15. Lauriat G. Top 100 Containerports: Containerization's Great Rebound...and Why // American Journal of Transportation. 2021. Issue 727. Pp. 25–27.
16. Shipping and Shipbuilding Markets. BRS GROUP – Annual Review 2021. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2021.html> (дата обращения: август 2021).

References

1. Buyanov S.I. Updating Seaport Development Plans. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2021. No. 1. Pp. 28–32. (In Russian)
2. 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)
3. Zaostrovskikh E.A. Overview of Shipping Containers: Features and Development Trends. *Transport Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona = Pacific Rim Countries Transportation System*. 2020. No. 3 (24). Pp. 28–33. (In Russian)
4. Zaostrovskikh E.A. Features of the Development of Coal Ports of the Far East of Russia. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 1. Pp. 30–45. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.1.30> (In Russian)

5. Kuusinen P. Ports, Shipbuilding and Pandemic Fighting. *Morskoy flot* [Sea Fleet]. 2021. No. 2. Available at: <http://www.morvesti.ru/obzor/1715/90264/> (accessed August 2021). (In Russian)
6. Lazarev V.A. The Current State of the World Merchant Fleet. In: *Science Notes. Issue 21. Problem Field Regional Economic Research: Collection of Papers*. Ed. by O.M. Prokapalo. Khabarovsk, 2020. Pp. 118–122. (In Russian)
7. Muzlova G. Plans for Increasing Cargo Turnover of the Northern Sea Route are in Question? *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2020. No. 10. Available at: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/88810/> (accessed August 2021). (In Russian)
8. *Review of Maritime Transport 2018*. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ru.pdf (accessed August 2021). (In Russian)
9. *Review of Maritime Transport 2020*. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (accessed August 2021). (In Russian)
10. 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)
11. *50 Years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on the Past, Exploring the Future*. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/dtl2018d1_en.pdf (accessed August 2021).
12. Cheng H., Eikeland P.O. *China's Political Economy of Coal. Drivers and Challenges to Restructuring China's Energy System*. Available at: <https://www.fni.no/getfile.php/132020-1469870009/Filer/Publikasjoner/FNI-R1015.pdf> (accessed August 2021).
13. *Coal Information 2016*. <https://doi.org/10.1787/coal-2016-en>
14. Davarzani H., Fahimnia B., Bell M.G, Sarkis J. Greening Ports and Maritime Logistics: A Review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2016. Vol. 48. Pp. 473–487. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.07.007>
15. Lauriat G. Top 100 Containerports: Containerization's Great Rebound...and Why. *American Journal of Transportation*. 2021. Issue 727. Pp. 25–27.
16. *Shipping and Shipbuilding Markets*. BRS GROUP – Annual Review 2021. Available at: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2021.html> (accessed August 2021).

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2020 г. // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 68–84. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.68>

For citing:

Zaostrovskikh E.A. The Development of the Maritime Transport of Russia and the Far East in the Context of World Trends in 2020. *Regionalistika* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 68–84. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.68> (In Russian)

**ИЗОТОВ
Дмитрий
Александрович**

Кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник

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

**IZOTOV
Dmitry
Aleksandrovich**

Candidate of sciences
(economics), leading research
fellow

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

izotov@ecrin.ru

ORCID: 0000-0001-9199-6226

УДК 339.97+339.96

ПЕРИФЕРИЙНЫЕ ЭКОНОМИКИ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ COVID-19: МОНГОЛИЯ И КНДР

Цель исследования состоит в определении мер государственной политики Монголии и Корейской Народно-Демократической Республики по поддержке экономики в условиях сдерживания новой коронавирусной инфекции (COVID-19), а также в выявлении факторов, определяющих кратко- и среднесрочные перспективы их экономического роста. Показано, что данные страны демонстрировали низкий уровень распространения COVID-19, достигнутый диаметрально противоположными мерами. Установлено, что Монголия реализует один из самых масштабных пакетов мер экономической поддержки, а КНДР осуществляет меры по огосударствлению экономики и косвенному налогообложению доходов населения. Определено, что основным фактором восстановления экономики данных государств является расширение торговых взаимодействий с Китаем.

Пандемия, COVID-19, меры государственной политики, экономический рост, экспорт, импорт, прогноз, Монголия, КНДР

THE SMALL ECONOMIES OF NORTH-EAST ASIA DURING THE COVID-19 PANDEMIC: MONGOLIA AND THE DPRK

The purpose of the review is to determine the measures of Mongolia and the Korean People's Democratic Republic government policy to support the economies in the face of containing COVID-19, as well as to identify the factors that determine the short- and medium-term prospects for their economic growth. It is shown that these two countries demonstrated a low level of COVID-19 spread, achieved by opposite measures of the policy. It has been established that Mongolia is implementing a large package of economic support measures, and the DPRK is taking measures of nationalization and indirect taxation of population income. It is determined that the main factor in the recovery of these economies is the expansion of trade relations with China.

Pandemic, COVID-19, economic policy measures, economic growth, exports, imports, forecast, Mongolia, DPRK

© Изотов Д.А., 2021

Введение

В подготовленном ранее исследовании [2] были описаны последствия пандемии COVID-19 для экономики стран Большой тройки Северо-Восточной Азии (СВА): КНР, Японии и Республики Корея, которые указали на весьма жёсткие и оперативные меры правительств данных стран по сдерживанию и локализации распространения инфекции. Для России также было подготовлено достаточное количество исследований и аналитических отчётов как для национального [10], так и для регионального уровня, включая Дальний Восток [8], территориально относящийся к СВА.

Другим аспектом, находящимся пока в тени перечисленных аналитических работ, является анализ опыта по сдерживанию распространения COVID-19 в остальных странах СВА, формирующих её «периферию»: Монголии и КНДР. Следует заметить, что в экономическом и политическом устройстве двух стран существует принципиальное различие. Монголия и КНДР с начала 1990-х гг. стали придерживаться диаметрально противоположных курсов политического развития при очень разной структуре экономики и обеспеченности факторами производства. Однако и Монголия, и КНДР существенно отстают от остальных стран СВА по уровню дохода на душу населения и характеризуются значительной торгово-экономической ориентацией на Китай. Ввиду определённого расхождения в развитии данных стран, руководства КНДР и Монголии по-разному стали реагировать на неблагоприятные для экономики факторы при реализации мер государственной политики по сдерживанию распространения COVID-19. Можно предположить, что эти меры будут определять общее состояние экономик данных стран на среднесрочную перспективу.

Экономика Монголии в период пандемии

В начале 2020 г. стали поступать первые известия об инфицировании населения COVID-19 в Монголии. Правительство Монголии приняло оперативные меры по сдерживанию её распространения: запрещён въезд из стран высокого риска заражения; приостановлен экспорт в Китай; приняты меры социального дистанцирования; отменены массовые мероприятия; временно закрыты образовательные учреждения; применены карантинные меры в городах (закрытие границ)¹. Границы с Китаем и Россией были открыты 27 мая 2020 г., после того как Монголии были гарантированы поставки вакцины от COVID-19 из ведущих зарубежных стран².

Вплоть до ноября 2020 г. численность населения Монголии, инфицированного COVID-19, была ограниченной, поскольку в неё входили только лица, прибывшие из-за границы. Далее, по мере фиксирования случаев передачи COVID-19 внутри страны, монгольское правительство стало применять общенациональные меры по самоизоляции граждан [23], также изолируя крупные населённые пункты от остальных аймаков (регионов) [13].

К концу I полугодия 2021 г. масштаб распространения новой коронавирусной инфекции достиг 34 тыс. случаев на 1 млн человек. Правительство Монголии планировало вакцинировать 100% взрослого населения или 60% общей численности населения, при этом 59% населения было сделано не менее одной прививки, а 53% – было полностью вакцинировано. В середине июня 2021 г. монгольским правительством запущена вакцинация детей в возрасте 12–18 лет [23].

¹ Mongolia. Policy Responses. URL: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/2021-03/Mongolia_COVID%20country%20profile%20230321.pdf (дата обращения: 05.11.2021).

² Anhtuya B. Taking no Chances: Mongolia to Extend Lockdown. URL: <https://news.mn/en/792655/> (дата обращения: 05.11.2021).

В августе 2021 г. в связи с ростом численности заболеваний COVID-19 Монголия столкнулась с дефицитом медицинского персонала и необходимостью перепрофилирования медицинских учреждений. В ожидании второй волны эпидемии данные проблемы стали приобретать политическое значение, особенно в условиях парламентских и местных выборов [9]. Тем не менее малое распространение COVID-19 в Монголии, достигнутое за счёт жёстких внутренних карантинных мер, закрытия границ, всеобщего тестирования, а также широкомасштабной вакцинации населения, является удачным примером для стран с низким и средним подушевым доходом [14].

Говоря об экономических последствиях распространения COVID-19, необходимо отметить, что монгольская экономика сильно зависит от экспорта сырьевых товаров. Прямой вклад добывающей отрасли в монгольскую экономику составляет более четверти [1], а её продукция – более 90% экспорта. На конец 2020 г. основу экспорта Монголии составляли: уголь (28%), немонетарное золото (24%), медные руды и концентраты (23%)¹. В 2010-е гг. правительство Монголии учредило несколько резервных фондов за счёт отчислений от экспорта сырьевых товаров [25]. Во-первых, Фонд финансовой стабильности (сумма накоплений – около 132 млн долларов США), главной функцией которого является стабилизация текущих неустойчивых доходов от добычи полезных ископаемых и восполнение выпадающих доходов государственного бюджета. Во-вторых, Фонд будущего наследия (сумма накоплений – 384 млн долларов), который выполняет функцию долгосрочного источника финансового благополучия национальной экономики. В-третьих, Пенсионный резервный фонд с долгосрочным инвестиционным горизонтом, служащий финансовым резервом для обеспечения внутренних государственных обязательств Монголии.

Около 90% экспорта Монголии приходится на Китай², поэтому закрытие границ с КНР оказалось довольно чувствительным для монгольских экспортёров и экономики в целом: за 2020 г. экономика сократилась на 5,3% по отношению к предыдущему году. По мере восстановления экспортных поставок ВВП Монголии за первые два квартала 2021 г. увеличился на 7,1%, в основном за счёт наращивания вывоза угля и медного концентрата на территорию КНР (рис. 1).

Остальные отрасли экономики в первой половине 2021 г. сокращались (особенно заметно – строительный сектор и сельское хозяйство), что было вызвано снижением общего потребления в Монголии, тем не менее импортные поставки стали постепенно наращиваться, вернувшись к значениям соответствующего периода 2019 г. Во время пандемии на основе имеющихся накопленных резервов правительство Монголии стало принимать сравнительно активные меры по поддержке населения, предприятий малого бизнеса и отдельных базовых отраслей экономики, например, золотодобывающей отрасли. Масштаб мер государственной поддержки экономики за 2020–2021 гг. составил более 17% ВВП страны, что было осуществлено в рамках бюджетной, денежно-кредитной и финансовой политики (табл. 1).

Как страна, находящаяся в нижнем спектре среднего дохода на душу населения, Монголия активно пользуется целевой поддержкой со стороны международных организаций и ведущих стран мира. В итоге за счёт средств международных организаций и собственных накопленных резервов в I кв. 2020 г. правительство Монголии реализовало меры первичной поддержки функционирования здравоохранения, а также экономики в целом. В частности, за

¹ Mongolia's Foreign Trade Review. 2020. December. URL: <https://www.mongolbank.mn/documents/statistic/externalsector/tradebalancereview/2020/12e.pdf> (дата обращения: 05.11.2021).

² Mongolia Exports by Country and Region 2019. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/MNG/Year/LTST/TradeFlow/Export/Partner/all/> (дата обращения: 05.11.2021).

счёт средств созданного Фонда финансовой стабильности были осуществлены дополнительные расходы на здравоохранение в размере 0,04% ВВП (около 6 млн долларов). Также был принят комплекс как прямых, так и косвенных мер поддержки экономики, среди которых выделялась финансовая поддержка социально уязвимых групп населения, а также предприятий малого бизнеса [23].

Рис. 1. Прирост ВВП, экспорт и импорт Монголии

Источники: составлено по: Mongolia: Economic Growth, Quarterly. URL: https://www.theglobaleconomy.com/Mongolia/gdp_growth/; Mongolia Exports. URL: <https://tradingeconomics.com/mongolia/exports>; Mongolia Imports. URL: <https://tradingeconomics.com/mongolia/imports> (дата обращения: 05.11.2021).

По мере расширения временных рамок режима самоизоляции 6 мая 2020 г. было объявлено о реализации второго пакета мер бюджетной политики по защите социально уязвимых групп населения в размере примерно 2% ВВП. В III кв. 2020 г. в условиях пандемии монгольское правительство объявило о продлении и об изменении принимаемых ранее мер бюджетной политики до конца 2020 г. В итоге дополнительные расходы бюджета составили около 7,5% ВВП (включая предыдущие меры) и были одобрены парламентом страны 28 августа 2020 г.

В условиях пандемии некоторые предприятия Монголии неизбежно стали сокращать оплату труда работников. Поэтому правительство предоставило надбавку к заработной плате малоимущих работающих граждан (в среднем 50% от минимального размера оплаты труда) в течение трёх месяцев. Работодателям запрещено увольнение данной категории работников и снижение оплаты их труда, а выплаты из бюджета Монголии для поддержки этих граждан составили чуть более 2 млн долларов¹. В середине IV кв. 2020 г. правительство Монголии объявило о продлении отдельных мер бюджетной политики по поддержке экономики до конца I полугодия 2021 г. Более 100 тыс. предприятий малого и среднего бизнеса было освобождено от выплаты налогов сроком на шесть месяцев.

¹ Mongolia. Policy Responses. URL: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/2021-03/Mongolia_COVID%20country%20profile%20230321.pdf (дата обращения: 05.11.2021).

Таблица 1

Меры государственной политики Монголии по поддержке экономики
в период пандемии в 2020–2021 гг.

Меры государственной политики	Направление поддержки
Меры бюджетной политики	<p>Первый пакет мер поддержки (I кв. 2020 г.): дополнительные расходы на здравоохранение; денежная поддержка наиболее уязвимых групп населения, предприятий малого бизнеса.</p> <p>Второй пакет мер поддержки (II кв. 2020 г. с пролонгацией до конца 2020 г.): денежная поддержка наиболее уязвимых групп населения; освобождение от выплат корпоративного подоходного налога, подоходного налога с недвижимости, таможенных пошлин и НДС на некоторые категории импортируемых товаров; увеличение сумм, выделяемых на талоны на питание, социальные пенсии; сокращение взносов на социальное обеспечение.</p> <p>Продление отдельных мер (до конца I полугодия 2021 г.): освобождение от выплат подоходного налога с недвижимости, а также таможенных пошлин и НДС на некоторые импортируемые товары; поддержка отдельных регионов; временное освобождение от налоговых штрафов за просрочку платежей; сдерживание цен на социально значимые товары через механизм субсидирования.</p> <p>Во II кв. 2021 г. осуществлена выдача денежных средств на каждого гражданина для компенсации потерь доходов; отменено введенное в начале 2021 г. увеличение взносов на социальное страхование на 2 п. п. До конца декабря 2021 г. продлена реализация мер по поддержке населения за счёт увеличения выплат пособий по уходу за детьми и освобождения от оплаты коммунальных услуг</p>
Меры денежно-кредитной и финансовой политики	<p>Постепенное снижение учётной ставки до 10% в I кв. 2020 г., до 9% – во втором квартале, до 8% – в третьем, до 6% – в четвёртом. Снижение обязательно-го резерва в национальной валюте до 8,5% в I кв. 2020 г., до 6% – в четвёртом квартале. Реализация временных мер по смягчению условий в отношении пруденциальных требований, классификации кредитов и стандартов реструктуризации долга. Разрешение текущим заёмщикам потребительских кредитов отложить выплаты основной суммы и процентов на срок до одного года. Применение нетрадиционных мер денежно-кредитной политики, включая покупку облигаций, выпущенных государственными предприятиями для компенсации нехватки доходов банков. Субсидирование ипотечной программы и льготного кредитования предприятий золотодобывающей отрасли. Реализация трёхлетнего пакета стимулирующих экономических мер на 2021–2023 гг.</p>
Меры валютной политики	<p>В зависимости от конъюнктуры экспорта, обменный курс монгольского тугрика девальвировался до сентября 2020 г., далее происходило его укрепление и удержание Банком Монголии на уровне 2 854 тугрика за доллар США</p>

Источники: составлено по: Mongolia. Policy Responses. URL: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/2021-03/Mongolia_COVID%20country%20profile%20230321.pdf (дата обращения: 05.11.2021); [23].

В конце 2020 г. монгольское правительство стало реализовывать дополнительные меры поддержки экономики, которые включали: финансовую поддержку отдельных аймаков Монголии в размере 1,1 млн долларов; временное освобождение от налоговых штрафов за просрочку платежей; сдерживание цен через механизм субсидирования на угольные брикеты для

«юрточных»¹ микрорайонов в г. Улан-Баторе. Далее монгольское правительство объявило о мерах по борьбе с COVID-19, финансирование которых было возложено на некоторые государственные предприятия.

Во II кв. 2021 г. правительство Монголии осуществило выдачу денежных средств в размере 105 долларов на каждого гражданина для компенсации потери дохода, связанной с возобновлением карантина. Всего на реализацию данной меры поддержки населения было потрачено 350 млн долларов (2,5% ВВП). Далее было объявлено, что прошедшие вакцинацию лица к уже выплаченной сумме получают надбавку в размере 17,5 долларов, что составляло почти 5% среднемесячного дохода на душу населения. Для дополнительной поддержки правительство Монголии распределило среди всех граждан дивиденды государственной горнодобывающей компании «Эрдэнэс Тавантолгой» (Erdenes-Tavantolgoi, JSC), производящей уголь на экспорт, в размере 53,2 млн долларов. Для поддержки предприятий малого бизнеса также было распределено 0,2 млн долларов [23].

В конце мая 2021 г. по итогам сессии парламента Монголии была предложена поправка к Закону о социальном страховании, подразумевающая отмену введённого в начале года увеличения взносов на социальное страхование на 2 п. п. Возникающий в результате дефицит бюджета Монголии (примерно 33 млн долларов) восполнен в рамках реализации механизмов Закона о борьбе с пандемией [23]. В конце I полугодия 2021 г. монгольское правительство объявило о продлении до конца декабря 2021 г. следующих мер поддержки населения: увеличение выплат пособий по уходу за детьми; освобождение от оплаты коммунальных услуг.

Банком Монголии в период пандемии реализовывались активные меры денежно-кредитной и финансовой политики. В конце I кв. 2020 г. Банк Монголии понизил учётную ставку на 100‰ (до 10%), снизил обязательный резерв национальной валюты для коммерческих банков на 200‰ (до 8,5%), а также сузил коридор колебания процентной ставки до $\pm 1\%$. В результате установленные более низкие резервные требования сгенерировали около 113,4 млн долларов (0,8% ВВП) дополнительной ликвидности в банковской системе. Также Банк Монголии и Комиссия по финансовому регулированию реализовали временные меры, предусматривающие смягчение условий в отношении пруденциальных требований, классификации кредитов и стандартов реструктуризации долга.

Закон о борьбе с пандемией, одобренный парламентом Монголии 30 апреля 2020 г., обязал Банк Монголии применять нетрадиционные меры денежно-кредитной политики, включая покупку облигаций, выпущенных государственными предприятиями, для компенсации нехватки доходов банков. К концу 2020 г. сумма расходов Банка Монголии по данным мерам составила около 289 млн долларов (2% ВВП) [23].

В III кв. 2020 г. Банк Монголии продлил временные меры смягчения условий функционирования банковского сектора до конца года, а также снизил учётную ставку до 8%. В середине IV кв. 2020 г. Банк Монголии снизил учётную ставку до 6% (при понижении обязательных резервов национальной валюты на 250‰), а также продлил временные меры смягчения условий функционирования банковского сектора до конца I полугодия 2021 г. В январе 2021 г. Закон о борьбе с пандемией был продлён до конца I полугодия 2021 г. В результате было расширено субсидирование ипотечной программы и льготное кредитование предприятий золотодобывающей отрасли Банком Монголии [23].

Поскольку экспорт из Монголии в КНР был приостановлен с 10 февраля 2020 г. (экспорт угля начал постепенно возобновляться с 15 марта 2020 г.), это негативно повлияло на пла-

¹ Спецификой городов Монголии является наличие микрорайонов, в которых население проживает в юртах, отапливаемых углём в холодное время года. — *Прим. авт.*

тёжкий баланс страны и обменный курс национальной валюты. В результате курс тугрика к доллару США был девальвирован с 2 743 (по состоянию на начало 2020 г.) до 2 858 (сентябрь 2020 г.)¹. Далее, по мере улучшения обстановки в КНР, экспорт из Монголии стал увеличиваться, позволяя укрепить курс национальной валюты до 2 854 тугрика за доллар США и удерживать его первую половину 2021 г.

Привлечение льготных кредитов и безвозмездных перечислений из-за рубежа остаётся одним из важных аспектов поддержания функционирования монгольской экономики. Европейский союз предоставил Монголии целевой грант в размере 59 млн долларов на устранение социально-экономических последствий пандемии [12]. Также Монголия получает от Азиатского банка развития около 400 млн долларов на реализацию 27 проектов, связанных с поддержкой государственного управления, здравоохранения, финансовой системы и сельского хозяйства².

В феврале 2021 г. премьер-министр Монголии объявил о начале реализации трёхлетнего пакета стимулирующих экономических мер, отражённого в комплексном плане восстановления монгольской экономики на 2021–2023 гг., размер которого на 2021 г. оценивается в 5% ВВП [23]. Кроме того, правительство Монголии реализует 14 крупных инвестиционных проектов в пищевой промышленности, сельском хозяйстве и развитии инфраструктуры на сумму 720 млн долларов и планирует выделить 105 млн долларов на закупку кашемира для поддержки его производителей [12].

Опыт Монголии по всеобщей вакцинации населения считается положительным, поэтому перспективы монгольской экономики в среднесрочной перспективе видятся позитивными³. На основании этого, согласно прогнозам ведущих глобальных и субглобальных организаций, монгольская экономика в кратко- и среднесрочной перспективе способна показать сравнительно высокие темпы прироста ВВП (*табл. 2*).

Таблица 2

Кратко- и среднесрочные прогнозные оценки прироста экономики Монголии,
% к предыдущему году

Источник оценки	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Международный валютный фонд	5,0	7,5	6,0	5,0	5,0	5,0
Всемирный банк	5,9	6,1	7,0	–	–	–
Азиатский банк развития	4,6	6,0	–	–	–	–

Источники: составлено по: ADB COVID-19 Response: Mongolia. URL: <https://www.adb.org/countries/mongolia/covid-19-response>; World Economic Outlook Database. 2021. April. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/April> (дата обращения: 05.11.2021); [15].

Ожидается, что впоследствии экономический рост Монголии будет наращиваться по мере ослабления распространения COVID-19, решения проблем, связанных с транспортировкой и логистикой экспортных товаров, и расширения внутреннего спроса. Риски ухудшения перспектив роста монгольской экономики включают в себя неблагоприятные последствия распространения новых штаммов вируса, негативно влияя на экспорт и увеличивая инфляцию за счёт нарушения поставок потребительских и инвестиционных товаров из-за рубежа.

¹ Mongolia Exchange Rate Against USD. URL: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/mongolia/exchange-rate-against-usd> (дата обращения: 05.11.2021).

² ADB COVID-19 Response: Mongolia. URL: <https://www.adb.org/countries/mongolia/covid-19-response> (дата обращения: 05.11.2021).

³ ADB Forecasts 4.6% Growth in Mongolia in 2021 Backed by Accommodative Policies. URL: <https://www.adb.org/news/adb-forecasts-4-6-growth-mongolia-2021-backed-accommodative-policies> (дата обращения: 05.11.2021).

КНДР: кризис в экономике от санкций и COVID-19

В большом числе исследований¹ зафиксировано, что КНДР является уникальной страной с точки зрения функционирования политической и экономической систем. Специфика экономики Северной Кореи подробно изучена и сводится к следующим основным аспектам²: самые высокие в мире риски ведения свободной экономической деятельности³; гибридная командно-административная система со значительными «теневыми» сегментами; наличие жёстких санкционных ограничений со стороны международного сообщества; направление большой доли расходов на нужды военно-промышленного комплекса; заметный приток средств из-за рубежа от трудовых мигрантов; зависимость от импорта при крайне ограниченном экспорте товаров; низкий среднедушевой доход и уровень жизни населения.

В 2012–2016 гг. в стране проводились частичные рыночные реформы, которые позволили национальной экономике ежегодно прирастать на 1–2% в год⁴. Однако в 2017 г. КНДР провела очередные испытания новых вооружений (межконтинентальных ракет, способных поражать цели на территории США), по всей видимости, с дальнейшим расчётом на заключение определённого соглашения с американской стороной [5]. Во время проведения американо-северокорейского саммита в феврале 2019 г. в г. Ханое такого соглашения не было заключено, зато на Северную Корею были распространены новые санкции, введённые Советом Безопасности ООН, которые существенно ухудшили без того скромные возможности развития внешнеэкономических взаимодействий, поскольку с 2017 г. торговля КНДР с Республикой Корея прекратилась [18], а относительно прочные торгово-экономические связи с Китаем также были существенно пересмотрены [4]. В 2017 и 2018 гг. экономика КНДР сокращалась на 3,5 и 4,1% соответственно, стабилизировавшись только в 2019 г.

В отличие от других стран СВА руководство Северной Кореи для сдерживания распространения COVID-19 сделало ставку не на всеобщую вакцинацию населения, а на жёсткие меры соблюдения карантина, по всей видимости, придерживаясь позиции, что этого вполне достаточно для недопущения проникновения в страну COVID-19⁵ с учётом значительного «контроля» над населением.

КНДР была одной из первых стран, прекративших пассажирское сообщение с внешним миром с февраля 2020 г. Параллельно с этим северокорейская сторона стала вести переговоры о масштабных поставках в страну препаратов для вакцинации населения с международным альянсом вакцин по программе Глобального доступа к вакцинам против COVID-19 (COVAX), предусматривающей бесплатное обеспечение вакцинами стран с низким доходом на душу населения. Ожидалось, что в Северную Корею будет поставлена пробная партия данного препарата, однако, в 2021 г. переговоры о её поставках зашли в тупик⁶. Это обстоятельство может объясняться тем, что, с одной стороны, руководство Северной Кореи не уверено в эффективности данных вакцин, с другой – в КНДР придерживаются принципа получения надёжных вакцин бесплатно и в больших объёмах, позволяющих осуществить всеобщую вакцинацию, и

¹ См.: [16; 22; 24].

² См.: [4; 7; 17; 20; 21].

³ 2021 Index of Economic Freedom. North Korea. URL: <https://www.heritage.org/index/country/northkorea> (дата обращения: 05.11.2021).

⁴ North Korea GDP Annual Growth Rate. URL: <https://tradingeconomics.com/north-korea/gdp-annual-growth-rate> (дата обращения: 05.11.2021).

⁵ В какой-то мере это подтверждается данными Всемирной организации здравоохранения. Источник: ВОЗ начала поставки медикаментов от COVID-19 в КНДР. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5019510> (дата обращения: 05.11.2021).

⁶ Котляр М. СМИ узнали о тупике в переговорах о поставках вакцин от COVID-19 в КНДР. URL: <https://www.rbc.ru/politics/04/07/2021/60e15ea39a7947c716b9dd76> (дата обращения: 05.11.2021).

с третьей стороны, северокорейская сторона опасается прибытия в страну медицинского персонала из-за рубежа [3], при этом национальное здравоохранение характеризуется отсутствием современной инфраструктуры и медицинского оборудования¹.

В конце II кв. 2020 г. руководство КНДР ввело карантинные меры по отношению к ввозимым товарам из-за рубежа и стало возводить вдоль границы с КНР крупные санитарно-дезинфекционные пункты для карантинных мер и санитарной обработки товаров из Китая [3]. Фактически по эндогенным причинам Северная Корея прервала относительно безопасные торговые взаимодействия с зарубежными странами. В итоге в 2020 г. экономика КНДР сократилась на 4,5% (*рис. 2*), что являлось крупнейшим её «сжатием» с 1997 г., в котором падение экономики составило 6,5%².

Рис. 2. Прирост ВВП, экспорт и импорт КНДР

Примечание. Квартальные данные по КНДР в открытых источниках информации не обнаружены.

Источники: составлено по: North Korea GDP Annual Growth Rate. URL: <https://tradingeconomics.com/north-korea/gdp-annual-growth-rate>; North Korea Exports. URL: <https://tradingeconomics.com/north-korea/exports>; North Korea Imports. URL: <https://tradingeconomics.com/north-korea/imports> (дата обращения: 05.11.2021).

Общее состояние экономики и социальной сферы КНДР стало стремительно ухудшаться, проявляясь в дефиците товаров [3], прежде всего продовольствия и медикаментов. В итоге цены на потребительские товары выросли³. Ситуация стала осложняться тем, что стратегия, нацеленная на самообеспечение продовольствием, была скорректирована в связи с неблагоприятными погодными условиями лета 2020 г.⁴ Руководство КНДР выбрало собственную стра-

¹ Clarke C. Kim Jong Un Grapples with the Worst Crisis in His Reign so far: A Crippled Economy, no COVID-19 Vaccines and Food Shortages. URL: <https://www.abc.net.au/news/2021-07-14/kim-jong-un-grapples-with-the-worst-crisis-in-his-reign-covid/100270668> (дата обращения: 05.11.2021).

² Onchi Y. North Korean Economy Shrinks 4.5%, Worst Slump Under Kim Jong Un. URL: <https://asia.nikkei.com/Economy/North-Korean-economy-shrinks-4.5-worst-slump-under-Kim-Jong-Un> (дата обращения: 05.11.2021).

³ Лоторев А. Ким Чен Ын призвал граждан КНДР меньше есть до 2025 года. URL: https://www.gazeta.ru/social/news/2021/10/27/n_16759273.shtml (дата обращения: 05.11.2021).

⁴ North Korea GDP Annual Growth Rate. URL: <https://tradingeconomics.com/north-korea/gdp-annual-growth-rate> (дата обращения: 05.11.2021).

тегию в борьбе с COVID-19 на основании того, что любые другие режимы в мире не могут позволить себе настолько долго игнорировать последствия жёсткого карантина как для экономики, так и для общества [3].

В начале 2021 г. товарооборот КНДР с её главным торговым партнёром – Китаем – практически полностью прекратился. В этой обстановке руководители КНДР сделали ставку на всеобщую мобилизацию и усиление роли государства в экономике. По этой причине меры государственной политики скорее способствовали укреплению политического режима в КНДР, в отличие от других стран СВА, в которых оказывалась непосредственная поддержка экономики и наиболее пострадавших слоёв населения. В начале 2021 г. на VIII съезде Трудовой партии Кореи в экономической части доклада Ким Чен Ына были озвучены некоторые императивные меры государственной политики страны на среднесрочный период, которые сводились к свёртыванию определённой части рыночных свобод в экономике (*табл. 3*).

Таблица 3

Меры государственной политики КНДР в экономической сфере
в условиях сдерживания распространения COVID-19 в 2020–2021 гг.

Меры государственной политики	Направление в реализации мер
Общеэкономические меры	Возвращение к централизованному управлению при допустимости некоторых экспериментов; «заморозка» в продвижении рыночных реформ
Меры в отдельных секторах экономики	Выполнение плана обязательных государственных закупок в сельскохозяйственном производстве; распределение зерна посредством карточной системы; частичное огосударствление сферы услуг; построение приграничной карантинной инфраструктуры для ввозимых из-за рубежа товаров
Увеличение доходов государственного бюджета	Выпуск государственных облигаций; изъятие доходов из госсектора
Валютная политика	Увеличение спроса на национальную валюту при ужесточении свободного обращения иностранной валюты

Источники: составлено по: Недоступ М. Коронавирус спровоцировал масштабный экономический кризис в КНДР. URL: <https://fingazeta.ru/ekonomika/politekonomika/463269>; Shin M. What Is the Truth About COVID-19 in North Korea? URL: <https://thediplomat.com/2021/01/what-is-the-truth-about-covid-19-in-north-korea/> (дата обращения: 05.11.2021); [3; 24].

Несмотря на то что северокорейский бизнес тесно связан с существующим режимом КНДР и не стремится к его смене, рост частного сектора стал постепенно вносить вклад в либерализацию политической ситуации в стране [4]. В условиях изоляции в связи с COVID-19 руководство Северной Кореи заявило о необходимости усиления роли Трудовой партии Кореи и расширении контроля над экономикой страны кабинетом министров, возвращаясь к опыту директивного управления при допустимости некоторых экспериментов [3]. Нельзя исключать, что подобного рода общеэкономические меры могут носить явно декларативный характер, при этом некоторые новые экономические механизмы¹ власти могут «затормозить» на приемлемый для себя срок [24].

¹ Например, расширение внешней торговли, внедрение рыночных принципов, свободное «хождение» иностранной валюты в экономике, стабилизацию цен и переход к «налоговой» экономике.

На фоне экономического кризиса курс валюты КНДР в октябре 2020 г. составил около 8 тыс. северокорейских вон за доллар США и далее укрепился до 6,5 тыс. вон по причине реализации указов, ограничивающих использование доллара и китайского юаня в стране в качестве платёжных средств с введением строгих наказаний для населения¹.

Меры в рамках отдельных секторов экономики более определённые. В частности, на среднесрочный период в рамках развития сельскохозяйственного сектора руководство КНДР планирует выполнить план обязательных государственных закупок продовольствия (вероятно, по государственным ценам), преимущественно зерна, которое, в свою очередь, будет распределяться по карточной системе [3]. Также в связи с необходимостью поддержания общенациональных карантинных мер можно ожидать расширения мер по огосударствлению сферы услуг в Северной Корее, прежде всего сектора оптовой и розничной торговли, а также общественного питания и гостиниц².

Реализуемые меры даже в среднесрочной перспективе могут привести к существенному сокращению экономики КНДР и даже к масштабному голоду. По мнению некоторых исследователей [24], для Северной Кореи пролонгация кризиса 2020 г. может быть сопоставима по масштабу с катастрофой середины 1990-х гг., а социально уязвимые группы населения столкнутся с серьёзными финансовыми трудностями, если ситуация впоследствии продолжит ухудшаться. Вполне справедливо указывалось [16], что отсутствие заметных валютных резервов не позволит в таких условиях рассчитывать на поставки импортных товаров. При этом в 2020 г. (первые за 17 лет) руководство КНДР решает выпустить государственные облигации, при помощи которых было бы возможным исполнение части запланированных ранее бюджетных расходов³. В 2020 г. некоторыми аналитиками [24] ожидалось значительное сокращение государственного бюджета КНДР по причине невозможности покрытия доходами ряда расходных статей.

Однако в 2021 г. экономическая ситуация в КНДР стала постепенно стабилизироваться благодаря расширению торговых взаимосвязей с Китаем⁴. В марте – апреле 2021 г. внешняя торговля Северной Кореи стала восстанавливаться по мере ввода в эксплуатацию в тестовом режиме карантинно-дезинфекционных центров, расположенных на границе. Импорт из Китая в КНДР за сентябрь 2021 г. увеличился до 55,6 млн долларов (рис. 3).

Основными товарами, ввозимыми из Китая в КНДР в январе – сентябре 2021 г., являлись продовольствие и медикаменты. Ввиду исключительной важности Северной Кореи для Китая, похоже, что КНР готова обеспечить КНДР достаточным объёмом товаров первой необходимости для предотвращения масштабного голода и сохранения в политической стабильности в стране [3]. В сентябре 2021 г. экспорт из КНДР в Китай увеличился до 14,3 млн долларов, что является самым высоким его значением с декабря 2019 г. Также, согласно некоторым оценкам⁵, КНДР продолжила вывозить уголь в КНР, что не учитывается в официальной таможенной статистике Китая по причине распространения санкционных ограничений на экспорт данного товара, введённых ООН в 2019 г.

¹ Shin M. What Is the Truth About COVID-19 in North Korea? URL: <https://thediomat.com/2021/01/what-is-the-truth-about-covid-19-in-north-korea/> (дата обращения: 05.11.2021).

² Притом что большая часть сферы услуг в КНДР находится в руках частного бизнеса, который тем не менее зарегистрирован как государственный сектор экономики.

³ Недоступ М. Коронавирус спровоцировал масштабный экономический кризис в КНДР. URL: <https://fingazeta.ru/ekonomika/politekonomika/463269> (дата обращения: 05.11.2021).

⁴ Товарооборот КНДР с КНР в 2020 г. составил всего 539 млн долларов, что почти на 81% меньше показателя предыдущего года. Источник: Lee S. North Korea's Economy is Recentralised and China-Reliant. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2021/04/10/north-koreas-economy-is-recentralised-and-china-reliant/> (дата обращения: 05.11.2021).

⁵ Davies C. North Korea – China Trade Hits Highest Level Since Start of Pandemic. URL: <https://www.ft.com/content/a8f270ae-5cce-4ef3-a179-244b3d40311b> (дата обращения: 05.11.2021).

Рис. 3. Внешняя торговля КНДР с Китаем в январе – сентябре 2021 г., млн долларов

Источник: составлено по: China Customs Statistics. URL: <http://english.customs.gov.cn/Statistics/Statistics?ColumnId=7> (дата обращения: 05.11.2021).

Прежде чем перейти к прогнозным оценкам развития экономики КНДР в условиях борьбы с COVID-19, следует заметить, что к настоящему времени в исследовательском сообществе в целом сложилось мнение [19; 22] о траекториях экономического роста Северной Кореи. При сохранении санкций на текущем уровне экономический прирост Северной Кореи может составить 1–2% в случае благоприятных погодных условий и стабилизации внешней торговли. Если санкции будут значительно смягчены, северокорейская экономика может ежегодно прирастать на 4%, но для этого КНДР необходимы серьезные структурные реформы и открытость. Соответственно, по мере снятия барьеров во внешней торговле экономика Северной Кореи способна показать положительные темпы прироста в краткосрочной перспективе (2022–2023 гг.) (рис. 4).

Рис. 4. Краткосрочные прогнозные оценки прироста ВВП КНДР, % к предыдущему году

Источники: составлено по: North Korea GDP Annual Growth Rate. URL: <https://tradingeconomics.com/north-korea/gdp-annual-growth-rate>; North Korea. Main Economic Indicators. URL: <https://www.coface.ru/Ekonomicheskie-issledovaniya/North-Korea> (дата обращения: 05.11.2021).

В случае если санкционное бремя будет увеличиваться, подавление рыночных свобод в стране будет нарастать, а экономический кризис продолжит оказывать негативное влияние на торговлю и социальную сферу, темпы экономического роста Северной Кореи могут быть и отрицательными в среднесрочном периоде [19]. При этом, несмотря на эндогенные риски, пандемия продемонстрировала сильную зависимость экономики Северной Кореи от Китая и скорее укрепила, чем поставила под угрозу их тесные политические отношения [11].

Заключение

При очевидных различиях в экономике, обществе и политических системах в 2020–2021 гг. у Монголии и КНДР появился ещё один довольно сходный параметр: относительно низкий уровень распространения COVID-19 по сравнению с другими странами. Если Монголия данного параметра достигла (помимо карантинных мер) всеобщим тестированием и вакцинацией населения благодаря тесному взаимодействию с ведущими странами мира и международными организациями, то политический режим КНДР сделал ставку только на жесточайшие карантинные меры.

В период пандемии в 2020 г. монгольская экономика заметно сократилась. Монголия, имеющая накопленные валютные резервы, а также получающая финансовую помощь от международных организаций и ведущих стран мира, осуществила реализацию нескольких пакетов мер государственной поддержки социально уязвимых слоёв населения, предприятий малого бизнеса и ключевых секторов экономики. Поскольку главным источником экономического роста Монголии является экспорт, то открытие границ с основным торговым партнёром – КНР – способствовало восстановлению монгольской экономики в первой половине 2021 г. В том случае, если режим внешней изоляции не будет продлеваться, экономика страны в среднесрочной перспективе способна показать высокие темпы прироста.

Когда КНДР столкнулась с COVID-19, её экономика находилась в кризисе ввиду ужесточения санкций, а также в связи с частичным сворачиванием экономических свобод. В ситуации сдерживания распространения новой инфекции мотивация руководства КНДР сводится преимущественно к поддержанию политической стабильности. В условиях декларируемого отсутствия случаев распространения COVID-19 по стране северокорейское руководство в 2020 г. стало вытеснять частный сектор из экономики, возводить приграничную карантинную инфраструктуру, применять косвенное изъятие валютных средств у населения, ужесточать распределение продовольствия. Наряду с этим руководство надеется получить бесплатно и в больших объёмах вакцину от COVID-19 из-за рубежа. Экономическая ситуация в КНДР, как и в случае Монголии, в 2021 г. стала постепенно нормализоваться в связи с возобновлением торговых взаимодействий с Китаем. Экономика страны способна показать положительные темпы прироста в перспективе, однако будущее её состояние скорее зависит от внешних и внутренних политических факторов.

Список литературы

1. Жаргалсайхан Д. Фонд благосостояния 2050. URL: <https://jargaldefacto.com/article/fond-blagosostoyaniya-2sh5sh> (дата обращения: 05.11.2021).
2. Изотов Д.А. Меры государственной поддержки экономики в странах Большой тройки Северо-Восточной Азии в период пандемии // Пространственная экономика. 2021. Т. 17. № 3. С. 156–178. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2021.3.156-178>

3. Ланьков А. Без снежков и рыбалки. Как Северная Корея борется с коронавирусом. URL: <https://carnegie.ru/commentary/85026> (дата обращения: 05.11.2021).
4. Ланьков А. Возрождение рыночной экономики в Северной Корее. URL: https://carnegieendowment.org/files/CP_Lankov2015_web_Rus.pdf (дата обращения: 05.11.2021).
5. Ланьков А. Из кризиса и обратно. Почему Северная Корея сворачивает экономические реформы. URL: <https://carnegie.ru/commentary/83630> (дата обращения: 05.11.2021).
6. Ланьков А. К северу от 38-й параллели. Как живут в КНДР. М.: Альпина нон-фикшн, 2020. 532 с.
7. Ланьков А. Рыночная экономика Северной Кореи: как устроена внешняя торговля КНДР. URL: <https://meduza.io/feature/2016/10/11/gynochnaya-ekonomika-severnoy-korei-kak-ustroena-vneshnyaya-torgovlya-kndr> (дата обращения: 05.11.2021).
8. Минакир П.А. Экономика пандемии: дальневосточный аспект // Пространственная экономика. 2020. Т. 16. № 4. С. 7–22. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2020.4.007-022>
9. Ушаков Д.В. Монголия. Социальные меры противодействия распространению COVID-19 // Азия и Африка сегодня. 2021. № 2. С. 44–50. <http://dx.doi.org/10.31857/S032150750013959-6>
10. Экономика и экономическая политика в условиях пандемии / под ред. А.Л. Кудрина. М.: Издательство Института Гайдара, 2021. 344 с.
11. Char S. North Korea's Covid-19 Choice. Greater Diplomatic and Economic Isolation. URL: <https://www.nbr.org/publication/north-koreas-covid-19-choice-greater-diplomatic-and-economic-isolation/> (дата обращения: 05.11.2021).
12. Country Policy Responses. URL: <https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/regional-country/country-responses/lang--en/index.htm#MN> (дата обращения: 05.11.2021).
13. Dorjdagva J., Batbaatar E., Kauhanen J. Mass Testing for COVID-19 in Ulaanbaatar, Mongolia: «One Door – One Test» Approach // The Lancet Regional Health – Western Pacific. 2021. Vol. 9. <https://doi.org/10.1016/j.lanwpc.2021.100149>
14. Erkhembayar R., Dickinson E., Badarch D., Narula I., Warburton D., Thomas G.N., Ochir Ch., Manaseki-Holland S. Early Policy Actions and Emergency Response to the COVID-19 Pandemic in Mongolia: Experiences and Challenges // The Lancet Global Health. 2020. Vol. 8. № 9. Pp. 1234–1241. [https://doi.org/10.1016/S2214-109X\(20\)30295-3](https://doi.org/10.1016/S2214-109X(20)30295-3)
15. Global Economic Prospects. 2021. June. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/35647/9781464816659.pdf>. (дата обращения: 05.11.2021).
16. Hong J.H. Coronavirus Shock and North Korean Economy. URL: <https://www.kinu.or.kr/pyxis-api/1/digital-files/271a3667-e0ca-4741-91fd-63d6388ca0ec> (дата обращения: 05.11.2021).
17. Hong J.H., Kim S.-J. North Korea's Income – Population Puzzle. URL: <https://repo.kinu.or.kr/bitstream/2015.oak/12542/1/study%20series%2021-02.pdf> (дата обращения: 05.11.2021).
18. Jones R.S. North Korean Economy Shrinks in 2020. URL: <https://keia.org/the-peninsula/north-korean-economy-shrinks-in-2020/> (дата обращения: 05.11.2021).
19. Kim B.-Y. North Korea's GDP: Features and Issues // Dialogue on the North Korea Economy. 2021. July. URL: https://www.kdi.re.kr/kdi_eng/brd/9841/North_Korea%E2%80%99s_GDP:_Features_and_Issues&pp=10&mcd=003002 (дата обращения: 05.11.2021).
20. Koen V., Beom J. North Korea: The Last Transition Economy? URL: <https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP%282020%2915&docLanguage=En> (дата обращения: 05.11.2021).
21. Lankov A., Ward P., Yoo H., Kim J. Making Money in the State: North Korea's Pseudo-State Enterprises in the Early 2000s // Journal of East Asian Studies. 2017. Vol. 17. № 1. Pp. 51–67. <https://doi.org/10.1017/jea.2016.30>

22. Lee J.-W., Pyun J.H. North Korea's Economic Integration and Growth Potential // Asian Economic Journal. 2018. Vol. 32. Issue 3. Pp. 301–325. <https://doi.org/10.1111/asej.12157>
23. Policy Responses to COVID-19. URL: <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Policy-Responses-to-COVID-19> (дата обращения: 05.11.2021).
24. The DPRK Economic Outlook 2020 / 2021. Ed. by S. Lee. URL: https://www.kdi.re.kr/kdi_eng/pub/17150/2020_2021_The_DPRK_Economic_Outlook (дата обращения: 05.11.2021).
25. Turgenbayar B. The Assessment of Mongolian Sovereign Funds // Mongolian Journal of International Affairs. 2020. Vol. 21. Pp. 116–143. <https://doi.org/10.5564/mjia.v21i0.1438>

References

1. Jargalsaikhan D. *Wealth Fund in 2050*. Available at: <https://jargaldefacto.com/article/fond-blagosostoyaniya-2sh5sh> (accessed 5 November 2021). (In Russian)
2. Izotov D.A. Economic Policy Responses to COVID-19 of the Northeast Asia Countries. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2021. Vol. 17. No. 3. Pp. 156–178. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2021.3.156-178> (In Russian)
3. Lankov A. *Without Snowballs and Fishing. How North Korea Fights Coronavirus*. Available at: <https://carnegie.ru/commentary/85026> (accessed 5 November 2021). (In Russian)
4. Lankov A. *Revival of the Market Economy in North Korea*. Available at: https://carnegieendowment.org/files/CP_Lankov2015_web_Rus.pdf (accessed 5 November 2021). (In Russian)
5. Lankov A. *From the Crisis and Back. Why North Korea is Rolling Back Economic Reforms*. Available at: <https://carnegie.ru/commentary/83630> (accessed 5 November 2021). (In Russian)
6. Lankov A. *North of the 38th Parallel. How Do They Live in the DPRK*. Moscow, 2020. 532 p. (In Russian)
7. Lankov A. *Market Economy of North Korea: How the DPRK's Foreign Trade is Arranged*. Available at: <https://meduza.io/feature/2016/10/11/rynochnaya-ekonomika-severnoy-korei-kak-ustroena-vneshnyaya-torgovlya-kndr> (accessed 5 November 2021). (In Russian)
8. Minakir P.A. The Economy of the Pandemic: A Far Eastern Russian Aspect. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2020. Vol. 16. No. 4. Pp. 7–22. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2020.4.007-022> (In Russian)
9. Ushakov D.V. Mongolia. Social Measures to Counter the Spread of COVID-19. *Aziya i Afrika segodnya = Asia and Africa Today*. 2021. No. 2. Pp. 44–50. <http://dx.doi.org/10.31857/S032150750013959-6> (In Russian)
10. *Economy and Economic Policy in the Context of a Pandemic*. Ed. by A.L. Kudrin. Moscow, 2021. 344 p. (In Russian)
11. Char S. *North Korea's Covid-19 Choice. Greater Diplomatic and Economic Isolation*. Available at: <https://www.nbr.org/publication/north-koreas-covid-19-choice-greater-diplomatic-and-economic-isolation/> (accessed 5 November 2021).
12. *Country Policy Responses*. Available at: <https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/regional-country/country-responses/lang--en/index.htm#MN> (accessed 5 November 2021).
13. Dorjdagva J., Batbaatar E., Kauhanen J. Mass Testing for COVID-19 in Ulaanbaatar, Mongolia: «One Door – One Test» Approach. *The Lancet Regional Health – Western Pacific*. 2021. Vol. 9. <https://doi.org/10.1016/j.lanwpc.2021.100149>
14. Erkhembayar R., Dickinson E., Badarch D., Narula I., Warburton D., Thomas G.N., Ochir C., Manaseki-Holland S. Early Policy Actions and Emergency Response to the COVID-19 Pandemic in Mongolia: Experiences and Challenges. *The Lancet Global Health*. 2020. Vol. 8. No. 9. Pp. 1234–1241. [https://doi.org/10.1016/S2214-109X\(20\)30295-3](https://doi.org/10.1016/S2214-109X(20)30295-3)

15. *Global Economic Prospects*. 2021. June. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/35647/9781464816659.pdf> (accessed 5 November 2021).
16. Hong J.H. *Coronavirus Shock and North Korean Economy*. Available at: <https://www.kinu.or.kr/pyxis-api/1/digital-files/271a3667-e0ca-4741-91fd-63d6388ca0ec> (accessed 5 November 2021).
17. Hong J.H., Kim S.-J. *North Korea's Income – Population Puzzle*. Available at: [https://repo.kinu.or.kr/bitstream/2015.oak/12542/1/study%20series%2021-02.pdf](https://repo.kinu.or.kr/bitstream/2015.oak/12542/1/study%20series%202021-02.pdf) (accessed 5 November 2021).
18. Jones R.S. *North Korean Economy Shrinks in 2020*. Available at: <https://keia.org/the-peninsula/north-korean-economy-shrinks-in-2020/> (accessed 5 November 2021).
19. Kim B.-Y. North Korea's GDP: Features and Issues. In: *Dialogue on the North Korea Economy*. 2021. July. Available at: https://www.kdi.re.kr/kdi_eng/brd/9841/North_Korea%E2%80%99s_GDP:_Features_and_Issues&pp=10&mcd=003002 (accessed 5 November 2021).
20. Koen V., Beom J. *North Korea: The Last Transition Economy?* Available at: <https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP%282020%2915&docLanguage=En> (accessed 5 November 2021).
21. Lankov A., Ward P., Yoo H., Kim J. Making Money in the State: North Korea's Pseudo-State Enterprises in the Early 2000s. *Journal of East Asian Studies*. 2017. Vol. 17. No. 1. Pp. 51–67. <https://doi.org/10.1017/jea.2016.30>
22. Lee J.-W., Pyun J.H. North Korea's Economic Integration and Growth Potential. *Asian Economic Journal*. 2018. Vol. 32. Issue 3. Pp. 301–325. <https://doi.org/10.1111/asej.12157>
23. *Policy Responses to COVID-19*. Available at: <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Policy-Responses-to-COVID-19> (accessed 5 November 2021).
24. *The DPRK Economic Outlook 2020 / 2021*. Ed. by S. Lee. Available at: https://www.kdi.re.kr/kdi_eng/pub/17150/2020_2021_The_DPRK_Economic_Outlook (accessed 5 November 2021).
25. Turgenbayar B. The Assessment of Mongolian Sovereign Funds. *Mongolian Journal of International Affairs*. 2020. Vol. 21. Pp. 116–143. <https://doi.org/10.5564/mjia.v21i0.1438>

■ ■ ■
Для цитирования:

Изотов Д.А. Периферийные экономики Северо-Восточной Азии в период пандемии COVID-19: Монголия и КНДР // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 85–100. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.85>

For citing:

Izotov D.A. The Small Economies of North-East Asia During the COVID-19 Pandemic: Mongolia and the DPRK. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 85–100. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.85> (In Russian)

СУСЛОВ**Денис
Владимирович**

Кандидат экономических наук, старший научный сотрудник

Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042**SUSLOV****Denis
Vladimirovich**Candidate of sciences
(economics), senior research
fellowEconomic Research Institute
FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042suslov@ecrin.ru

ORCID: 0000-0001-5866-4369

УДК 339.97

**АНТИКРИЗИСНАЯ ПОЛИТИКА
ПРАВИТЕЛЬСТВА И БАНКА КОРЕИ
ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ COVID-19**

Проведён анализ общеэкономических и институциональных проблем развития Республики Корея в условиях пандемии новой коронавирусной инфекции (COVID-19). Приведены параметры и проведена оценка мер государственной экономической политики по элиминированию экономических шоков в стране. Выявлено, что экономическая политика реагирования на шоки пандемии со стороны правительства была своевременной и адекватной текущим кризисным явлениям. Установлено, что меры фискальной политики в рамках дополнительных бюджетов и денежно-кредитной политики Банка Кореи в целом привели к возвращению корейской экономики в первой половине 2021 г. на траекторию развития с положительными темпами прироста (порядка 2–4% в год), которые ожидается достичь в среднесрочном периоде.

Республика Корея, COVID-19, правительство, меры экономической политики, «Корейский новый курс», Банк Кореи

**THE ANTI-CRISIS POLICY OF THE KOREAN
GOVERNMENT AND BANK OF KOREA
DURING THE COVID-19 PANDEMIC**

The analysis of the general economic and institutional problems of the development of the Republic of Korea in the context of the COVID-19 pandemic was carried out. The parameters are given and the assessment of measures of state economic policy to eliminate economic shocks in the country is carried out. It was revealed that the economic policy of responding to the crisis shocks of the COVID-19 pandemic by the government of the country was timely and adequate to the current crisis facts. It was found that timely measures of fiscal policy within the framework of additional budgets and monetary policy of the Bank of Korea, in general, led to the return of the Korean economy in the first half of 2021 on the development trajectory with a positive growth rates (about 2–4% annually), which are expected to be achieved in the medium term.

Republic of Korea, COVID-19, government, economic policy measures, «Korean New Deal», Bank of Korea

© Суслов Д.В., 2021

Введение

Республика Корея впервые сообщила о подтверждённых случаях COVID-19 в январе 2020 г. [2; 6; 7; 8]. Власти быстро реализовали комплексную стратегию борьбы с вирусом, основанную на широкомасштабном тестировании, активном отслеживании контактов, а также оперативной изоляции и лечении заболевших¹. Наряду с добровольным социальным дистанцированием, этот подход замедлил распространение инфекции, позволил большинству предприятий оставаться открытыми и свёл количество новых случаев к нулю в течение лета 2020 г. Всплеск инфекций произошёл в IV кв. 2020 г., при этом среднесуточное число новых случаев достигло пика в декабре 2020 г. (более 1 тыс.), а снизилось летом 2021 г. (до 500–600)².

В настоящей статье будет проведён анализ общеэкономических и институциональных проблем развития Республики Корея в условиях пандемии COVID-19 в 2020–2021 гг.; приведены параметры и проведена оценка мер государственной экономической политики по элиминированию экономических шоков в стране; рассмотрены основные меры поддержки домохозяйств и компаний по время пандемии; дана качественная оценка экономической политики реагирования на шоки пандемии со стороны правительства страны и Банка Кореи и их своевременности и адекватности текущим кризисным явлениям.

1. Восстановление экономики

Корейская экономика интенсивно развивалась в последнее десятилетие [1; 3; 9; 11]. В 2017 г. наблюдался максимальный прирост ВВП (3,2%), в дальнейшем темпы прироста замедлились. Благодаря эффективным мерам по борьбе с пандемией COVID-19 правительство смогло поддержать экономику. Согласно оценкам Международного валютного фонда, в 2020 г. ВВП Республики Корея снизился всего на 1,0%, и в 2021 г. восстановится до 4,3%, а к 2022 г. прирост экономики постепенно сократится до 3,4%³. Согласно данным правительства страны, реальный ВВП в 2020 г. снизился на 0,9%, но восстановился в квартальном исчислении с III кв. 2020 г. (*табл. 1*).

Согласно предварительной оценке Банка Кореи, опубликованной 27 июля 2021 г., реальный ВВП Кореи по итогам II кв. 2021 г. вырос на 5,9% в годовом исчислении и на 0,7% – в квартальном⁴. Далее кратко опишем, какова была динамика с производством ВВП по секторам в этот период.

Что касается сферы производства, то выпуск в сельском, лесном и рыбном хозяйстве во II кв. 2021 г. упал на 13,6% по сравнению с предыдущим кварталом, поскольку урожайность по сельхозкультурам снизилась.

Промышленное производство упало на 1,2% из-за падения выпуска транспортного оборудования. Выпуск сектора энерго-, газо- и водоснабжения снизился на 3,5% из-за спада производства электроэнергии.

¹ Обзор международной практики поддержки экономики и населения в условиях борьбы с пандемией коронавируса в Армении, Великобритании, Германии, Дании, Испании, Италии, Казахстане, Китае, Нидерландах, США, Финляндии, Франции, Швеции, Южной Кореи, Японии. Общ. ред. О.В. Синявской. URL: https://isp.hse.ru/data/2020/04/29/1544579194/COVID-19_stimulus%20packages_countries260420.pdf (дата обращения: 18.08.2021); [4; 5; 6; 7; 8; 10; 13].

² Rafiq S., Swiston A. Mountains After Mountains: Korea is Containing COVID-19 and Looking Ahead. URL: www.imf.org/en/News/Articles/2021/04/29/na042921-mountains-after-mountains-korea-is-containing-covid-19-and-looking-ahead (дата обращения: 17.09.2021).

³ Там же; [14; 15].

⁴ Republic of Korea Economic Bulletin. 2021. Vol. 43. No. 08. URL: https://eiec.kdi.re.kr/publish/ebBack.do?sel_year=2021&sel_month=12 (дата обращения: 18.08.2021).

Таблица 1

Темпы прироста (сокращения) ВВП по производству и расходам¹
в 2019–2021 гг., % к предыдущему периоду

Показатель	2019					2020 ²					2021	
	год	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	год	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв. ²	II кв. (оцен- ка)
ВВП	2,2	-0,2	1,0	0,4	1,3	-0,9	-1,3	-3,2	2,2	1,1	1,7	0,7
		(1,9) ³	(2,3)	(2,1)	(2,6)		(1,5)	(-2,6)	(-1,0)	(-1,1)	(1,9)	(5,9)
Производство в секторах												
Сельское, лесное и рыбное хозяй-ство	3,9	7,1	-3,6	0,5	-1,3	-4,0	3,4	-8,6	-	4,3	7,5	-13,6
Промышлен-ность	1,1	-2,5	0,7	1,6	1,7	-0,9	-0,1	-9,4	7,5	3,1	3,8	-1,2
Электро-, газо- и водоснабжение	4,3	1,8	5,4	-10,9	5,2	4,2	6,6	-1,5	-2,6	3,9	5,9	-3,5
Строительство	-2,6	-1,0	2,6	-3,0	2,8	-1,4	0,2	-1,1	-4,5	1,4	0,9	-1,4
Услуги ⁴	3,4	0,6	1,1	0,7	1,2	-1,0	-2,5	-0,8	1,0	0,6	0,7	1,9
ВВП по расходам												
Частное потре-бление	2,1	0,2	0,7	0,5	0,9	-5,0	-6,6	1,2	0,2	-1,3	1,2	3,5
Государственные расходы	6,4	1,0	1,6	1,7	1,9	5,0	1,6	1,0	0,1	-0,4	1,6	3,9
Инвестиции в оборудование	-6,6	-8,3	3,5	0,3	3,4	7,1	0,1	0,7	5,8	-0,6	6,1	0,6
Инвестиции в строительство	-1,7	-0,2	2,4	-3,3	5,3	-0,4	0,1	-2,9	-3,9	3,5	1,3	-2,5
Инвестиции в интеллектуаль-ную собствен-ность	3,1	1,2	0,1	0,7	0,4	4,0	1,2	1,8	0,8	1,3	0,2	1,9
Экспорт	0,2	-4,2	2,2	3,7	0,5	-1,8	-0,8	-15,9	16,3	5,3	2,0	-2,0
Импорт	-1,9	-3,8	3,9	-0,1	-0,6	-3,3	-2,6	-5,8	5,9	1,5	2,9	2,8

Примечания: ¹ – в ценах 2015 г., сезонность устранена; ² – предварительные данные; ³ – в скобках указано изменение, % к соответствующему периоду предыдущего года (первоначальные данные); ⁴ – в сектор включены: оптовая и розничная торговля; отели и рестораны; транспорт и хранение; финансовые и страховые услуги; недвижимость и аренда; услуги связи; бизнес-услуги; государственное управление; оборона; услуги социального обеспечения; образовательные услуги; услуги здравоохранения и социального обеспечения; услуги в сфере развлечений и досуга; другие услуги.

Источник: составлено по: Republic of Korea Economic Bulletin. 2021. Vol. 43. No. 08. URL: https://ieec.kdi.re.kr/publish/ebBack.do?sel_year=2021&sel_month=12 (дата обращения: 18.08.2021).

Показатели сектора строительства снизились на 1,4% из-за низких показателей объёмов строительных работ. Объёмы предоставления услуг выросли на 1,9% благодаря увеличению транспортных, складских, развлекательных и других услуг.

Что касается составляющих ВВП по расходам, то частное потребление и государственные расходы выросли на 3,5 и 3,9% соответственно. Инвестиции в строительство упали на 2,5%, поскольку сократились как объёмы работ по строительству зданий, так и гражданские строительные работы. Инвестиции в производственные мощности и оборудование увеличились на 0,6% за счёт вложений в транспортное оборудование.

Экспорт упал на 2,0% из-за сокращения внешних поставок автомобилей и ЖК-дисплеев, а импорт вырос на 2,8% благодаря росту объёмов продукции из первичных металлов и химической продукции.

Далее приведём параметры и проведём оценку мер государственной экономической политики по элиминированию экономических шоков в Республике Корея; рассмотрим основные меры государственной поддержки домохозяйств и компаний по время пандемии COVID-19.

2. Фискальные меры

Первый дополнительный бюджет на 2020 год Национальное собрание приняло 17 марта 2020 г. Дополнительный бюджет включал в себя сокращение доходов на 0,8 трлн вон Республики Корея и дополнительные расходы в размере 10,9 трлн вон на профилактику и лечение заболеваний, ссуды и гарантии пострадавшему бизнесу, поддержку пострадавших домохозяйств и местной экономики¹.

Второй дополнительный бюджет на 2020 год Национальное собрание приняло 30 апреля 2020 г. Дополнительный бюджет включал в себя увеличение расходов на 8 трлн вон на финансирование программы выплат чрезвычайной помощи в размере 14,3 трлн вон, которая предусматривает трансферты домохозяйствам.

Третий дополнительный бюджет на 2020 год Национальное собрание приняло 3 июля 2020 г. Пакет в размере 35,1 трлн вон включал сокращение доходов (11,4 трлн вон) и дополнительные расходы на 23,7 трлн вон на финансовую поддержку компаний, расширение занятости и социальной безопасности, борьбу с болезнями и расходы на цифровую и «зелёную» экономику.

Пересмотр нового пакета мер по так называемому *Корейскому новому курсу* (Korean New Deal) правительство страны объявило 14 июля 2020 г. [12]. Пакет нацелен на преобразование экономики из быстрого последователя в лидера; из экономики, зависящей от углеродных энергоресурсов, в «зелёную» экономику, с переходом общества к более инклюзивному развитию. Он включает расходы на три основных компонента: цифровую экономику, «зелёные» технологии и систему социальной защиты. В *третий* дополнительный бюджет на 2020 г. направлено в общей сложности 6,3 трлн вон.

Всего к 2022 г. будет инвестировано 67,7 трлн вон (накопленным итогом), а к 2025 г. – в общей сложности 160 трлн вон (114,1 трлн вон накопленным итогом) за счёт бюджетных инвестиций. Ожидается, что будет создано 1,9 млн рабочих мест.

Четвёртый дополнительный бюджет на 2020 год Национальное собрание приняло 22 сентября 2020 г. Дополнительные 7,8 трлн вон будут потрачены на поддержку малого бизнеса и МСП (3,9 трлн вон), занятости (1,5 трлн вон) и домохозяйств с низкими доходами (0,4 трлн вон), повседневного ухода за детьми и другие цели (2 трлн вон).

¹ Меры поддержки экономики (с января 2020 г. по июль 2021 г.) в рамках дополнительного бюджетного финансирования приведены в [таблице 2](#), в рамках обычного бюджета и условных обязательств – в [таблице 3](#).

Таблица 2

Меры правительства Республики Корея
в рамках дополнительного бюджетного финансирования с января 2020 г. по июль 2021 г.

Дополнительные расходы / недополученные доходы	Сумма, трлн вон
Здравоохранение	
Чрезвычайные расходы и первый дополнительный бюджет (профилактика эпидемий и лечение; поддержка медицинских учреждений и домохозяйств, находящихся на карантине)	2,1
Третий дополнительный бюджет на расширение диагностических и лечебных учреждений, интеллектуальных медицинских центров; содействие разработке лечения и вакцины; популяризация лечения на основе подхода «тест – отслеживание – лечение» в качестве глобального стандарта и увеличение официальной помощи в целях разработки наборов и инструментов реагирования на COVID-19	2,4
Дополнительные расходы на здравоохранение	0,6
Индивидуальный пакет помощи (профилактика заболеваний и укрепление медицинской системы и объектов), декабрь 2020 г.	0,8
Дополнительный бюджет на 2021 год (вакцинация от COVID-19 и компенсации медицинским учреждениям)	4,2
По другим секторам	
Дополнительные расходы по выпуску потребительских купонов для малоимущих, оказанию экстренной помощи семьям и поддержке повторного открытия бизнеса	5,6
Первый дополнительный бюджет (поддержка малых и средних предприятий (МСП), дополнительные потребительские купоны и гранты местным органам власти)	8,8
Второй дополнительный бюджет (денежные трансферты домохозяйствам)	14,3
Третий дополнительный бюджет (поддержка компаний, занятости и системы социальной защиты; стимулирование потребления, инвестиций и местной экономики; «Корейский новый курс» по цифровым и «зелёным» инвестициям)	23,7
Четвёртый дополнительный бюджет	7,8
поддержка МСП	3,9
системы трудовых отношений	1,5
безработных и домохозяйств с низким доходом	0,4
дневного ухода за детьми и оплаты мобильной связи	1,8
экстренной профилактики заболеваний	0,2
Индивидуальный пакет помощи (субсидии на аренду владельцам малого бизнеса и поддержка доходов фрилансеров, сотрудников онлайн-платформ и т. д.), декабрь 2020 г.	4,6

Продолжение таблицы 2

Дополнительные расходы / недополученные доходы	Сумма, трлн won
Дополнительный бюджет на 2021 год	10,7
поддержка МСП и уязвимых категорий работников	8,2
поддержка занятости	2,5
Упущенные доходы	3,3
снижение НДС для самозанятых	0,7
снижение корпоративного налога для МСП, расположенных в зонах стихийных бедствий	0,3
снижение потребительского налога на покупку автомобилей	0,8
повышение подоходного налога по расчётам по кредитной / дебетовой карте и кассовым чекам	0,4
повышение лимита вычитаемых расходов на развлечения при расчёте корпоративного налога	0,2
сокращение взносов на социальное обеспечение (медицинское страхование) для домохозяйств	0,9
Срочные расходы и отложенные доходы в других сферах (за исключением здравоохранения)	
Срочные расходы	3,3
ранние закупки и предоплата нуждающимся в денежных средствах предприятиям	2,1
предварительные инвестиции в строительство	1,2
Доходы будущих периодов	43,4
отсрочка уплаты налогов, включая налог на прибыль предприятий и НДС; отсрочка сроков налоговых расследований, досрочное возмещение налогов	42,9
отсрочка выплаты взносов на социальное обеспечение для населения и оплаты электроэнергии	0,5

Источник: составлено по: Fiscal Monitor: Database of Country Fiscal Measures in Response to the COVID-19 Pandemic. URL: www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/~media/Files/Topics/COVID/FM-Database/july-2021-country-fiscal-measures-database-publication-v2.ashx (дата обращения 18.08.2021).

Бюджет на 2021 год Национальное собрание приняло 2 декабря 2020 г. Бюджетные доходы на 2021 г. составляют 482,6 трлн won, что примерно на 23 трлн won (1,2% ВВП) ниже прогнозируемых доходов на 2021 г., опубликованных в бюджетном плане на 2020 год. Бюджетные расходы составляют 558 трлн won, что примерно на 11 трлн won (0,6% ВВП) выше суммы, запланированной в бюджетном плане на 2020 год.

Таблица 3

Меры правительства Республики Корея
в рамках обычного бюджета и условных обязательств

Комплекс мер	Сумма, трлн вон
Гарантии по депозитам, ссудам и прочим обязательствам – всего	70,9 (60,0)*
	3,7**
Первая программа финансовой поддержки мелких торговцев	16,4
Вторая программа финансовой поддержки мелких торговцев	10,0
Полные и специальные гарантии МСП и мелким торговцам, предоставляемые финансируемыми государством финансовыми учреждениями (госбанками)	16,8
Льготные гарантии МСП и экспортным компаниям	7,9
Программа Р-СВО (покупка облигаций, обеспеченных другими ценными бумагами) для компаний, пострадавших от пандемии COVID-19	11,7
Гарантии / займы, связанные с торговым финансированием и зарубежными проектами	6,0
Гарантии / займы венчурному капиталу и стартапам	2,1
Квази-фискальные операции (некоммерческая деятельность государственных корпораций от имени государства) – всего	125 (106,0)
	6,5**
Программа возврата кредитов Корейской корпорации по управлению активами (Korea Asset Management Corporation)	2,0
Расширение ссуд МСП, предоставляемых государственными финансовыми учреждениями	21,2
Пакет поддержки стабилизации рынка корпоративных облигаций и краткосрочного финансирования (за исключением программы Р-СВО)	11,1
Программа покупки корпоративных облигаций и коммерческих ценных бумаг с низким рейтингом	20,0
Стабилизационный фонд ключевых отраслей	40,0
Стабилизационный фонд рынка акций	10,7
Стабилизационный фонд рынка облигаций	20,0
Финансовые вливания в акционерный капитал, покупка активов, ссуды, принятие (переуступка) долга, в том числе через внебюджетные фонды	–
ИТОГО	195,9 (166,0)
	10,1**

Примечания: * – в скобках указана сумма в миллиардах долларов; ** – доля в ВВП 2019 г., %.

Источник: составлено по: Fiscal Monitor: Database of Country Fiscal Measures in Response to the COVID-19 Pandemic. URL: www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/~media/Files/Topics/COVID/FM-Database/july-2021-country-fiscal-measures-database-publication-v2.ashx (дата обращения 18.08.2021).

Дополнительный бюджет в размере 14,9 трлн вон (0,8% ВВП) Национальное собрание утвердило 25 марта 2021 г. Меры включают помощь пострадавшим владельцам малого бизнеса и занятым в них работникам, поддержку занятости, проведение повсеместного вакцинации, финансовую поддержку малых предприятий и поддержку домохозяйств с низкими доходами.

О предлагаемом *втором* дополнительном бюджете на 2021 год в размере 33,0 трлн вон (1,6% ВВП) правительство объявило 1 июля 2021 г. Дополнительные расходы в основном финансируются за счёт превышения налоговых поступлений и частично за счёт профицита бюджета, что незначительно влияет на прогнозируемый общий бюджетный баланс. Предложение включает пакет помощи в связи с COVID-19 (13,4 трлн вон), меры по борьбе с болезнями (4,4 трлн вон), обеспечению занятости и социальной защиты (2,6 трлн вон), стимулированию местной экономики (12,6 трлн вон). Кроме того, 3 трлн вон из первоначального бюджета будет перераспределено на решение проблем с жильём и другие неотложные вопросы жизнеобеспечения.

Далее приведём параметры и проведём оценку мер монетарной политики Банка Кореи по элиминированию экономических шоков в республике.

3. Меры монетарной политики

Банк Кореи принял ряд мер по обеспечению постоянных адаптивных денежно-кредитных условий и повышению ликвидности финансовой системы страны. К ним относятся:

- 1) снижение базовой ставки на 75‰ (с 1,25 до 0,5%);
- 2) предоставление неограниченных сумм через операции на открытом рынке;
- 3) расширение списка приемлемых участников операций на открытом рынке для включения избранных небанковских финансовых организаций;
- 4) расширение приемлемого обеспечения операций на открытом рынке для включения банковских облигаций, определённых облигаций государственных предприятий и агентств, а также гарантированных государством ипотечных облигаций, выпущенных Корейской жилищно-финансовой корпорацией (Korea Housing Finance Corporation);
- 5) упрощение требований к обеспечению для нетто-расчётов в платёжной системе Банка Кореи;
- 6) покупка корейских казначейских облигаций на 6,0 трлн вон (с объявлением дополнительных покупок на 5,0 трлн до конца 2020 г.).

Для расширения доступа МСП к финансовым ресурсам Банк Кореи повысил лимит поддержки кредитования при своём посредничестве в общей сложности на 18 трлн вон (около 0,9% ВВП) и снизил процентную ставку до 0,25% (с 0,5–0,75%).

О плане финансовой стабилизации в размере 100 трлн вон (5,3% ВВП) Президент Республики Корея Мун Чжэ Ин объявил 24 марта 2020 г. Его основными элементами являются:

- 1) расширенное кредитование как государственными, так и коммерческими банками МСП, мелких торговцев, средних фирм и крупных компаний (последних – на индивидуальной основе), включая экстренное и частичное кредитование, гарантии и обеспечение кредитных обязательств;
- 2) фонд стабилизации рынка облигаций для приобретения корпоративных облигаций, коммерческих бумаг и финансовых облигаций;

3) финансирование государственными финансовыми учреждениями выпуска корпоративных облигаций через обеспеченные облигационные обязательства и прямые покупки облигаций;

4) краткосрочное финансирование на денежном рынке через ссуды для финансирования акций, операции репо и поддержку рефинансирования государственными финансовыми учреждениями Банком Кореи;

5) фонд стабилизации фондового рынка, финансируемый финансовыми холдинговыми компаниями, ведущими финансовыми компаниями и другими соответствующими учреждениями.

Дополнительные меры на общую сумму 25 трлн вон (1,3% ВВП) были объявлены 22 апреля 2020 г., в основном за счёт создания специального механизма для покупки корпоративных облигаций / коммерческих бумаг (10 трлн вон) и дополнительных средств для кредитования малого и среднего бизнеса (10 трлн вон). Также было объявлено о финансовой поддержке экспортёров и отдельных отраслей. Ещё 8 апреля 2020 г. был объявлен пакет мер на общую сумму 36 трлн вон (1,9% ВВП), направленных на ослабление финансовых ограничений для экспортёров, включая увеличение суммы и срока погашения торговых кредитов и расширение торгового страхования. Президент Мун Чжэ Ин объявил 22 апреля 2020 г., что основной стабилизационный фонд отрасли будет создан в размере 40 трлн вон (2,1% ВВП) и будет управляться Корейским банком развития для поддержки семи ключевых отраслей: авиаперевозки, судоходство, судостроение, автомобилестроение, общее машиностроение, электроэнергетика и отрасли коммуникаций. Средства будут привлечены за счёт выпуска гарантированных государством облигаций и частных взносов. Поддержка будет предоставлена в виде кредитов, гарантий оплаты и инвестиций. В качестве условий для получения поддержки компании должны будут сохранять занятость, ограничивать вознаграждение руководителей, дивиденды и другие выплаты, а также делиться выгодами от нормализации бизнеса в будущем.

Другие меры, принятые для обеспечения стабильности финансового рынка, включают: расширение операций репо с Банком Кореи для небанковских организаций; создание программы кредитования небанковских организаций с корпоративными облигациями в качестве обеспечения; временный запрет короткой продажи акций на фондовых рынках; временное смягчение правил обратного выкупа акций и соотношения между кредитами и депозитами для банков и других финансовых учреждений, а также коэффициента покрытия ликвидности в национальной валюте для банков.

4. Валютная политика

Банк Кореи открыл двусторонний своп с Федеральной резервной системой США на 60 млрд долларов. Другие меры, принятые для содействия финансированию в иностранной валюте, включают:

1) повышение верхнего предела по валютным форвардным позициям с 40 до 50% капитала для отечественных банков и с 200 до 250% – для банков с иностранным капиталом;

2) временное прекращение действия налога (в размере 0,1%) по краткосрочным бездепозитным валютным обязательствам финансовых организаций;

3) временное снижение минимального значения коэффициента покрытия валютной ликвидности для банков с 80 до 70%. Банк Кореи также создал механизм, позволяющий как банкам, так и небанковским финансовым учреждениям участвовать в операциях репо для получения иностранной валюты от Банка Кореи, которые могут быть активированы, когда того требуют рыночные условия.

5. Изменения в «Корейском новом курсе» и другие меры правительства

Правительство объявило об обновлении «Корейского нового курса» 14 июля 2021 г., через год после введения первоначального плана¹. «Корейский новый курс», благодаря инвестициям и совершенствованию нормативно-правовой базы, ускорял введение практики удалённой работы и образования, способствовал развитию низкоуглеродного и экологически чистого производства и переходу к «зелёной» и цифровой экономике. Это обновление можно объяснить изменением внутренних и внешних условий развития. Кроме всего, обычным людям ещё предстоит избавиться от негативного воздействия и последствий пандемии. Во-первых, пострадало образование в его классической форме. Во-вторых, разрыв в доходах между домохозяйствами увеличивается. В-третьих, среди молодых людей растёт беспокойство по поводу работы, доходов и жилья. В-четвёртых, по мере перехода к цифровой и «зелёной» экономике растёт спрос на рабочую силу в новых отраслях, таких как программное обеспечение, что требует систематической поддержки реструктуризации бизнеса, а также масштабной последующей мобильности рабочей силы. Внешним важным фактором долгосрочного развития Республики Корея является проблема углеродной нейтральности, и, вероятно, что правительство воспользуется возможностями решения этой проблемы путём развития новых источников «зелёного» роста.

«Корейский новый курс 2.0» (Korean New Deal 2.0) направлен на решение ряда актуальных для страны задач: разработки оригинальных программ работы и социального обеспечения (увеличение инвестиций в программы развития человеческих ресурсов в рамках так называемого *Нового курса развития человеческого капитала* (Human New Deal); обновления цифрового и «зелёного» «Корейского нового курса» с добавлением новых программ и расширением первоначальных; увеличения до 2025 г. запланированного объёма бюджетных инвестиций со 160 до 220 трлн вон (*табл. 4*); создания в общей сложности 600 тыс. рабочих мест в дополнение к 1,9 млн рабочих мест, которые планировалось создать по первоначальному плану.

В планы правительства на 2021–2022 гг. входило следующее: включить в бюджетное предложение на 2022 г. бюджеты на сумму более 30 трлн вон для финансирования «Корейского нового курса 2.0»; объявить в июле 2021 г. планы действий по комплексному пакету по сфере образования и поддержке молодых взрослых; разработать детали мер поддержки реструктуризации бизнеса и реформирования рынка труда, которые направлены на содействие переходу к цифровой и углеродно-нейтральной экономике; разработать меры поощрения малых предприятий к открытию нового бизнеса и повторным попыткам его запуска после неудач.

Хотя в первой половине 2021 г. корейская экономика продемонстрировала быстрое восстановление, и эта динамика, вероятно, сохранится до конца года, ей приходится сталкиваться с дисбалансами, возникающими во время восстановления и «постпандемической» реструктуризации во второй половине 2021 г. При высоких показателях экспорта и инвестиций ожидается, что занятость и внутреннее потребление будут расти относительно медленными темпами, это ограничит восстановление доходов работающих домохозяйств. Кроме того, существует вероятность, что экономике будут препятствовать разветвления, сопровождающие восстановление, такие как рост инфляции и последствия резкого роста цен на активы.

¹ Republic of Korea Economic Bulletin. 2021. Vol. 43. No. 08. URL: https://eiec.kdi.re.kr/publish/ebBack.do?sel_year=2021&sel_month=12 (дата обращения: 18.08.2021).

Таблица 4

Расходы государственного бюджета на инвестиции в 2020–2025 гг., трлн вон

Направление	«Корейский новый курс»	«Корейский новый курс 2.0»
Цифровой новый курс – всего	44,8	около 49
Продвижение цифровых данных, сетей и искусственного интеллекта	31,9	33,5
Укрепление инфраструктуры для «бесконтактного» бизнеса	2,9	3,2
Продвижение метавселенной (Metaverse) и другие услуги конвергенции информационно-коммуникационных технологий	–	2,6
Построение «умных» сервис-ориентированных вычислений	10,0	9,7
«Зелёный» новый курс – всего	42,7	около 61
Достижение углеродной нейтральности	–	4,8
Преобразование городской инфраструктуры в более экологичную и чистую среду	12,1	16,0
Продвижение низкоуглеродных распределённых энергосетей	24,3	30,0
Содействие «зелёной» промышленности	6,3	10,2
Новый курс развития человеческого капитала – всего	26,6	около 50
Развитие человеческих ресурсов	4,0	9,3
Укрепление гарантий занятости и социального обеспечения	22,6	27,0
Пакеты помощи молодым взрослым	–	8,0
Помощь в преодолении разрыва в доходах	–	5,7
ИТОГО	114,1	около 160
Региональный новый курс*	42,6	около 62

Примечание. * – расходы местных бюджетов по «Корейскому новому курсу» превышают другие направления расходов в рамках «Корейского нового курса 2.0».

Источник: составлено по: Republic of Korea Economic Bulletin. 2021. Vol. 43. No. 08. URL: https://eiec.kdi.re.kr/publish/ebBack.do?sel_year=2021&sel_month=12 (дата обращения: 18.08.2021).

Во второй половине 2021 г. корейская экономика, по всей вероятности, столкнётся с более долгосрочными и глобальными проблемами. Поскольку во всём мире ожидается «постпандемическая» реструктуризация, которая может полностью изменить образ жизни (от работы и ведения бизнеса до управления повседневной жизнью), экономика должна быть готова к таким вызовам с помощью промышленных инноваций и новых драйверов роста. Республика Корея должна быть хорошо подготовлена к новому мировому порядку, чтобы предприятия (в том числе экспортно ориентированные) могли эффективно работать на мировом рынке. Что касается демографических проблем, связанных с резким падением рождаемости, правительству страны необходимо найти правильные решения, чтобы сохранить потенциал экономического роста. На этом фоне была составлена экономическая политика второй половины 2021 г.

Так, правительство Республики Корея поставило задачи по достижению так называемых целей 3 + 2 на вторую половину 2021 г.: три цели направлены на поддержку ускоренного текущего восстановления, а две другие – на реструктуризацию экономики в будущем¹. Также в 2021 г. правительство опубликовало предложение о пересмотре налогов, которое потребовало внесения изменений в 16 налоговых нормативных актов². Принятые институциональные налоговые новации направлены на цели поддержки новых отраслей и занятости, а также инклюзивного роста в стране.

6. Прогнозы правительства Республики Корея на 2021–2022 гг.

В 2021 г. ожидается достижение ежегодного темпа прироста ВВП в 4,2%. При интенсивных показателях экспорта правительство будет работать над увеличением частных расходов, особенно на местном рынке. По уровню занятости ожидается, что в экономике появится 250 тыс. рабочих мест, это более чем компенсирует прошлогодний спад численности занятых на 220 тыс. человек. По уровню инфляции прогнозируется, что годовая инфляция потребительских цен составит 1,8%, ситуация с предложением улучшится, а ценовая политика сместится в сторону сдерживания инфляции. Ожидается, что профицит счёта текущих операций платёжного баланса увеличится до 77 млрд долларов при сохранении положительного сальдо счёта товаров и улучшении баланса услуг (*табл. 5*).

Таблица 5

Показатели прогноза правительства Республики Корея на 2021–2022 гг.

Показатель	2020 (факт)	2021		2022
		пересмотренный прогноз	первоначальный прогноз	
Прирост (сокращение) ВВП, %	–0,9	4,2	3,2	3,0
Прирост (сокращение) численности занятых, тыс. человек	–218	250	150	250
Уровень занятости (в возрасте 15–64 лет), %	65,9	66,4	65,9	66,8
Прирост индекса потребительских цен, %	0,5	1,8	1,1	1,4
Сальдо платёжного баланса, млрд долларов	75,3	77,0	63,0	66,0
Прирост (сокращение) экспорта, % к предыдущему году	–5,5	18,5	8,6	3,8
Прирост (сокращение) импорта, % к предыдущему году	–7,1	22,4	9,3	3,0

Источник: составлено по: Republic of Korea Economic Bulletin. 2021. Vol. 43. No. 07. URL: https://eiec.kdi.re.kr/publish/ebBack.do?sel_year=2021&sel_month=12 (дата обращения 18.08.2021).

¹ Republic of Korea Economic Bulletin. 2021. Vol. 43. No. 07. URL: https://eiec.kdi.re.kr/publish/ebBack.do?sel_year=2021&sel_month=12 (дата обращения 18.08.2021).

² Republic of Korea Economic Bulletin. 2021. Vol. 43. No. 08. URL: https://eiec.kdi.re.kr/publish/ebBack.do?sel_year=2021&sel_month=12 (дата обращения: 18.08.2021).

По прогнозу правительства на 2022 г., ожидается достижение ежегодного темпа прироста ВВП в 3% на фоне отложенного спроса, который будет поддержан интенсивным экспортом за счёт восстановления развивающихся рынков. По уровню занятости ожидается, что в общей сложности будет создано 250 тыс. рабочих мест (несмотря на сокращение населения в трудоспособном возрасте) благодаря приросту численности занятых в секторе услуг. По инфляции ожидается, что потребительские цены вырастут на 1,4%, давление со стороны предложения снизится.

Заключение

Таким образом, можно положительно оценить предпринятые и принимаемые правительством Республики Корея меры по элиминации шоков пандемии COVID-19 в стране. Своевременные меры фискальной политики в рамках дополнительных бюджетов в «пандемийный» период и денежно-кредитной политики Банка Кореи в целом привели к возвращению корейской экономики в первой половине 2021 г. на траекторию развития с положительными годовыми темпами прироста (порядка 2–4%), которые ожидается достичь в среднесрочном периоде. Для дополнительного импульса качественному экономическому развитию правительством страны также приняты институциональные изменения в «*Корейском новом курсе*» (превращение его в версию 2.0) по трём основным направлениям: цифровой новый курс, «зелёный» новый курс и развитие человеческого капитала. Также правительство поставило задачи по достижению целей конструкции «3 + 2» на вторую половину 2021 г.: три цели направлены на то, чтобы помочь экономике полностью оправиться от пандемии, а две другие – на реструктуризацию экономики в будущем. Кроме этого, принятые в 2021 г. институциональные новации налоговой системы и экспансионистская макроэкономическая политика будут способствовать устойчивому и более инклюзивному экономическому росту.

Список литературы

1. Агабеков С.И., Левина Е.А. Корпорации и экономический рост. Опыт Южной Кореи // ЭКО. 2017. № 3 (513). С. 134–146.
2. Асмолов К.В. Политика государств Корейского полуострова в области борьбы с коронавирусом // Проблемы Дальнего Востока. 2020. № 3. С. 40–52.
3. Кукла М.П. Республика Корея: на пути к креативной экономике // Азия и Африка сегодня. 2016. № 9 (710). С. 27–32.
4. Рензин О.М., Кучук В.В. Трансформация институционального инструментария в странах Северо-Восточной Азии: Южная Корея // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 4 (93). С. 8–15.
5. A UN Framework for the Immediate Socio-Economic Response to COVID-19. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/730201/republic-korea-coronavirus-disease-pandemic-response.pdf> (дата обращения: 17.07.2021).
6. All About Korea's Response to COVID-19. URL: https://www.mofa.go.kr/eng/brd/m_22591/down.do?brd_id=20543&seq=35&data_tp=A&file_seq=1 (дата обращения: 17.07.2021).
7. Assessment of COVID-19 Response in the Republic of Korea. <https://doi.org/10.22617/TCS210133-2>
8. Coronavirus Politics: The Comparative Politics and Policy of COVID-19. Ed. by S.L. Greer, E.J. King, E.M. Da Fonseca, A. Peralta-Santos. <https://doi.org/10.3998/mpub.11927713>

9. Global Economic Prospects, June 2020. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33748> (дата обращения: 17.09.2021).
10. ILO Monitor: COVID-19 and the World of Work. Fifth Edition. Updated Estimates and Analysis. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_749399.pdf (дата обращения: 17.07.2021).
11. Swiston A. Korea's Growth Prospects: Overcoming Demographics and COVID-19. IMF Working Paper. 2021. WP/21/92. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2021/03/26/Koreas-Growth-Prospects-Overcoming-Demographics-and-COVID-19-50261> (дата обращения: 17.07.2021).
12. The Korean New Deal. National Strategy for a Great Transformation. URL: <https://english.moef.go.kr/skin/doc.html?fn=Korean%20New%20Deal.pdf&rs=/result/upload/mini/2020/07/> (дата обращения: 17.07.2021).
13. The Republic of Korea's Coronavirus Disease Pandemic Response and Health System Preparedness. <https://doi.org/10.22617/TCS210332-2>
14. World Economic Outlook Update. Fault Lines Widen in the Global Recovery. 2021. July. URL: www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/07/27/world-economic-outlook-update-july-2021 (дата обращения: 17.09.2021).
15. World Economic Outlook: Managing Divergent Recoveries. 2021. April. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/03/23/world-economic-outlook-april-2021> (дата обращения: 17.09.2021).

References

1. Agabekov S.I., Levina E.A. Corporations and Economic Growth in South Korea. *EKO [ECO Journal]*. 2017. No. 3 (513). Pp. 134–146. (In Russian)
2. Asmolov K.V. Two Koreas Against COVID-19. *Problemy Dal'nego Vostoka = Far Eastern Studies*. 2020. No. 3. Pp. 40–52. (In Russian)
3. Kukla M.P. Republic of Korea: Towards Creative Economy. *Aziya i Afrika segodnya = Asia and Africa Today*. 2016. No. 9 (710). Pp. 27–32. (In Russian)
4. Renzin O.M., Kuchuk V.V. Transformation of Institutional Instruments in the NEA Countries: South Korea. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii [Power and Administration in the East of Russia]*. 2020. No. 4 (93). Pp. 8–15. (In Russian)
5. *A UN Framework for the Immediate Socio-Economic Response to COVID-19*. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/730201/republic-korea-coronavirus-disease-pandemic-response.pdf> (accessed 17 July 2021).
6. *All About Korea's Response to COVID-19*. Available at: https://www.mofa.go.kr/eng/brd/m_22591/down.do?brd_id=20543&seq=35&data_tp=A&file_seq=1 (accessed 17 July 2021).
7. *Assessment of COVID-19 Response in the Republic of Korea*. <https://doi.org/10.22617/TCS210133-2>
8. *Coronavirus Politics: The Comparative Politics and Policy of COVID-19*. Ed. by S.L. Greer, E.J. King, E.M. Da Fonseca, A. Peralta-Santos. <https://doi.org/10.3998/mpub.11927713>
9. *Global Economic Prospects, June 2020*. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33748> (accessed 17 September 2021).
10. *ILO Monitor: COVID-19 and the World of Work. Fifth Edition. Updated Estimates and Analysis*. Available at: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_749399.pdf (accessed 17 July 2021).
11. Swiston A. *Korea's Growth Prospects: Overcoming Demographics and COVID-19*. IMF Working Paper. 2021. WP/21/92. Available at: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2021/03/26/Koreas-Growth-Prospects-Overcoming-Demographics-and-COVID-19-50261> (accessed 17 July 2021).

12. *The Korean New Deal. National Strategy for a Great Transformation*. Available at: <https://english.moef.go.kr/skin/doc.html?fn=Korean%20New%20Deal.pdf&rs=/result/upload/mini/2020/07/> (accessed 17 July 2021).
13. *The Republic of Korea's Coronavirus Disease Pandemic Response and Health System Preparedness*. <https://doi.org/10.22617/TCS210332-2>
14. *World Economic Outlook Update. Fault Lines Widen in the Global Recovery*. 2021. July. Available at: www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/07/27/world-economic-outlook-update-july-2021 (accessed 17 September 2021).
15. *World Economic Outlook: Managing Divergent Recoveries*. 2021. April. Available at: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/03/23/world-economic-outlook-april-2021> (accessed 17 September 2021).

■ ■ ■
Для цитирования:

Сулов Д.В. Антикризисная политика правительства и Банка Кореи во время пандемии COVID-19 // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 101–115. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.101>

For citing:

Suslov D.V. The Anti-Crisis Policy of the Korean Government and Bank of Korea During the COVID-19 Pandemic. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 101–115. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.101> (In Russian)

**ТЕРЛЕЕВА
АНТОНИНА
ВИТАЛЬЕВНА**

Аспирант

Санкт-Петербургский
государственный
университет,
Университетская набережная,
7–9, Санкт-Петербург, Россия,
199034

**TERLEEVA
Antonina
Vitalievna**

Post-graduate student
Saint Petersburg State
University,
7/9, Universitetskaya
Embankment,
Saint Petersburg, Russia,
199034

antonina.v.terleeva@gmail.com
ORCID: 0000-0002-3459-0569

УДК 339.97

**ОБРАЩЕНИЕ С ОРГАНИЧЕСКИМИ
ТВЁРДЫМИ КОММУНАЛЬНЫМИ
ОТХОДАМИ В СТРАНАХ ЛАТИНСКОЙ
АМЕРИКИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ**

Цель обзора – выявить характерные особенности в области обращения с органическими твёрдыми коммунальными отходами в Латинской Америке. Текущая ситуация в 20 странах региона характеризуется недостаточным уровнем собираемости отходов (в том числе из-за отсутствия доступа к услуге по их сбору у населения отдельных государств), низким уровнем переработки и значительным количеством несанкционированных полигонов для захоронения. Проблемы с финансированием и неразвитость системы мониторинга обращения с отходами затрудняют формирование (реализацию) государственной политики по переходу к экономике замкнутого цикла.

Латинская Америка, циркулярная экономика, твёрдые коммунальные отходы, органические отходы, собираемость отходов, переработка, захоронение на полигонах

**CIRCULATION OF ORGANIC MUNICIPAL
SOLID WASTE IN LATIN AMERICAN
COUNTRIES: THE CURRENT STATE
AND PROBLEMS OF INDUSTRY
DEVELOPMENT**

The purpose of the review is to identify the characteristic features in the field of organic municipal solid waste in Latin America. The current situation in the 20 countries of the region is characterized by an insufficient level of waste collection (including due to the lack of access to the service to collect the population of some states), low levels of recycling and significant number of unauthorized landfills. Problems with financing and underdevelopment of the monitoring system of circulation of waste make it difficult to form (implementation) of state policy on the transition to the circular economy.

Latin America, circular economy, municipal solid waste, organic waste, waste collection, recycling, landfill

© Терлеева А.В., 2021

Введение

Актуальность настоящего обзора обусловлена возрастающей скоростью образования отходов во всём мире, в связи с чем возникает необходимость формирования на государственном уровне системы управления в области обращения с отходами, эффективность которой может быть повышена путём реализации принципов циркулярной экономики¹ (циклической экономики, экономики замкнутого цикла).

Цель обзора заключается в выявлении особенностей в области обращения с органическими твёрдыми коммунальными отходами (ТКО) в Латинской Америке на современном этапе.

Для латиноамериканских стран управление в области обращения с органическими отходами имеет особую важность, поскольку в среднем для региона характерно их высокое процентное содержание в морфологическом составе ТКО (не менее 50%). Следует также отметить, что захоронение органических отходов на полигонах влечёт за собой значительные негативные последствия для окружающей среды, поскольку при их разложении образуется так называемый биогаз – смесь углекислого газа и метана, в свою очередь, способствующих формированию парникового эффекта, причём потенциал негативного воздействия метана в 8–36 раз выше, чем у углекислого газа².

Для достижения указанной цели автором дана характеристика действующих нормативных правовых документов, регулирующих обращение с отходами и условия перехода к экономике замкнутого цикла в Латинской Америке, и выполнен сравнительный анализ показателей образования, структуры и обращения с ТКО по 20 странам региона.

В качестве информационной базы автор использовал сведения об обращении с отходами, находящиеся в открытом доступе на официальных сайтах органов государственной власти Гондураса, Доминиканской Республики, Мексики, Колумбии, Перу, Аргентины, Панамы, Эквадора, ответственных за мониторинг. Следующими источниками количественных данных послужили отчёты международных организаций и результаты опубликованных научных и прикладных исследований.

Результаты и обсуждение

Значительную часть ТКО, образующихся в Латинской Америке, составляют органические отходы (*табл. 1*).

К настоящему времени во всех анализируемых странах региона сформирована национальная политика в области обращения с отходами³, при этом большую популярность в качестве концептуальной схемы для построения системы управления в данной области приобрели принципы циркулярной экономики. Ключевые нормативные правовые документы, регулирующие формирование системы управления в области обращения с ТКО, а также закрепляющие цели перехода к экономике замкнутого цикла в странах Латинской Америки, представлены в *таблице 2*.

¹ В модели циркулярной экономики отходы могут послужить сырьём для дальнейшего производства. Таким образом, за счёт повторного использования сырья можно избежать издержек, связанных с необходимостью приобретения новых ресурсов, стоимость которых с течением времени возрастает в связи с их ограниченностью [1].

² Understanding Global Warming Potentials. URL: <https://www.epa.gov/ghgemissions/understanding-global-warming-potentials> (дата обращения: 22.06.2021).

³ Solid Waste Management in Latin America and the Caribbean. Ed. by A. Núñez, O. Osuji. URL: <https://publications.iadb.org/en/solid-waste-management-latin-america-and-caribbean> (дата обращения: 10.09.2021).

Таблица 1

Показатели образования и структуры ТКО по странам Латинской Америки

Страна	Год	Масса ТКО		Доля органических ТКО, %
		всего, млн т	на одного человека / день, кг	
Аргентина	2018	14,0	0,86	50,3
Боливия, Многонациональное Государство	2016	2,2	0,60	70,9 ¹
Бразилия	2019	79,1	1,04	45,3
Венесуэла Боливарианская Республика	2005	7,3	0,76	40,0–50,0 ²
Гаити	2012	3,2	1,00	...
Гватемала	1996	2,8	0,46	65,0
Гондурас	2016	2,0	0,58	57,9
Доминиканская Республика	2015	4,1	1,22	60,0
Колумбия	2018	14,0	0,77	61,5
Коста-Рика	2018	1,3	0,73	52,0
Куба	2013	1,7–3,7	0,40–0,90	...
Мексика	2020	43,9	0,94	46,4
Никарагуа	2010	1,5	0,73	49,3 ³
Панама	2016	1,8	0,83	66,0
Перу	2018	7,3	0,63	57,0
Пуэрто-Рико	2003	2,6	1,84	35,0
Уругвай	2019	1,3	1,10	...
Чили	2018	8,2	1,15	58,0
Эквадор	2020	4,1	0,84	61,4
Эль-Сальвадор	2010	1,7	0,73	65,0

Примечания: ¹ – данные по провинции Серкадо (Provincia de Cercado) за 1995 г.; ² – 2020 г.; ³ – 2004 г.

Источники: составлено по: Antillano S. Los residuos sólidos en Venezuela. Una revisión del tema desde una perspectiva integral. URL: [http://www.acading.org.ve/info/comunicacion/pubdocs/material_CR_tecnicas/ambiente/\(2006.04.26\)_ANTILLANO_Residuos_Solidos.pdf](http://www.acading.org.ve/info/comunicacion/pubdocs/material_CR_tecnicas/ambiente/(2006.04.26)_ANTILLANO_Residuos_Solidos.pdf) (дата обращения: 13.12.2021); Guía para la gestión integral de residuos sólidos municipales. URL: <http://www.cedel.cu/wp-content/uploads/2018/12/Gu%C3%ADa-para-la-gesti%C3%B3n-integral-de-residuos-s%C3%B3lidos-urbanos.pdf> (дата обращения: 23.06.2021); GNI per Capita, Atlas Method (Current US\$). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.CD> (дата обращения: 10.09.2021); Dirección general de gestión ambiental Marco legal de los residuos sólidos. URL: <https://www.paho.org/hon/dmdocuments/Marco%20Legal%20de%20los%20Residuos%20Solidos.pdf> (дата обращения: 26.07.2021); Municipal Waste (Indicator). OECD. 2021. <https://doi.org/10.1787/89d5679a-en>; González B. Los desechos sólidos en la Ciudad de Guatemala. URL: <http://investigacionparatodos.usac.edu.gt/art%C3%ADculos-principales/item/25-desechos-s%C3%B3lidos> (дата обращения: 23.06.2021); Puerto Rico analizará la situación de los residuos en la isla. URL: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019811548.html?idPais=PR> (дата обращения: 10.07.2021); Cada uruguayo produce 1,1 kilo de basura por día. URL: <https://cempre.org.uy/cada-uruguayo-produce-11-kilo-de-basura-por-dia/> (дата обращения: 11.07.2021); [3; 4; 5; 6; 7; 10; 11; 13; 14; 21; 22; 23; 25].

Таблица 2

Правовое регулирование в области обращения с отходами в странах Латинской Америки

Страна	Нормативный правовой акт, закрепляющий цели циркулярной экономики	Нормативный правовой акт, регулирующий управление системой обращения с отходами	Основное содержание
Аргентина	«Национальная стратегия комплексного управления твёрдыми городскими отходами 2006–2025» (2005)	«Закон № 27279» (2016) «Постановление № 523» (2013)	Вводит механизм расширенной ответственности производителей (РОП) для производителей товаров в упаковке Регулирует управление бывшими в употреблении шинами
Боливия, Многонациональное Государство	–	«Национальный закон № 755 о комплексном обращении с отходами» (2015)	Определяет общую политику и создаёт правовую основу интегрированного управления в области обращения с отходами
Бразилия	–	«Национальный план управления твёрдыми коммунальными отходами» (2010)	Вводит механизм РОП для производителей бутылок из полиэтилентерефалата, полиэтиленовых пакетов, колёс или шин, батарей и контейнеров для пестицидов
Венесуэла Боливарианская Республика	–	«Закон о комплексном обращении с отходами» (2010)	Создаёт правовую основу для сокращения образования отходов
Гайана	–	«Национальная стратегия управления твёрдыми отходами Кооперативной Республики Гайана 2013–2024» (2013)	Определяет общую политику и создаёт правовую основу интегрированного управления в области обращения с отходами
Гондурас	–	«Положение об обращении с твёрдыми отходами» (2010)	Регулирует управление в области обращения с отходами с целью снижения негативного воздействия на окружающую среду; включает модель РОП
Доминиканская Республика	–	«Политика области обращения с твёрдыми отходами 2017–2020» (2017)	Регулирует управление в области обращения с отходами, включая обучение с целью снижения количества образующихся отходов

Продолжение таблицы 2

Страна	Нормативный правовой акт, закрепляющий цели циркулярной экономики	Нормативный правовой акт, регулирующий управление системой обращения с отходами	Основное содержание
Колумбия	«Национальная стратегия циркулярной экономики на 2018–2022 годы» (2019)	«Национальная политика комплексного управления твёрдыми отходами на 2016–2030 годы» (2016)	Определяет общую политику и создаёт правовую основу интегрированного управления в области обращения с отходами, продвигает принципы циркулярной экономики
		«Постановление № 129» (2010); «Постановление № 1511» (2010); «Постановление № 1512» (2010); «Закон № 1672» (2010)	Устанавливают ответственность для производителей / импортеров батарей, ламп, компьютеров, электронного оборудования
Коста-Рика	«Национальный план декарбонизации 2018–2050» (2018)	«Национальный комплексный план по твёрдым отходам 2010–2021» (2011)	Регулирует управление в области обращения с отходами
	«Национальная политика в области устойчивого производства и потребления 2018–2030» (2018)	«Национальная стратегия замены одноразового пластика возобновляемыми и компостируемыми альтернативами 2017–2021» (2017)	Направлен на замену одноразового пластика устойчивыми материалами
Куба	«Политика увеличения вторичной переработки сырья» (2012)	–	Направлен на поиск решений проблем, препятствующих эффективному развитию рециклинга отходов
Мексика	«План действий города Мехико по экономике замкнутого цикла» (2019)	«Общий закон о предотвращении и комплексном обращении с отходами» (2013)	Направлен на продвижение принципов устойчивого развития за счёт минимизации ТКО
	«Национальное видение нулевых отходов» (2019)	«Указ о реформе Закона о твёрдых отходах о распределении и продаже пластмасс одноразового использования» (2019)	Запрещает использование пластиковой упаковки в г. Мехико

Продолжение таблицы 2

Страна	Нормативный правовой акт, закрепляющий цели циркулярной экономики	Нормативный правовой акт, регулирующий управление системой обращения с отходами	Основное содержание
Никарагуа	–	«Национальная политика в области обращения с твёрдыми отходами (2004–2023 годы)» (2004) «Закон об обращении с твёрдыми отходами» (2011)	Устанавливает цель максимального использования отходов Закрепляет правила управления в области обращения с ТКО
Панама	«Закон № 33 о комплексном обращении с отходами и нулевых отходах» (2018)	–	Основан на принципах циркулярной экономики и концепции «Ноль отходов» (Zero Waste); устанавливает порядок действий по комплексному управлению отходами
Перу	«Дорожная карта круговой экономики для промышленности» (2020)	«Закон № 1278 об обращении с твёрдыми отходами» (2016)	Закрепляет правила управления области обращения с ТКО; устанавливает обязанности производителей, импортеров и дистрибьюторов конечной продукции по использованию упаковки, позволяющей валоризацию отходов
Пуэрто-Рико	–	«Закон № 411 о переработке и сокращении твёрдых отходов» (2011)	Закрепляет необходимость любым учреждениям и компаниям с численностью занятых более 10 человек иметь свою программу утилизации
Уругвай	«План действий по экономике замкнутого цикла» (2019)	«Закон № 17849 об упаковке» (2004) «Закон № 19829 о комплексном обращении с отходами» (2019) «Закон № 19655 о полиэтиленовых пакетах» (2018)	Обязывает производителей одноразовых контейнеров устанавливать их стоимость Закрепляет отходы в качестве ценного материала Запрещает производство, импорт, распространение, продажу и доставку пластиковых пакетов в любом объёме

Продолжение таблицы 2

Страна	Нормативный правовой акт, закрепляющий цели циркулярной экономики	Нормативный правовой акт, регулирующий управление системой обращения с отходами	Основное содержание
Чили	–	«Национальный закон № 20920 об обращении с отходами, расширенной ответственности и переработке» (2016) «Национальный закон № 21100» (2019)	Вводит механизм РОП для производителей товаров, закреплённых в списке Запрещает использование пластиковых пакетов
Эквадор	«Пакт циркулярной экономики» (2019)	«Национальная программа комплексного управления твёрдыми отходами» (2010) «Генеральный план по комплексному управлению отходами Кито» (2016)	Создаёт правовую основу для сокращения образования отходов Основа на концепции Zero Waste
Эль-Сальвадор	«Закон о комплексном управлении отходами и содействии вторичной переработке» (2020)	«Национальная программа комплексного управления твёрдыми отходами» (2010)	Направлен на создание очистных сооружений для окончательного захоронения твёрдых отходов за счёт развития новой инфраструктуры

Источник: составлено по: Policies. URL: <https://circulareconomy.europa.eu/regionzoom=ac> (дата обращения: 23.11.2021).

Как можно видеть по данным *таблицы 2*, в латиноамериканских странах отсутствуют нормативные правовые акты, регулирующие непосредственно управление обращением с органическими ТКО, к настоящему времени преимущественно были приняты документы, закрепляющие принципы управления в области обращения с ТКО.

В феврале 2021 г. в ходе Форума министров окружающей среды Латинской Америки и Карибского бассейна (The Forum of Ministers of Environment of Latin America and the Caribbean) было предложено создать Региональную коалицию циркулярной экономики¹ (Coalición Regional de Economía Circular) (далее – Коалиция) для формирования единой стратегии перехода к циркулярной экономике с целью достижения большей эффективности посредством кооперации и обмена наиболее удачными практиками. Создание Коалиции должно способствовать достижению целей Парижского соглашения согласно Рамочной конвенции ООН об изменении климата² и Целей устойчивого развития ООН³ в регионе. Коалиция, координируемая Программой ООН по окружающей среде, начала действовать с 1 февраля 2021 г.

В настоящее время правительства нескольких государств (Колумбии, Чили, Эквадора, Перу и Уругвая [17]) разработали или находятся в процессе разработки стратегий развития, согласующихся с принципами циркулярной экономики.

Модель циркулярной экономики служит основой для построения устойчивой системы управления в области обращения с ТКО в странах, добившихся наибольшего прогресса на этом пути. Например, страны Европейского союза (ЕС) понятие «циркулярная экономика» ввели в своё законодательство в 2015 г. В том же году Европейской Комиссией⁴ (European Commission) был принят первый план мероприятий по переходу к циркулярной экономике (Closing the Loop – An EU Action Plan for the Circular Economy). Заметим, что вопросы управления в области обращения с отходами играют в документе ключевую роль. План предполагал следующее:

- определение долгосрочных целей по переработке отходов и общих требований для реализации механизма расширенной ответственности производителей;
- упрощение и гармонизацию определений и методов расчёта в области управления системой обращения с отходами;
- разработку стандартов качества для вторичного сырья;
- пересмотр законодательства ЕС, регулирующего производство удобрений, в целях упрощения процедур признания органических удобрений и удобрений, произведённых на основе отходов, и поддержки использования бионутриентов в циркулярной экономике.

В 2020 г. Европейская Комиссия⁵ приняла новый план действий по переходу к экономике замкнутого цикла (A new Circular Economy Action Plan). В документе особое внимание уделено обоснованию необходимости эффективного отдельного сбора отходов. Предлагается проанализировать лучшие практики по отдельному сбору отходов и доступность точек сбора, включая публичные места; гармонизировать символы, относящиеся к разным типам отходов, и цвета баков для их сбора, чтобы увеличить вовлечённость потребителей.

¹ Constituida la Coalición de Economía Circular para América Latina y el Caribe. URL: <https://www.residuosprofesional.com/coalicion-economia-circular-america-latina-caribe/> (дата обращения: 10.09.2021).

² Церемония подписания Парижского соглашения по климату. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/about/paris-agreement-climate-change/> (дата обращения: 10.09.2021).

³ Цели в области устойчивого развития. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainable-development-goals/> (дата обращения: 10.09.2021).

⁴ First Circular Economy Action Plan. URL: https://ec.europa.eu/environment/topics/circular-economy/first-circular-economy-action-plan_en (дата обращения: 17.11.2021).

⁵ Circular Economy Action Plan. URL: https://ec.europa.eu/environment/strategy/circular-economy-action-plan_en (дата обращения: 10.09.2021).

Органические отходы составляют в среднем 34% совокупного количества ТКО, образующихся в странах ЕС, являясь при этом наибольшим компонентом в их структуре [2]. В связи с этим политика в области обращения с органическими отходами приобретает в ЕС особое значение для достижения цели по переработке ТКО: к 2035 г. планируется, что на переработку (собственно переработку, компостирование и анаэробное разложение) будет направляться 65% ТКО. По состоянию на 2019 г. этой цели смогла достичь только Германия (66,7%). Более 50% ТКО перерабатывается в Австрии, Бельгии, Дании, Италии, Нидерландах и Словении. Наименьшие значения уровня переработки ТКО характерны для Мальты (8,9%) и Румынии (11,5%)¹, что сопоставимо со средним значением показателя по латиноамериканским странам (табл. 3).

Таблица 3

Показатели обращения с ТКО по странам Латинской Америки

Страна	Год	Собираемость ТКО, %	Доля ТКО, размещаемых на полигонах с санитарной обработкой, % совокупного количества ТКО, подлежащих захоронению	Доля ТКО, направленных на переработку, %	Справочно ВНД на душу населения в 2019 г., долларов США
Аргентина	2010	99,8	64,7	10,0	11 130
Боливия, Многонациональное Государство	2012	57,0	44,7	3,0	3 520
Бразилия	2019	92,0	59,5	13,0 ¹	9 270
Венесуэла Боливарианская Республика	2012	100,0	13,0	4,0	12 710
Гаити	2012	11,0	—	—	1 300
Гватемала	2012	77,7	—	...	4 610
Гондурас	2010	64,6	14,5	2,0	2 390
Доминиканская Республика	2010	97,0	—	6,0	8 080
Колумбия	2012	98,9	96,1	17,0	6 510
Коста-Рика	2013	90,4	87,2	—	11 700
Куба	2013	75,3	...	5,0	7 480 ²
Мексика	2017	83,9	40,2	10,0	9 480
Никарагуа	2010	92,3	—	...	1 890
Панама	2016	100,0	41,7	21,0	14 950
Перу	2010	84,0	53,4	13,0	6 740

¹ Municipal Waste Statistics. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Municipal_waste_statistics (дата обращения: 17.11.2021).

Продолжение таблицы 3

Страна	Год	Собираемость ТКО, %	Доля ТКО, размещаемых на полигонах с санитарной обработкой, % совокупного количества ТКО, подлежащих захоронению	Доля ТКО, направленных на переработку, %	Справочно ВНД на душу населения в 2019 г., долларов США
Пуэрто-Рико	2019	100,0	...	14,0	21 970
Уругвай	2010	98,0	64,8	5,0	16 230
Чили	2010	97,8	79,6	10,0	15 010
Эквадор	2019	87,0	72,8	15,0	6 090
Эль-Сальвадор	2013	78,8	99,0	4,0	4 000

Примечания: ¹ – 2017 г.; ² – 2016 г.

Источники: составлено по: Solid Waste Management in Latin America and the Caribbean. Ed. by A. Núñez, O. Osuji. URL: <https://publications.iadb.org/en/solid-waste-management-latin-america-and-caribbean> (дата обращения: 28.11.2021); Guía para la gestión integral de residuos sólidos municipales. URL: <http://www.cedel.cu/wp-content/uploads/2018/12/Gu%C3%ADa-para-la-gesti%C3%B3n-integral-de-residuos-s%C3%B3lidos-urbanos.pdf> (дата обращения: 23.06.2021); Fernández G. El problema de la gestión de los residuos sólidos en Costa Rica. URL: <https://www.360-sv.com/blog/residuos> (дата обращения: 10.09.2021); Plan municipal de gestión integral de residuos en Ciudad de Panamá. URL: <https://basuracero.mupa.gob.pa/wp-content/uploads/2019/07/Plan-Municipal-Conceptual-de-Manejo-Integral-de-Residuos-Panam%C3%A1-Convenio-VIC-Barcelona.pdf> (дата обращения: 17.07.2021); Estadística de información ambiental económica en gobiernos autónomos descentralizados municipales. Gestión de Residuos Sólidos 2019. URL: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas_Ambientales/Municipios_2019/Residuos_solidos_2019/PRESENTACION%20RESIDUOS_2019.pptxV06.pdf (дата обращения: 13.12.2021); Hoja de ruta para el cierre progresivo de los basurales en America Latina y el Caribe. URL: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/34919/Roadmap_ES.pdf?sequence=5&isAllowed=y (дата обращения: 10.07.2021); Núñez A., Rodríguez D., Subiza D. ¿Cuántas vidas tiene tu basura?: Reciclaje en América Latina y el Caribe. URL: <https://publications.iadb.org/en/cuantas-vidas-tiene-tu-basura-reciclaje-en-america-latina-y-el-caribe> (дата обращения: 17.07.2021); El reciclaje en el Salvador: trabajo para unos, ganancias para otros. URL: <https://distintaslatitudes.net/indispensables-pero-invisibles/reciclaje-el-salvador> (дата обращения: 17.07.2021); Caredio V. Uruguay recicla solo el 5% de sus residuos y entierra toneladas de gran valor. URL: https://www.sudestada.com.uy/articleId_efbc9cd9-a075-451d-ba8c-a38a77d9720f/10893/Detalle-de-Noticia (дата обращения: 17.07.2021); [8; 12; 15; 18; 25].

Несмотря на закрепление на законодательном уровне интенции к построению системы управления в области обращения с органическими ТКО, в настоящее время в Латинской Америке существует ряд нерешённых проблем. В первую очередь странам необходимо достигнуть 100-процентного уровня собираемости отходов: как можно видеть по данным **таблицы 3**, более 95% совокупного количества ТКО собирается только в Аргентине, Венесуэле Боливарианской Республике, Доминиканской Республике, Колумбии, Коста-Рике, Панаме, Пуэрто-Рико, Уругвае и Чили. Можно предположить наличие зависимости между уровнем собираемости ТКО и валовым национальным доходом (ВНД) на душу населения: по классификации Всемирного банка¹ вышеперечисленные страны относятся к странам с ВНД выше среднего (upper-

¹ Serajuddin U., Hamadeh N. New World Bank Country Classifications by Income Level: 2020–2021. URL: <https://blogs.worldbank.org/opendata/new-world-bank-country-classifications-income-level-2020-2021> (дата обращения: 23.07.2021).

middle income) или высоким, в то время как в странах с показателем ниже среднего (lower-middle income) уровень собираемости ТКО в основном составляет менее 80%.

Около 27% населения ряда стран региона (Боливии, Многонационального Государства; Гаити; Гондураса и Кубы) не имеет доступа к услугам по сбору отходов [20]. Граждане вынуждены самостоятельно избавляться от них, зачастую сжигая на улицах либо используя без обработки в качестве корма для скота [24]. Ещё одним способом является самостоятельное размещение отходов на свалках, что приводит к образованию большого числа открытых неконтролируемых полигонов отходов. Страны Латинской Америки испытывают двойной негативный экономический эффект от такого обращения с отходами: во-первых, из-за потери захороненных ресурсов, а во-вторых, из-за снижения туристической привлекательности. При этом несколько полигонов региона входит в число 50 крупнейших в мире: в Аргентине (10 га); Перу (4,5; 10,5; 58; 235 га); Бразилии (136 га); Боливии, Многонациональном Государстве (25 га); Гватемале (19,3 га)¹. В Мексике располагается второй в мире по размеру полигон для захоронения отходов площадью около 375 га (по состоянию на 2019 г.)². Всего на таких полигонах подлежит захоронению до 23% отходов [24].

Помимо неконтролируемых открытых полигонов, ТКО размещают также на старых контролируемых полигонах (*basurales, botaderos*), на которых тем не менее сохранились некоторые меры контроля (например, заборы, весы, пропускной контроль). На таких полигонах размещается в среднем 18,5% отходов [24]. Предпочтительным способом размещения ТКО можно назвать полигоны с санитарной обработкой, на которых отходы размещаются в определённом порядке и покрываются землёй на ежедневной основе. В ряде стран (Гватемале, Доминиканской Республике и Никарагуа) такой способ размещения практически отсутствует. В Колумбии, Коста-Рике, Эль-Сальвадоре, Чили и Эквадоре, напротив, значительная часть отходов размещается на полигонах с санитарной обработкой (см. *табл. 3*).

Поскольку размещение отходов на полигонах является преобладающим (с большим отрывом) способом удаления ТКО, рассмотрим практику захоронения органических ТКО на полигонах со сбором биогаза. В 2011 г. в регионе финансировалось около ста таких проектов. В частности, в г. Монтеррее (Мексика) был реализован проект по сбору биогаза с полигона, на котором вырабатывалось до 16 МВт в год [16]. Однако нельзя сказать, что к настоящему времени реализация таких проектов является широко распространённой практикой в Латинской Америке: в 2018 г. в Аргентине, Бразилии, Эквадоре, Колумбии, Эль-Сальвадоре, Мексике, Перу и Уругвае в общей сложности поддержку получили всего двадцать подобных проектов [24].

Во многих странах региона доля отходов, поступающих в переработку, не превышает 5%, что говорит о начальном этапе развития отрасли обращения с отходами (см. *табл. 3*). Вместе с этим в Бразилии, Колумбии, Панаме, Перу, Пуэрто-Рико и Эквадоре доля перерабатываемых ТКО превышает 10% (для сравнения по РФ доля ТКО, поступающих в переработку, оценивается в 10%³).

Другие виды деятельности в области обращения с органическими ТКО представлены в регионе в ещё меньших масштабах, и собрать точные статистические данные не представля-

¹ Waste Atlas Report 2014. URL: <https://nswai.com/docs/World's%20Fifty%20biggest%20dumpsites,Waste%20Atlas%202014.pdf> (дата обращения: 23.06.2021).

² Karuga J. Largest Landfills, Waste Sites, and Trash Dumps in the World. URL: <https://www.worldatlas.com/articles/largest-landfills-waste-sites-and-trash-dumps-in-the-world.html> (дата обращения: 23.06.2021).

³ Распоряжение Правительства РФ № 84-р от 25 января 2018 г. «Об утверждении Стратегии развития промышленности по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов производства и потребления на период до 2030 года». URL: <http://base.garant.ru/71867672/> (дата обращения: 23.06.2021).

ется возможным. Компостирование применяется для переработки органических ТКО в таких странах, как Аргентина, Боливия, Многонациональное Государство, Бразилия, Чили, Коста-Рика, Мексика и Панама [24]. Около двенадцати крупных проектов по анаэробной переработке органических отходов (включая ТКО) было реализовано в Аргентине, Чили и Бразилии. Преимущественно такие проекты в странах Латинской Америки связаны с переработкой промышленных отходов [19].

В качестве причин сложившейся в регионе неблагоприятной ситуации в области обращения с ТКО можно рассматривать проблемы с финансированием. В большинстве латиноамериканских стран данная область регулируется на национальном уровне, однако, контроль за предоставлением услуг осуществляют муниципальные власти, при этом финансовые планы разных уровней системы управления плохо скоординированы, что и вызывает проблемы. Кроме этого, по оценкам, лишь 65% муниципалитетов, образованных в странах Латинской Америки, взимают плату за управление системой обращения с ТКО [9]. Окупаемость деятельности по управлению в области обращения с ТКО¹ составляет по региону всего 51,6%². Источником финансирования системы управления в области обращения с ТКО в Аргентине, Белизе, Бразилии, Чили, Гондурасе, Перу и Уругвае в основном является налог на имущество, что также создаёт определённые проблемы, поскольку данные в реестрах имущества могут обновляться со значительными задержками³.

Своего рода индикатором уровня развития системы управления в области обращения с отходами можно назвать наличие мониторинга: актуальной и доступной информации об объёмах (массе) образования ТКО по стране. Во многих латиноамериканских странах отсутствует систематический сбор сведений по образованию ТКО, что затрудняет как формирование (реализацию) государственной политики в данной области, так и принятие решений частными инвесторами. В случае если статистические данные об образовании ТКО доступны, в разных источниках зачастую приводятся различные значения показателей, поскольку они могут быть расчётными, а для расчёта применяются разные методики [24].

Выводы

Выполненный обзор позволяет выделить следующие особенности в области обращения с органическими ТКО по странам Латинской Америки: органические отходы составляют более половины совокупного количества ТКО, образующихся в регионе; население не всех латиноамериканских стран имеет доступ к услугам по сбору отходов: лишь по некоторым странам данный показатель достигает 100-процентного уровня; около четвертой части отходов подлежит захоронению на неконтролируемых полигонах, также в регионе существуют полигоны с частичными мерами контроля.

Среди рассмотренных стран позитивным образом по уровню собираемости и переработки ТКО выделяются следующие: Аргентина, Колумбия, Панама, Пуэрто-Рико, Чили и Эквадор. Вместе с этим в ряде стран – Гаити, Гватемала, Коста-Рика, Никарагуа – переработка отходов не производится, либо в открытом доступе отсутствуют соответствующие данные. Также следует отметить государства, на территории которых захоронение отходов производится в несанкционированных местах: Гаити, Гватемала, Доминиканская Республика, Никарагуа.

¹ Оценка экономических показателей развития отрасли обращения с ТКО в регионе может стать предметом отдельного исследования.

² Solid Waste Management in Latin America and the Caribbean. Ed. by A. Núñez, O. Osuji. URL: <https://publications.iadb.org/en/solid-waste-management-latin-america-and-caribbean> (дата обращения: 28.11.2021).

³ Там же.

Таким образом, можно заключить, что в одних странах региона уже проведена значительная работа по применению переработки отходов, однако, в других – положение дел в области обращения с отходами сложно назвать благополучным, и могут потребоваться значительные усилия для изменения сложившихся практик.

В целом отрасль обращения с органическими ТКО в странах Латинской Америки находится на начальном этапе своего развития, однако, во всех исследованных латиноамериканских государствах подготовлены стратегические планы в данном направлении, а в некоторых – на национальном уровне ставится цель по реализации принципов циркулярной экономики.

Список литературы

1. Терлеева А.В. Переработка органических отходов в контексте эволюции взглядов на проблему ограниченности ресурсов // Отходы и ресурсы. 2021. Т. 8. № 3. URL: <https://resources.today/PDF/02ECOR321.pdf> (дата обращения: 10.10.2021).
2. Bio-Waste in Europe – Turning Challenges into Opportunities. EEA Report. 2020. № 4. 51 p. <https://doi.org/10.2800/630938>
3. Cayumil R., Khanna R., Konyukhov Y., Burmistrov I., Kargin J.B., Mukherjee P.S. An Overview on Solid Waste Generation and Management: Current Status in Chile // Sustainability. 2021. Vol. 13. № 21. <https://doi.org/10.3390/su132111644>
4. Chicaiza C.D., Navarrete V.P., Camacho Ch.O., Chicaiza Á.F. Evaluation of Municipal Solid Waste Management System of Quito – Ecuador Through Life Cycle Assessment Approach // Lalca: Revista Latino-Americana em Avaliação do Ciclo de Vida. 2020. Vol. 4. <https://doi.org/10.18225/lalca.v4i0.5206>
5. De Oliveira B., de Medeiros G.A. Municipal Solid Waste Management in the Amazon: Environmental, Social, and Economic Problems, Gaps, and Challenges // WIT Transactions on Ecology and the Environment. Ed. by J. Casares Long. 2020. Vol. 245. Pp. 9–20. <https://doi.org/10.2495/EID200021>
6. Diagnóstico Básico para la Gestión Integral de Residuos. URL: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/554385/DBGIR-15-mayo-2020.pdf> (дата обращения: 23.06.2021).
7. El mercado de la gestión de residuos en Puerto Rico. URL: <https://www.aulavirtualicex.es/conferencia/puerto-rico-oportunidades-en-gestion-de-residuos/doc/940> (дата обращения: 15.06.2021).
8. Gonzales A. La basura, un problema creciente en Bolivia. URL: <http://www.iisec.ucb.edu.bo/publicacion/la-basura-un-problema-creciente-en-bolivia> (дата обращения: 10.09.2021).
9. Hettiarachchi H., Ryu S., Caucci S., Silva R. Municipal Solid Waste Management in Latin America and the Caribbean: Issues and Potential Solutions from the Governance Perspective // Recycling. 2018. Vol. 3. № 2. <https://doi.org/10.3390/recycling3020019>
10. Kaza S., Yao L.C., Bhada-Tata P., Van Woerden F. What a Waste 2.0: A Global Snapshot of Solid Waste Management to 2050. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30317> (дата обращения: 25.05.2021).
11. Lozano D.P., Gasparatos A. Sustainability Transitions in the Municipal Solid Waste Management Systems of Bolivian Cities: Evidence from La Paz and Santa Cruz de la Sierra // Sustainability. 2019. Vol. 11. № 17. <https://doi.org/10.3390/su11174582>
12. Panorama dos Resíduos Sólidos no Brasil. 2020. URL: <https://abrelpe.org.br/panorama/> (дата обращения: 13.12.2021).
13. Pérez C.H. Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos Para el Recinto Universitario Rubén Darío Unan-Managua, durante el plazo del 2016 al 2022. URL: <https://repositorio.unan.edu.ni/9425/1/98435.pdf> (дата обращения: 23.06.2021).

14. Pittaluga L., Bértola L., Bertoni R., Alemany C., Sosa A. Montevideo del Mañana. Diagnóstico prospectivo revisado. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales – UdelaR, 2018. 36 p.
15. Primer informe diagnóstico situacional de los servicios públicos en Venezuela. URL: <http://aulaabiervenezuela.org/wp-content/uploads/2020/05/A.A.-PRIMER-INFORME-DE-DIAGNOSTICO-SERVICIOS-PUBLICOS.pdf> (дата обращения: 10.09.2021).
16. Rebolledo E. Turning Waste into Resources: Latin America's Waste-to-Energy Landfills. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08a08e5274a27b20003b5/130530_ENV_CitAdaMit_BRIEF2.pdf (дата обращения: 28.06.2021).
17. Schröder P., Albaladejo M., Alonso P., MacEwen M., Tilkanen J. The Circular Economy in Latin America and the Caribbean. Opportunities for Building Resilience. URL: https://www.unido.org/sites/default/files/files/2020-09/circular_economy_lac.pdf (дата обращения: 15.06.2021).
18. Silva S. A Organização Coletiva de Catadores de Material Reciclável no Brasil: dilemas e potencialidades sob a ótica da economia solidária. URL: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=29271 (дата обращения: 13.12.2021).
19. Silva-Martínez R.D., Sanches-Pereira A. Organic Waste to Energy in Latin America and the Caribbean (LAC); State-of-the-Art Literature Review // 26th European Biomass Conference and Exhibition, 14–17 May 2018, Copenhagen, Denmark. 2018. Pp. 149–165. URL: https://www.researchgate.net/publication/327057197_Organic_Waste_To_Energy_In_Latin_America_And_The_Caribbean_LAC_State-Of-The-Art_Literature_Review (дата обращения: 28.06.2021).
20. Tello P., Martínez E., Daza D., Soulier M., Terraza H. Regional Evaluation on Urban Solid Waste Management in Latin America and the Caribbean – 2010 Report. URL: <https://publications.iadb.org/publications/english/document/Regional-Evaluation-on-Urban-Solid-Waste-Management-in-Latin-America-and-the-Caribbean-2010--Report.pdf> (дата обращения: 10.09.2021).
21. Toledo C.L., Luján M. Caracterización de residuos sólidos urbanos y análisis de opciones de revalorización de materiales en el municipio de Cercado, Cochabamba, Bolivia // Acta Nova. 2008. Vol. 4. № 1. Pp. 3–21. URL: http://www.scielo.org.bo/pdf/ran/v4n1/v4n1_a01.pdf (дата обращения: 23.06.2021).
22. Varella O., Huang W.-J. Relationship Between Solid Waste Pollution and Polluted Drinking Water in El Salvador // Journal of International Cooperation. 2012. Vol. 7. № 1. Pp. 37–60.
23. Waste Management in the LATAM Region. URL: https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/02/Report_LATAM_Waste_Management_feb_2021.pdf (дата обращения: 23.06.2021).
24. Waste Management Outlook for Latin America and the Caribbean. 2018. URL: <https://www.unep.org/ietc/resources/publication/waste-management-outlook-latin-america-and-caribbean> (дата обращения: 28.06.2021).
25. Wolf J. Situación Actual de Gestión de Residuos en República Dominicana. Un Análisis en Base de Datos Levantados en el Marco del Proyecto ZACK. URL: <https://cambioclimatico.gob.do/phocadownload/Documentos/giz/Wolf,%20Judith%20-%20Informe%20Final,%20Estado%20GIRS%20Rep.Dom.%20Nov.%202018.pdf> (дата обращения: 23.06.2021).

References

1. Terleeva A.V. Organic Waste Recycling in the Context of Resource Scarcity Problem: Historical Aspect. *Otkhody i Resursy* [Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling]. 2021. Vol. 8. No. 3. Available at: <https://resources.today/PDF/02ECOR321.pdf> (accessed 23 June 2021). (In Russian)
2. *Bio-Waste in Europe – Turning Challenges into Opportunities*. EEA Report. 2020. No. 4. 51 p. <https://doi.org/10.2800/630938>

3. Cayumil R., Khanna R., Konyukhov Y., Burmistrov I., Kargin J.B., Mukherjee P.S. An Overview on Solid Waste Generation and Management: Current Status in Chile. *Sustainability*. 2021. Vol. 13. No. 21. <https://doi.org/10.3390/su132111644>
4. Chicaiza C.D., Navarrete V.P., Camacho Ch.O., Chicaiza Á.F. Evaluation of Municipal Solid Waste Management System of Quito – Ecuador Through Life Cycle Assessment Approach. *Lalca: Revista Latino-Americana em Avaliação do Ciclo de Vida*. 2020. Vol. 4. <https://doi.org/10.18225/lalca.v4i0.5206>
5. De Oliveira B., de Medeiros G.A. Municipal Solid Waste Management in the Amazon: Environmental, Social, and Economic Problems, Gaps, and Challenges. In: *WIT Transactions on Ecology and the Environment*. Ed. by J. Casares Long. 2020. Vol. 245. Pp. 9–20. <https://doi.org/10.2495/EID200021>
6. *Basic Diagnosis for Comprehensive Waste Management*. Available at: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/554385/DBGIR-15-mayo-2020.pdf> (accessed 23 June 2021). (In Spanish)
7. *The Waste Management Market in Puerto Rico*. Available at: <https://www.aulavirtualicex.es/conferencia/puerto-rico-oportunidades-en-gestion-de-residuos/doc/940> (accessed 15 June 2021). (In Spanish)
8. Gonzales A. *The Waste, a Growing Problem in Bolivia*. Available at: <http://www.iisec.ucb.edu.bo/publicacion/la-basura-un-problema-creciente-en-bolivia> (accessed 10 September 2021). (In Spanish)
9. Hettiarachchi H., Ryu S., Caucci S., Silva R. Municipal Solid Waste Management in Latin America and the Caribbean: Issues and Potential Solutions from the Governance Perspective. *Recycling*. 2018. Vol. 3. No. 2. <https://doi.org/10.3390/recycling3020019>
10. Kaza S., Yao L.C., Bhada-Tata P., Van Woerden F. *What a Waste 2.0: A Global Snapshot of Solid Waste Management to 2050*. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30317> (accessed 25 May 2021).
11. Lozano D.P., Gasparatos A. Sustainability Transitions in the Municipal Solid Waste Management Systems of Bolivian Cities: Evidence from La Paz and Santa Cruz de la Sierra. *Sustainability*. 2019. Vol. 11. No. 17. <https://doi.org/10.3390/su11174582>
12. *Overview Solid Waste Management in Brazil*. 2020. Available at: <https://abrelpe.org.br/panorama/> (accessed 13 December 2021). (In Portuguese)
13. Pérez C.H. *Comprehensive Environmental Management Plan for Solid Waste for the Rubén Darío Unan-Managua University Enclosure, During the Period of 2016 to 2022*. Available at: <https://repositorio.unan.edu.ni/9425/1/98435.pdf> (accessed 23 June 2021). (In Spanish)
14. Pittaluga L., Bértola L., Bertoni R., Alemany C., Sosa A. *Montevideo of Tomorrow. Revised Prospective Diagnosis*. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales – UdelaR, 2018. 36 p. (In Spanish)
15. *First Situational Diagnostic Report of Public Services in Venezuela*. Available at: <http://aulaabiervenezuela.org/wp-content/uploads/2020/05/A.A.-PRIMER-INFORME-DE-DIAGNOSTICO-SERVICIOS-PUBLICOS.pdf> (accessed 10 September 2021). (In Spanish)
16. Rebolledo E. *Turning Waste into Resources: Latin America's Waste-to-Energy Landfills*. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08a08e5274a27b20003b5/130530_ENV_CitAdaMit_BRIEF2.pdf (accessed 28 June 2021).
17. Schröder P., Albaladejo M., Alonso P., MacEwen M., Tilkanen J. *The Circular Economy in Latin America and the Caribbean. Opportunities for Building Resilience*. Available at: https://www.unido.org/sites/default/files/files/2020-09/circular_economy_lac.pdf (accessed 15 June 2021).
18. Silva S. *Collective Organization of Waste Pickers in Brazil: Problems and Potential from the Point of View of the Solidarity-Based Economy*. Available at: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=29271 (accessed 13 December 2021). (In Portuguese)
19. Silva-Martínez R.D., Sanches-Pereira A. Organic Waste to Energy in Latin America and the Caribbean (LAC); State-of-the-Art Literature Review. In: *26th European Biomass Conference and Exhibition, 14–*

- 17 May 2018, Copenhagen, Denmark. 2018. Pp. 149–165. Available at: https://www.researchgate.net/publication/327057197_Organic_Waste_To_Energy_In_Latin_America_And_The_Caribbean_LAC_State-Of-The-Art_Literature_Review (accessed 28 June 2021).
20. Tello P., Martínez E., Daza D., Soulier M., Terraza H. *Regional Evaluation on Urban Solid Waste Management in Latin America and the Caribbean – 2010 Report*. Available at: <https://publications.iadb.org/publications/english/document/Regional-Evaluation-on-Urban-Solid-Waste-Management-in-Latin-America-and-the-Caribbean-2010--Report.pdf> (accessed 10 September 2021).
21. Toledo C.L., Luján M. Characterization of Urban Solid Waste and Analysis of Material Revaluation Options in the Municipality of Cercado, Cochabamba, Bolivia. *Acta Nova*. 2008. Vol. 4. No. 1. Pp. 3–21. Available at: http://www.scielo.org.bo/pdf/ran/v4n1/v4n1_a01.pdf (accessed 23 June 2021). (In Spanish)
22. Varella O., Huang W.-J. Relationship Between Solid Waste Pollution and Polluted Drinking Water in El Salvador. *Journal of International Cooperation*. 2012. Vol. 7. No. 1. Pp. 37–60.
23. *Waste Management in the LATAM Region*. Available at: https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/02/Report_LATAM_Waste_Management_feb_2021.pdf (accessed 23 June 2021).
24. *Waste Management Outlook for Latin America and the Caribbean*. 2018. Available at: <https://www.unep.org/ietc/resources/publication/waste-management-outlook-latin-america-and-caribbean> (accessed 28 June 2021).
25. Wolf J. *Current Situation of Waste Management in the Dominican Republic. A Database Analysis Raised Within the Framework of the ZACK Project*. Available at: <https://cambioclimatico.gob.do/phocadownload/Documentos/giz/Wolf,%20Judith%20-%20Informe%20Final,%20Estado%20GIRS%20Rep.Dom.%20Nov.%202018.pdf> (accessed 23 June 2021). (In Spanish)

■ ■ ■

Для цитирования:

Терлеева А.В. Обращение с органическими твёрдыми коммунальными отходами в странах Латинской Америки: современное состояние и проблемы развития отрасли // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 116–131. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.116>

For citing:

Terleeva A.V. Circulation of Organic Municipal Solid Waste in Latin American Countries: The Current State and Problems of Industry Development. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 116–131. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.116> (In Russian)

■ ■ ■

Regionalistica **[Regionalistics]**

2021 Vol. 8 No. 1

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, Candidate of science (economics) (Khabarovsk,
Russia)
L.A. Samokhina (Khabarovsk, Russia)
V.N. Ukrainsky, Candidate of science (economics) (Khabarovsk,
Russia)
I.A. Sviridenko, Candidate of science (economics) (Managing
Editor, Khabarovsk, Russia)

The Editorial Board

N.E. Antonova, Doctor of Economics (Khabarovsk, Russia)
A.B. Bardal, Candidate of science (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, Candidate of science (economics) (Khabarovsk,
Russia)
A.G. Isaev, Candidate of science (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)