

ЭКО

ВСЕРОССИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ № 7 2016 г.

Одно облако
и один дождь



ИЗДАЕТСЯ С ЯНВАРЯ 1970 ГОДА,
ВЫХОДИТ ЕЖЕМЕСЯЧНО



ЭКОномика и организация
промышленного производства

7 (505) 2016

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

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

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

УЧРЕДИТЕЛИ:

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

ИЗДАТЕЛЬ:

АНО «Редакция журнала «ЭКО»

В НОМЕРЕ

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

2 Где прольется дождь?

Тема номера: «ОДНО ОБЛАКО И ОДИН ДОЖДЬ»... ШЕЛКОВОГО ПУТИ

- 5 ГЛАЗЫРИНА И.П.,
ЗАБЕЛИНА И.А.
Перспективы «зеленого» роста
на востоке России
и Новый Шелковый путь
- 21 БЕЗРУКОВ Л.А.
Транссиб и Шелковый путь:
глобальная инфраструктура
и региональное развитие
- 37 АНТОНОВА Н.Е.
Экономический пояс Шелкового
пути: есть ли возможности для
развития биоресурсного сектора
Дальнего Востока?
- 56 ЛОМАКИНА Н.В.
Реализация проекта Шелкового
пути: новые стимулы и механизмы
для развития минерального сектора
экономики
- 69 БАРДАЛЬ А.Б.
Новый Шелковый путь:
возможности и угрозы
для транспортного комплекса
Дальнего Востока России

Продолжение темы:

КАК «УПАКОВАТЬ» БУРЕНКУ...

- 81 НИКОЛАЕВ А.А. Сибирское
маслоделие в 1920-е годы:
попытки вернуть былое могущество
в условиях нэпа

ОБСУЖДАЕМ ПРОБЛЕМУ

- 93 ЕРШОВ П.А.
Генезис импортозамещающей
политики в России

СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

- 109 ЗАУСАЕВ В.К.,
КРУЧАК Н.А.
Качество жизни на Дальнем Востоке:
вектор движения
- 120 РОИК В.Д.
Время в координатах труда
и социальной защиты населения

РЕГИОН

- 129 АНДРЕЕВ В.А.,
ОСТРОПОЛЬЦЕВ С.Ю.
Кластерный эффект
международных
транспортных маршрутов
- 139 ТИМУШЕВ Е.Н.
Способы совершенствования
механизмов предоставления
трансфертов в бюджетной
системе РФ

ИНСТИТУТЫ РЫНКА

- 153 ЭЗРОХ Ю.С.
О жестком коллекторе
узнаете снова... или что делать
с взысканием долгов в России?

172 «ЭКО»-информ

ЭКОНОМИКА И ЭКОЛОГИЯ

- 173 КУЗНЕЦОВА О.Н.
Оптимизация социально-
экономического развития регионов,
пострадавших от техногенных
катастроф

СТРАНИЦЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ РОССИИ

- 183 ВОЛКОВ В.В.
Влияние промышленной
деятельности крестьян России
конца XIX – начала XX века
на развитие их хозяйства
- 190 SUMMARY

Где прольется дождь?

Дискуссии вокруг инициативы Китая «Один пояс и один путь»¹ постепенно входят в прагматичное русло – от ожидания стремительной экспансии Китая в сфере реализации трансконтинентальных инфраструктурных мегапроектов к пристальному рассмотрению более локальных проектов. Думается, что формат отмеченного документа и связанных с ним шагов и действий лучше всего определяют не такие устоявшиеся понятия, как «стратегия» или «доктрина», а, скорее, «облако» или «парадигма». Отличие – не столько в степени жесткости формулировок (точнее, их предписывающем характере), сколько в рамочном (облачном) представлении видения «внешнего окружения» экономического развития Китая на многие годы вперед.

Это видение напрямую вытекает из реализуемого на протяжении длительной истории Китая подхода к решению как экономических, так и политических проблем: с одной стороны, в следовании экспериментальному характеру преобразований в различных сферах общественно-экономической жизни, а с другой – в активном использовании возможностей внутреннего разнообразия Китая.

На научном уровне особенности данного подхода детально проанализированы в работе Рональда Коуза и Нин Вана². Авторы констатируют, что «только после смерти Мао Цзэдуна Коммунистическая партия, выбросившая за борт все китайские традиции в стремлении приобщиться к марксизму, вновь обратилась к конфуцианскому прагматизму с его практикой поиска истины в фактах» (С. 20).

Экспериментальный подход к проведению реформ вывел китайских коллег на необходимость осуществления так называемых «дублирующих инвестиций», которые «...привели к недостаточно эффективному использованию основного капитала, но они способствовали распространению производственных технологий по всему Китаю и повышению квалификации рабочих» (С. 202). По мнению Р. Коуза и Н. Вана, «повторные и дублирующие инвестиции неизбежны и являются важной частью процесса. Они вызвали ослабление эффекта масштаба из-за недоиспользования капитала, но значительно ускорили и распространили индустриализацию по всей стране... **Потери во «внутренней экономике», говоря словами Альфреда Маршалла, были с лихвой компенсированы «внешней экономией».** В этом кроется секрет необычайно высоких темпов рыночных преобразований в Китае в 1990-х годах и далее» (С. 264).

¹ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции. Издано с санкции Госсовета КНР. Март 2015. – Пекин: Издательство литературы на иностранных языках КНР.

URL:// <http://silk.owasia.org/2015/06/34/> (дата обращения: 18.06.2016 г.).

² Коуз Р., Ван Н. Как Китай стал капиталистическим / Пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2016. – 386 с.

«Один пояс и один путь» — продолжение экспериментального характера процесса формирования модели экономического развития Китая, с той лишь разницей, что теперь ареной становятся сопредельные страны и континенты. Среди важных особенностей — как прагматичность с акцентом на поиск истины в фактах, так и умение, ориентируясь на главные приоритеты, не опускаться на практике до определения форм, рамок и деталей решения экономических задач на низовом уровне.

«Помимо официального курса реформ, осуществлявшихся китайским правительством, существовал и другой, отдельный курс. Он представлял собой сочетание спонтанно возникших на низовом уровне движений, некоторые из которых были категорически запрещены китайским правительством. Именно эта вторая, зародившаяся в низах реформа и запустила преобразования в Китае в начале 1980-х годов, вернув китайской экономике динамично развивающийся частный сектор и устойчивые рыночные силы, в то время как преобразования почти не затронули государственный сектор» (С. 202).

Не случайно в одном из важнейших разделов упомянутого документа — «Тенденции региональной открытости Китая» — подчеркивается, что, «продвигая создание “Одного пояса и одного пути”, Китаю необходимо в полной мере использовать сравнительные преимущества регионов страны, более активно осуществлять стратегию открытости, укреплять взаимодействие и кооперацию между восточными, центральными и западными регионами страны, всесторонне повышать уровень экономической открытости».

Прагматизм и учет многообразия — два краеугольных камня экономической политики Китая.

Понимание особенностей подхода партнера не только усиливает переговорную позицию другой стороны, но и создает стимулы к выработке собственных стратегий сотрудничества и взаимодействия.

Данной проблематике и посвящен этот выпуск журнала. Авторы номера единодушны в том, что «облачный» характер документа «Один пояс и один путь» открывает значительные возможности для повышения устойчивости социально-экономического развития востока России. Но данный документ не следует оценивать чрезмерно узко — лишь с позиции направлений и перспектив развития транспортной инфраструктуры. По мнению Л. А. Безрукова, первостепенное значение имеют «внетранспортные эффекты трансконтинентальных коридоров, способствующие региональному социально-экономическому росту, мерам и механизмам стимулирования экономической активности в зонах влияния этих коридоров».

В целом реализации заслуживающих внимания подходов и проектов на востоке России препятствуют не только недооценка роли транспортной инфраструктуры в решении проблем социально-экономического развития (мы уже писали о неправомерности чисто «счетного» подхода к обоснованию целесообразности сооружения магистральных дорог, исходя из «видимого» грузопотока), но и приниженная роль регионов и муниципалитетов востока России в хозяйственной сфере (статьи Н. Е. Антоновой и А. Б. Бардаль). В частности, «нераспределенность государственной собственности

на земли сельскохозяйственного назначения между уровнями управления является общей для России проблемой, поскольку ответственность за эффективное распоряжение землями никто не хочет брать на себя.

Результатом становится бессистемное распределение земель между арендаторами, что создает условия для принятия коррупционных решений властными органами на региональном или местном уровнях». Тогда как «деятельность китайских арендаторов на территории России находится под строгим контролем со стороны правительства Китая» (статья Н. Е. Антоновой).

Китай тем временем (на основе экспериментирования) поступательно развивает модели и формы сотрудничества, например, в горнорудном секторе востока России: «Если раньше Китай шел в богатые минеральными ресурсами страны и регионы исключительно за сырьем, то сейчас он привносит в ресурсные проекты свою технологию и оборудование (а по возможности и трудовые ресурсы)» (статья Н. В. Ломакиной).

Такой подход часто не устраивает российских партнеров: технологии не всегда современного уровня, а оборудование во многих случаях – авторизованная реплика образцов известных производителей. Другая причина – непроработанность российского законодательства в области недропользования и длительное невнимание к локализации используемых факторов производства (только сейчас в связи с санкциями начались активные изменения в этой сфере).

Почти «вечный русский вопрос» – комплексный характер принимаемых в России решений и реализуемых шагов. Так, например, «для перехода к “зеленому” росту (или сохранения “зеленого” тренда развития) необходима параллельная экологическая модернизация существующих производств, позволяющая снизить общее воздействие за счет использования новых технологий, повышения энергоэффективности и др.» (статья И. П. Глазыриной и Н. А. Забелиной).

Все эти и многие другие отмеченные вопросы лежат на «нашей стороне». Их невозможно и бессмысленно решать на основе указаний с уровня Федерации без учета местных условий и обстоятельств. «Облако» постепенно растет и набирает свою энергию (что проявляется в виде дождя и тех атмосферных процессов, которые с этим связаны). Ответ на вопрос о том, в какой мере, где и как над Россией оно прольется дождем, приносящим надежду на богатый урожай, пока остается открытым. Очевидно следующее:

- мы можем влиять на эти процессы, несмотря на затянувшийся поиск подходов к решению проблем социально-экономического развития Азиатской России;

- без учета многообразия регионов России и раскрепощения инициативы на местах нам вряд ли удастся найти удовлетворительное решение данной проблемы.

Перспективы «зеленого» роста на востоке России и Новый Шелковый путь

И.П. ГЛАЗЫРИНА, доктор экономических наук. E-mail: iglazyrina@bk.ru

И.А. ЗАБЕЛИНА, кандидат экономических наук, Институт природных ресурсов, экологии и криологии СО РАН, Забайкальский государственный университет, Чита. E-mail: i_zabelina@mail.ru

На востоке России идея Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) вызвала как повышенные ожидания новых драйверов развития, так и опасения. Многолетний опыт трансграничного сотрудничества говорит о том, что вместе с перспективами приходят и проблемы. В том числе – экологические, так как экономика регионов Сибири и Дальнего Востока имеет устойчивую сырьевую специализацию. В статье представлены результаты оценки эколого-экономической динамики развития восточных приграничных регионов России с позиций концепции «зеленой» экономики и «зеленого» роста. Они могут служить исходной информацией при разработке планов, программ и проектов трансграничного сотрудничества в рамках ЭПШП. Для успешной реализации перспектив ЭПШП необходимо целенаправленное государственное стимулирование процессов экологической модернизации.

Ключевые слова: Экономический пояс Шелкового пути; экономическое развитие; экологическая нагрузка; концепция «зеленого роста»; трансграничное сотрудничество

Экономический пояс Шелкового пути и «зеленая» экономика

Стратегия Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) была представлена президентом КНР Си Цзиньпином в 2013 г. Целью этого нового направления стратегических усилий Китая было объявлено «продвижение сотрудничества, развития и процветания стран Азии, Европы и Африки» [1. С. 65]. Новая глобальная инициатива Китая привлекла беспрецедентное внимание политиков, бизнеса, научного сообщества, СМИ, общественности. На востоке России эта идея вызвала как повышенные ожидания новых драйверов развития, так и опасения. Многолетний опыт трансграничного сотрудничества говорит о том, что вместе с перспективами приходят и проблемы. В том числе – экологические, так как экономика регионов Сибири и Дальнего Востока имеет устойчивую сырьевую специализацию [2].

В секторах, связанных с природопользованием, мы довольно часто наблюдаем проявления экологически неравноценного обмена [3, 4], когда выгоды достаются одним субъектам природопользования, а последствия негативного воздействия на природные системы – другим. Диспаритет выступает в различных формах: между компаниями и местным населением, между различными территориями (например, в случаях загрязнения водных объектов), между субъектами РФ (пополнение бюджетов от использования природных ресурсов нередко происходит не там, где добывают, а там, где зарегистрирована компания), между странами (в случае сырьевой ориентации экспорта) и др.

С началом экономического роста в России в регионах, богатых природными ресурсами, наметились тенденции экологически неравноценного обмена, которые к настоящему времени остаются малоизученными, особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Здесь специфическую роль играют и трансграничные отношения с быстрорастущей экономикой КНР. Предварительный анализ работ в этой области говорит о том, что этих условиях необходимо ставить задачу совершенствования и развития конкретных институтов, направленных на реализацию экологического предназначения природно-ресурсной ренты (в соответствии с концепцией Е. В. Рюминой [5, 6]).

Ситуации экологически неравноценного обмена в России обычно возникают вследствие противоречий интересов ресурсных компаний и местного населения. Часто они усугубляются еще и тем, что растущие доходы добывающих компаний не сопровождаются адекватным ростом благосостояния населения природно-ресурсных территорий. Иногда противоречия проявляются в виде явных экологических конфликтов, не всегда эти конфликты отражаются в акциях и протестах, но после долгой латентной фазы находят свой выход в оттоке населения в более благополучные места [7]. Особенно на востоке страны, где население настороженно относится к участию КНР в российской экономической жизни [8], и вопрос о том, что нас ждет в случае торжества идеи ЭПШП, встает самым естественным образом.

Наибольшую озабоченность вызывают экологические последствия российско-китайского сотрудничества в силу сложившейся за последние годы негативной репутации китайских инвестиционных инициатив во многих развивающихся странах. Ведь

немало примеров, когда за сиюминутные выгоды общество платит необратимыми изменениями экосистем и даже экологической катастрофой. При этом основных экономических бенефициаров (в частности, инвесторов) эти последствия часто не затрагивают – все экологические издержки достаются населению природно-ресурсных регионов [9].

Очевидно, что с каждым новым производством будет связано и антропогенное воздействие на природную среду [10, 11]. За дополнительные доходы и рост благосостояния надо будет заплатить определенную «экологическую цену». Не будет ли она слишком высока? Как определить, является ли эта цена разумной и приемлемой в долгосрочном плане? В статье предлагается инструментарий для такой оценки эколого-экономических процессов в динамике, основанный на концепции «зеленой» экономики.

«Цвет» экономического роста

Одним из первых исследований, посвященных «зеленой» экономике, была книга «Blueprint for a Green Economy» [12]. В ней изучалась проблема взаимозаменяемости природного и физического капитала. Концепции и принципы «зеленой» экономики позже были представлены в докладе программы ООН по окружающей среде «Навстречу “зеленой” экономике: пути к устойчивому развитию и искоренению бедности». «Зеленая» экономика, по определению ЮНЕП [13], является «экономической системой, которая приводит к улучшению благополучия человека и социальной справедливости, при значительном снижении экологических рисков и истощения природных ресурсов, а также при повышении качества природной среды». ЮНЕП подчеркивает, что в «зеленой» экономике «рост доходов и занятости вследствие государственных и частных инвестиций сопровождается сокращением выбросов и сбросов загрязняющих веществ, повышением эффективности использования энергии и ресурсов и предотвращением потери биоразнообразия и экосистемных услуг» [13. С. 17]. Принципиально важная задача – эффективное использование природного капитала [14]. Одной из ключевых целей «зеленой» экономики является искоренение нищеты: в докладе ЮНЕП утверждается, что переход к «зеленой» экономике может способствовать сокращению ее масштабов.

Под термином «зеленый рост» в большинстве работ понимается путь развития, ведущий к достижению целей «зеленой» экономики и предполагающий увеличение валового внутреннего продукта [15, 17]. Однако это определение требует, несомненно, количественных инструментов «диагностики», использование которых могло бы дать ответ на вопрос: а действительно ли наблюдаемый рост является «зеленым?». Концептуальная схема была предложена П. Виктором в работе [18]. Он использовал один из хорошо известных индикаторов экоинтенсивности: объем выбросов углерода в расчете на единицу внутреннего валового продукта (ВВП), и на этой основе разработал некоторое правило, которое позволяет характеризовать динамику развития как «зеленый», «коричневый» или «черный» рост по отношению к климатическим последствиям хозяйственной деятельности (его можно применить также к характеристикам экономического спада). Эта работа была представлена в докладе при вручении ему премии им. Кеннета Боулдинга в 2014 г. в Рейкьявике; его расчеты показали, что экономический рост в Канаде за последние десятилетия может быть охарактеризован преимущественно как «коричневый».

Модель П. Виктора была использована в работе [19] для оценки динамики китайской экономики, также по отношению к выбросам углерода. Авторы показали, что для периода с 1971 г. по 2010 г. экономический рост в Китае был «черным» или «коричневым». Определенные улучшения наблюдаются с 2005 г.

Но цели «зеленой» экономики значительно шире, чем снижение выбросов парниковых газов. Количественные показатели «зеленого» роста необходимы для отслеживания ситуации по отношению к выбросам загрязняющих веществ в атмосферу, сбросам неочищенных сточных вод, разрушению экосистем. В статье [20] представлена общая модель, разработанная на основе схемы П. Виктора, позволяющая определить «цвет» экономического роста в более широком контексте и использованная для оценки динамики регионального лесопользования. Здесь мы приводим ее краткое описание.

Исходными расчетными параметрами модели также являются индикаторы экоинтенсивности, то есть удельные показатели, отражающие величину антропогенного воздействия в расчете

на единицу произведенной добавленной стоимости, на одного занятого в экономике, на душу населения и т. д. [21, 22].

На рисунке 1 представлена общая концепция модели. На графике по горизонтальной оси откладывается один из показателей экоинтенсивности (ЭИ) или ресурсоемкости. Он всегда является отношением экологической нагрузки, или изъятия природных ресурсов, и экономического результата (ЭР). Этот показатель может количественно характеризовать удельный объем выбросов вредных веществ в атмосферу, объемы произведенных и необезвреженных (не утилизированных) отходов, загрязненных сточных вод и др., а также может относиться к объему заготовленной древесины, добытых полезных ископаемых, водоотведению и др. Таким образом, горизонтальная ось служит для определения удельных показателей воздействия на природные системы (использования природного капитала) в расчете на единицу экономического результата. На вертикальной оси показан собственно экономический результат (ВВП/ВРП, доходы от конкретного вида экономической деятельности, в том числе бюджетные, заработная плата, количество рабочих мест и др.). Точкой I_0 обозначено начальное соотношение между ЭИ и ЭР.

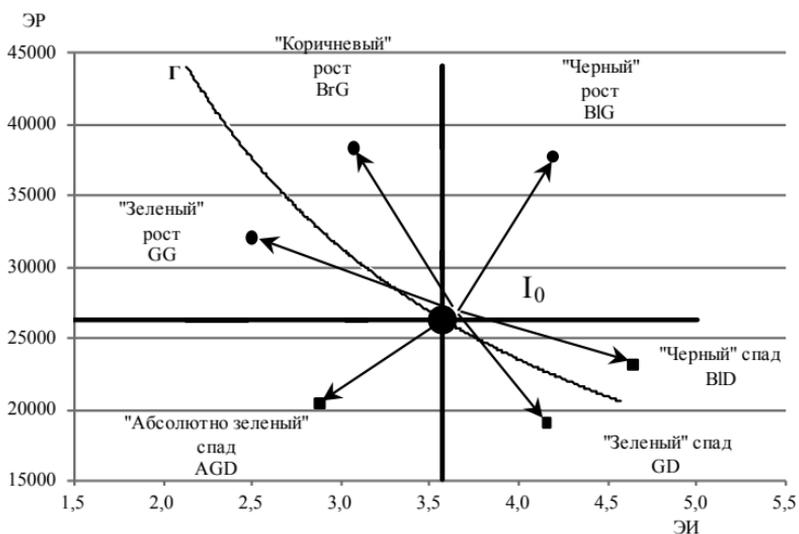


Рис. 1. Эколого-экономические зоны в концепции «зеленого роста» [20]

Кривая Г определяется уравнением $ЭИ \cdot ЭР = \text{const}$. Таким образом, точки, лежащие на кривой Г (которая, очевидно, является гиперболой), характеризуются одинаковым состоянием антропогенной нагрузки – таким же, как в точке I_0 . Точки, расположенные ниже кривой Г, определяют такие соотношения между ЭР и ЭИ, при которых общее негативное воздействие на окружающую среду (или объем использованных природных ресурсов) меньше, чем в точке I_0 . Соответственно, в точках, лежащих выше кривой Г, негативное воздействие больше.

Вертикальная линия, соответствующая $ЭИ=ЭИ(I_0)$, горизонтальная линия, соответствующая $ЭР=ЭР(I_0)$, и кривая Г делят плоскость на шесть зон, каждая из которых может быть охарактеризована в терминах «зеленого» роста (табл. 1). Важно подчеркнуть, что распределение по зонам с использованием данной модели зависит от выбора начальной точки I_0 , определяется эколого-экономическими характеристиками того состояния изучаемой системы, которое она фиксирует, и в этом смысле оно относительно.

Таблица 1. Эколого-экономические зоны в концепции «зеленого роста» [20]

Зона	Характеристика
«Зеленого» роста: GG	Переход от точки I_0 в любую точку этой зоны означает увеличение экономического результата при одновременном снижении как удельной, так и общей нагрузки на окружающую среду
«Коричневого» роста: BrG	При переходе от I_0 в любую точку этой зоны удельное негативное воздействие снижается, но общее – растёт, при этом улучшается и экономический результат
«Черного» роста: BIG	При переходе в эту зону улучшается экономический результат при росте как удельного, так и общего негативного воздействия
«Черного» спада: BID	При переходе в эту зону экономический результат снижается, при росте как удельного, так и общего негативного воздействия
«Зеленого» спада: GD	При переходе в эту зону при росте удельного негативного воздействия экономический результат и общее воздействие снижаются
«Абсолютно зеленого» спада: AGD	При переходе в эту зону снижаются общее и удельное негативное воздействие, а также экономический результат

В начале Шелкового пути: эколого-экономическая динамика в восточных регионах России

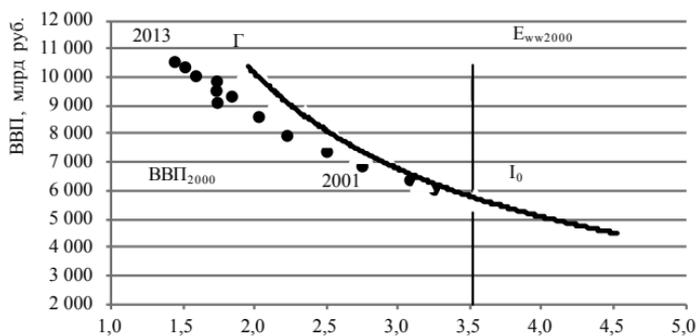
В данном разделе представлены результаты расчетов для определения «цвета» экономического роста в контексте выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и сбросов неочищенных сточных вод в целом по России и для приграничных регионов востока страны, которые, вероятно, будут испытывать самое непосредственное влияние развития Экономического пояса Шелкового пути. Наличие исходной информации позволило оценить эту динамику в период с 2000 г. по 2013 г.; 2000 г. был выбран как начальная точка (I_0). В качестве экономического результата использован валовый региональный продукт (ВРП), для России – ВВП, в сопоставимых ценах по отношению к 2000 г.

Большинство рассматриваемых регионов не испытывают дефицита водных ресурсов, на обширной территории этой части России сохранилось много водных объектов с высоким качеством воды и почти нетронутыми экосистемами. Однако во многих населенных пунктах, и не только в крупных, проблема загрязнения воды уже стоит очень остро. На востоке России есть несколько крупных рек, бассейны которых разделены государственными границами между Россией, Китаем и Монголией – Селенга, Амур, Аргунь и др. Деградация водных экосистем в ряде случаев связана с трансграничными воздействиями (р. Аргунь, Сунгари, Онон, Селенга, Амур). Отмечены существенные негативные изменения ихтиофауны в бассейне Верхнего Амура [23, 24]. Поэтому важнейшим индикатором является экоинтенсивность по отношению к сбросам неочищенных сточных вод (E_{ww}).

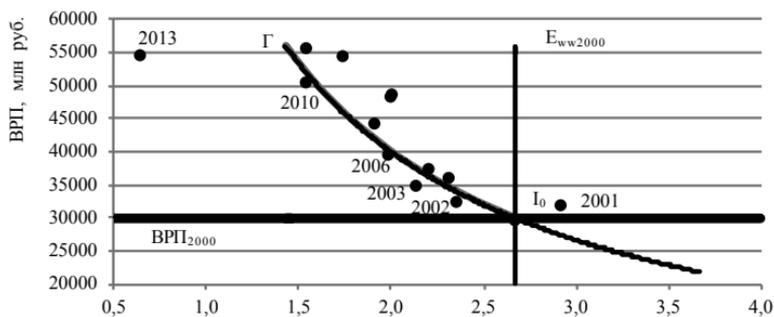
Система платежей за негативное воздействие на окружающую среду, законодательно введенная в России с 1992 г., оказала определенное положительное влияние и привела к удельному снижению загрязнений по целому ряду показателей, то есть способствовала улучшению качества экономического роста. Как показано на рисунке 2, по отношению к сбросам неочищенных сточных вод Россия и большинство восточных приграничных регионов после 2000 г. устойчиво находились в зоне «зеленого» роста (хотя здесь необходимо отметить несовершенство производственного контроля, вследствие чего реальные показатели могут быть хуже номинальных). Однако на графиках для

Амурской области и Забайкальского края присутствуют и точки «коричневого» роста, а для Еврейской АО практически вся траектория роста находится в «коричневой» зоне.

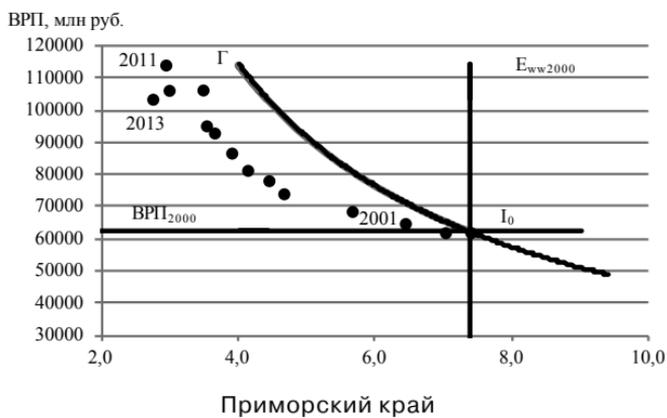
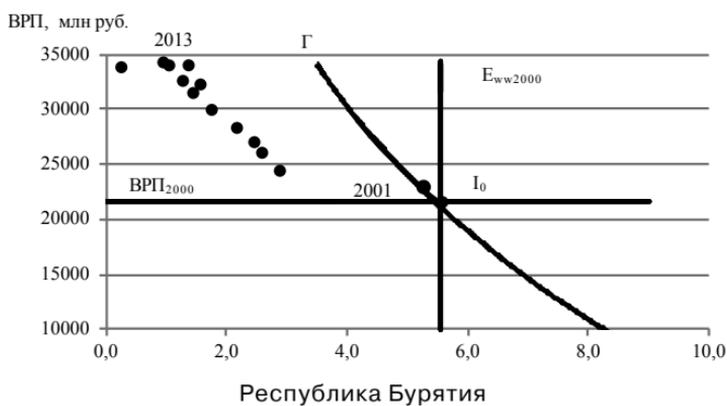
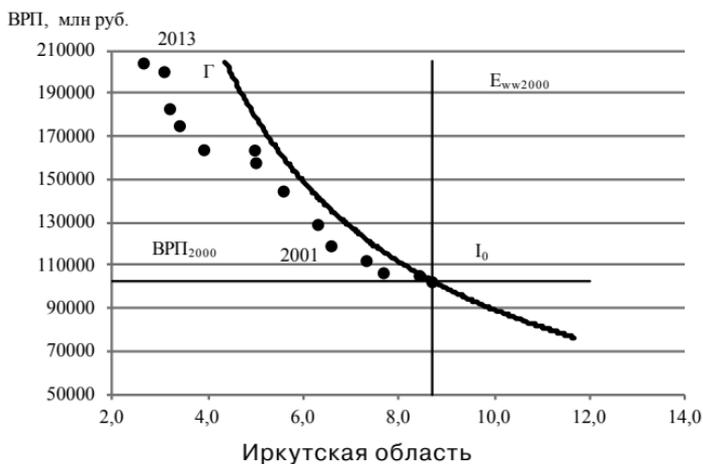
Были рассмотрены также выбросы в атмосферу основных загрязнителей: SO_2 , NO_x , твердых частиц, гидрокарбонатов, окиси углерода; они обозначены как ESO_2 , ENO_x , Ess , EHC , ECO соответственно. Символом Etotal обозначено суммарное загрязнение. Результаты расчетов представлены в таблице 2. Они показывают высокую дифференциацию регионов по этим индикаторам. Наиболее благополучная ситуация – в Хабаровском и Приморском краях. Наименее – в Амурской и Еврейской областях, где мы видим значительное число точек «черного» роста. В целом по России точка «черного» роста (по отношению к атмосферным выбросам) зафиксирована лишь однажды – в 2004 г. по выбросам углерода.

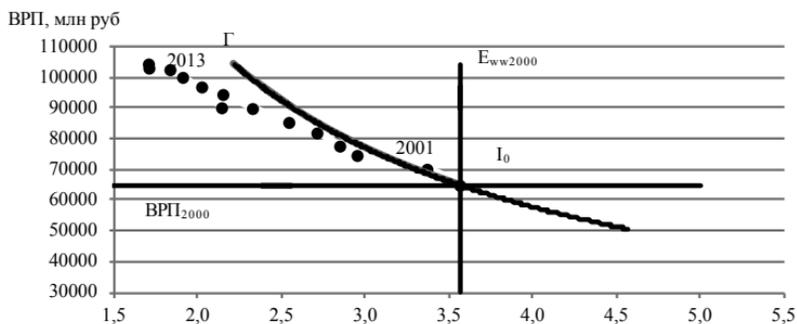


Российская Федерация

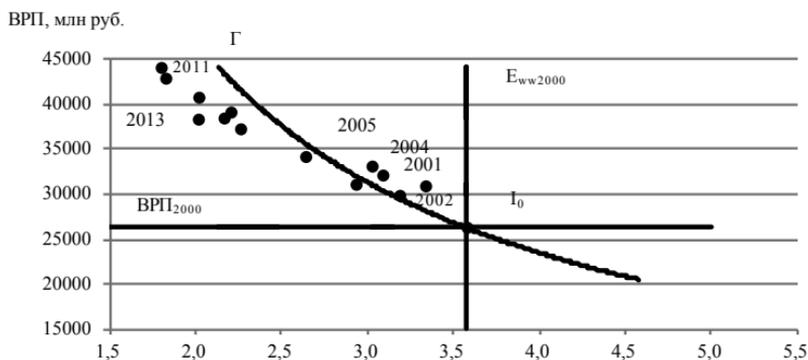


Забайкальский край

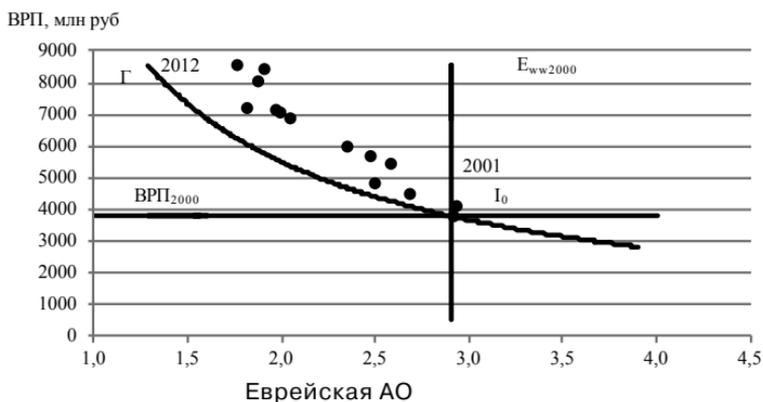




Хабаровский край



Амурская область



Еврейская АО

Рис.2. «Цвет» экономического роста в России в 2000–2013 гг.: экоинтенсивность сброса неочищенных сточных вод, м³/тыс. руб.

Таблица 2. Эколого-экономические зоны для восточных регионов России

Страна, регион / показатель экоинтенсивности		«Зеленый» рост	«Коричневый» рост	«Черный» рост
Российская Федерация	Ettotal	+ (2013)	+ (2001–2012)	
	ESO ₂	+		
	ENOX	+ (2004–2005)	+ (2006–2013)	
	ECO		+ (2005–2013)	+ (2004)
	Ess	+		
	EHC		+	
Забайкальский край	Ettotal	+		
	ESO ₂	+		
	ENOX	+ (2012)	+ (2004–2011, 2013)	
	ECO	+ (2004, 2009, 2011–2013)	+ (2005–2008, 2010)	
	Ess	+		
	EHC			+
Амурская область	Ettotal	+ (2001–2003)	+ (2004–2013)	
	ESO ₂	+ (2004–2006, 2008–2001, 2013)	+ (2007, 2012)	
	ENOX		+ (2004–2008)	+ (2009–2013)
	ECO			+
	Ess	+ (2005–2010)	+ (2004, 2011–2013)	
	EHC		+ (2005)	+ (2004, 2006–2013)
Иркутская область	Ettotal	+ (2001–2006)	+ (2007–2013)	
	ESO ₂		+ (2004–2011, 2013)	+ (2012)
	ENOX	+ (2005–2006)	+ (2004, 2007–2011, 2013)	+ (2012)
	ECO	+ (2004–2007, 2009–2010)	+ (2008, 2011–2013)	
	Ess	+		
	EHC	+ (2004, 2008–2011)	+ (2005–2007, 2012–2013)	

Республика Бурятия	Ettotal	+ (2003–2007, 2009–2011)	+ (2001–2002, 2008, 2012–2013)	
	ESO ₂	+ (2004–2008, 2010–2011)	+ (2009, 2012–2013)	
	ENOX	+ (2004–2007)	+ (2008–2013)	
	ECO	+ (2009)	+ (2004–2008, 2010–2013)	
	Ess	+ (2004–2007, 2009–2013)	+ (2008)	
	EHC		+ (2005–2009)	+ (2004, 2010–2013)
Приморский край	Ettotal	+ (2004–2013)		+ (2001–2003)
	ESO ₂	+ (2004, 2006–2013)	+ (2005)	
	ENOX		+	
	ECO	+ (2006–2013)	+ (2004–2005)	
	Ess	+		
	EHC			+
Хабаровский край	Ettotal	+ (2001–2002, 2005–2013)	+ (2003–2004)	
	ESO ₂	+		
	ENOX	+ (2005–2013)	+ (2004)	
	ECO	+		
	Ess	+ (2006–2013)	+ (2004–2005)	
	EHC			+
Еврейская АО	Ettotal		+ (2005–2013)	+ (2001–2005)
	ESO ₂	+ (2006–2013)	+ (2004–2005)	
	ENOX		+ (2004, 2008–2013)	+ (2005–2007)
	ECO			+
	Ess		+ (2006–2013)	+ (2004–2005)
	EHC		+ (2008–2009)	+ (2004–2007, 2010–2012)

* * *

Анализ текстов программных документов РФ, посвященных развитию востока страны, показывает, что декларированные в них цели в полной мере соответствуют основным положениям

концепции «зеленой» экономики. Правда, это относится в основном к «текстовой части» программ, и, как правило, не находит отражения в приложениях, содержащих перечни проектов. Тем не менее в них отчетливо выражен общественный запрос на экологизацию социально-экономических отношений. Поэтому принципиальной позицией России при формировании проектов и программ Экономического пояса Шелкового пути должно стать недопущение изменения существующей эколого-экономической ситуации в худшую сторону. В настоящее время репутация совместных российско-китайских инициатив (как в экологическом, так и в социально-экономическом плане) почти во всех отраслях – в недропользовании, сельском хозяйстве, лесопользовании – оставляет желать лучшего. Только в случае, если возникшее недоверие будет преодолено и расширение сотрудничества принесет действительно позитивные результаты, можно будет говорить о том, что перспективы, открывшиеся в рамках этого проекта, будут реализованы.

Результаты предыдущего раздела выявляют эколого-экономические тренды развития восточных приграничных регионов России, сформировавшиеся к началу реализации идеи Экономического пояса Шелкового пути. Они могут служить исходной информацией при разработке планов, программ и проектов в рамках трансграничного сотрудничества. В терминах «цвета» экономического роста это означает, что эколого-экономические траектории развития регионов должны соответствовать направлению движения к «зеленой» экономике и находиться (или, по крайней мере, приближаться) в зонах «зеленого» роста.

Если показатели экоинтенсивности новых проектов будут ниже, чем существующие в регионе, то их реализация приведет к снижению общей экоинтенсивности и, по крайней мере, не станет причиной перехода траектории развития в зону «черного» роста. Но, как видно из нашей модели, это не гарантирует попадание в зону «зеленого» роста: при снижении удельного негативного воздействия общая нагрузка на природную среду может возрасти, то есть рост будет «коричневым». Снижение экоинтенсивности является необходимым, но недостаточным условием для «зеленого» роста. При сохранении прежних уровней загрязнения с каждым новым проектом, даже с относительно «щадящим» антропогенным воздействием, регион будет обречен

на «коричневый» рост. Для перехода к «зеленому» росту (или сохранения «зеленого» тренда развития) необходима параллельная экологическая модернизация существующих производств, позволяющая снизить общее воздействие за счет использования новых технологий, повышения энергоэффективности и др. Если мы ставим задачу, чтобы Новый Шелковый путь стал дорогой к «зеленой» экономике, это должно быть основополагающим принципом при разработке моделей сотрудничества.

В контексте данной работы важно, что в основных документах руководства КНР последних лет, в том числе посвященных Экономическому поясу Шелкового пути, были сформулированы явно экологические цели: «ключевая идеология – это уважать природу, следовать природе, защищать природу и стремиться к устойчивому развитию» [1. С. 69]. Параллельно осуществляется строительство экологической цивилизации, о которой официально объявлено в документе Коммунистической партии Китая «Позиция об ускорении продвижения строительства экологической цивилизации». В этом же направлении идет системное развитие процедур обеспечения экологической ответственности финансовых институтов за те проекты, на реализацию которых они выделяют кредиты [25]. Это дает надежду на понимание китайской стороны в вопросах экологизации региональной экономики.

Кроме того, расчеты, представленные в работе [26], демонстрируют, что показатели экоинтенсивности в китайской экономике и ее сопредельных по отношению с Россией провинциях значительно лучше, чем в восточных российских регионах. Поэтому технологическое сотрудничество может дать положительные результаты в плане экологической модернизации региональной экономики. Однако для этого необходимо целенаправленное стимулирование этих процессов. Если современные экологически безопасные технологии не получают в России сравнительных преимуществ или государственной поддержки для внедрения, то велика опасность, что вместо них в Россию по Новому Шелковому пути «придет» устаревшее оборудование с заводов, которые в настоящее время активно закрываются в КНР из-за высокого и неприемлемого с точки зрения целей экологической цивилизации негативного воздействия на окружающую среду.

Литература

1. *Dong Suocheng, Li Zehong, Li Yu, Shi Guangyi, Yu Huilu, Wang Juanle, Li Jun, Mao Qiliang Huang Yongbin.* Resources, Environment and Economic Patterns and Sustainable Development Modes of the Silk Road Economic Belt // *Journal of Resources and Ecology.* – 2015. – №6 (2) – P. 65–72.
2. *Ломакина Н. В.* Промышленное развитие Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая: цели, результаты и возможности для сотрудничества // *ЭКО.* – 2014. – № 6. – С. 40–55.
3. *Hornborg A., McNeil J.R., Martinez-Alier J.* Rethinking Environmental History. – Altamira Press, 2007. – 420 p.
4. *Nordlund C.* Social ecology. International trade, network analysis and Emmanuelian conceptualization of ecologically unequal exchange // *Lund studies in human ecology.* – Lund University, 2010. – 299 p.
5. *Рюмина Е. В.* Анализ эколого-экономических взаимодействий. – М.: Наука, 2000. – 158 с.
6. *Рюмина Е. В.* Экологическая версия предназначения природной ренты // *Экономическая наука современной России.* – 2001. – № 2. – С. 11–22.
7. *Соболева С. В., Григорьев Ю. А., Смирнова Н. Е., Чудаева О. В.* Особенности формирования населения приграничных территорий Сибири // *ЭКО.* – 2014. – № 11. – С. 20–35.
8. *Калугина З. И., Фадеева О. П.* Восточное приграничье России: альтернативы сельского развития // *ЭКО.* – 2016. – № 1 – С. 36–48.
9. *Корытный Л. М.* Социально-экономические, геополитические и социокультурные проблемы развития приграничных регионов России // *География и природные ресурсы.* – 2015. – № 4. – С. 192–193.
10. *Забелина И. А., Клевакина Е. А.* Эколого-экономические аспекты природопользования и проблемы приграничного сотрудничества в регионах Сибири // *ЭКО.* – 2011. – № 9. – С. 155–166.
11. *Фалейчик Л. М., Кириллюк О. К., Помазкова Н. В.* Опыт применения ГИС-технологий для оценки масштабов воздействия горнопромышленного комплекса на природные системы Юго-Востока Забайкалья // *Вестник ЗабГУ.* – 2013. – № 6 (97). – С. 64–79.
12. *Pearce D. W., Markandya A., Barbier E. B.* Blueprint for a Green Economy. London: Earthscan, 1989. – 192 p.
13. Навстречу «зеленой экономике»: пути к устойчивому развитию и искоренению бедности. ЮНЕП, 2011. URL: http://www.sustainabledevelopment.ru/upload/File/Reports/ISD_UNEP_GE_Rus.pdf (дата обращения: 26.03.2016).
14. *Титова Г. Д.* Понятие «природный капитал», развитие методологии и методов его экономической оценки // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7: Геология. География.* – 2014. – № 1. – С. 114–124.
15. *Бобылев С. Н.* Экономическая неустойчивость: шанс для «зеленой» экономики? / Доклад о человеческом развитии в Российской Федерации за 2014 год / Под ред. Л. М. Григорьевой и С. Н. Бобылева. – М.:

- Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, 2014. – 204 с.
16. *De Boer Y., Meier J., Bickersteth S.* Green Growth in Practice: Green Growth Best practice Initiative. – 2014.
17. OECD. Towards green growth. A summary for policy makers. OECD, Paris. – 2011. URL: <http://oecd.org/greengrowth/48012345.pdf> (дата обращения: 26.03.2016).
18. *Victor P.* The Kenneth E. Boulding Memorial Award 2014: Ecological economics: A personal journey // *Ecological Economics*. – 2015. – V. 109. – P. 93–100.
19. *Shang Yongmin, Si Yuefang, Zang Gang.* Black or Green? Economic growth patterns in China under low carbon economy targets // *Journal of Resources and Ecology*. – 2015. – №6 (5). – P. 310–317.
20. Глазырина И. П., Фалейчик Л. М., Яковлева К. А. Социально-экономическая эффективность и «зеленый» рост регионального лесопользования // *География и природные ресурсы*. – 2015. – № 4. – С. 17–25.
21. Экологические индикаторы качества роста региональной экономики / Под. ред. И. П. Глазыриной, И. М. Потравного. – М.: НИА-Природа, 2005. – 306 с.
22. *De Haan M.* Accounting for goods and bads. – Voorburg: Statistics Netherlands, 2004. – 216 p.
23. *Михеев И. Е.* Ихтиоценозы трансграничных рек Онон и Аргунь на территории России (Забайкальский край) // *Экосистемы Центральной Азии в современных условиях социально-экономического развития: Материалы междунар. конф. Том 2. Улан-Батор (Монголия), 8–12 сентября 2015 г.* – Улан-Батор: Бэмби Сан, 2015. – С. 69–71.
24. *Михеев И. Е.* Экосистемные услуги как инструмент защиты биоценозов малых рек // *Рыбоводство и рыбное хозяйство*. – 2015. – № 4. – С. 3–7.
25. *Глазырина И. П., Симонов Е. А.* «Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // *ЭКО*. – 2015. – № 7. – С.52–72.
26. Природный капитал региона и российско-китайские трансграничные отношения: перспективы и риски / Под ред. И. П. Глазыриной, Л. М. Фалейчик. – Чита: Изд-во ЗабГУ, 2014. – 527 с.

Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие¹

Л.А. БЕЗРУКОВ, доктор географических наук, Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, Иркутск. E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

Анализируется проблема конкурентоспособности Транссиба в сравнении с сухопутными вариантами Шелкового пути. Доказывается целесообразность создания международных транспортных коридоров в целях не только организации транзитных перевозок, но и экономической и политической интеграции евразийского пространства, прежде всего активизации трансграничного хозяйственного сотрудничества смежных районов России, Китая и Казахстана как перспективного направления, способствующего ослаблению невыгодных последствий их внутриконтинентального положения.

Ключевые слова: Транссиб, Шелковый путь, транспортные коридоры, конкурентоспособность, транзитные перевозки, ультраконтинентальное положение, пояс развития

В сложившейся обстановке резкого охлаждения отношений со странами Европейского союза (ЕС), США и их союзниками, угрожающего национальной безопасности, высшее руководство России провозгласило курс на разворот значительной части международных хозяйственных связей в восточном направлении, прежде всего на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Правда, по мнению председателя Правительства РФ Д. А. Медведева [1], речь следует вести не столько о «переориентации» имеющихся связей, сколько об «активизации» сотрудничества на «восточном направлении». Данный правительственный курс отводит большую роль Сибири и Дальнему Востоку, которые рассматриваются преимущественно как пространственный плацдарм, необходимый для добычи, транзита и экспорта сырьевых ресурсов.

Особые надежды при этом возлагаются на развитие и укрепление сотрудничества с нашим соседом Китаем – мощной и растущей торгово-экономической супердержавой. Вместе с тем отдельные заявленные направления этого сотрудничества

¹ Исследование поддержано проектом РФФИ № 15–56–53037 ГФЕН_а «Экономико-географический анализ развития городских агломераций России и Китая в условиях формирования Нового Шелкового пути».

вызывают определенные опасения. Настороженность российских экспертов встретил, например, предложенный китайской стороной проект «Экономический пояс Шелкового пути». Многие эксперты усмотрели в проекте указанного «экономического пояса» стремление Китая выдавить Россию из Центральной Азии и взять под «мягкий» контроль значительную часть обширного евразийского пространства. Ставятся острые вопросы о возникновении серьезной конкуренции китайского транспортного мегапроекта российским национальным транзитным транспортным артериям – Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссибу) и Северному морскому пути (Севморпути).

Проблема формирования Великого Шелкового пути всесторонне рассматривается сейчас на различных уровнях. Однако полной ясности с выбором конкретных маршрутов еще нет. В официальной правительственной концепции «Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» от 28. 03. 2015 г. [2], опубликованной с санкции Госсовета КНР, о сухопутных маршрутах сказано в самом общем виде. Между тем от их выбора в значительной мере зависят перспективы транзитных перевозок через Россию и даже развитие ее восточных районов.

Система транзитных евразийских транспортных коридоров

Как можно судить по компетентным отечественным и зарубежным источникам [3–7], для международных широтных транзитных перевозок между Европой и Азией, кроме морских путей, основное значение имеют четыре транспортных железнодорожных коридора.

Ведущую роль среди них играет сформировавшийся более 100 лет назад Транссиб, который проходит через территорию России по маршруту от Москвы до Владивостока протяженностью 9300 км. В западном направлении этот коридор выходит к отечественным морским портам, прежде всего балтийским (Санкт-Петербург и др.), а также в страны Западной Европы, вплоть до крупнейших нидерландских портов (Роттердам/Амстердам). В восточном направлении коридор имеет выходы на сеть железных дорог Казахстана, Монголии, Китая и КНДР, заканчиваясь в настоящее время отечественными портами Японского моря

(Владивосток, Находка, Восточный и др.), которые стыкуются с Транссибом. В перспективе транзитный потенциал коридора может быть значительно усилен в результате, во-первых, соединения через КНДР с Республикой Корея (Сеул/Пусан) за счет восстановления Транскорейской железной дороги; во-вторых, соединения с Японией (Токио/Иокогама) посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо с сооружением туннелей (или мостов) через проливы.

Транссиб – одна из мощнейших сухопутных транспортных артерий мира. Магистраль представляет собой двухпутную электрифицированную железнодорожную линию, оборудованную совершенными средствами информации и связи. Еще одно преимущество Транссиба состоит в том, что до самых западных рубежей России он проходит по территории одной страны, т. е. без пересечения государственных границ, соответствующего замедления и удорожания перевозок, возникновения политических рисков и т. д. Пропускная способность Транссиба оценивается ежегодным объемом перевозок в 100 млн т грузов, в том числе до 250–300 тыс. контейнеров международного транзита в 20-футовом эквиваленте. В настоящее время пропускные возможности магистрали близятся к исчерпанию, что говорит о необходимости ее коренной модернизации.

Из железнодорожных маршрутов основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках может стать в ближайшем будущем Северный коридор (ход) Шелкового пути. Восточным началом магистрали является китайский порт Ляньюньган на Желтом море. Магистраль пересекает территорию Китая (Сиань, Ланьчжоу, Урумчи) и Казахстана (Достык, Актогай, Астана), соединяясь в Петропавловске с южным ходом Транссиба, выходя по нему через Курган в Россию и далее в страны Европы. Техническое состояние Северного коридора Шелкового пути пока существенно уступает Транссибу, но общая протяженность трассы «от моря до моря» приблизительно на тысячу километров меньше: расстояние по Транссибу от Владивостока до Роттердама составляет 11,8 тыс. км, а по Шелковому пути от Ляньюньгана до Роттердама – 10,8 тыс. км.

Южный коридор (ход) Шелкового пути, начинаясь также в Ляньюньгане, обеспечивает независимый от Транссиба путь в Европу. Отделяясь от Северного коридора в Казахстане (Акто-

гай), эта магистраль проходит через Казахстан (Алма-Ата), Узбекистан (Ташкент), Туркмению (Серахс), Иран (Тегеран), Турцию (Стамбул), далее через пять-шесть стран Европы к нидерландским портам. Южный ход играет большую роль для стран Центральной Азии и Ирана, но он неудобен для транзитных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией как из-за большой протяженности (ориентировочно около 13 тыс. км), так и вследствие очевидных проблем пересечения слишком многих стран с неустойчивыми политическими режимами и различными техническими характеристиками железных дорог.

Коридор «ТРАСЕКА» (Европа – Кавказ – Азия), отделяясь от Южного хода Шелкового пути в Туркмении, идет через Ашхабад, Каспийское море (паром Туркменбаши – Баку), Тбилиси, Черное море (паром Поти – Бургас, Варна, Констанца или Одесса/Ильичевск), далее через четыре-шесть стран Европы к нидерландским портам. Данный коридор сложен во многих отношениях: нестабильность политических режимов в ряде стран, использование паромных сообщений через Каспийское и Черное моря, пересечение границ 10–12 стран с различной шириной железнодорожного пути и специфическими транспортными и таможенными правилами, наличие горных участков с ограничением скорости движения поездов и т. д. Хотя общая протяженность трассы – 12,1 тыс. км – незначительно превышает аналогичный показатель Транссиба, «ТРАСЕКА» не может составить конкуренцию последнему (как и Северному ходу Шелкового пути) в транзитных перевозках, но тем не менее имеет определенное региональное значение для стран Кавказа и Центральной Азии. Коридор «ТРАСЕКА», который продвигают ЕС и США, рассматривая его как важную часть американского геополитического проекта, направлен на разворот стран Центральной Азии и Кавказа в сторону Европы и изоляцию России.

Оценивая рассмотренные транспортные коридоры как каркасные элементы глобальной инфраструктуры Евразии, в самом первом приближении уместно отметить следующее. Во-первых, Южный коридор Шелкового пути и коридор «ТРАСЕКА» объективно не могут выступать полноценными конкурентами Транссибу в транзитных перевозках как по вышеуказанным причинам, так и вследствие дистанционного несовпадения основных грузоформирующих районов (южные коридоры проходят через

Восточную, Центральную и Юго-Западную Азию и Балканы, а Транссиб – намного севернее).

Во-вторых, Северный коридор Шелкового пути, считаясь основным конкурентом Транссиба, идет вовсе не в обход России, а тоже на значительном протяжении (2,7 тыс. км) по ее территории (Урал, Поволжье и Центр). Если в общей длине Транссибирского коридора от Владивостока до Роттердама доля России составляет почти 83%, то Северного коридора – 25%. Получается, что Россия остается не только транзитной страной, получающей прибыль за транзит, но и ключевым партнером Шелкового пути. В еще большей мере – почти половина протяженности Северного коридора (49%) – это относится к Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС) в целом, куда, кроме России, входят еще и пересекаемые этим коридором Казахстан и Беларусь.

В-третьих, угроза потери Транссибом и тем более Севморпутем части транзита выглядит недостаточно обоснованной, поскольку он и сейчас невелик. Достигнутый в последние годы объем транзита по Севморпути пока еще в сотни раз меньше соответствующих объемов, проходящих через Суэцкий канал. Массового поступления транзитных грузов на Транссиб можно ожидать лишь после железнодорожного соединения его с Кореей и Японией, что реально, конечно, в более отдаленной перспективе. С учетом общей протяженности Транссибирский коридор будет более конкурентоспособен, чем Северный ход Шелкового пути, для транзитных грузов, выходящих не только из Кореи и Японии, но и из Северо-Восточной части Китая (например, с направлений Тяньцзинь – Пекин – Улан-Батор – Улан-Удэ и Далянь – Харбин – Забайкальск – Чита). Необходимо не противопоставлять друг другу Транссиб и Шелковый путь (грузов хватит всем), а разрабатывать оптимальную схему их взаимодействия в целях максимального снижения транспортных издержек и рационального обслуживания грузопотоков на колоссальном евразийском пространстве. Если Россия в соответствии со своим географическим положением контролирует транспортно-экономические связи северной части Евразии, то Китай – более южной ее части.

При всей важности международных транспортных железнодорожных коридоров ключевую роль в транзите между Восточной Азией и Западной Европой в настоящее время играют морские пути, обеспечивающие до 98–99% соответствующих перевозок

грузов. Подавляющая их часть идет по Южному морскому маршруту через Суэцкий канал, меньшая – по глубоководному маршруту вокруг Африки (супертанкеры и суда с дедвейтом, превышающим допустимый в Суэцком канале), совсем незначительная – по маршруту Севморпути. Подчеркнем, что официальная правительственная концепция КНР от 28. 03. 2015 г. под «Морским Шелковым путем XXI века» подразумевает морские маршруты через Суэцкий канал и вокруг Африки [2].

Причина безраздельного доминирования морских перевозок над сухопутными заключается в явном технико-экономическом преимуществе морского транспорта над более затратным сухопутным: по нашим расчетам [8], фрахтовые ставки морского транспорта в десятки раз ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта развитых стран мира. В итоге сухопутный транзит по сравнению с морским из Восточной Азии в Западную Европу остается экономически неконкурентоспособным, т. е. стоимость транспортировки дальним морским путем объективно существенно ниже более скоростных сухопутных вариантов.

Тем не менее на международные евразийские железнодорожные коридоры может перейти значительная часть транзитных контейнерных грузов, требующих скоростной перевозки. С одной стороны, этот переход будет определяться темпами прогрессивных сдвигов на самом железнодорожном транспорте, прежде всего темпами его сверхмагистрализации благодаря внедрению новых технологий (эстакадное исполнение, поезда на магнитной подушке, аэроэстакадный транспорт и др.). С другой стороны, рост сухопутного транзита связан и с тенденциями усиления трудностей и рисков в морском судоходстве (появление естественных пределов в дальнейшем росте размера судов из-за ограничений на проход каналов и проливов, дестабилизация важнейших маршрутов пиратами, угроза блокирования основных трасс в случае военных конфликтов и т. д.).

Транспортные коридоры в развитии внутриконтинентальных регионов

В отечественных публикациях, рассматривающих вопросы конкурентоспособности Транссиба в сравнении с сухопутными вариантами Шелкового пути, во главу угла ставится обычно

транзитная функция этих международных евразийских коридоров, т. е. их возможности по обеспечению широтных транзитных перевозок между Восточной Азией и Западной Европой. Тем не менее следует согласиться с Г.И. Ханиным [9] в том, что доходы от транзитных перевозок заметно не скажутся на экономике России. То же самое можно сказать и об экономике Китая, тогда как для Казахстана эти доходы будут иметь, конечно, более существенное значение [10]. Трансконтинентальные коридоры через Евразию безусловно нужны, но сам акцент на международных транзитных перевозках далеко не всегда представляется первостепенным. Первоочередная же задача – значительное снижение тарифов и стоимости перевозок по железнодорожным магистралям, что необходимо для экономического «приближения» внутриконтинентальных районов России, Китая, Казахстана и других стран к ведущим центрам и ключевым рынкам мира, морским и океаническим портам. Иначе говоря, **рассматриваемый коридор должен не только служить целям организации транзитных перевозок, но и стать, прежде всего, поясом более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития прилегающих глубинных территорий.**

Действительно, смежные районы России, Китая, Монголии, Казахстана, стран Центральной Азии связывают не столько сходство этнического состава населения, близость хозяйственной специализации или однотипность исторического пути развития, сколько специфика их экономико-географического положения. Данные районы объединяет в первую очередь такая их общая черта, как внутриконтинентальное положение в глубине евразийского материка на большом удалении от незамерзающих морей и океанов. Согласно нашему транспортно-географическому зонированию [8], в ультраконтинентальную зону (свыше 1000 км от моря) в России входят Сибирь, Урал и частично Поволжье; в Китае – Синьцзян, Ганьсу, Нинся, Цинхай и Тибет, частично Шэньси и Сычуань; территории Казахстана, Монголии и стран Центральной Азии – почти полностью. К северо-западу от Урумчи – административного центра Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая – находится самая удаленная от моря точка суши на Земле (свыше 2,5 тыс. км).

Фактор глубинного внутриконтинентального положения и гигантских сухопутных расстояний, определяющий повышенный

уровень транспортных затрат, имеет, как правило, неблагоприятное влияние на экономику, затрудняя ее участие в международном и межрайонном разделении труда. При взаимодействии с мировым рынком внутриконтинентальные производители и экспортеры ввиду необходимости компенсации собственных повышенных транспортных издержек получают намного меньшие доходы по сравнению с приморскими. Однако только в этом случае товары из внутриконтинентальной страны (района) могут конкурировать в ценовом отношении с товарами из приморской страны (района). При импорте же товаров с мирового рынка они обойдутся для внутриконтинентальных потребителей по ценам, существенно превышающим цены приморских потребителей. Таким образом, глубокие различия в степени континентальности определяют принципиально неодинаковые уровни транспортных издержек в континентальных и океанических странах и районах, которые формируют ощутимую разницу в ценах на товары и доходах соответствующих производителей и потребителей [8].

Следствиями этих процессов являются замедление экономического роста и снижение уровня жизни населения ультраконтинентальных зон по сравнению с приморскими, поскольку постоянно действует механизм «перелива» массы прибавочного продукта от континентальных стран к океаническим (в процессе международного разделения труда) и отчасти – от глубинных районов к приморским (в процессе межрайонного разделения труда). Указанный механизм определяет дифференцирующее влияние фактора континентально-океанической дихотомии на международное и региональное развитие, что сопровождается возникновением, воспроизводством и закреплением соответствующих территориальных социально-экономических диспропорций и асимметрий.

О значительном влиянии внутриматерикового положения Сибири на снижение эффективности ее хозяйства, бюджетные доходы и уровень жизни населения уже подробно сказано ранее [8, 11]. Хорошо известны и объяснимы транспортно-экономические проблемы стран Центральной Азии – Таджикистана, Кыргызстана, Узбекистана и др., лишенных выхода к морю и относящихся к числу наиболее бедных стран мира [10, 12].

Очень резкие межрегиональные социально-экономические контрасты и диспропорции «континентально-приморского»

генезиса характерны и для Китая. До сих пор огромные внутриматериковые пространства западной и средней части страны (Тибет, Синьцзян, Внутренняя Монголия и др.) остаются относительно малонаселенными и слабо освоенными. Если политика форсированного индустриального развития и наращивания экспортного потенциала приморских восточных районов принесла поистине феноменальные позитивные результаты, то для глубинных ультраконтинентальных районов запада КНР по-прежнему характерны отсталое полунатуральное сельское хозяйство, фрагментарность национального рынка, слабость межрегиональных и внешних хозяйственных связей.

Несмотря на активную государственную политику выравнивания территориальной социально-экономической дифференциации, разрыв по уровню душевых доходов между приморскими и внутриматериковыми провинциями и автономными районами не сокращается. Резкое отставание уровня жизни населения ультраконтинентальных районов от приморских превратилось в острую внутривластную проблему Китая, стало веской дополнительной причиной разжигания в автономных районах (особенно в Тибете и Синьцзяне) сепаратизма на этнической почве [13].

Повышенный уровень транспортных издержек и большая транспортная емкость хозяйства удаленных от моря стран и регионов обуславливают значительную часть их общеэкономических трудностей. Для сокращения удорожающего бремени дорогостоящих сухопутных перевозок требуются в первую очередь ориентация ультраконтинентальных стран и регионов на обмен продукцией главным образом со своими соседями, т. е. на ближние внутрирайонные и межрайонные экономические связи при определенном ограничении менее эффективных дальних, обеспечение в общих чертах самодостаточного развития и формирование емкого внутреннего рынка, прочное закрепление территориального разделения труда, организация хозяйства на районной основе и принципах экономического районирования, поддержание относительно низкого уровня транспортных тарифов и магистрализация транспорта, образование линейно-территориальных систем производительных сил вдоль важнейших транспортных магистралей и сближение ведущих центров между собой и т. д. [8].

Исходя из названных адаптивных к ультраконтинентальному положению способов и приемов организации хозяйственной деятельности, потенциально мощным средством дальнейшей магистрализации транспорта и снижения стоимости перевозок следует считать создание трансконтинентальных евразийских транспортных коридоров. Основоположники районной школы советской экономической географии понимали под магистрализацией транспорта строительство железнодорожных линий (сверхмагистралей) крупнейшего транссоюзного и межрайонного значения с особо мощными грузопотоками и с обеспечением дальних, массовых, скоростных и дешевых перевозок [14]. Примером такой сверхмагистралей в определенной степени может служить Транссиб.

С рассматриваемой точки зрения активизацию трансграничного хозяйственного сотрудничества смежных районов России, Китая, Казахстана и других стран в поясах влияния транспортных коридоров следует считать перспективным направлением ослабления невыгодных последствий их внутриматерикового положения. Суть этого направления состоит в хозяйственном взаимодействии и взаимодополнении внутренних соседних областей Евразии и в их взаимообусловленном развитии. Исключительно большая роль в росте городских поселений главных транспортных магистралей обусловлена тем обстоятельством, что перевозки по ним в несколько, а иногда и в десятки раз дешевле, чем по остальной сети. Поэтому зоны непосредственного влияния транспортных коридоров несут наименьшие транспортные издержки и обладают наилучшими возможностями развития и роста. При этом за счет оптимизации хозяйственных связей можно уменьшить среднюю дальность перевозок и снизить тем самым транспортные издержки. Следовательно, трансграничное экономическое взаимодействие на основе общей транспортно-коммуникационной инфраструктуры способно принести очень большой эффект.

В первом приближении оценим демографический (и в определенной мере коррелируемый с ним экономический) потенциал ультраконтинентальных зон России, Китая и Казахстана, тяготеющих к двум международным транспортным коридорам – Транссибу и Северному ходу Шелкового пути. В соответствии с имеющимися рекомендациями [15], в качестве зоны экономического

влияния коридора приняты полосы шириной до 200 км в стороны от магистралей. В 20 ультраконтинентальных субъектах РФ, пересекаемых Транссибом или тяготеющих к нему (от Республики Татарстан до Амурской области), проживает около 43 млн чел. (2010 г.), или 30,1% населения страны. В ультраконтинентальной зоне Китая, прилегающей к Шелковому пути (без Шэньси), проживают 59 млн чел. (2010 г.), что составляет лишь 4,3% населения КНР. В областях (Восточно-Казахстанская, Алматинская, Карагандинская, Акмолинская, Северо-Казахстанская) и городах (Алматы и Астана) Казахстана, пересекаемых Северным ходом Шелкового пути или тяготеющих к нему, проживает чуть более 8 млн чел. (2012 г.), что составляет почти половину (49,1%) населения страны. Данные подсчеты показывают, что при доминировании в ультраконтинентальных зонах абсолютных значений демографического потенциала Китая все же наибольшую относительную значимость рассматриваемые коридоры будут иметь не для него, а для населения и хозяйства Казахстана и России.

Проблемы и эффекты транспортных коридоров

Несмотря на большое внимание в последнее время к трансконтинентальным транспортным коридорам, эта проблема в достаточной мере не проработана, здесь нет ни прорывных научных заделов, ни судьбоносных стратегических решений. Во-первых, отсутствуют должная международная согласованность и координация по проектам и маршрутам создания глобальной инфраструктуры Евразии. Во-вторых, не решены такие важные организационные и экономические вопросы, как установление сквозной тарифной ставки и разработка способов преодоления неконкурентоспособности сухопутного транзита по сравнению с морским путем. В-третьих, не уделяется должного внимания оценке внутранспортных эффектов трансконтинентальных коридоров, способствующих региональному социально-экономическому росту, мерам и механизмам стимулирования экономической активности в зонах влияния этих коридоров. В-четвертых, до сих пор при расширении внешнеторгового сотрудничества с Китаем у России, Казахстана и стран Центральной Азии нет четкой стратегии, направленной на обеспечение паритетных условий взаимодействия. Всем им необходим выход на рынок с более диверсифицированной и конкурентоспособной конечной продукцией,

что позволит избежать превращения лишь в поставщиков сырья и рынки сбыта потребительских товаров для мощного восточного соседа.

Примером определенной неясности в приоритетах является ситуация с Транссибом. Так, возникает вопрос о том, будет ли конкурентоспособен Транссиб (в связке с БАМом) по сравнению с Северным ходом Шелкового пути в случае реконструкции первого в соответствии с инвестиционным проектом развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, утвержденным в 2013 г. Этот проект не раз подвергался критическим замечаниям в отношении долгих сроков реконструкции магистралей, недостаточности планируемого повышения скоростей составов и т. д. Заметим также, что рассматриваемые планы «РЖД» относятся к традиционному варианту реконструкции железных дорог без применения каких-либо прорывных технологий.

Следует исходить из того, что нужна не частичная реконструкция, а кардинальная модернизация Транссиба с помощью принципиально новых технических решений для того, чтобы добиться как резкого увеличения его пропускной способности, так и экономической конкурентоспособности сухопутного транзита по сравнению с морским путем. Одним из таких перспективных решений может быть сооружение Транссиба в эстакадном (надземном) исполнении. По имеющимся оценкам [16], только эстакадный вариант Транссиба способен обеспечить действительно высокую скорость следования поездов и безопасность движения (без пересечения на одном уровне других путей, городов и пр.), масштабную производительность и доходность, заметную конкуренцию морскому транспорту.

Для осуществления столь крупного капиталоемкого мегапроекта транспортной инфраструктуры необходима разработка соответствующей мировым стандартам финансовой схемы, предполагающей создание консорциума из отечественных и зарубежных банков, страховых компаний, фондов и др. Такой сверхмагистрали конкуренция с другими международными транспортными коридорами, включая Великий Шелковый путь, будет уже не страшна.

При этом эстакадный вариант Транссиба будет специализироваться главным образом на скоростных контейнерных

и пассажирских поездах, а ныне действующий наземный вариант (в реконструированном виде) – в первую очередь на грузовых. Многократное увеличение пропускной способности Транссиба позволит отказаться от строительства затратной Новосибирской магистрали, или, по крайней мере, отодвинуть ее сооружение на более поздний срок. Сохранение действующего наземного варианта исключает также проблемы, сопутствующие обычно организации высокоскоростного движения, которые заключаются в том, что приоритет в выполнении магистралью транзитных функций серьезно ухудшает обслуживание прилегающей полосы и наносит ущерб функционированию многих связанных с железной дорогой поселений.

К прямым позитивным эффектам реализации рассматриваемых международных транспортных коридоров можно отнести следующие. Резкое снижение железнодорожных тарифов (до уровня фрахтовых ставок морского транспорта) означает коренное сокращение транспортных издержек и стоимости перевозок, а в конечном счете – экономическое «приближение» внутриконтинентальных регионов и стран к ведущим центрам мира, морским и океаническим портам и устранение тем самым одного из главных тормозов развития. Произойдет значительное увеличение пропускной способности магистралей, сопровождаемое ростом объемов перевозок, грузо- и пассажирооборота, что необходимо для более тесной хозяйственной консолидации и экономического подъема прилегающих территорий. Россия, Китай, Казахстан и другие страны будут также гарантированно получать ощутимые доходы от выполнения функций транспортного моста между Западной Европой и Восточной Азией.

При этом указанные доходы должны идти в первую очередь именно в транзитные регионы, а не только в центральные ведомства и компании – недопустима, например, современная практика получения платежей за авиационный транзит над воздушным пространством Сибири одним лишь зарегистрированным в Москве «Аэрофлотом», а не самими сибирскими аэропортами и авиакомпаниями.

Еще более значимым ожидается косвенный эффект реализации данных мегапроектов, который заключается в сильнейшем мультипликативном общеэкономическом и социальном воздействии международных коридоров на прилегающие к ним обширные

полосы. Так, в пределах полосы влияния Транссиба располагаются наиболее освоенные, обжитые и заселенные районы Сибири, условия и возможности которых принципиально не отличаются от среднероссийских. Сооружение сверхмагистрали закрепит за южной частью Сибири, обладающей сравнительно комфортными природно-климатическими условиями, статус территории, приоритетной для нового мощного комплексного развития. Создание Великого Шелкового пути на современной железнодорожной основе будет эффективным вариантом включения до сих пор отстававшей глубинной северо-западной и центральной части Китая в зону опережающего развития, что полностью соответствует основным направлениям государственной региональной политики (согласно официальной правительственной концепции КНР от 28. 03. 2015 г. [2]). Особо заметный эффект формирования Северного коридора Шелкового пути способно принести Казахстану, так как в полосу его стимулирующего влияния попадают богатые ресурсные районы и крупные городские агломерации (Астана и Караганда) на востоке и севере страны.

Важное позитивное значение для России (как, впрочем, для Китая и Казахстана) имеет и политический эффект реализации международных транспортных коридоров – Транссиба и Северного хода Шелкового пути. Современные тенденции говорят о продолжении геополитического и военно-стратегического противостояния между Россией, союзными ей странами СНГ, а также Китаем, с одной стороны, и Западом – с другой. Передовые державы Запада, представляющие сейчас «процветающий» центр мирового хозяйства («золотой миллиард» планеты) отладили «под себя» всю систему международного разделения труда. Так, в 2016 г. под эгидой США предприняты усилия по созданию Транстихоокеанского и Трансатлантического партнерств, в значительной мере окружающих и сжимающих по периметру Россию, Китай и внутриконтинентальные страны Евразии. В то же время континентальное положение России и санкции западных стран серьезно осложняют ее интеграцию в мировое хозяйство, заставляют формировать собственную систему евразийских альянсов, активизировать усилия в восточном направлении.

Имеющиеся ограничения и риски обуславливают неизбежность укрепления всесторонних связей России со своими соседями, прежде всего с восточными, свидетельством чему служит

образование различных интеграционных структур на постсоветском и смежном пространстве (СНГ, ОДКБ, ШОС, ЕАЭС и др.). В этом отношении система международных евразийских коридоров выступает как базовый фактор политического объединения стран Северной, Восточной и Центральной Евразии.

Таким образом, создание международных транспортных коридоров – Транссибирской сверхмагистралю и Северного хода Великого Шелкового пути – не нужно рассматривать как средство решения одних лишь узкоотраслевых транспортно-коммуникационных проблем и в первую очередь – как средство организации транзитных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией. На самом деле данные коридоры должны стать поясами более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития прилегающих внутриконтинентальных районов, работать на экономическую и политическую интеграцию обширного евразийского пространства. От своевременной реализации этих транспортных мегапроектов на базе принципиально новых технических решений во многом будут зависеть положение России, Китая, Казахстана и других стран Евразии в мировом сообществе, эффективность их хозяйства и стратегическая безопасность.

Литература

1. *Медведев Д. А.* Новая реальность: Россия и глобальные вызовы // Вопросы экономики. – 2015. – № 10. – С. 5–29.
2. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР 28.03.2015 г.). – Пекин: Изд-во литературы на иностранных языках, 2015. – 43 с.
3. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. – Алматы: Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.
4. *Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С.* Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с.
5. Транспорт в товарообмене между Европой и Азией / Под ред. Мачея Миндура. – Варшава–Радом: Ин-т технологии эксплуатации, 2011. – 531 с.
6. *Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А.* Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России

в условиях интеграции и глобализации. – М. – СПб: Нестор-История, 2014. – 800 с.

7. Кибалов Е. Б., Быкадоров С. А. Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. – 2016. – № 1. – С. 5–25.

8. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. – 369 с.

9. Ханин Г. И. Экономические программы и прогнозы, или маниловщина и самообман // ЭКО. – 2006. – № 4. – С. 2–19.

10. Вардомский Л. Б. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // ЭКО. – 2015. – № 8. – С. 59–78.

11. Безруков Л. А. Транспортно-экономические барьеры в развитии Сибири // ЭКО. – 2012. – № 7. – С. 56–73.

12. Шарифов Б., Скоробогатый П. Своя игра в Средней Азии // Эксперт. – 2015. – № 46–47. – С. 54–58.

13. Фролова И. Ю. Экономическая политика КНР в Синьцзян-Уйгурском автономном районе в контексте интересов стран Центральной Азии // Проблемы национальной стратегии. – 2014. – № 4 (25). – С. 65–85.

14. Колосовский Н. Н. Экономическое районирование и перспективы развития народного хозяйства // Колосовский Н. Н. Основы экономического районирования. – М.: Госполитиздат, 1958. – С. 86–132.

15. Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. – М.: Наука, 1988. – 132 с.

16. Краснов М. А. Поиск новых транспортных стратегий России // Транспортная стратегия России (план-проект). – Новосибирск, 2003. – С. 717–723.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ЕСТЬ ЛИ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БИОРЕСУРСНОГО СЕКТОРА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА?

Н.Е. АНТОНОВА, доктор экономических наук, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск. E-mail: antonova@ecrin.ru

В статье представлены два сегмента биоресурсного сектора Дальнего Востока – сельское хозяйство и лесной комплекс, с точки зрения развития регионального экономического сотрудничества между Китаем и Россией в связи с реализацией инициативы «Экономический пояс Шелкового пути». Рассмотрены изменения в региональном сотрудничестве в этих отраслях экономики. Показано, как новые инструменты развития Дальнего Востока способствуют привлечению китайского бизнеса в сельское хозяйство и лесной комплекс региона.

Ключевые слова: биоресурсный сектор, сельское хозяйство, лесной комплекс, Дальний Восток, Китай, региональное сотрудничество

Инициатива Китая «Экономический пояс Шелкового пути» как часть системного проекта «Один пояс и один путь» способствует новому витку развития взаимоотношений между Россией и Китаем, официально одобренному на самом высоком уровне обеих стран. Составной частью этих взаимоотношений являются дальнейшее совершенствование регионального экономического сотрудничества, расширение взаимных инвестиций, в том числе в зоне, куда тяготееют Дальний Восток России и Северо-Восток Китая. К отраслям, попадающим в фокус такого сотрудничества, отнесены сельское и лесное хозяйство, рыболовство и аквакультура, производство сельскохозяйственной техники, обработка сельскохозяйственной продукции [1].

В статье рассматриваются два сегмента биоресурсного сектора Дальнего Востока – сельское хозяйство и лесной комплекс, с точки зрения поиска ответов на следующие вопросы: появились ли изменения в региональном экономическом сотрудничестве между Китаем и Россией в связи с реализацией инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и какова их направленность? Есть ли основа для нового импульса в развитии

этих отраслевых сегментов? Как новые инструменты развития Дальнего Востока способствуют такому сотрудничеству?

Немного о политике

Цель инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» как части системного проекта «Один пояс и один путь» состоит в содействии свободному передвижению экономических факторов, эффективному распределению ресурсов и глубокой интеграции рынков, в развитии более масштабного регионального сотрудничества [1]. Это должно способствовать развитию потенциала региональных рынков, активизации инвестиций, созданию рабочих мест, спроса на товары и услуги. Среди экономических инструментов можно выделить усиление таможенного сотрудничества, разработку новых форм торговли, создание новых моделей привлечения инвестиций и т. д.

Хотя во многом китайская инициатива имеет «уклон» на юг и запад Евразийского континента для выхода на рынки Западной Европы, а также в Африку [2], северное (российское) направление также остается в зоне китайских геополитических и экономических интересов, которые направлены на то, чтобы «создавать важное окно открытости на Север» [1]. Основой этих интересов являются природные ресурсы, которые, по мнению китайского руководства, будут определять экономические перспективы России [3]. Эти интересы находят отражение в стратегической задаче, поставленной в докладе о работе правительства КНР в 2015 г.: увеличить импорт дефицитных энергетических ресурсов и сырьевых материалов [4].

В том же докладе намечена реализация нового этапа стратегии возрождения северо-восточной и других старых промышленных баз Китая, содействия трансформации и модернизации экономики в районах ресурсного типа. Для этого предполагается активно продвигать инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» (в современных китайских документах распространено название «Один пояс и один путь», поэтому в дальнейшем будем использовать его), гармонизируя планирование внутреннего регионального освоения, расширения внутренней региональной открытости и международного экономического сотрудничества.

Инициативу «Один пояс и один путь» можно назвать драйвером активизации сотрудничества между Россией и Китаем,

интенсификации партнерских отношений на самом высоком уровне в различных формах. Подтверждением этому является подписание в конце 2015 г. на 20-й регулярной встрече глав правительств России и КНР 35 совместных документов, создающих институциональные рамки двустороннего сотрудничества в различных сферах [5].

Среди них выделим те, в зону действия которых попадают рассматриваемые в данной статье объекты: региональное сотрудничество на Дальнем Востоке, сельское хозяйство, лесной комплекс:

- Протокол второго заседания Межправительственной Российско-Китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству;
- Меморандум о взаимопонимании между Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством коммерции Китайской Народной Республики по вопросам стимулирования двусторонней торговли;
- Меморандум о взаимопонимании между Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе в сфере укрепления российско-китайского регионального, производственного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке;
- Соглашение о сотрудничестве между Российским фондом прямых инвестиций, Внешэкономбанком и Китайским Евразийским фондом экономического сотрудничества в области инвестиций в приоритетные секторы экономики России и Китая;
- Протоколы между Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору РФ и Главным государственным управлением по контролю качества, инспекции и карантину Китайской Народной Республики о фитосанитарных требованиях к пшенице, а также к кукурузе, рису, сое, рапсу, экспортируемым из РФ в Китай.

Последние два документа, как было подчеркнуто на встрече, знаменуют существенный шаг в развитии отношений в сфере сельского хозяйства [5], закладывая основу для практической реализации намеченных в инициативе «Один пояс и один путь» приоритетов.

Цена вопроса

Какова может быть цена вопроса для биоресурсного сектора от интенсификации российско-китайских отношений? По своей сути это одностороннее движение в географическом смысле: китайские инвесторы создают производства на российской территории. Уже не один год при каждом масштабном заходе китайского бизнеса в отрасли, связанные с использованием природных ресурсов, возникает беспокойство (подчас обоснованное) у населения и научной общественности восточных районов по поводу последствий активности наших соседей [6, 7].

Особенно часто волнения возникают при появлении информации о возможной передаче земли в аренду китайским сельхозпроизводителям, примером чему может быть волна протестов среди населения и депутатского корпуса против передачи китайскому инвестору в аренду на 49 лет 115 тыс. га залежных земель и пастбищ под проект АПК в Забайкальском крае [8, 9]. Инвестиционный проект по производству и переработке продукции сельского хозяйства предварительно оценивается в 2 млрд юаней, что является потенциально привлекательным для экономики региона. Опасения вызывает возможное нарушение китайскими производителями агротехнических норм, принятых в России, что может привести к истощению земель. Поэтому общественность настаивала на проведении публичных слушаний с привлечением профессиональных экспертов, общественных организаций, местного населения и администраций муниципальных образований, находящихся в зоне влияния намечаемого проекта [10], чтобы оценить все риски для заинтересованных сторон. Активность общественности повлекло вмешательство Минвостокразвития РФ, которое выступило с опровержением информации о наличии каких-либо соглашений у властей восточных регионов с китайскими предпринимателями [11].

Как известно, дыма без огня не бывает. По китайской статистике, на территории России осуществляют деятельность более 150 сельскохозяйственных предприятий провинции Хэйлунцзян, на которые приходится 82% всех арендуемых китайскими предпринимателями сельскохозяйственных земель (500 тыс. га) [12]. В основном они действуют на Дальнем Востоке.

В некоторых восточных приграничных регионах отмечается засилье китайских арендаторов. Например, в сельском хозяйстве Еврейской автономной области, по официальным данным, работает 38 китайских предприятий. Общая площадь арендуемых ими земель составила в 2015 г. 36,6 тыс. га (29,2% всех посевных площадей области), по сравнению с 2014 г. она выросла на 35,1% [13]. Почти 100% площади (36 тыс. га) заняты посевами сои, урожай которой составил в 2015 г. 47,7 тыс. т (40% от общего объема собранной в ЕАО сои). Соя – это единственная высокоурожайная культура (рентабельность доходит до 40%), выращиваемая в южной части Дальнего Востока. Но без надлежащего севооборота постоянное производство ее на одном месте ведет к истощению почвы. Поэтому местные аграрии опасаются, что после ухода китайских арендаторов пашня будет непригодна для использования.

Угроза может состоять и в потенциальном загрязнении сельскохозяйственных земель на Дальнем Востоке химикатами. В самом Китае около 1% земельных угодий имеют высокую степень загрязнения [14].

По признанию губернатора Еврейской АО, китайские предприниматели разными путями контролируют до 80% сельскохозяйственных земель области [15]. Поэтому для российских инвесторов, готовых развивать здесь сельское хозяйство, невозможно найти земельные участки.

Такая ситуация в немалой степени обусловлена несовершенством земельных отношений в аграрной сфере. Чтобы эффективно управлять собственными сельскохозяйственными землями, в том числе осуществлять контроль за их использованием, требуется наличие полной информации о них: в чьей собственности находятся, кто арендаторы и кто фактически их обрабатывает, структура сельхозугодий (пашня, залежи, кормовые угодья и т. д.), количество земель, находящихся в обороте, состояние плодородия почв.

Пока что вопросы собственности на государственные земли остаются острыми. Нераспределенность государственной собственности на земли сельскохозяйственного назначения между уровнями управления является общей для России проблемой, поскольку ответственность за эффективное распоряжение землями никто не хочет брать на себя. Результатом становится

бессистемное распределение земель между арендаторами, что создает условия для принятия коррупционных решений властными органами на региональном или местном уровнях.

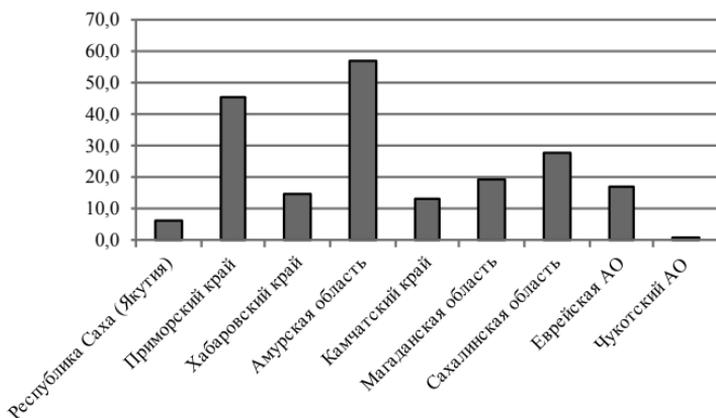
В целом по стране между федеральным, региональным и местным уровнями распределено лишь 11% государственных земель сельскохозяйственного назначения (наилучшие показатели по России: Белгородская область – 61%, Республика Хакасия – 60%). На Дальнем Востоке распределено всего 2% (таблица).

**Разграничение государственной собственности на землю
в субъектах Российской Федерации по землям
сельскохозяйственного назначения на 1 января 2015 г., тыс. га**

Регион	Земли сельскохозяйственного назначения, из них		
	в государственной и муниципальной собственности	в собственности РФ, субъектов РФ, муниципальной	доля государственных земель, распределенных в собственность, %
РФ	257897,4	27393,8	10,6
Дальневосточный ФО	63396,5	1450,7	2,3
Респ. Саха (Якутия)	19337,2	89,5	0,5
Приморский кр.	1042,7	65,9	6,3
Хабаровский кр.	324,2	149,7	46,2
Амурская обл.	2477,1	1038,5	41,9
Камчатский кр.	144,1	28,5	19,8
Магаданская обл.	300	8	2,7
Сахалинская обл.	128,8	21,9	17
Еврейская автономная обл.	265,3	47,3	17,8
Чукотский А.О.	39377,1	1,4	0

Источник таблицы, рисунка: рассчитано по: Государственный (национальный) доклад о состоянии и использовании земель в Российской Федерации в 2014 году. Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии. – М., 2015. – С. 178.

Наиболее благополучная ситуация – в Хабаровском крае и Амурской области, где распределено около половины земель сельскохозяйственного назначения. А вот другой главный сельскохозяйственный регион Дальнего Востока – Приморский край – имеет очень низкий показатель, притом, что в нем наиболее ценные земельные угодья – пашня – составляют 46% сельскохозяйственных угодий (рисунок). Наиболее высокий показатель пашни – в Амурской области. Естественно, что это очень привлекательные территории для китайских земледельцев.



Доля пашни в сельскохозяйственных угодьях
Дальнего Востока, 2014 г., %

Но, в отличие от Еврейской АО, в Амурской области за последние 6–7 лет число китайских предприятий в экономике (они составляют 75% от всех иностранных) резко сократилось (с 83 в 2009 г. до 51 в 2014 г.), что связано с политикой региональных властей, ориентирующихся на отечественных производителей. Сельское хозяйство и лесной комплекс нельзя отнести к наиболее привлекательным отраслям для китайских предпринимателей, тем не менее в этих отраслях присутствуют в основном они, но оборот предприятий с участием иностранного капитала, работающих в сельском и лесном хозяйстве, сократился за 2010–2014 гг. с 1,2 млрд руб. до 4,5 млн руб., иностранные инвестиции – с 45 млн руб. до нуля [16].

Меньше стала использоваться китайская рабочая сила и на российских сельхозпредприятиях, что связано с политикой уменьшения квот, а также ростом стоимости рабочей силы в Китае. Численность китайских иностранных рабочих, занятых в сельском хозяйстве, уменьшилась за 2008–2013 гг. почти в 17 раз, в лесном хозяйстве – в четыре раза [17].

В связи с новым этапом развития российско-китайских отношений китайские аграрии в последнее время стали вновь проявлять заинтересованность в аренде земли в области.

В отличие от Амурской области, Приморский край активно сотрудничает с китайскими сельхозпроизводителями,

занимающимися выращиванием риса, овощей, сои, кукурузы, молочным и мясным животноводством, птицеводством. Один из наиболее успешных проектов – деятельность Дуннинской торгово-промышленной корпорации «Хуасинь», основатель которой работает в Приморском крае с 2004 г., когда он получил в аренду участок под ведение сельского хозяйства на 49 лет. С российской стороны партнером является ООО «Компания Армада». Земельные активы компании располагаются в трех районах Приморского края, посевная площадь – 47 тыс. га [18], численность занятых – 300 местных жителей. Основные направления деятельности: выращивание сои, подсолнечника, ячменя, кукурузы, фуражной пшеницы, мясное и молочное животноводство, производство комбикормов, переработка сои. В настоящее время это самый успешный проект российско-китайского сотрудничества в сельском хозяйстве на Дальнем Востоке. «Компания Армада» имеет статус социально ориентированной, она включена в реестр социально значимых организаций Приморского края [19].

Еще один проект – совместное российско-китайское предприятие ООО «Альянс-ВТ» по выращиванию риса, с китайской стороны его участником является чанчуньское сельхозпредприятие «Даян» провинции Цзилинь [20].

Деятельность китайских арендаторов на территории России находится под строгим контролем со стороны правительства Китая. В 2012 г. правительство провинции Хэйлуцзян создало «Ассоциацию сельскохозяйственной промышленности Хэйлуцзян в России» для регулирования деятельности сельскохозяйственных предприятий на территории нашей страны [12]. В ассоциацию вступили более 100 компаний, действующих в основном на Дальнем Востоке России и занятых животноводством, выращиванием сои, кукурузы, риса. Задачи ассоциации – обеспечение соблюдения российского и китайского законодательства своими членами, обмен информацией, эффективное сотрудничество.

Перспективы сотрудничества в сельском хозяйстве

Как указывалось выше, подписанные в декабре 2015 г. протоколы между Россельхознадзором РФ и Главным государственным управлением по контролю качества, инспекции и карантину КНР о требованиях к экспортируемым из России зерновым и масличным

культурам знаменуют существенное продвижение в развитии сотрудничества в сфере сельского хозяйства. В первую очередь речь идет о допуске на китайский рынок российских зерновых, который до этого был для них закрыт, осуществлялись лишь поставки сои. Что касается ожидаемого экспорта зерновых, то здесь для восточных регионов намечаются хорошие перспективы, так как они попали в ограниченный круг территорий, в которых Бюро продовольственной безопасности Китая провело свои инспекции и допустило поставки пшеницы из Алтайского и Красноярского краев, Новосибирской и Омской областей; кукурузы, сои и риса, рапса – из Хабаровского, Приморского и Забайкальского краев, Амурской области и Еврейской автономной области [21].

Фактически дальневосточные регионы уже поставляют в Китай сельскохозяйственную продукцию, в основном сою. Стоимость экспорта сои из Амурской области в 2013 г. составила 8,4 млн долл., в 2014 г. – 6,6 млн долл., в 2015 г. – 72,2 млн долл. [22]. Та же тенденция – в экспорте сои из Еврейской автономной области: в 2013 г. стоимостной объем составил 2,1 млн долл., в 2014 г. – 5,1, а в 2015 г. – 19,9 млн долл. Еще один поставщик сои – Приморский край: в 2013 г. объем экспорта сои был 6,4 млн долл., в 2014 г. – 9,3 млн долл., в 2015 г. – 22,3 млн долл. Китайские покупатели активизировались на этом рынке, на котором всегда высок спрос со стороны российских производителей продуктов из сои, что повысило конкуренцию и, соответственно, цены [23]. Поскольку в Китае ожидается рост импорта сои в связи с высоким спросом на корма [25], это еще сильнее обострит конкуренцию на рынке сои как наиболее массовой культуры, выращиваемой на Дальнем Востоке.

Что касается зерновых, то Россельхознадзор в марте 2016 г. объявил, что их поставки в рамках подписанных протоколов уже начались [24].

Установка китайского руководства на расширение региональной открытости и международного сотрудничества в отношении сельского хозяйства Дальнего Востока нашла свое практическое воплощение еще в одной российско-китайской инициативе – создании Российско-Китайского фонда агропромышленного развития на Дальнем Востоке (РКФАР) в рамках Соглашения между Фондом развития Дальнего Востока и Управляющей компанией Азиатско-Тихоокеанского продовольственного фонда [26].

Первоначальный капитал фонда составит 13 млрд руб., из которых вложения Фонда развития Дальнего Востока – 1,3 млрд руб., инвестиции Управляющей компании Азиатско-Тихоокеанского продовольственного фонда – 11,7 млрд руб. с возможной докапитализацией до 700 млрд руб.

Условия деятельности агропромышленных проектов в рамках РКФАР таковы: землю для ведения сельского хозяйства получают только российские предприниматели, обязательно использование современных аграрных технологий, обеспечивающих неистощительное использование земли. Кадры на 80% должны быть российские и лишь на 20% – иностранные. Финансирование проектов обеспечивается на 10% российской стороной, 90% – китайскими партнерами. Китайская сторона создает условия для поставки сельскохозяйственных товаров на рынок КНР [26].

Пока у нас нет информации, какие проекты будут финансироваться РКФАР. Экономический кризис в России и девальвация рубля создают определенные преимущества для инвесторов, поскольку из-за падения стоимости отечественной рабочей силы (по сравнению с китайской, в первую очередь) затраты на производство сельскохозяйственной продукции снизились, что делает ее более конкурентоспособной на внешнем, прежде всего на китайском рынке.

Чтобы минимизировать риск истощения и загрязнения земель, важно предъявлять четкие требования к китайским и российским сельхозпроизводителям относительно их качества после окончания сельскохозяйственных работ, а также осуществлять государственный земельный контроль за соблюдением этих требований.

То, что РКФАР был создан под патронатом самого высокого правительственного уровня, дало толчок к появлению интереса у серьезных китайских компаний. Например, финансово-лизинговая компания Банка Харбин, имеющая капитал в 250 млн долл. и парк из 14 тыс. сельскохозяйственных машин, предложила рассмотреть программы лизинга сельскохозяйственной техники для реализации аграрных проектов на Дальнем Востоке [27]. Но пока это намерения, которые не обязательно станут реальностью.

Еще одна форма российско-китайского сотрудничества – создание экономических парков, в частности «Парка современного сельского хозяйства и экономики провинции Хэйлуцзян

в Приморском крае» [28]. Базовым его предприятием стала уже упоминавшаяся корпорация «Хуасинь», успешность работы которой на территории России была поддержана правительством Китая: Министерством торговли и Министерством финансов ей был присвоен статус первого китайского зарубежного сельскохозяйственного кластера государственной категории [12]. Это крупнейший проект российско-китайского сотрудничества в области сельского хозяйства, в рамках которого в двух муниципальных районах Приморского края создаются животноводческие комплексы по выращиванию крупного рогатого скота и свиней.

В 2015 г. он вошел в стратегическую инициативу Китая «Один пояс и один путь» и включен в список проектов первоочередного продвижения. В настоящее время ООО «Компания Армада» (читай – корпорация «Хуасинь») стремится попасть в резиденты территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) «Михайловская» с проектом создания мукомольного производства на 50 тыс. т в год [29] с целью воспользоваться предоставляемыми резидентам льготами.

Опираясь на положительный опыт деятельности корпорации «Хуасинь», Ассоциация сельскохозяйственной промышленности Хэйлунцзян в России стремится создать ещё 3–4 зоны сотрудничества в сельском хозяйстве – в Еврейской автономной и Амурской областях, Забайкальском и Хабаровском краях [12].

В марте 2016 г. министр сельского хозяйства КНР Хань Чанфу заявил, что «Китаю необходимо усиливать сотрудничество с Россией в сфере сельского хозяйства в рамках реализации 13-го пятилетнего плана социально-экономического развития страны (2016–2020 годы)» [30]. Власти страны поощряют рост инвестиций китайских компаний в сельскохозяйственные предприятия на Дальнем Востоке РФ.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что китайское направление хотя и развивается активно в последние годы в институциональном плане, тем не менее его практические экономические результаты пока неочевидны, за исключением проекта в Приморском крае. Поэтому Минвостокразвития РФ стремится привлекать инвесторов и из других стран, в частности Японии и Республики Корея. Совместная русско-японская компания JGC Evergreen (резидент ТОСЭР «Хабаровск»), вложив инвестиции объемом 556 млн руб., построила первую очередь тепличного

комплекса по выращиванию овощей, которые уже появились на рынках Хабаровского края и в дальнейшем будут поступать на другие рынки Дальнего Востока [31].

Минвостокразвития предложило корейскому бизнесу рассмотреть возможность участия в инвестиционных проектах в агропромышленном комплексе Дальнего Востока, в том числе создать российско-корейский агропромышленный инвестиционный фонд, который бы мог инвестировать средства в агропромышленные проекты на территории Дальнего Востока [32].

Лесной комплекс: есть ли подвижки в инвестиционном сотрудничестве

Ранее мы уже писали о том, что в последние годы сформировалась тесная привязка лесного комплекса Дальнего Востока к китайскому рынку, когда началось усиление позиций Китая в российской лесной торговле на востоке страны [33]. За прошедшие с момента публикации два года Китай не только не ослабил свое влияние, но и усилил его, диктуя условия на рынке древесины для дальневосточных поставщиков. В 2015 г. Китай увеличил на 20% поставки хвойных пиломатериалов из России, которая стала крупнейшим поставщиком пиломатериалов на китайский рынок. Но цены на импортные пиломатериалы в Китае в декабре 2014 г. снизились в годовом исчислении на 24%, упав до десятилетнего минимума [34].

При этом импорт пиловочника из России сократился в 2015 г. на 7% по сравнению с 2014 г. (до 10,6 млн м³), средние цены на российское сырье в 2015 г. снизились на 11% [35]. Это общая тенденция – у других поставщиков на китайский рынок показатели также ухудшились.

Но поскольку Китай сокращает рубки в своих лесах, продолжая политику по увеличению лесистости территории, возможно, что он будет наращивать импорт древесины. За последние пять лет уровень лесистости в Китае (коэффициент лесного покрова, в китайских терминах) вырос до 21,7%, запас древесины увеличился до 15,1 млрд м³, страна вышла в мировые лидеры по темпам роста лесных ресурсов. К 2020 г. китайские власти планируют увеличить лесистость до 23,04%, а запас древесины – до 16,5 млрд м³. За 2014 г. в Китае площадь лесных угодий увеличилась на 6,03 млн га, появилось 11 новых зон

охраны естественных лесов, их общее количество достигло 2174 (13% территории страны) [36]. В 2016 г. будет разработан новый этап проекта восстановления лесных и степных покровов на нецелесообразно распаханых землях, планируемая площадь возвращенных для лесопосадок и травосеяния земель превысит 1 млн га [4].

В перспективе возможны два пути: либо наращивание Китаем импорта древесины (хвойного пиловочника), либо вынос предприятий в Россию, где из-за девальвации рубля снизились производственные издержки. Для Дальнего Востока создание таких предприятий институционально поддержано в настоящее время уже упоминавшимся «Меморандумом о взаимопонимании между Министерством по развитию Дальнего Востока РФ и Государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе в сфере укрепления российско-китайского регионального, производственного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке».

В последнее время наблюдается некоторая активность Китая в инвестиционной деятельности, правда, пока на «вербальном» уровне. Например, в Сахалинской области с 2012 г. пытаются привлечь инвестора для реализации областного приоритетного инвестиционного проекта «Комплексное деревообрабатывающее производство». Сменилось уже несколько потенциальных инвесторов, в основном китайских, но дальше намерений дело не продвинулось [37, 38].

В Южной Якутии (Алданский район) в марте 2016 г. прошли переговоры между Хэйлуунцзянской объединенной главной компанией по развитию экономики и техники и ОАО «Корпорация развития Южной Якутии» о возможном создании производства по комплексной переработке древесины, древесных отходов, получении биодобавок [39]. Но основной интерес связан с возможностями лесопромышленных заготовок, поскольку Алданский район расположен относительно недалеко от границы, а в Якутии сосредоточено 50% всех лесных ресурсов Дальнего Востока.

В Хабаровском крае планируется создать крупный российско-китайский холдинг [40]. Компания ООО «Го Тай» (провинция Хэйлуунцзян, КНР) намерена вложить средства в нормализацию работы и развитие предприятия ООО СП «Аркаим». Ожидается, что в состав учредителей «Аркаима», помимо ООО «Го Тай»,

войдет китайская компания China National Forest Products Corporation, но контрольный пакет акций останется у «Аркаима». Создание холдинга позволит освоить новые формы глубокой переработки древесины – выпуск пробиотиков и антиоксидантов.

Привлечение сторонних инвесторов обусловлено тем, что созданный в 2010 г. ООО СП «Аркаим» современный деревообрабатывающий комплекс по производству древесно-стружечных плит и пиломатериалов не может нормально функционировать из-за сложного финансового положения, связанного с трудностями выплаты кредитов [41]. Оказываемая со стороны федеральных и краевых властей государственная поддержка предприятия «Аркаим» в виде поиска кредиторов, содействия в реструктуризации задолженности, была дополнена содействием в поиске инвесторов.

Возможно, этот пример будет иметь под собой более реальную почву, поскольку он базируется на межправительственных договоренностях: данный проект включен в перечень приоритетных совместных проектов Межправительственной российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству, второе заседание которой состоялось 18 июня 2015 г. [42]. В рамках комиссии было одобрено еще 28 новых совместных проектов с суммарным объемом инвестиций более 20 млрд долл., а общее число проектов, сопровождаемых комиссией, достигло 58 (химическая промышленность, металлургия, сельское хозяйство, лесная отрасль, производство строительных материалов и др.).

Реальный проект российско-китайского сотрудничества в лесном комплексе Дальнего Востока – вхождение Российско-китайского инвестиционного фонда (РКИФ) в акционерный капитал крупнейшей на Дальнем Востоке лесопромышленной компании RFP Group. Этот фонд создан Российским фондом прямых инвестиций и China Investment Corporation (CIC). В 2013 г. в рамках РКИФ за 110 млн долл. была приобретена доля в RFP Group [33].

В Еврейской автономной области китайцы продолжают быть очень активными в лесном комплексе, составляя половину от количества лесопользователей. В 2015 г. китайскими лесопользователями поставлено на переработку 150,1 тыс. м³ древесины, или 81,1% от общего объема поставленной на переработку древесины всеми лесопромышленными предприятиями области [13].

Инвестиционная деятельность китайских лесопромышленных предприятий в ЕАО также развивается. Как уже мы отмечали,

у китайского инвестора компании «Эколес», создающего в рамках российско-китайской Программы по совместному освоению и использованию лесных ресурсов в Еврейской автономной области в с. Нижнеленинском приоритетный инвестиционный проект на площадке промпарка «Амурлес», возникли финансовые сложности [33], и руководство области даже пыталось лишить проект статуса приоритетного. Тем не менее он продолжается [13].

Появившийся на Дальнем Востоке новый инструмент привлечения инвесторов – территории опережающего социально-экономического развития, создание которых в области инициирует руководство Еврейской АО, заинтересовали китайских инвесторов. Площадкой одной из намечаемых ТОСЭР в ЕАО должен стать уже упоминавшийся промпарк «Амурлес», куда китайские инвесторы готовы сделать крупные вложения с целью диверсифицировать свою деятельность. Например, ООО «Амурпром» готово инвестировать 7 млрд руб. на создание производств по переработке древесины, а также сои и ремонту сельхозтехники [43]. Данную компанию почти полностью контролирует деревообрабатывающая компания «Лунсин-Гуанфа» (КНР), которая ранее собиралась вкладывать деньги в инвестиционный проект компании «Эколес».

Выводы

Вернувшись к названию статьи «Экономический пояс Шелкового пути: есть ли возможности для развития биоресурсного сектора Дальнего Востока?», сложно сделать однозначные выводы.

Действительно, если сравнить с тем, что было 4–5 лет назад, произошла активизация российско-китайского сотрудничества в биоресурсном секторе Дальнего Востока. Оно обрело более «легитимный» характер благодаря усилению патроната со стороны правительств обеих стран. Разработаны рамочные документы, одним из которых является стратегическая инициатива Китая «Один пояс и один путь». При всей своей «прозападной» ориентированности, думается, что она является не просто вежливым кивком в сторону Дальнего Востока, хотя бы потому, что намеченное возрождение старопромышленной базы на Северо-Востоке Китая связывается не в последнюю очередь с Дальним Востоком. Но если сравнивать сельское хозяйство и лесной комплекс, то инвестиционные новации больше присутствуют

в первом, поскольку более высока вероятность получения потенциальной прибыли от вложений.

Хотя, если судить по реальным результатам, можно увидеть только один реальный инновационный проект в сельском хозяйстве, реализованный в Приморском крае. Впрочем, как и один проект в лесном комплексе (Хабаровский край). Разница в том, что в сельском хозяйстве этот проект изначально был создан китайским предпринимателем, а потом его подхватило на «институциональные знамена» китайское руководство. В лесном комплексе инвестор пришел в крупнейшую российскую компанию, уже присутствующую во всех государственных документах развития.

Как записано в основополагающем документе «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского Шелкового пути XXI века”», необходим поиск новых моделей инвестиционного сотрудничества. Инструменты российско-китайского сотрудничества, созданные за последние два-три года, можно отнести к таким моделям. Возможно, созданные инструменты принесут плоды своей деятельности в биоресурсном секторе Дальнего Востока через несколько лет. Хочется надеяться, что приобретений будет больше, чем потерь.

Литература

1. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Официальный сайт посольства КНР в РФ. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/> (дата обращения: 10.02.2016).
2. Комаров Д. Новый Шелковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира // Южный Китай. – 2015. – 25 март. URL: <http://southinsight.com/shelk> (дата обращения: 20.03.2016).
3. Китай надеется на экономические перспективы России // Биржевой лидер. – 2016. – 12 март. URL: <http://www.profi-forex.org/novosti-mira/novosti-azii/china/entry1008285587.html> (дата обращения: 15.03.2016).
4. Доклад о работе правительства // Жэньминь жибао онлайн. – 2016. – 18 март. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0318/c95181-9032270-12.html> (дата обращения: 21.03.2016).
5. Подписаны совместные российско-китайские документы о сотрудничестве в энергетике, науке, экономике, инвестициях // Nanonewsnet – Сайт о нанотехнологиях #1 в России. – 2015. – 18 дек. URL: <http://old.nanonewsnet.ru/news/2015/podpisany-sovmestnye-rossiisko-kitaiskie-dokumenty-o-sotrudnichestve-v-energetike-nauke-ek> (дата обращения: 18.03.2016).

6. Глазырина И. П., Симонов Е. А. «Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 52–72.
7. Глазырина И. П., Забелина И. А., Клевакина Е. А. Экологическая составляющая экономического развития: приграничные районы России и Китая // ЭКО. – 2014. – № 7. – С. 5–24.
8. Власти Забайкалья намерены передать китайскому инвестору под проект АПК пустующую промзону // ТАСС. – 2015. – 16 июн. URL: <http://tass.ru/sibir-news/2044937> (дата обращения: 12.03.2016).
9. Забайкальские депутаты выступили против передачи Китаю земель в аренду. Интерфакс. – 2015. – 20 июл. URL: <http://www.interfax.ru/russia/454853> (дата обращения: 12.03.2016).
10. ОНФ выступил за публичные слушания о передаче китайской компании земли в Забайкалье // Интерфакс. – 2015. – 22 июн. URL: <http://www.interfax.ru/russia/448877> (дата обращения: 12.03.2016).
11. Министр по делам Дальнего Востока опроверг договоренность с Китаем по аренде земель // Интерфакс. – 2015. – 26 июн. URL: <http://www.interfax.ru/russia/450035> (дата обращения: 12.03.2016).
12. Ли Дэминь. Евразийская инициатива: углубление и расширение сельскохозяйственного сотрудничества в регионе РФ-КНР. По материалам 6-го Международного форума АРАССВА в Хабаровске 28 августа 2014 г. Сайт ЦИМО АТР, 2014. – 3 сент. URL: <http://ru.apircenter.org/archives/3105> (дата обращения: 02.02.2016).
13. Информация о сотрудничестве Еврейской автономной области и Китайской Народной Республики в 2015 году. Официальный портал органов государственной власти ЕАО. URL: <http://www.eao.ru/?p=87> (дата обращения: 18.03.2016).
14. В Китае около 1 процента земельных угодий подвержено загрязнению высокой степени. URL: http://russian.news.cn/2016-03/07/c_135163947.htm (дата обращения: 10.03.2016).
15. Китайцы контролируют 80% сельхозугодий ЕАО / А. Левинталь // ЕАОmedia. – 2015. – 22 июн. URL: <http://eao-media.ru/news/economics/22.06.2015/445017/kitaytsi-kontroliruyut-80-selhozugodiy-eao-aleksandr-levintal.html> (дата обращения: 12.03.2016).
16. Внешнеэкономическая деятельность Амурской области за 2005–2014 годы: Сборник /Амурстат. – Благовещенск, 2015. – 39 с.
17. В сельской местности работать не хотят даже за приличную зарплату. Дальневосточное информационное агентство «Порт Амур». – 2013. – 6 июн. URL: <http://portamur.ru/news/detail/v-selskoj-mestnosti-rabotat-nehotyat-daje-za-prilichnyuy-zarplatu/> (дата обращения: 12.02.2016).
18. ООО «Компания Армада». Сайт компании. URL: <http://rusagri.com/ru/about/> (дата обращения: 12.02.2016).
19. Об утверждении Реестра организаций, имеющих социальную и (или) экономическую значимость для Приморского края, по состоянию на 2015 год. Распоряжение администрации Приморского края от 31.12.2014 г. № 434-ра.
20. Приморский край и провинция Цзилинь обсуждают перспективы сотрудничества в области сельского хозяйства. Инвестиционный портал Приморского края. – 2014. – 24 июл. URL: <http://invest.primorsky.ru>

ru/index.php/ru/novosti/novosti/208-primorskij-kraj-i-provintsiya-tszilin-obsuzhdayut-perspektivy-sotrudnichestva-v-oblasti-selskogo-khozyajstva (дата обращения: 03.02.2016).

21. Российское зерно убежит в мешках // Коммерсантъ. – 2015. – 11 дек. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2874016> (дата обращения: 15.02.2016).

22. Внешняя торговля субъектов РФ ДФО. Дальневосточное таможенное управление ФТС России. URL: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=18715:-4-2015-&catid=63:statvнеш-torg-cat&Itemid=282 (дата обращения: 25.02.2016).

23. Китайцы оставили на бобах российских переработчиков сои // Деловая газета «Золотой рог». – 2016. – № 8. URL: http://www.zrpress.ru/business/primorje_01.03.2016_76502_kitajtsy-ostavili-na-bobakh-rossijskikh-pererabotchikov-soi.html (дата обращения: 25.02.2016).

24. Россельхознадзор: Россия начала поставки пшеницы в Китай. Зерно-он-лайн, новости от 18 марта 2016 г. URL: <http://www.zol.ru/n/2620a> (дата обращения: 25.02.2016).

25. Китай будет больше закупать сои, и меньше – кукурузы. Пресс-служба Минсельхоза. – 2016. – 4 март. URL: <http://www.agromedia.ru/news.aspx?type=3&id=26885> (дата обращения: 09.03.2016).

26. Россия и Китай договорились о создании Российско-Китайского фонда агропромышленного развития на Дальнем Востоке. Официальный сайт Минвостокразвития РФ. – 2015. – 17 дек. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=3950 (дата обращения: 19.03.2016).

27. Фонд развития Дальнего Востока, Harbin Bank и СТВС Bank обсудили перспективы сотрудничества. Официальный сайт Минвостокразвития РФ. – 2016. – 29 февр. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4066 (дата обращения: 19.03.2016).

28. Сто совместных проектов для инвестирования // Газета «Тихоокеанская звезда». – 2016. – 18 февр. URL: <https://toz.khv.ru/novosti-kheyluntszyanskoj-ekonomiki/> (дата обращения: 18.02.2016).

29. Дальневосточную еду зафондирует Китай. Официальный сайт Правительства Хабаровского края. – 2015. – 19 нояб. URL: <https://khabkrai.ru/TOSER/Novosti-TOSER/148246?media=print> (дата обращения: 19.02.2016).

30. В рамках 13-й пятилетки необходимо усилить сотрудничество с РФ – минсельхоз КНР. Агентство экономической информации «Прайм». – 2016. – 7 март. URL: <http://1prime.ru/News/20160307/824049441.html> (дата обращения: 09.03.2016).

31. В теплицах уже зреет помидор. Газета «Тихоокеанская звезда». – 2016. – 9 февр. URL: <https://toz.khv.ru/news/v-teplitsakh-uzhe-zreet-pomidor> (дата обращения: 09.02.2016).

32. Корейским компаниям презентуют агропромышленные возможности Дальнего Востока. Официальный сайт Минвостокразвития РФ. – 2016. – 19 февр. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4046 (дата обращения: 20.02.2016).

33. Антонова Н. Е. Лесной комплекс Дальнего Востока: реалии и возможности российско-китайского взаимодействия // ЭКО. – 2014. – № 6. – С. 40–55.
34. Wood Resources International: в 2015 г. Китай увеличил импорт российских пиломатериалов на 20% // Новости Lesprom Network. – 2016. – 11 март. URL: <http://www.lesprom.com/ru/news/72397> (дата обращения: 12.03.2016).
35. В 2015 г. Китай сократил импорт пиловочника из России на 7% // Новости Lesprom Network. – 2016. – 2 март. URL: <http://www.lesprom.com/ru/news/72279/> (дата обращения: 02.03.2016).
36. В 2011–2015 гг. в Китае посадили леса на площади 30 млн га // Russian.news.cn. – 2016. – 10 янв. URL: http://russian.news.cn/2016-01/10/c_134995541.htm (дата обращения: 02.03.2016).
37. Китайская компания инвестирует 7 млрд рублей в строительство лесоперерабатывающего комплекса в Сахалинской области // Новости Lesprom Network. – 2015. – 08 сент. URL: <http://lesprominform.ru/news/branch/7012-kitajjskaja-kompanija-investiruet-7-mlrd-rublejj.html> (дата обращения: 02.03.2016).
38. Сахалин и Китай запустят совместные проекты в лесопереработке и туризме // Электронное периодическое издание Sakhalin.info. – 2016. – 21 янв. URL: <https://www.sakhalin.info/news/111045/> (дата обращения: 02.03.2016).
39. Алданский район станет индустриальной площадкой для российско-китайского предпринимательства // Якутское-Саха информационное агентство Ясия.ru. – 2016. – 9 март. URL: <http://ysia.ru/territoriya/kitajskaya-delegatsiya-posetila-aldanskij-rajon/> (дата обращения: 12.03.2016).
40. Китай и Россия заинтересованы в создании совместного предприятия на базе «Аркаима». Официальный сайт Правительства Хабаровского края. – 2015. – 28 окт. URL: <https://www.khabkrai.ru/events/news/147324> (дата обращения: 12.02.2016).
41. Антонова Н. Е. Нужна ли господдержка лесному комплексу Дальнего Востока? // ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 16–34.
42. В Санкт-Петербурге состоялось 2-е заседание Межправительственной Российско-Китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству. Сайт Российско-Китайского делового совета. – 2015. – 18 июн. URL: <http://www.rcbc.ru/doc/1586> (дата обращения: 12.02.2016).
43. Автономия вТОРила // Коммерсантъ. – 2015. – 21 июл. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2772237> (дата обращения: 12.02.2016).

Реализация проекта Шелкового пути: новые стимулы и механизмы для развития минерального сектора экономики¹

Н.В. ЛОМАКИНА, доктор экономических наук, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск. E-mail: lomakina@ecrin.ru

Исследованы государственные документы Китая, отражающие взаимосвязь концепции «Экономического пояса Шелкового пути» и новых механизмов, поддерживаемых на государственном уровне, для реализации этой концепции. Проанализированы научно-технологические прогнозы и оценки изменений целевых параметров, ключевых задач и перспективных структурных сдвигов в обеспечении экономики Китая минеральными ресурсами. Выявлены новые целевые задачи и механизмы китайской политики «выхода за рубеж», влияющие на изменение масштабов и направлений сотрудничества в минеральном секторе экономики. На примере освоения минеральных ресурсов Дальнего Востока России и участия в нем китайских компаний показаны элементы реализации новых подходов и механизмов сотрудничества.

Ключевые слова: Китай, государственные программы, политика «выхода за рубеж», новые механизмы, целевые задачи, структурные изменения, потребность в минеральных ресурсах, минеральный сектор экономики, Дальний Восток России

Объявленная в 2013 г. Китаем идея крупного межстранового проекта сотрудничества «Новый Шелковый путь» (с дальнейшими модификациями) уже сегодня воплощается как в крупных международных решениях (по формированию финансовых источников для этого мегапроекта, например), так и в отдельных межстрановых проектах, хотя до сих пор ведутся исследования и обсуждения по поводу его необходимости, влияния и реальности.

Концепция Экономического пояса Шелкового пути – «это не только и не столько транспортный проект, сколько проект соразвития стран региона» [1. С. 19]. При этом значительная группа стран, интересы которых эта концепция затрагивает,

¹ Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта № 15–32–01035.

богаты природными ресурсами, включая такие важные, как нефть, газ, редкоземельные, цветные металлы. «Главными объектами первичных инвестиций (со стороны государств и специализированных институтов – Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Фонда развития Шелкового пути, Евразийского банка развития и пр.) станут инфраструктура, строительство и ресурсодобывающая отрасль» [1. С. 21].

Необходимость углубления сотрудничества в геологоразведке и добыче угля, нефти и газа, металлов, минеральных ресурсов и других традиционных полезных ископаемых также обозначена в качестве приоритетов и в совместном документе Национальной комиссии по развитию и реформам Министерства иностранных дел и Министерства коммерции Китая, разъясняющем практические задачи и механизмы мегапроекта «Экономический пояс Шелкового пути» [2].

Безусловно, влияние реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» на развитие минерального сектора этого крупного макрорегиона, на масштабы и направления международного сотрудничества в этом секторе экономики может оказаться значительным и при этом разнонаправленным (для различных участников этих процессов). Что точно не вызывает споров, так это позитивное стимулирующее воздействие на «оживление» в минеральном секторе (и не только в странах, расположенных вдоль Шелкового пути) в связи с реализацией транспортной составляющей проекта. Так, для прокладки лишь небольшого «кусочка» Нового Шелкового пути – высокоскоростной магистрали «Москва – Казань» (770 км), потребуется 265 тыс. т металлоконструкций, 2,125 млн м³ сборного железобетона, 348 тыс. м³ мостовых железобетонных конструкций, свыше 1,439 тыс. км кабеля [3]. И это еще далеко не все сферы для участия минерально-сырьевого комплекса.

Однако, как показывает анализ различных государственных документов Китая, сопряженных с концепцией «Экономического пояса Шелкового пути» и являющихся, по сути, механизмами ее реализации, изменения в минеральном секторе экономики, в масштабах и направлениях сотрудничества в нем могут быть весьма значительными. Рассмотрение некоторых из них стало задачей настоящей статьи.

Структурные изменения потребностей Китая в минеральных ресурсах и возможности минерального сектора Дальнего Востока

Китай входит в число стран с самым низким уровнем обеспеченности собственными природными ресурсами на душу населения, при этом спрос на них в Китае постоянно растет. По оценке Китайской академии наук, «предположительно в период с 2025 г. по 2040 г. спрос на ресурсы будет расти умеренно, а не стремительно, как сегодня, но тем не менее он будет выше по сравнению с нынешним уровнем. Например, потребность в сырьевых продуктах, таких как сталь, алюминий, медь, достигнет к 2025 г., соответственно, 700, 15 и 7 млн т, т. е. вырастет по сравнению с 2008 годом на 40%, 45 и 70%» [4. С. 36]. Сегодняшние изменения темпов экономического роста внесут, конечно, коррективы и в темпы роста потребностей Китая в минеральных ресурсах. Но, помимо количественных оценок, при прогнозировании направлений и масштабов сотрудничества в минеральном секторе экономики нельзя не учитывать ожидаемые качественные изменения структуры потребности в них экономики Китая.

Как показывает анализ некоторых документов, связанных с долгосрочным прогнозом научно-технологического развития Китая [4], в области перспектив использования минерального сырья вырисовывается следующая триединая задача:

- во-первых, снижение зависимости экономики Китая от импорта базовых видов минеральных ресурсов за счет существенных прорывов и достижений в технологиях и оборудовании для геологоразведки и добычи полезных ископаемых на собственной территории;

- во-вторых, цикличность использования минерального сырья, что означает снижение абсолютных объемов использования первичных ресурсов;

- в-третьих, принципиальная замена многих видов полезных ископаемых вследствие перехода к высоким технологиям и качественно иной структуре потребностей в минеральных ресурсах.

Так, в разведке полезных ископаемых, залегающих на большой глубине, к 2020 г. предполагается прорыв в области высокоэффективных и высокоточных методов разведки, обеспечивающих обнаружение аномалий на глубине 2 тыс. м, в Восточном Китае, к 2030 г. – в Западном Китае; к 2050 г. ожидается разра-

ботка методов разведки, обеспечивающих обнаружение аномалий на глубине 3–4 тыс. м.

В сфере разработки высокоэффективных и экологически чистых технологий добычи и переработки руд (в том числе сложных и низкосортных) к 2020 г. намечено снизить энергопотребление на единицу продукции на 20% (к 2030 г. – на 30%, к 2050 г. – на 50%); загрязнений – на 30% (к 2030 г. – на 50% и к 2050 г. – на 80%); рост темпа добычи достигнет 50% (к 2030 г. – 70% и к 2050 г. – 80%); уровень утилизации – 45% (к 2030 г. – 60% и к 2050 г. – 80%).

К 2020 г. ожидается уровень замены основных полезных ископаемых и переработки их отходов на уровне 20–40%, к 2030 г. – 30–50%, к 2050 г. – 40–60%.

Предполагается, что к 2020 г. коэффициент зависимости от внешней торговли и сырьевых ресурсов составит менее 10%, уровень использования новых высокоэффективных материалов – 60%, ожидается, что к 2030 г. Китай станет мировым лидером в производстве базового сырья, достигнет самодостаточности, уровень использования новых высокоэффективных материалов поднимется до 90%, а к 2050 г. уровень самодостаточности будет соответствовать потребностям страны в высокоэффективных новых материалах [4].

Такие подходы, безусловно, изменяют не только масштабы, но и направления сотрудничества Китая с другими странами и регионами в минеральном секторе экономики. Одно из таких изменений – «сдвиг интереса» от базовых видов минерального сырья к высокотехнологичным, обеспечивающим формирование новых отраслей для новых технологических укладов.

Что касается Дальнего Востока России, то этот регион богат не только многими видами «базовых» полезных ископаемых [5], но и целым рядом тех, которые обеспечивают научно-технологическую революцию. И такие возможности были подтверждены в фундаментальной программе «Тихоокеанская Россия – 2050», реализованной в Дальневосточном отделении РАН в 2009–2011 гг.² в рамках подпрограммы «Минеральное сырье: ресурсы и технологии». Кроме прогнозных оценок обеспеченности

² Результаты Программы фундаментальных исследований Дальневосточного отделения РАН «Тихоокеанская Россия – 2050» представлены в коллективной монографии [6].

и развития традиционных для региона видов минеральных ресурсов, была поставлена задача выявить возможности формирования инновационно-технологических цепочек «добыча новых видов минерального сырья – создание новых продуктов – формирование новых отраслей минерально-сырьевого комплекса» в Дальневосточном регионе.

Дальний Восток России обладает высоким ресурсным потенциалом редких, в том числе редкоземельных элементов, который необходимо доизучить и создать благоприятные инвестиционные условия для добычи и переработки их руд. Так, в Магаданской области известен целый ряд объектов с высокими концентрациями редкоземельных и радиоактивных элементов (месторождения Арангас, Брус, Печальное, Белая Ночь). Они вполне способны, по оценкам специалистов СВКНИИ ДВО РАН, стать базой для новой отрасли горнодобывающей промышленности и к 2050 г. могут быть вовлечены в эксплуатацию. Курильская островная дуга и отчасти о. Сахалин, по оценке специалистов ИМГиГ ДВО РАН, по содержанию рения в различных породных комплексах не имеют аналогов не только на Дальнем Востоке, но и в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В связи со строительством железной дороги до Эльгинского угольного месторождения становится доступным редкометалльное месторождение Арбарастах в Якутии. Достаточно перспективным выглядит комплексное освоение медно-никелевых (с платиноидами и золотом), апатит-титаномагнетитовых и апатит-рутиловых руд Джугджуро-Станового пояса с редкометалльно-редкоземельными, бериллиевыми и урановыми месторождениями Улканского прогиба (Хабаровский край). По масштабам оруденения эти территории могут занять достойное место в ряду известных мировых эталонов (подобно платиновому поясу Стиллиуотер в Канаде или Курской магнитной аномалии на юге России) [7].

Концентрация финансовых и материальных средств на исследовательских, геологоразведочных и проектно-технологических работах по оценке и включению в состав минерально-сырьевой базы потенциальных ресурсов редких и редкоземельных элементов может обеспечить к 2050 г. формирование на Дальнем Востоке новых подотраслей, в том числе и для развития высокотехнологичных производств.

Однако уже сейчас китайские компании проявляют интерес к геологоразведке и освоению минеральных ресурсов на Дальнем Востоке под «другие потребности» («Китай 2.0»). Одним из регионов, где в последние годы зафиксировано активное участие китайских компаний в геологоразведке, в том числе на ранних стадиях, стала Магаданская область. Один из успешных примеров – это долгосрочная программа (2012–2021 гг.) геологического изучения недр в Магаданской области с объемом затрат около 3 млрд руб. В рамках этого проекта предполагаются геологическое изучение и освоение месторождений рудного серебра и золота Сенон и Серебряное, месторождения сурьмы и серебра Утро, месторождений коренного золота юго-восточной части Бурхалинского рудного поля. Лицензии на проведение работ приобретены горнодобывающими предприятиями, созданными с участием капитала ООО «Горнопромышленная компания “Тонхуа Минбан”» (КНР). В ближайшее время горнопромышленники КНР обещают поставить на баланс и начать переработку запасов месторождения Утро.

Ещё один китайский инвестор – государственная корпорация «Тянь-Хэ» – в начале 2015 г. получил лицензию на месторождение полиметаллических руд Кунарёвское в Среднеканском районе, содержащее многокомпонентную руду (серебро, медь, свинец, цинк, железо) [8]. Эта же компания приобрела ООО «Геоцветмет», которому принадлежит лицензия на разработку месторождения рудного золота на участке «Древний» Приднепровской площади в Магаданской области. По оценке магаданского филиала ФБУ «Государственная комиссия по запасам полезных ископаемых», запасы золота на данном участке по категории С2 составляют 13,7 т. Руда на Приднепровской площади относится к категории упорных, извлечение золота из которых более трудоемко и требует специальных технологических мощностей [9].

В 2013 г. китайская компания Jilin HOROC Nonferrous Metal Group Co Ltd. приобрела 25% акций компании «НПК Геотехнология», ключевым активом которой является медно-никелевое месторождение Шануч (Камчатский край). Запасы руды на нем составляют около 71 тыс. т никеля, 11 тыс. т меди, 1,9 тыс. т кобальта, 301 кг золота, 254 кг платины, 621 кг палладия. Имеется геологический потенциал для увеличения запасов по руде до 5 млн т. Построенный на месторождении ГОК рассчитан

на производство 100 тыс. т никелевого концентрата в год [10]. Совсем недавно правительственная комиссия по иностранным инвестициям одобрила еще одно ходатайство – швейцарской Molumin AG о приобретении остальных 75% камчатского ЗАО «НПК Геотехнология» [11].

Новые механизмы китайской политики «выхода за рубеж» и изменение направлений сотрудничества в минеральном секторе

Наряду со структурными изменениями потребностей китайской экономики в минеральных ресурсах, существенные перемены происходят и в целях политики «выхода за рубеж». Одним из ключевых документов, определяющих новые задачи, является Директива Госсовета КНР от 16 мая 2015 г. «Руководящие положения Госсовета о продвижении сотрудничества с зарубежными странами в области производственных мощностей и производства оборудования» [12]. В документе в качестве приоритетного направления государственной политики Китая в сфере международного сотрудничества обозначено стимулирование стратегии «выхода за границу» в сферах оборудования, технологий, услуг и т. д. Ключевыми направлениями такого сотрудничества названы ряд индустриальных отраслей и прежде всего черная и цветная металлургия, производство строительных материалов, строительство железных дорог, электроэнергетика, химическая промышленность и другие.

На уровне предприятий и компаний для реализации финансовых и технических преимуществ поставлены задачи, наряду с традиционными формами, развивать и новые модели сотрудничества, такие, как «строительный подряд (подряд на сооружение объекта) плюс финансирование», «строительный подряд (подряд на сооружение объекта) плюс финансирование и эксплуатация».

Безусловно, этот документ изменяет акценты сотрудничества и в сырьевой сфере, в том числе и в минерально-сырьевом комплексе. Если раньше Китай шел в богатые минеральными ресурсами страны и регионы исключительно за сырьем, то сейчас он привносит в ресурсные проекты свою технологию и оборудование (а по возможности и трудовые ресурсы).

Примеры такого сотрудничества российских и китайских компаний в минеральном секторе Дальнего Востока уже существуют:

это и элементы технологического взаимодействия (например, поставка из Китая части оборудования для автоклавных процессов компаниям «Полиметалл» и «Петропавловск»), и прямое участие китайских компаний в освоении минеральных ресурсов в самых различных формах.

Некоторой иллюстрацией изменения во времени отдельных акцентов китайской политики «выхода за рубеж» в ресурсной сфере можно считать проект формирования Приамурского горно-металлургического кластера и, в частности, строительства Кимкано-Сутарского ГОКа в Еврейской автономной области. Генезис развития проекта и фиксация его отдельных этапов достаточно четко показывают, что интересы участия Китая в нем уже вышли за пределы только снабжения своей экономики сырьевыми ресурсами:

- на этапе формирования проекта (конец 1990-х – начало 2000-х годов) компания «Петропавловск» позиционировала его как проект-лидер «второй индустриализации» Дальнего Востока с планами строительства современного металлургического завода, среди потребителей конечной продукции которого могут быть и китайские компании;

- строительство ГОКа началось в 2007 г., были созданы дороги, общежития, вспомогательные сооружения, начата отработка карьера. Контракт на проектирование и строительство «под ключ» обогатительной фабрики был заключен в конце 2010 г. с китайской компанией China National Electric Engineering Corporation (CNEEC), имеющей необходимый опыт строительства промышленных предприятий такого масштаба [13];

- на этапе строительства Кимкано-Сутарского ГОКа возникла необходимость привлечения «сторонних» инвестиций, и ими стали китайские. К условиям привлечения инвестиций [14] относились участие китайских компаний в собственности (их инвестиции в размере 238 млн долл. были вложены в развитие IRC – железорудной «дочки» «Петропавловска» через подписку на новые акции) и обязательность поставки будущей продукции в Китай (долгосрочный договор поставки на 15 лет продукции Кимкано-Сутарского, Гаринского и иных будущих проектов). В августе 2015 г. компания IRC, единственный производитель железной руды на Дальнем Востоке РФ, запустила первую очередь Кимкано-Сутарского ГОКа. К этому времени

доля золотодобывающего альянса Petropavlovsk в IRC составила 35,83% (к началу сделки в 2013 г. – 63,1% [15]), китайской компании General Nice Development Ltd принадлежит 23,2% [16];

- часть оборудования, применяемого в технологическом процессе на Кимкано-Сутарском ГОКе, поставляется из Китая. Так, среди причин, вызвавших задержку срока пуска комбината в 2014 г., была названа невозможность поставки оборудования из Китая в связи с наводнением 2013 г. и затоплением пунктов пропуски;

- на строительстве Кимкано-Сутарского ГОКа в числе занятых (по различным оценкам) около 50% – китайские рабочие.

Таким образом, пример реализации проекта по освоению железорудных ресурсов на Дальнем Востоке демонстрирует изменение механизмов (в разной степени их использования) участия китайских компаний. По сути, рекомендуемые директивным документом Госсовета КНР новые модели сотрудничества, такие как «строительный подряд (подряд на сооружение объекта) плюс финансирование и эксплуатация», в случае с освоением железорудных месторождений в Еврейской автономной области уже проходят «апробацию».

Если оценивать в целом условия вхождения в минеральный сектор, то идеальными китайцы считают такую схему: «получение ими активов в полную собственность, либо владение не менее 51%; обеспечение прав на полный (или не менее 50% вывоз сырья для дальнейшей переработки у себя на территории; комплектование российско-китайских предприятий за счет привлечения китайской рабочей силы; использование в процессе добычи китайской горной техники и оборудования» [17].

Упомянутая ранее Директива Госсовета КНР от 16 мая 2015 г. обязательна для всех уровней управления, «указанный документ направлен народным правительствам провинций, автономных районов, городов центрального подчинения, всем министерствам и комитетам Госсовета КНР и непосредственно подчинённым ему организациям» [12]. В соответствии с ним выстраивается сегодня политика международного сотрудничества, в том числе и в горнодобывающем секторе. В частности, в июле 2016 г. планируется проведение первого министерского форума стран Центральной Азии в рамках 6-й китайской международной ярмарки горной промышленности в г. Урумчи,

административном центре Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР, Северо-Западный Китай). На ярмарке будут представлены передовое оборудование для добычи и обогащения полезных ископаемых, а также финансовые, технологические и другие услуги для горнодобывающих предприятий. Параллельно с форумом пройдет встреча министров горной промышленности стран Центральной Азии, расположенных вдоль Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. На ней планируется обсудить направления развития горнодобывающей отрасли в рамках строительства «пояса и пути». Организаторы рассчитывают на существенные сдвиги в сотрудничестве с сопредельными странами в освоении и использовании минеральных ресурсов [18].

Сегодня Китай позиционирует себя как один из лидеров в производстве оборудования для геологоразведки и добычи минеральных ресурсов. В докладе Министерства науки и технологий КНР «Resources and Environment» [19], подготовленном в конце 2015 г., представлены такие технологии, а также образцы оборудования и примеры его применения в геологоразведке и добыче различных видов полезных ископаемых. Как указано в этом документе, многие виды созданного и произведенного в Китае оборудования для металлургии и техники для освоения минеральных ресурсов достигли мирового уровня, их применение может значительно увеличить эффективность освоения и использования полезных ископаемых.

Актуальной задачей становится «проталкивание» созданных в Китае современных технологий и оборудования для геологоразведки и горнодобывающей промышленности за рубеж. В качестве механизмов стимулирования развития сотрудничества в сфере производства оборудования и производственных мощностей, обеспеченных правительственной поддержкой, в Директиве Госсовета КНР от 16.05.2015 г. обозначены в том числе и увеличение «динамики привлечения высококвалифицированных кадров из-за рубежа», создание «платформ для международного обмена кадрами». Вполне можно, на мой взгляд, отнести к примерам реализации такого «тонкого» механизма «нового» типа сотрудничества в минеральной сфере размещение на сайте посольства КНР в РФ приглашения к участию в международном курсе обучения «Региональная геология

и технология освоения минеральных ресурсов в Центральной Азии» [20]. Организатор программы – Министерство науки и техники КНР, исполнитель – Исследовательский центр природных ресурсов и экологической среды в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР, который является «национальной базой для международного научно-исследовательского сотрудничества и реализации трансферта научно-исследовательских достижений». Среди целей обучения – знакомство с «передовым оборудованием, технологиями и инновационными достижениями в области геологоразведки и освоения полезных ископаемых в Китае», продвижение сотрудничества в этой области³.

Проект «Новый Шелковый путь» – это некое целевое «облако», собранное из «пазлов» новых задач и механизмов сотрудничества, в том числе и в ресурсной сфере. Безусловно, Шелковый путь – это в том числе и путь за ресурсами, но:

- за «другими» ресурсами («Китай 2.0»);
- через реализацию других целевых механизмов политики «выхода за рубеж» (например, через создание производственных зон в других странах).

Таким образом, что касается «веера» используемых механизмов сотрудничества, целей реализации китайской политики «выхода за рубеж» в части горнодобывающего сектора, то они существенно меняются. Ключевыми становятся задачи экспорта китайских технологий и оборудования для геологоразведки и горнодобычи, создания на этой основе производственных мощностей и зон за рубежом. Примеры реализации таких подходов можно наблюдать уже и в минеральном секторе экономики Дальнего Востока России.

³ Программа рассчитана на 20 дней, рабочий язык – русский, все финансовые затраты внутри Китая несет принимающая сторона / Приглашение для участия в международном курсе обучения «Региональная геология и технология освоения минеральных ресурсов в Центральной Азии». 21.03.2016 [21].

Литература

1. К Великому океану–3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс «Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад международного дискуссионного клуба «Валдай» (краткая версия) (июнь). – М., 2015.
2. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». 23.04.2015. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1257296.htm> (дата обращения: 28.03.2016).
3. Строительство ВСМ «Москва – Казань» потребует много металлопродукции. 24.03.2015. URL: <http://www.metainfo.ru/ru/news/77981> (дата обращения: 18.03.2016).
4. Наука и технология в Китае: дорожная карта до 2050 года. Фундаментальный сводный доклад Академии наук Китая / Гл. ред. Юнсян Лу. – Пекин, 2010.
5. *Ломакина Н. В.* Минерально-сырьевой комплекс Дальнего Востока России: потенциал развития. – Хабаровск, 2009. – 242 с.
6. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / Под ред. П. А. Минакира, В. И. Сергиенко. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 912 с.
7. *Ханчук А. И., Ломакина Н. В., Иванов В. В.* Научно-технологическое обеспечение долгосрочного развития минерального сектора дальневосточной экономики // Вестник ДВО РАН. – 2012. – № 5. – С. 113–121.
8. В 2015 г. на геологоразведочные работы в Магаданской области выделяют более 300 млн руб. 04.08.2015. URL: http://www.49gov.ru/press/smi/?id_4=7794 (дата обращения: 05.04.2016).
9. «Мангазея» продала китайской «Тянь Хэ» Приднепровскую площадь на Колыме. 15.04.2015. URL: http://goldminingunion.ru/news/view/2701/_mangazeya__prodala_kitayskoy_tyan_he__pridneprovskuyu_ploschad_na_kolyime.htm?PHPSESSID=7f90241e04dae2e822e6a31564eb2d39 (дата обращения: 05.04.2016).
10. Правительство РФ разрешило китайской компании добывать никель в ДФО. 14.11.2013. URL: <http://www.mineral.ru/News/55075.html> (дата обращения: 05.03.2014).
11. Швейцарцы возьмут никель на сдачу. Molumin AG разрешили купить камчатскую «Геотехнологию». 31.03.2016. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2950957> (дата обращения: 05.04.2016).
12. Руководящие положения Госсовета о продвижении сотрудничества с зарубежными странами в области производственных мощностей и производства оборудования. URL: <http://www.>

c114.net/news/550/a897916.html 18.05.2015 (дата обращения: 05.04.2016).

13. URL: <http://www.petropavlovsk-io.ru/rus/projects/ks/> (дата обращения: 08.04.2016).

14. ГК «Петропавловск» привлекает инвесторов из Китая для развития железорудной IRC. 17.01.2013. URL: <http://www.biztass.ru/articles/id/655> (дата обращения: 20.06.2013).

15. IRC перенесла на апрель закрытие сделки с китайскими инвесторами. 30.01.2014. URL: <http://1prime.ru/metals/20140130/776687254.html> (дата обращения: 28.05.2014).

16. Запущена первая очередь Кимкано-Сутарского ГОКа. 31.08.2015. URL: <http://www.metaltorg.ru/n/9A63BA> (дата обращения: 05.04.2016).

17. «Эксперт: надеемся, что яму 2014 года на рынке золота сменит бык 2015 года». 09.12.2014. URL: <https://www.1prime.ru/experts/20141209/797619443-print.html> (дата обращения: 05.04.2016).

18. В Синьцзяне впервые пройдет министерский форум по горной промышленности центральноазиатских стран. 28.01.2016. URL: http://russian.news.cn/2016-01/28/c_135053496.htm (дата обращения: 23.02.2016).

19. «Resources and Environment». Department of International Cooperation Ministry of Science and Technology the People's Republic of China. 25.01.2016 URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/kjhz/> (дата обращения: 02.04.2016).

20. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/kjhz/kjxx/t1349658.htm>. 21.03.2016 (дата обращения: 09.04.2016).

21. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ggl/P020160322591012491241.pdf> (дата обращения: 09.04.2016).

Новый Шелковый путь: возможности и угрозы для транспортного комплекса Дальнего Востока России

А.Б. БАРДАЛЬ, кандидат экономических наук, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, Хабаровск.
E-mail: Bardal@ecrin.ru

В статье рассматривается возможное влияние реализуемой КНР инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» на транспортный комплекс Дальнего Востока России. Отмечается, что последний, при формальной сопряженности с проектом, в настоящее время выполняет локальные задачи в перевозках с Китаем и не вписывается в рамки глобальных целевых установок инициативы. В связи с этим реализация Экономического пояса Шелкового пути не может нанести ущерб транспортному комплексу Дальнего Востока. Напротив, региону предоставляется возможность расширить транспортные взаимодействия с КНР.
Ключевые слова: Дальний Восток, Шелковый путь, инфраструктура, транспорт, транспортный комплекс

Новый Шелковый путь: интересы Китая

Основная идея, логика развития и активные масштабы продвижения инициатив «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века», анонсированных КНР в 2013 г., широко представлены в источниках информации различного уровня. Китай настроен налаживать широкомасштабные транспортные, экономические, политические и культурные контакты со странами, условно сопряженными с Новым Шелковым путем¹. Представляется, что экономические предпосылки КНР в данном процессе заключаются в желании замкнуть часть мировых ресурсов и рынков сбыта на себя, обеспечив тем самым возможности дальнейшего роста экономики страны. Проявление «экономической экспансии» иллюстрируется бурным ростом экспортно-импортных потоков КНР. Так, за 2001–2014 гг. импорт КНР вырос в восемь раз (2,0 трлн долл. в 2014 г.), экспорт – в 8,8 раза (2,3 трлн долл.) [1].

¹ При этом географическая близость носит более чем условный характер, поскольку к сотрудничеству в рамках данной инициативы приглашаются все страны мира.

Для обслуживания столь значимых грузопотоков требуются адекватно сопряженная (в части технического взаимодействия различных видов транспорта, взаимодействия транспортных систем отдельных стран и т. д.) транспортная инфраструктура, эффективно выстроенная логистическая система, а также общий позитивный фон международного сотрудничества. Представляется, что в узком прагматичном приложении содержание «Одного пояса и одного пути»² во многом может быть сведено к указанным элементам.

Новый Шелковый путь: Россия и ее регионы

Определив таким образом интересы КНР как инициатора и «основной силы», продвигающей проект Нового Шелкового пути, попытаемся более подробно рассмотреть роль нашей страны, и особенно Дальнего Востока, в происходящих процессах.

Россия к настоящему времени выразила мнение о возможности сотрудничества и интеграции в дальнейшем ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути³. Экспертным сообществом анализируются и предлагаются различные варианты сотрудничества транспортных систем КНР и РФ для получения взаимных экономических (и не только) эффектов [3]. Однако, несмотря на обозначенную официальную позицию и наличие значительного объема информации о различных аспектах китайской инициативы, до настоящего времени участие России не конкретизировано. На этом фоне высказываются неоднозначные мнения экспертов о целесообразности сотрудничества с КНР по отдельным направлениям в рамках данного проекта и о возможных негативных экономических эффектах для России [4; 5; 6]. Одновременно продолжается развитие инфраструктуры транспортных коридоров из КНР в Европу по маршрутам, альтернативным российским вариантам. Условия перевозки, тарифы и качество инфраструктуры маршрутов через страны Центральной и Средней Азии до настоящего времени вызывают вопросы,

² Это название объединяет проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

³ 8 мая 2015 г. в Москве подписана «Декларация о начале переговоров о создании зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и китайским проектом "Экономический пояс Шелкового пути"», а также «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» [2].

однако можно констатировать развитие процесса в данном направлении. Это, безусловно, заставляет говорить о значительном уровне конкуренции при перевозках в перспективе.

В рамках данного материала, не претендуя на всеобъемлющий охват, поставлена задача рассмотреть потенциальные возможности и угрозы для транспортного комплекса российского Дальнего Востока, которые могут возникнуть в связи с реализацией инициативы КНР «Один пояс и один путь». Дело в том, что создание транспортной инфраструктуры – это один из заявленных приоритетов в рамках проекта «Один пояс и один путь». Кроме того, обозначенные основные маршруты Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века⁴ дополняются региональными инициативами, имеющими непосредственное отношение к Дальнему Востоку России.

Так, в совместном документе Национальной комиссии по развитию и реформам КНР, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского Шелкового пути XXI века”», разработанном по поручению Госсовета КНР, помимо описания глобальных задач, имеется раздел о региональном сотрудничестве. Он содержит прямое указание на то, что необходимо «совершенствовать железнодорожный доступ и региональную железнодорожную сеть, позволяющую связывать провинцию Хэйлуцзян и Россию, а также сотрудничество в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки с провинциями Хэйлуцзян, Цзилинь, Ляонин и российского Дальнего Востока» [7. С. 8].

Таким образом, в составе инициативы КНР «Экономический пояс Шелкового пути» можно условно выделить два уровня по масштабу проектов: глобальный и региональный. Российский Дальний Восток получает сопряжение с инициативой «Один пояс и один путь» в рамках регионального уровня, а направления сотрудничества регионов Дальневосточного федерального округа

⁴ Инициатива «Экономический пояс Шелкового пути» предусматривает развитие трех основных маршрутов: первый – из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря); второй – из Китая через Центральную и Западную Азию к Персидскому заливу, Средиземному морю; третий – из Китая в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану. Инициатива «Морской Шелковый путь XXI века» включает маршруты из прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и далее до Европы, а также в южную акваторию Тихого океана [7].

(ДФО) и сопредельных провинций КНР в области транспорта могут рассматриваться как сотрудничество по ее реализации. В этом случае выделение регионального уровня может позиционироваться КНР лишь с точки зрения разрешения локальных задач развития северо-восточных провинций, не относящихся к глобальным целям «Одного пояса и одного пути».

Перспективы транспортного комплекса Дальнего Востока России в рамках проекта «Новый Шелковый путь»

В каком случае транспортному комплексу Дальнего Востока России был бы нанесен ущерб при реализации Экономического пояса Шелкового пути? Представляется, что речь об ущербе может идти лишь при определенных условиях. Во-первых, базовым является наличие стабильного (и значимого по объему) транзитного потока КНР – Европа с использованием дальневосточной транспортной инфраструктуры (Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, автомобильных дорог, морских портов). Во-вторых, вновь создаваемые в рамках Экономического пояса Шелкового пути маршруты перевозок (через страны Центральной и Средней Азии и т. д.) становятся предпочтительной альтернативой транзиту КНР – Европа с использованием «дальневосточного плеча». В этом случае действительно можно говорить об ущербе, связанном с потерей грузопотока транспортной системой Дальнего Востока.

На сегодня описанные выше условия не выполняются. Перевозки контейнерными поездами по направлению КНР – Европа – КНР осуществляются по Транссибирской магистрали по следующим основным маршрутам:

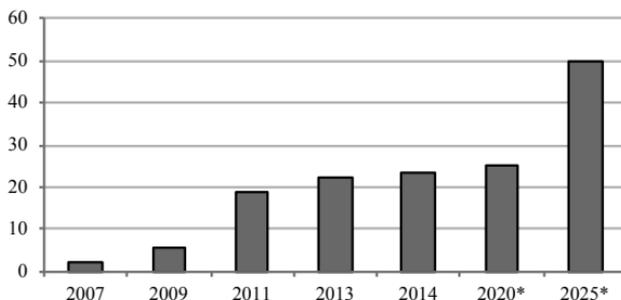
- Чэнду – Лодзь (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша);
- Чжэнчжоу – Гамбург (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия);
- Чунцин – Дуйсбург (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия);
- Ухань – Лодзь (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша);
- Иу – Мадрид (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия – Франция – Испания).

Во всех указанных маршрутах по России поезд идет от станции Илецк-1 (Оренбургская область) до станции Красное (Мос-

ковская область), оставляя незадействованной транспортную инфраструктуру Дальнего Востока. За январь-сентябрь 2015 г. таким образом в направлении КНР – Европа было перевезено 17,8 тыс. ДФЭ⁵, что на 74,5% превышает объем перевозок 2014 г.⁶

Транспортный комплекс Дальнего Востока выполняет другие задачи, обеспечивая экспортно-импортные перевозки грузов между РФ и КНР, а также транзит грузов КНР в страны АТР⁷. Например, контейнеры из северо-восточных провинций КНР через морские порты Тихоокеанского побережья России (Восточный и др.) направляются в Японию, Республику Корея. Поэтому создаваемые в рамках инициативы «Один пояс и один путь» транспортные коридоры между КНР и Европой через страны Центральной и Средней Азии, по сути, не конкурируют с транспортной системой российского Дальнего Востока, а составляют конкуренцию транспортному комплексу западных районов страны.

Сотрудничество между северо-восточными провинциями КНР и регионами Дальнего Востока постепенно расширяется [11], и развитие трансграничной транспортной инфраструктуры вызвано необходимостью обслуживания растущих экономических взаимодействий (рис. 1).



Источник: [12].

Рис. 1. Динамика товарооборота между провинцией Хэйлунцзян и Россией в 2007–2025 гг., млрд долл.

⁵ Контейнеры в 20-футовом эквиваленте.

⁶ Рассчитано по данным [8].

⁷ Отдельным вопросом является трубопроводный транспорт (о нем см.: [9; 10]).

С увеличением экономических взаимодействий между странами развивается и сотрудничество в области транспорта. Проходят апробацию различные его формы, отрабатываются новые маршруты перевозок, создаются недостающие элементы транспортной инфраструктуры. При этом значительного роста масштабов перевозок не происходит, наблюдается неравномерная динамика объемов перевозимых грузов между нашими странами в границах ДФО. В качестве иллюстрации можно рассмотреть перевозки железнодорожным транспортом (таблица).

Динамика перевозок через железнодорожные пограничные пункты пропуска на территории Дальнего Востока в 1990–2015 гг., млн т

Показатель	1990	2005	2008	2011	2014	2015
Гродеково – Суйфэньхэ						
Экспорт	0,6	7,3	8,1	6,0	7,1	7,6
Импорт	0,3	0,6	0,3	0,4	0,3	0,2
Махалино – Хуньчунь						
Экспорт	-	-	-	-	0,6	1,1
Импорт	-	-	-	-	н/з	н/з

Примечание: «-» – перевозки не осуществлялись; «н/з» – незначимая величина (менее 0,01).

Источник: данные филиала ОАО «РЖД» – «ДВЖД» [13].

Наибольший объем грузов был перевезен в 2015 г. через пограничный пункт пропуска Гродеково – Суйфэньхэ в Приморском крае. В структуре экспортных грузов значительную долю занимали лесные – 55,6%, руда – 36,9% и удобрения – 2,4%; в импорте преобладали строительные грузы – 46,0%, черные металлы – 5,2%, машины и оборудование – 3,4%, продовольственные товары – 3,3% [14].

Среди положительных событий взаимодействия транспортных комплексов КНР и РФ последнего времени можно назвать возобновление работы железнодорожного перехода Махалино – Хуньчунь в Приморском крае. Он не работал в течение девяти лет и возобновил свою деятельность в 2013 г. По итогам 2015 г. через Махалино было перевезено 1,145 млн т грузов, в том числе 882 тыс. т угля и 249 тыс. т железной руды [15]. В настоящее время данный пункт пропуска является одним из лучших на Дальнем Востоке по техническому оснащению.

Возобновление работы железнодорожного пункта пропуска через государственную границу Махалино сделало возможным увеличение объемов транзитных перевозок из КНР через РФ в страны АТР. Они осуществляются в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2»: КНР – РФ – Япония/ Республика Корея (г. Хуньчунь – Краскино/Махалино⁸ – порты Посыет/Зарубино/Славянка – порты стран АТР) (рис. 2).



Рис. 2. Международные транспортные коридоры (МТК)
«Приморье-1» и «Приморье-2»

Транспортный коридор до открытия железнодорожного пункта пропуска функционировал с использованием автомобильного транспорта [16, 17]. Предпринимателями из КНР, Японии, Республики Корея проводилась отработка технологии транспортировки. Так, в 2010 г. японской фирмой была осуществлена тестовая перевозка двух контейнеров по маршруту Хуньчунь – Зарубино – Ниигата. В 2011 г. перевезены 10 контейнеров из г. Хуньчунь в корейский порт Пусан и еще одна партия контейнеров – в Японию.

После возобновления работы железнодорожного пункта пропуска Махалино началась отработка процесса перевозки с использованием железной дороги. В 2013 г. первый

⁸ Краскино – автомобильный, Махалино – железнодорожный пункты пропуска.

демонстрационный поезд с 30 вагонами российского угля был отправлен до г. Хуньчунь. В мае 2015 г. состоялось открытие регулярного транзитного контейнерного маршрута из КНР через территорию России в Республику Корея (Хуньчунь – Махалино – порт Зарубино – порт Пусан).

Для развития данного коридора необходимы увеличение перевалочных мощностей российских портов (прежде всего в настоящее время речь идет о Зарубино) и реконструкция участков железных дорог и автодорожной сети на подъездах к портам. Модернизация порта Зарубино (официальное название Морской порт в бухте Троицы) предполагается в рамках проекта «Большой порт Зарубино», который включает строительство контейнерного, зернового, глиноземного, пассажирского терминалов и терминала для накатных грузов. Помимо увеличения портовых мощностей, порту требуется развитие инфраструктуры: автомобильных и железных дорог, водоснабжения, энергообеспечения. Планируется, что порт будет ориентирован на транзит грузов между северо-восточными и южными провинциями КНР (рис. 3) (около 60% грузооборота в перспективе) и на экспорт продукции КНР в страны АТР и Северную Америку (около 30% грузооборота).



Рис. 3. Перевозки между северо-восточными провинциями и портами юга КНР с использованием транспортной системы Дальнего Востока России

Параллельно с МТК «Приморье-2» работает коридор «Приморье-1»: КНР – РФ – Япония/Республика Корея (Харбин – Гродеково – порты Владивосток/Находка/Восточный – порты стран АТР). В 2014 г. прошел первый транзитный контейнерный поезд из КНР (г. Суйфэньхэ) в Гродеково (Приморский край) и далее на порт Восточный (с доставкой в страны АТР). В 2015 г. с января началась транспортировка контейнеров в порт Восточный, с августа – перевозка контейнеров из северо-восточных провинций Китая через порт Славянка.

Для развития перевозок между КНР и РФ предпринимаются усилия обеих сторон. В частности, российской стороной предоставляются выгодные условия тарифообразования при перевозках по железной дороге определенных категорий грузов в направлении пунктов пропуска через государственную границу в пределах ДФО. Так, в 2014–2015 гг. использовался коэффициент 0,7 к тарифу на одиночные отправки контейнерных грузов при перевозках железнодорожным транспортом в сторону пограничного перехода Гродеково – Суйфэньхэ. Это в определенной степени стимулировало транзитные контейнерные перевозки из северных провинций Китая через порт Восточный [18].

Со стороны КНР и РФ предпринимаются меры по упрощению прохождения таможенных процедур, которые являются одним из наиболее сложных звеньев международной перевозки, отнимая значительные время и усилия при подготовке необходимых документов. С 2014 г. на двух автомобильных пунктах пропуска через государственную границу между КНР и РФ в Приморском крае (Пограничный и Полтавка) на основе взаимной договоренности таможенных служб для отдельных товаров действует проект «Взаимное признание результатов таможенного контроля». В 2015 г. в проект были включены еще три пункта пропуска, планируется дальнейшее их увеличение, а также расширение наименований перевозимых по упрощенной таможенной процедуре товаров [19].

Однако на фоне положительной динамики транспортной инфраструктуры Дальнего Востока имеется ряд совместных с КНР проектов, реализующихся крайне низкими темпами либо вовсе «замороженных» [20]. Имеется в виду в первую очередь строительство мостовых переходов: железнодорожного в Еврейской автономной области (Нижнеленинское – Тунцзян) и автомобильного в Амурской области (Благовещенск – Хэйхэ).

Оба этих проекта уже не одно десятилетие «кочуют» по официальным документам различного уровня, формально получив одобрение со стороны как КНР, так и РФ, однако их реализация в полном объеме до настоящего времени не начата. Работы по строительству моста в ЕАО общей протяженностью около 2,2 км проводятся только КНР. В 2015 г. со стороны КНР завершены мостовые конструкции, объект подготовлен к укладке рельсов (протяженность «китайской» части моста – 1,9 км, установлено 17 опор). Российская сторона пока проводит лишь подготовительные работы и непосредственно к строительству не приступила (протяженность «русской» части мостового перехода составляет 0,3 км, предполагается установить четыре опоры).

Относительно мостового перехода на территории Амурской области в 2015 г. в очередной раз была официально подтверждена достигнутая договоренность о его строительстве [21]. Также заключено соглашение о строительстве между Благовещенском и Хэйхэ первой в мире трансграничной канатной дороги через реку Амур [22].

Выводы

Резюмируя, можно отметить, что активная политика КНР в части продвижения инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути, безусловно, затрагивает интересы Дальнего Востока России, в том числе функционирование транспортного комплекса. Однако, в отличие от западных регионов нашей страны, воздействие на транспорт Дальнего Востока может носить потенциально положительный характер. Негативные последствия реализации Экономического пояса Шелкового пути для западных регионов, в настоящее время участвующих в перевозках по направлению КНР – Европа, проявляются в возрастающей конкуренции со стороны новых альтернативных маршрутов (через страны Центральной Азии и др.). Для транспортного комплекса Дальнего Востока, имеющего перспективу в выполнении транзитных функций при перевозках КНР – АТР, а также между северо-восточными и южными провинциями КНР, как представляется, вопрос подобным образом не стоит. Напротив, под эгидой официально поддерживаемого Госсоветом КНР проекта власти приграничных провинций КНР стараются в настоящее время

активизировать трансграничные взаимодействия, в том числе транспортные связи с сопредельными регионами РФ.

Инициатива КНР «Один пояс и один путь» не представляет собой традиционный набор проектов, запланированных к осуществлению в определенные сроки. Это очень гибкая концепция, и существуют возможности изменений в благоприятном для России направлении. Однако произойти это может лишь при условии, что будут предприняты реальные действия по повышению конкурентоспособности транспортных услуг нашей страны.

Литература

1. International Trade Center. URL: <http://www.trademap.org/> (дата обращения: 01.03.2016).
2. Батурин Д., Едовина Т. По дороге в союз свернули на Шелковый путь // Коммерсант. – 2015. – 12 мая. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2724437> (дата обращения: 16.03.2016).
3. Кибалов Е. Б., Быкадоров С. А. Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. – 2016. – № 1 (499). – С. 5–25.
4. Пинюгина Е. В. ЕАЭС и Экономический пояс Шелкового пути: сравнительный анализ евразийских интеграционных проектов // Политическая наука. – 2015. – № 4. – С. 99–115.
5. Арапова Е. Я. Морской Шелковый путь XXI века против Северного морского пути: угрозы и возможности // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2014. – № 4. – С. 84–93.
6. Станецкий В. Шелковый путь, который мы потеряли // Южный Китай. – 2015. – 6 авг. URL: <http://south-invest.com/node/1778> (дата обращения: 03.04.2016).
7. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Официальный сайт Посольства КНР в РФ. 23.04.2015 г. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/jmh/z/jmh1/t1257296.htm> (дата обращения: 02.03.2016).
8. Координационный совет по Транссибирским перевозкам. URL: <http://icctt.com/gt1p> (дата обращения: 10.03.2016).
9. Демина О. В. Российские энергоресурсы на рынках стран АТР: развитие экспортной инфраструктуры // Регионалистика. – 2015. – № 4. – Т. 2. – С. 21–30.
10. Демина О. В., Огнев А. Ю. Развитие энергетического сотрудничества России и Китая: декларации и практика // Энергетика России в XXI веке. Инновационное развитие и управление. Сб. статей по итогам всероссийской научной конференции. – Иркутск: ИСЭМ СО РАН, 2015. – С. 141–147.
11. Глазырина И. П., Симонов Е. А. «Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 52–72.
12. Кравченко Л. А. Шанхайская организация сотрудничества: Новый Шелковый путь в контексте национальных интересов России // Современные парадигмы научных воззрений. Сб. научных статей по итогам международной

научно-практической конференции. – СПб.: Центр системного анализа, 2016. – С. 120–126.

13. *Лаврентьев А. В.* Развитие железнодорожных сообщений между российским Дальним Востоком и КНР (1986–2000 гг.) // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2010. – № 8. – С. 100–108.

14. ДВЖД в 2015 г. отмечает рост грузооборота со странами АТР через сухопутные погранпереходы на 22%. Официальный сайт Полномочного представителя Президента РФ в ДФО. – 2016. – 12 янв. URL: http://www.dfo.gov.ru/req_news_print.php?id=5051 (дата обращения: 24.03.2016).

15. Рост грузооборота со странами АТР через сухопутные погранпереходы // РЖД-Партнер. – 2016. – 12 янв. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/rost-gruzooborota-so-stranami-atr-cherez-sukhoputnyepogranperekhody-vyros-v-2015-godu-na-22/> (дата обращения: 24.03.2016).

16. *Лаврентьев А. В.* Развитие российско-китайских автомобильных сообщений: исторический опыт и современные тенденции // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2013. – № 4 (27). – С. 22–27.

17. *Каменева В. В., Сигитова М. А.* К вопросу о повышении эффективности использования основных фондов автотранспортного предприятия // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2012. – № 3. – С. 211–218.

18. Транзитные контейнерные перевозки по Транссибу в сообщении с КНР растут опережающими темпами // Gudok.ru. – 2015. – 11 нояб. URL: <http://www.gudok.ru/news/freighttrans/?ID=1314529> (дата обращения: 01.04.2016).

19. РФ и Китай договорились о расширении режима упрощенного таможенного контроля // РЖД-Партнер. – 2015. – 13 авг. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/rf-i-kitai-dogovorilis-o-rasshirenii-rezhimaproshchennogo-tamozhennogo-kontrolia/> (дата обращения: 05.04.2016).

20. *Бардаль А. Б., Заостровских Е. А.* Дальний Восток – 2050: транспортная инфраструктура международного сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. – 2012. – № 5. – С. 3–13.

21. Распоряжение Правительства РФ от 29.08.2015 г. № 1682-р «О подписании Протокола о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск – Хэйхэ от 26 июня 1995 года». Официальный сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/media/files/3hSsXeAcl6j1zrBIN9AJyK5bLkHEWnYv.pdf> (дата обращения: 06.04.2016).

22. Распоряжение Правительства РФ от 20 августа 2015 г. № 1623-р «О заключении соглашения между правительствами России и Китая о строительстве и эксплуатации трансграничной канатной дороги через реку Амур». Официальный сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/media/files/mWsAUDJSuXhTt6WxjHRFA2eXy5AdEtnw.pdf> (дата обращения: 06.04.2016).

Сибирское маслоделие в 1920-е годы: попытки вернуть былое могущество в условиях нэпа¹

А.А. НИКОЛАЕВ, доктор исторических наук, заместитель директора по научной работе Института истории СО РАН, Новосибирск.
E-mail: agronicol@gmail.com

Анализируются ключевые факторы, повлиявшие на развитие молочного животноводства и маслоделия в Сибири в 1920-е годы: изменение ценообразования, кормовой кризис, кооперативная политика. Вскрыты причины изменения региональной специализации сельского хозяйства и его переориентации на растениеводство.

Ключевые слова: сибирское маслоделие, кооперация, молочное животноводство, новая экономическая политика

Дезорганизация рынка в годы Первой мировой войны оказала негативное влияние на молочное животноводство и маслоделие в Сибири, а после засухи лета 1921 г. последовал массовый забой скота в 1922 г. Это во многом предопределило устойчивую тенденцию сокращения производства и сбыта масла в 1914–1922 гг. Объем его заготовок в Сибири с 1 781 тыс. пудов в 1918 г. уменьшился до 422 тыс. пудов в 1920 г., или в 4,2 раза. В 1922 г. вывоз масла из Сибири снизился в сравнении с 1915 г. в 8,3 раза [1], а число маслозаводов сократилось с 4000 в 1913 г. до 2 772 в 1924 г.

Только в 1923 г. наметилось восстановление сельскохозяйственного производства, в том числе молочного животноводства и маслоделия. Однако достичь дореволюционного уровня так и не удалось. В наиболее благоприятном 1926/27. производство масла в Сибири достигло 84,7% довоенного уровня, а товарность составила 69,6%². Удельный вес масла в стоимости вывозимых из Сибири сельхозпродуктов снизился с 64,4% в 1913 г. до 41,6%. в 1928 г.

¹ Статья написана в продолжение материала, представленного в предыдущем номере: Николаев А. А. Как Сибирь в начале XX в. оказалась в центре мировой торговли маслом // ЭКО. – 2016. – № 6. – С. 36–49.

² Рассчитано по данным [2. С. 3].

Причины угасания отрасли

Экспорт масла, возобновившийся с 1923 г., рос очень медленно. Позиции на зарубежных рынках оказались безвозвратно утраченными из-за высокой конкуренции, а также из-за ухудшения качества сибирского масла в результате разрушения производственной базы и системы эффективного контроля качества. Кроме того, производители молока, оторванные многозвенной системой советского экспорта от участия в распределении конечной прибыли, утратили мотивацию к поставкам качественного молока на заводы.

В ноябре 1923 г. Наркомат Рабоче-Крестьянской инспекции (НК РКИ) по согласованию с местными контрольными, хозяйственными и кооперативными организациями провел обследование маслодельных предприятий Сибири на предмет выявления объема заготовок для внутреннего рынка и экспорта. Инспекторы отметили антисанитарные условия на заводах, изношенность оборудования, отсутствие измерительных приборов, несоблюдение элементарных технологических приемов обработки молока [3]. В конце 1925 г. в докладных записках Маслоцентра в НК РКИ фигурировали те же причины плохого качества масла: ржавая посуда, сырые помещения, некондиционные бочки и пергамент, изношенные сепараторы [4]. То есть эффективных мер по сигналам контрольных органов принято не было, а в 1926 г. в экспортных партиях масла даже была обнаружена плесень.

Цены на внутреннем рынке в течение 1922–1928 гг. оказались также неблагоприятны для восстановления маслоделия. Уже в годы Первой мировой войны в сельском хозяйстве Сибири стало преобладать растениеводство, оно же гораздо быстрее оправилось после потрясений гражданской войны и засухи 1921 г. Изоляция маслоделия от экспорта и рост внутреннего спроса на хлеб спровоцировали революцию внутренних цен, и масло как внутренний рыночный продукт окончательно уступило свое место хлебу.

По данным СибРКИ, в 1923 г. пуд масла приравнялся к рыночной стоимости 8–10 пудов хлеба (в 1914 г. – к 28 пудам). За девять лет «покупательная способность» масла в сравнении с хлебом упала почти в три раза, с ситцем – более чем в четыре раза [5. С. 237]. Экономические факторы расширения молочного

хозяйства заметно ослабли. Заинтересованность крестьянства в содержании молочных коров сохранялась фактически лишь с точки зрения уплаты единого сельскохозяйственного налога и личного потребления. В частности, в рационе населения сократилось потребление хлеба с 35 пудов в 1913 г. до 26 пудов в 1927 г. [6], при увеличении потребления молока и масла. По данным анкетных обследований весной 1927 г., в ряде районов получили распространение частные сепараторы, перерабатывающие свое и «соседское» молоко для личных нужд.

Сохранение неблагоприятного для маслоделия соотношения рыночных цен стало основной причиной стагнации молочного животноводства. По данным Конъюнктурного института, в 1928 г. цены на пшеницу в Сибири в сравнении с 1913 г. увеличились в 1,6 раза, на мясо – в 2,1 раза, в то время как на молоко – менее чем в 1,4 раза (табл. 1). С государством выгоднее стало рассчитывать не молоком, а мясом.

Таблица 1. Динамика индекса цен на основные сельскохозяйственные продукты в Сибири за 1925–1928 гг., % к 1913 г.

Продукт	1925/26	1926/27	1927/28
Пшеница	137,3	140,0	159,5
Мясо	212,3	208,0	209,5
Молоко	115,5	132,5	138,5

Источник: ГАРФ, Ф. – А. 406. Оп. 9. Д. 850. Л. 8 (приведен поквартальный расчет индекса цен).

Кормовой кризис. В начале XX столетия сельское хозяйство Сибири носило экстенсивный характер и развивалось за счет вовлечения в севооборот многолетних залежей. Использованная пашня в течение 20–30 лет восстанавливалась естественным способом. Отсутствие мероприятий по рекультивации пашни, внедрению более прогрессивных травопольных севооборотов вело к истощению природных ресурсов. Кроме того, расширение пашни под зерновые шло во многом за счет сокращения лугов и пастбищ, что сказывалось на состоянии кормовой базы.

На совещании президиума Сибкрайисполкома 27–28 сентября 1928 г. под председательством Р.И. Эйхе при обсуждении вопросов о перспективах развития молочного животноводства и маслоделия вопрос об оценке состояния кормовой базы вызвал острую полемику. Руководитель статистического отдела исполкома В. Каврайский (не будучи специалистом-аграрником) отрицал

наличие кормового кризиса, указывая на многократный рост численности овец: их доля в поголовье животного стада возросла с 32% в 1913 г. до 46% в 1927 г. под влиянием растущего спроса на овечью шерсть в легкой промышленности.

Приведем характерную выдержку из стенограммы: «Тут имеются некоторые товарищи, которые находят, что все дело в маслodelии заключается в разрешении кормового вопроса, и тогда все будет обстоять блестяще. Мы видим, как разрешается кормовой вопрос для коровы и для овцы. Надо надеяться, что овца питается сеном, как и корова... Также совершенно ясно, что для этих овец также необходимы какие-то пастбища, и нужно принять во внимание, что после овцы лошади и коровы едят уже неохотно. Отсюда следует, что овца отбивает пастбища у коров и лошадей» [7].

Уже на следующий день заседания с критикой доклада В. Каврайского выступил руководитель Сибкрайплана М. К. Минеев, заявив, что действительно есть целый ряд косвенных свидетельств недостатка кормов. Так, обеспеченность удобными землями по Барнаульскому и Бийскому округам в расчете на одно хозяйство снизилась со 132 десятин в 1882 г. до 2–3 десятин в 1927 г. Срок отдыха залежных земель сократился с 20–30 лет до 2–5 лет, в результате на них появились бурьян и полынь, пригодные лишь для овец, но не для коров, у которых количество и качество молока прямо зависят от состава кормов. Сокращение естественных кормовых угодий повлекло снижение обеспеченности сеном крупного рогатого скота. В 1923 г. на одну корову в юго-западной Сибири приходилось 117 пудов сена, в 1925 г. – 88, в 1927 г. – 81. По Рубцовскому, Славгородскому, Омскому округам ухудшения были еще более разительными. В Барнаульском округе на одну корову приходилось в среднем 0,75 га сенокосов (при потребности 1,43 га).

Другим косвенным показателем недостатка кормов, особенно в зимний стойловый период, стал рост падежа крупного рогатого скота. По данным Госстраха (цифры достаточно точные, так как в соответствии с ними выплачены деньги застрахованным хозяйствам), в 1925 г. в Сибири пало 49 тыс. голов крупного рогатого скота, в 1926 г. – 79 тыс., за 9 месяцев 1927 г. – 93 тыс. голов [8].

«Целый ряд решений Сибкрайисполкома за последние 3 года касался вопроса “кормового кризиса”, – говорил М. К. Минеев.–

Экстенсивное земледелие в Сибири при все более уплотняющемся населении приводит к кризисному состоянию, сталкивается с животноводством. Выход заключается в переходе к новой системе сельского хозяйства – системе паротравополья» [9].

Впрочем, руководитель Сибкрайплана считал, что кризис кормопроизводства был обусловлен не только объективными факторами, но и просчетами в экономической политике, а также запоздалой реакцией на сложившуюся ситуацию [10, 11].

Однако следует отметить, что представления о состоянии кормовых угодий в конце 1920-х годов не были в достаточной степени обеспечены ни данными аграрной науки, ни экономической статистикой. Лишь в отдельных районах обследовались луговые массивы и определялась рентабельность овцеводства. В низкой степени проработки находился и ключевой вопрос интенсификации зернового хозяйства на основе замещения господствовавшей залежной системы земледелия травопольной [12].

Одновременно произошли неблагоприятные для молочного хозяйства изменения в распределении сильных кормов³ – важнейшей составляющей в рационе питания животных. Отходы мукомольной и масличной промышленности стали целевым образом распределяться хозяйствам, выполняющим план хлебозаготовок. Но крестьяне тратили полученные отруби на выращивание скота не молочного, а мясного направления.

17 января 1928 г. в Совет Труда и Оборона (СТО) и Экономического совещания (ЭКОСО) РСФСР со специальным письмом «О снабжении населения сильными кормами» обратился член СТО А. П. Смирнов. Он сообщал, что Наркомторг СССР не выполняет задания по поставке жмыхов системе молочной кооперации, и она, в то время, когда они особенно необходимы (январь-февраль), не может удовлетворить даже самых неотложных нужд в сильных кормах. Основная часть отрубей (5,5 млн пудов, или 80%) была оставлена в местах их производства в целях стимулирования заготовок зерновых. По этой причине около 60% трестированных совхозов и 20% маслоартелей сократили поставки молочной продукции, как в целом, так и в части экспорта [13].

³ Концентраты, содержащие большое количество питательных веществ – все зерновые продукты, остатки от мукомольных и бродильных производств, жмыхи и т. д.

В 1928 г. в связи с плохим урожаем хлебов и недородом грубых и сочных кормов началось падение основных показателей молочного хозяйства в сравнении с предыдущим годом. В инструкторских отчетах Маслоцентра уже весной 1928 г. отмечалось повсеместное сокращение молочного стада почти во всех округах Сибирского края. Неблагоприятное состояние кормовой базы привело к забою скота и увеличению мясозаготовок [14].

Социальная политика

Война, разруха и общая направленность социальной политики советской власти на «классовую поддержку» крестьянской бедноты привели к тому, что в 1928 г. доля условно бедных членов маслодельных артелей, имеющих до трех коров включительно, выросла вдвое по сравнению с 1907 г. (84,8% против 42,4%). Некоторое представление об изменении структуры поставок сырья для маслодельной кооперации можно получить из таблицы 2.

Таблица 2. Изменение структуры обеспеченности молочным скотом крестьянских хозяйств – членов маслоартелей в Сибири в 1907 и 1928 гг. (по выборочным данным), % к итогу

Показатель	До 3 коров включительно		От 4 до 9 коров		10 и более коров	
	1907	1928	1907	1928	1907	1928
Доля хозяйств, имеющих коров	42,4	84,8	46,5	14,7	11,1	0,5
Доля молочных коров в данной группе хозяйств	18,5	65,2	51,2	32,2	30,3	2,6

Источник: [15. С. 314].

Подчеркнем, что к 1928 г. основная часть продуктивного молочного стада (65%) оказалась сосредоточена в мелких хозяйствах, которые и составили основу советской молочной кооперации. При этом доля преимущественно товарных хозяйств в молочном животноводстве, по данным выборочных обследований, сократилась с 68,5% в 1915 г. до 25,9% в 1927 г., а доля преимущественно потребительских хозяйств – увеличилась с 14,0% до 42,6% [11].

Упомянутые изменения в структуре маслодельной кооперации обернулись оттоком из нее финансовых средств населения. Компенсировать эти потери государство было не в состоянии из-за мобилизации средств на индустриализацию, так что несвоевременность и недостаточность кредитования строительства

маслозаводов, агрозоотехнических мероприятий, формирования кормовой базы приобрели хронический характер.

Под приоритетное направление советской аграрной политики – коллективизацию молочного животноводства – в ограниченных размерах предоставлялись кредиты на приобретение коров, а также льготы на снабжение кормами и контрактации молока и скота, оказывалась бесплатная агрономическая и ветеринарная помощь. Но эти средства не давали желаемой экономической отдачи. Бедняцко-батрацкие группы деревни, объединенные в показательные кооперативы-коммуны и молочно-скотоводческие коллективы, не смогли заготовить даже строительные материалы для постройки общественных ферм по содержанию скота. А организованный по постановлению Сибкрайисполкома «миллионный фонд» коллективизации молочного хозяйства полностью так и не был сформирован из-за отказа Сибсельбанка и Сибкрайгосторга внести паи [16].

Колхозы-коммуны не смогли стать основой высокотоварного молочного животноводства. А сама коллективизация нанесла колоссальный удар по молочному животноводству и маслоделию. В 1930 г. вследствие массового забоя молочного скота заготовка масла по стране сократилась по сравнению с предыдущим годом почти вдвое: с 4,7 до 2,5 млн пудов [17. С. 6].

Администрирование в кооперативном строительстве. В отличие от дореволюционного периода, маслодельная кооперация оказалась под жестким патронатом государства, проводившего постоянные реорганизации, затронувшие основы кооперативной деятельности и негативно сказавшиеся на производственно-заготовительной работе. Решение советского правительства в 1920 г. об объединении всех видов кооперации в системе Центросоюза нанесло значительный урон традиционному кооперативному менеджменту. Только в 1922–1923 гг. маслодельные заводы были изъяты из ведения потребительских обществ и стали основой воссоздаваемой сельскохозяйственной кооперации. В 1924 г. молочно-маслодельное хозяйство выделилось в специализированную кооперативную систему, и 1 июля приступил к работе Всероссийский союз молочной кооперации – Маслоцентр. Сибирский краевой союз молочной кооперации (Сибмаслосоюз) начал работать с октября 1924 г., а юридически был оформлен в январе 1925 г. Таким образом, на восстановление организации,

по своим функциям и полномочиям напоминающей ликвидированный в 1920 г. Союз сибирских маслодельных артелей, потребовалось почти пять лет.

Сибмаслосоюз не был самостоятельной организацией, он зависел от органов госуправления в сфере финансов, кадровой политики, кооперативного строительства и по другим распорядительным функциям. За счет мер административного регулирования удельный вес Сибмаслосоюза в заготовках масла удалось увеличить с 50,4% в 1924/25 г. до 75,3% в 1928/29 г. Но примечательно, что в абсолютных значениях объем маслозаготовок в течение 1926–1929 гг. практически не увеличивался, то есть доля кооперации поддерживалась искусственно – вопреки экономическим условиям и требованиям рынка.

В условиях относительно низких закупочных цен на молоко руководство кооперации взяло курс на снижение издержек производства за счет технического перевооружения отрасли и реорганизации низовой сети (укрупнение маслоартелей, прикрепленных к вновь построенным механизированным маслозаводам). За 1925–1928 гг. Сибмаслосоюз построил 1304 завода, из которых 714 были современными механизированными предприятиями. Но, во-первых, основная часть инвестиций на их строительство поступила от государства, а не от крестьян-пайщиков, что вызвало финансовое перенапряжение системы [15]. Во-вторых, новые крупные заводы оказались лишены надежной сырьевой базы.

До революции небольшие маслозаводы существовали почти в каждом селении, так что никаких проблем с доставкой сырья не возникало. Но к 1927 г. количество населенных пунктов в Сибири увеличилось в три раза, а заводов из-за «модернизации» стало значительно меньше. Во втором полугодии 1927 г. было введено в строй 10 новых крупных механизированных заводов и одновременно закрыто 10 конных и 500 ручных заводов [18].

С обоснованной критикой кооперативной гигантомании выступил на заседании президиума Сибкрайисполкома в феврале 1928 г. В. Каврайский. «Я отнюдь не против индустрии, – говорил докладчик, – но нахожу, что без экономической базы такие крупные заводы существовать не могут... Сейчас мы строим механизированные заводы, рассчитывая на большую производительность, строим их в Сибири, исходя из датской плотности коровьего населения... Только плотность-то у нас

сибирская, а не датская. Если учесть это обстоятельство, если учесть раздробленность селений, если учесть, что раздробленность крестьянских хозяйств усилилась еще больше, что вообще при таких условиях затруднена организация всего хозяйства в целом, – будет совершенно ясно, что крупные механизированные маслодельные заводы надо строить с большой оглядкой и тщательно разбирая в каждом отдельном случае, можно ли его поставить или нет» [19].

Дополнительной финансовой нагрузкой на кооператоров легли необходимые и весьма значительные затраты на агро- и зоотехнические мероприятия. Сибмаслосоюз и окружные союзы молочной кооперации организовали в селах Кривое, Макарьевское и Балыкса гнезда по племенной работе, в которых пропагандировались передовые методы содержания и кормления животных. На их средства проводились курсы мастеров маслоделия, осуществлялся контроль квалификации ассистентов, скотоводов, лаборантов, счетоводов и т. д. Кооперация полностью содержала школы молочного хозяйства в Каинске, Тюкалинске и с. Алтайском, субсидировала молочное отделение при Новосибирском сельскохозяйственном техникуме, выплачивала стипендии учащимся Сибирского института сельского хозяйства в Омске и пяти сибирских зоотехникумов в Омске, Томске, Барнауле, Минусинске, Иркутске. За счет средств кооперации содержался штат специалистов по животноводству – 243 чел. Но экономическая эффективность этой работы была не слишком высока: среднегодовая продуктивность коровы в зоне работы маслодельных артелей в 1928 г. составляла 920 кг и была только на 83 кг выше, чем в среднем по Сибирскому краю [17].

Период инвестиционной активности, ввода в строй новых заводов, роста кооперативных маслозаготовок был непродолжителен. К концу 1920-х годов негативные тенденции в маслодельной кооперации возобладали. Крестьяне-пайщики из-за низких закупочных цен на молоко, больших издержек на содержание аппарата управления и расчеты по кредитам, а также бесхозяйственной эксплуатации маслозаводов утратили материальную заинтересованность в работе маслодельных артелей. Значительные капитальные вложения в строительство новых маслозаводов не давали адекватной отдачи.

Политическим руководством страны это было расценено как недееспособность сбытоснабженческой сельскохозяйственной кооперации, доказательством необходимости перехода к производственным кооперативам. В декабре 1929 г. Сибмаслосоюз прекратил свое существование, слившись с животноводческой кооперацией в новую кооперативную структуру – Сибмолживсоюз. В начале 1930 г. маслодельная артель ликвидируется, а маслодельные заводы передаются вновь организованным районным молочно-животноводческим союзам. Летом 1930 г. маслозаводы, находящиеся вне животноводческих районов, передаются потребительской кооперации. Этим по существу заканчивается деятельность маслодельной кооперации как самостоятельной специализированной кооперативной системы, а организация маслоделия возлагается на специализированные молочно-товарные фермы в колхозах и молочные колхозы [20. С. 494].

Таким образом, советская модель государственного регулирования принципиально изменила всю систему кооперативного управления и внутрикооперативных отношений, и интерес крестьян к такой форме сотрудничества угас окончательно.

Варианты перспективного планирования

Весной 1929 г. в Совет Труда и Обороны поступили доклады и предложения Госплана и Наркома РКИ о мерах по развитию молочного животноводства и маслоделия. Оба ведомства в принципе исходили из необходимости проведения коллективизации молочного животноводства. Их позиции в определении причин кризиса и оценке состояния отечественного маслоделия накануне коллективизации во многом совпадали, но рекомендации носили противоположный характер. Предлагаемый Госпланом курс на интенсификацию молочного животноводства плохо учитывал политические и экономические реалии и был неприемлем в условиях бесхозяйственности, подрыва у крестьян материальной заинтересованности в сдаче молока на маслозаводы. Привлечение в маслоделие дополнительных инвестиций могло обернуться строительством новых механизированных заводов, не обеспеченных стабильными поставками молока, а следовательно, огромными потерями. Укрепление кормовой базы также требовало значительных затрат.

В этих условиях высшие органы государственной власти приняли за основу предложения Наркомата Рабоче-Крестьянской инспекции, ориентированные на не капиталоемкий путь развития маслоделия и сосредоточении усилий на удовлетворении внутренних потребностей страны в сливочном масле. Жмых, зерно и другие сильные корма оказалось проще и выгоднее экспортировать, чем оставлять внутри страны для нужд неэффективно функционирующих государственных и кооперативных маслозаводов [21].

Таким образом, общий структурный сдвиг сельского хозяйства Сибири в пользу растениеводства происходил во многом под воздействием изменения места России в мировом экономическом пространстве. Закрытие зарубежных рынков для сибирского масла в 1914–1922 гг. привело к утрате завоеванных ранее позиций, а внутренний рынок оказался недостаточно емким для масла в сравнении с хлебом. Это обстоятельство дало импульс к снижению товарности отрасли и ее переориентации на внутреннее потребление, в том числе внутри крестьянских хозяйств.

Другим ограничителем стало исчерпание возможностей экстенсивного пути развития сельского хозяйства, связанного с залежной системой земледелия. Расширение пашни под зерновые культуры, обусловленное приоритетом в ценах на продукцию растениеводства, оказывало негативное влияние на кормовую базу молочного животноводства. К тому же крестьяне не проявляли интереса к расширению товарности молочных хозяйств в условиях относительно низких закупочных цен на молоко.

Эти обстоятельства обусловили выбор приоритета в экономической политике властей на поддержку зернового направления. Инвестиционный голод не позволял внедрить более прогрессивные и капиталоемкие технологии земледелия. Макроэкономические и политические условия диктовали необходимость иных стратегических решений, направленных на мобилизацию ресурсов для проведения индустриализации.

Литература

1. ГАРФ. Ф. Р-4085. Оп. 9 а. Д. 1235. Л. 23.
2. Обследование маслоделия в Сибири в связи с условиями перевозок масла. – М., 1928.
3. ГАРФ. Ф. Р-4085. Оп. 9а. Д. 1235 Л. 59об.
4. РГАЭ. Ф. 4110. Оп. 9. Д. 29. Л. 2–4.
5. Николаев А. А. Роль маслодельной кооперации Сибири в процессе модернизационного перехода // Сибирское общество в контексте модернизации. – Новосибирск, 2003.
6. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681. Л. 110, 111, 116, 118.
7. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681, Л. 110.
8. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681. Л. 192, 193, 195.
9. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681. Л. 194.
10. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681. Л. 201.
11. Минеев М. К. К вопросу о маслоделии и маслозаготовках в Сибири // Жизнь Сибири. – 1928. – № 9–10.
12. Осипов И. И. Проблемы научных исследований в сибирском сельском хозяйстве // Жизнь Сибири. – 1928. – № 2. – С. 22–28.
13. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681. Л. 27, 28.
14. РГАЭ. Ф. 4110, Оп. 1. Д. 176. Л. 3.
15. Сибирская советская энциклопедия. – Т. 3. Западно-Сибирское отделение ОГИЗ. – М.: Типография «Правда», 1931.
16. РГАЭ. Ф. 4110. Оп. 5. Д. 309. Л. 2об.
17. Меринов А. Ф. За качество экспортного масла. Внешторгиздат. – М. – Л., 1932.
18. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681. Л. 119, 121, 122.
19. ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 681. Л. 123.
20. Сибирская советская энциклопедия. Т. 3. Западно-Сибирское отделение ОГИЗ. – М.: Типография «Правда», 1931.
21. Николаев А. А. Маслоделие в проектах Госплана и Наркомата РКИ// Гуманитарные науки в Сибири. – 2005. – № 2. – С. 91–95.

Генезис импортозамещающей политики в России

П.А. ЕРШОВ, Сибирский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Новосибирск. E-mail: Liery2009@mail.ru

В статье представлен сравнительный анализ реализации импортозамещающей промышленной политики на разных этапах исторического развития в России с XVIII в. до конца XX в. Особое внимание уделяется развитию внешней торговли, налоговой системы, привлечению иностранных инвестиций и поддержке предпринимательства. Проанализировано влияние на экономику различных инструментов реализации промышленной политики в разных экономических и исторических ситуациях. Проведённое исследование позволило, основываясь на историческом опыте, оценить эффективность и затратность для национальной экономики различных способов импортозамещения и потенциальную эффективность и перспективность проводимой в наше время промышленной политики.

Ключевые слова: импортозамещение, промышленная политика, история экономики, история внешней торговли, история промышленной политики

За последние два года импортозамещение стало, безусловно, главным научным трендом в России. На тему всевозможной поддержки отечественного производителя написано огромное количество статей. Тем не менее проводимая в настоящее время промышленная политика явно пробуксовывает и не приносит ожидаемых результатов.

На наш взгляд, сравнение моделей промышленной политики в Азии (экспортноориентированной) и Латинской Америке (импортозамещающей) во второй половине XX в. [1] важно дополнить анализом исторического опыта России. Россия – страна с классической догоняющей экономикой. Какие бы экономические и политические цели ни преследовались на разных исторических этапах, достижение их неизбежно было связано с промышленным импортозамещением.

Для исследования были выбраны налоговая, внешнеэкономическая и промышленная политики государства на разных этапах нашей истории, а также проблема привлечения иностранных инвестиций. Цель исследования – проанализировать методы, применяемые правительством в разные исторические периоды,

оценить их эффективность и затратность для национальной экономики, а также потенциальную эффективность и перспективность проводимой в наше время промышленной политики, основываясь на историческом опыте.

Период от Петра Великого до середины XIX в.

Зарождение экономической политики в России связывают с началом XVIII в.: именно в это время Россия вышла на международный товарный рынок и приступила к активной внешней торговле.

Хотя традиционно экономическую политику Петра I ассоциируют с протекционизмом, защитный таможенный тариф был принят лишь в 1724 г. (экспортная пошлина составляла 3%, а импортная доходила до 75%). Однако вместо ожидаемого роста промышленного производства это привело к развитию контрабанды, снижению таможенных поступлений в казну и дефициту на внутреннем рынке импортных товаров. В 1726 г. основные ввозимые товары – напитки, сахар, кофе, шёлк, бумага, красильные вещества, шерсть, льняные товары. Лён и семя льна вывозили из России как сырьё, а завозили продукты его обработки – ткани, тросы и канаты, холсты, и т. д. При Петре I была совершена попытка заместить импорт своим производством, однако успехом она не увенчалась. Парусину и некоторые грубые ткани начали производить в России и даже экспортировать, но при этом оставались большими объёмы импорта качественных льняных товаров глубокой переработки из Европы. Такая ситуация сохранялась почти до конца века. Вывозимые товары – пенька, лён, сало, железо, юфть, льняные ткани, парусина [2]. Уже в 1731 г. был утверждён новый более либеральный тариф.

Целью налоговой политики при Петре I было наполнение казны любой ценой для развития промышленности и других стратегически важных отраслей – производства вооружений и строительства флота. Подворная подать была заменена на подушную, введено множество новых сборов, что увеличило количество плательщиков и поступления прямых налогов с населения. Однако со временем такая политика привела к бегству крестьян из центральных районов на Дон и в Поволжье, где сохранялось больше вольностей, и к снижению налогооблагаемой базы.

Перед Петром I стояла задача избавить страну от металлургической импортозависимости (большую часть железа импортировали из Швеции, с которой собирались воевать), обеспечить казну собственной медью, армию – вооружением, а флот – кораблями отечественного производства. Государство, активно вмешивающееся в экономические процессы, опиралось в первую очередь на предпринимательскую среду. Доля казённых металлургических заводов на протяжении всего века не достигала 10%. К тому же они показали низкую эффективность, в связи с чем в середине XVIII в. была проведена приватизация. Развитие транспортной инфраструктуры, приписка к заводам крепостных крестьян, устранение бюрократических барьеров доступа к недрам позволили привлечь в отрасль частный капитал и предпринимателей, сумевших организовать эффективное производство.

Во второй половине XVIII в. экономическая политика была скорректирована. В 1753 г. были отменены внутренние торговые пошлины и сборы, что позволило создать полноценный свободный внутренний рынок. В 1763 г. при дворе была организована Комиссия о коммерции, которая к 1766 г. подготовила новый таможенный тариф, обозначивший движение страны в направлении либерализации и свободной торговли, которое сохранялось вплоть до начала XIX в. В 1793–1795 гг. основными ввозимыми товарами были сахар, сукно и шерстяные, а также хлопчатобумажные изделия, красильные вещества, шёлк, кофе, вина и др.; вывозились пенька и пакля, лён, железо, льняные и пеньковые ткани, хлеб, юфть и кожа, лес, семя льна и конопля. При Екатерине II изменилась структура налогов: повысилась доля косвенных, до половины поступлений в казну стали приносить питейные сборы [3].

В начале правления Александра I сохранялся курс на свободную торговлю, хотя он и стал в большей степени подчинен внешнеполитическим интересам России. С потерей отечественной промышленностью конкурентоспособности начался процесс перехода к ярко выраженному защитному курсу. Рост импорта слишком очевидно влиял на промышленное производство и занятость внутри страны. Так, увеличение суммы ввоза товаров со 155 млн руб. в 1819 г. до 196,2 млн в 1821 г. вызвало снижение числа фабричных рабочих (со 179,6 тыс. до 172,7 тыс.)

и вольнонаемных (со 104,95 тыс. до 90,7 тыс.). Поэтому тариф, принятый в 1822 г., имел исключительную протекционистскую направленность; он сохранялся вплоть до 1850 г. Основные действия правительства в этот период были нацелены на борьбу с контрабандой и создание торговых барьеров между внутренним и внешним рынками [4].

К середине XIX в. модель, основанная на использовании дешёвого неквалифицированного труда и мануфактурной организации производства, себя исчерпала. Российские заводы не выдержали конкуренции с более механизированными технологически совершенными предприятиями Европы [5]. К середине XIX в. доля фабрично-заводских товаров в экспорте составляла всего 14%. Россия в международном разделении труда оставалась по-прежнему сырьевой страной.

Середина XIX в. – начало XX в.

Ещё в 1840-е годы стала очевидной бесперспективность протекционистской внешней торговой политики. Технологическое отставание России и зависимость от импортных товаров ощущались всё сильнее, а выход Соединённых Штатов на европейский рынок зерна создал значительную угрозу для российского экспорта. В 1851 г. вступил в силу торговый тариф, который практически снимал все ограничения на экспорт товаров и в значительной степени – на импорт. Растущая экономика требовала увеличения ввоза машин, оборудования и необходимого сырья из Европы, поэтому мягкий протекционистский тариф продержался до 1877 г. В дальнейшем правительство России стало активнее использовать внешнеторговые ограничения для поддержки отечественной промышленности, но меры, блокирующие внешнюю торговлю, не применялись до 1917 г.

В 1863 г. началась налоговая реформа, винный откуп был заменён питейным акцизом, который постоянно рос (с 4 коп. за градус до 11 коп.) и к началу XX в. окончательно стал главным источником доходов бюджета. Введены такие налоги, как поземельный, налог с недвижимых имуществ, государственные квартирные. С ростом промышленности было принято Положение о государственном промысловом налоге, объектом которого являлась прибыль промышленных и торговых предприятий. При Александре III с целью компенсации отмены соляного

акциза и подушной подати были увеличены прямые и косвенные налоги, акцизы с сахара, вина и табака, таможенные пошлины. Таким образом, к концу XIX в. до 85% доходов бюджета обеспечивались за счёт таможенных пошлин и акцизов [6].

Принципы промышленной политики на начальном этапе М. Х. Рейтерн (министр финансов в 1862–1878 гг.) сформулировал следующим образом: «Обеспечение развития народного хозяйства, с помощью частной инициативы, но под неперемённым контролем Правительства». Основные усилия государства были направлены на развитие кредитной сферы и строительство железных дорог, что способствовало развитию всего промышленного комплекса страны. Наряду с традиционными отраслями (текстильной и металлургической) создавались и развивались новые: угольная, нефтедобывающая, химическая, машиностроительная. С 2,4 млн руб. в 1871 г. до 7,8 млн руб. в 1885 г. вырос внутренний товарооборот.

Основной поток частного капитала со временем перенаправился в промышленность (доля акционерного капитала в промышленности за 1861–1881 гг. выросла с 11,4% до 58%). Характерно, что, хотя влияние правительства на экономические процессы было огромно, а основным кредитором экономики был государственный банк, крупным собственником государство оставалось лишь в сфере железнодорожного транспорта, да и то потому, что попытки строительства частных железных дорог и приватизации государственных оказались малоэффективными.

С. Ю. Витте (министр финансов в 1892–1903 гг.) продолжил активную промышленную политику, сделав основной акцент на внедрение золотого рубля и привлечение иностранных инвестиций. Именно последний фактор решил проблему нехватки капиталов и привлечения иностранных специалистов, привёл к ускорению промышленного роста и развитию научно-технического потенциала. Иностранный капитал сконцентрировался преимущественно на юге (Донбасс и Южная Украина) и на Кавказе (нефтедобывающий район Баку). К началу XX в. эти районы по объёму промышленного производства в несколько раз превосходили старые Центральный и Уральский [7]. К 1917 г. сумма иностранных инвестиций в экономику России превышала 2 млрд руб. Наибольшую роль иностранный капитал играл

в передовых отраслях – энергетической, электротехнической, химической. Более того, сами эти отрасли и первые предприятия в них появились в России благодаря приходу иностранного капитала. В развитие российской энергетики и электрических сетей были вложены в первую очередь немецкие, бельгийские и французские капиталы. Именно они позволили промышленности перейти на новый, более современный вид энергии. Интенсивный промышленный рост в России продолжался до 1914 г.

К началу первой мировой войны 92% экспорта России приходилось на зерно, уголь и нефть, а основными объектами импорта были машины, оборудование и промышленное сырьё. Доля России в мировой экономике на протяжении всего этого периода находилась в пределах 3,5–4%. Это говорит о том, что опережающего промышленного развития достичь не удалось. Однако создание благоприятных для предпринимателей условий, привлечение иностранных капиталов и протекционистские внешнеторговые тарифы позволили наиболее успешно реализовать активную промышленную политику, отказаться от импорта многих промышленных товаров.

Военный коммунизм и НЭП

Тяжёлая экономическая ситуация в послереволюционной России и необходимость ведения войны почти по всем направлениям привели в 1918–1920 гг. к созданию мобилизационной экономики – особого типа экономической политики государства, позволяющей аккумулировать значительные экономические ресурсы для достижения поставленных целей. Данный период характеризуется созданием особых экономических институтов: национализированная крупная промышленность, всеобщая трудовая повинность, продразвёрстка, нормирование потребления, твёрдые цены, плановая производственно-распределительная деятельность и т. д. Но проводить такую политику долгое время практически невозможно, и военный коммунизм уже в 1921 г. сменился Новой экономической политикой (НЭП).

Эта политика состояла в создании институтов и необходимой инфраструктуры рыночной экономики, а позитивная динамика поддерживалась действиями государства. С декабря 1920 г. началась реализация плана ГОЭЛРО, обеспечившего промышленные

предприятия заказами, электроэнергией, а экономику – новыми рабочими местами. В 1922 г. был принят новый Земельный кодекс, который дал право свободного выхода из общины и выбора форм землепользования. С 1921 г. проходила налоговая реформа – введение акцизов, ориентированных на регулирование уровня потребления подакцизных товаров разными слоями населения. Ставки акцизов устанавливались таким образом, чтобы основным бременем они ложились на обеспеченные слои населения. Налоговая система характеризовалась многократностью обложения и большим числом налогов. В целом в период НЭПа преобладали прямые налоги (до 50–60% всех поступлений в бюджет). К 1924 г. обесцененные деньги были вытеснены твердой конвертируемой валютой. Чрезмерная фокусировка правительства большевиков на развитии промышленности не позволяла развиваться сельскому хозяйству, тем не менее уже в 1925 г. производство сельхозпродукции превысило довоенный уровень [8, 9].

В 1918 г. специально созданная комиссия Совнаркома подготовила «Тезисы об условиях привлечения иностранного капитала в товарной форме», куда вошли положения о льготах для концессионных предприятий, гарантиях выплаты иностранным предпринимателям, привлечении заграничного капитала. За 1921–1929 гг. было заключено более 2200 концессионных договоров. Однако к долгосрочным вложениям в советскую экономику крупные иностранные компании не стремились и, в конце концов, эти предприятия так и не прижились. Основными причинами стали неурегулированность политических отношений с развитыми странами и недоверие к советской власти со стороны иностранных инвесторов. С 1930 г., когда советское руководство взяло курс на форсированную индустриализацию, концессии и участие в экономике иностранного капитала сошли на нет [10].

Несмотря на общую позитивную динамику в экономике, в период НЭПа произошло несколько продовольственных кризисов и кризисов снабжения. Многие иностранные экономисты отмечали, что рост производства был достигнут исключительно лишь на бумаге из-за несовершенства и недостоверности статистических данных, а также вовлечения в производство дополнительных трудовых ресурсов при снижении производительности труда [11].

Уже к середине 1920-х годов НЭП себя исчерпал. В первой половине десятилетия рост в значительной мере достигался за счёт вовлечения в производство имевшихся ресурсов и оборудования. Но одно дело – очистить от ржавчины станки, которые два-три года стояли без работы, и найти уже обученных рабочих для организации производства. Совсем другое – строительство совершенно новых заводов и фабрик, выпускающих новые, не производившиеся ранее товары. Для этого требуются огромные капитальные вложения, закупка за рубежом дорогостоящего оборудования и оплата труда рабочих на протяжении двух-трёх лет стройки, до того как начнётся сбыт готовой продукции. Такая задача оказалась неподъёмной для частного сектора того времени [12]. Сказалось и общее недоверие новых предпринимателей к советскому государству – даже акционерный капитал не спешил вкладываться в затратные долго окупаемые стройки. На 1 января 1925 г. из 161 акционерного общества реально действовали 107, из них 35% были торговыми, 11,9% – торгово-промышленными, 47% – кредитно-ссудными, 3,7% – транспортными и 0,2% – строительными. Это притом, что в дореволюционной России на торговые и кредитные предприятия приходилось лишь 20% [13].

Сталинская индустриализация (1925–1953 гг.)

Курс на индустриализацию был провозглашён ещё в декабре 1925 г. на XIV съезде партии. Однако вплоть до 1929 г. продолжался поиск путей дальнейшего развития. В развернувшейся дискуссии приняли участие выдающиеся экономисты и политики своей эпохи: Н. И. Бухарин, Г. Е. Зиновьев, Л. Б. Каменев, И. В. Сталин, Л. Д. Троцкий, Е. А. Преображенский, Г. Л. Пятаков, А. И. Рыков, Г. Я. Сокольников и другие.

Предложения использовать внешние займы не могли реализоваться, так как из-за нерешённости вопросов с царскими долгами Советский Союз фактически был лишён возможности получать зарубежные кредиты. Попытка нарастить экспорт некоторых товаров (в основном зерна, леса, нефти и угля) также не помогла кардинально повысить приток валюты. Наиболее известно противостояние планов индустриализации Н. И. Бухарина и И. В. Сталина. Н. И. Бухарин предлагал продолжение НЭПа с опорой на сильные крестьянские хозяйства и постепенное

эволюционное развитие промышленности. Однако такой план, во-первых, не укладывался в большевистскую идеологию, во-вторых, предполагал чрезмерно долгий срок реализации (по разным оценкам, 30–50 лет), что было непозволительно в условиях агрессивной внешнеполитической среды.

План индустриализации Сталина предполагал сократить вложения в сельское хозяйство и производство товаров потребления, сосредоточив все ресурсы на развитии промышленности. При этом уже на начальном этапе отмечалась крайне высокая зависимость от поставок импортного оборудования и промышленного сырья (список не производимых в СССР товаров насчитывал несколько десятков наименований – от мартеновских и доменных печей до автомобилей и печатных машинок). В своих выступлениях Сталин и его сторонники неоднократно отмечали, что принципиальное значение имеет замещение импорта средств производства и оборудования, а не потребительских товаров. Инвестиции в промышленность на начальном этапе были сосредоточены в металлургии, добыче нефти и угля, производстве машин, оборудования, станков. Резко выросший импорт оборудования из развитых стран в скором времени начал снижаться, составив по отношению к 1929 г. 120,2% в 1930 г., 125,5% – в 1931 г. и 79,9% – в 1932 г. [14].

Строительство 6000 крупных предприятий требовало значительных инвестиций и большого количества специалистов. Из развитых промышленных стран приглашены были технические специалисты, отсюда же были завезены новые технологии и оборудование. Для оплаты использовались вся выручка от экспорта, распродажи золотовалютных резервов и музейных ценностей, средства, собранные у населения путём распространения облигаций государственных займов. Также эффективность индустриализации обеспечивалась использованием дешёвого труда рабочих и почти рабского труда заключённых, экономией на бытовых условиях проживания [15].

Директивное управление экономикой свело к минимуму регулируемую роль налоговой системы, основу которой после реформы 1930 г. составили отчисления от прибыли и налог с оборота. Доля налога с оборота в доходах бюджета в 1940 г. составляла 33,3%. На протяжении почти всего советского периода налоговая система не играла какую-либо стимулирующую роль.

В начале 1930-х гг. экономическая система приобрела признаки мобилизационной экономики. Для компенсации отсутствующих рыночных стимулов получили массовое распространение социалистические соревнования и стахановское движение.

К концу 1930-х гг. прекратился ввоз из-за рубежа более 100 видов промышленной продукции, в том числе цветных металлов, блюмингов, рельсопрокатных станков, экскаваторов, турбин, паровозов, тракторов, сельхозмашин, автомобилей, самолетов. Удельный вес импорта в потреблении страны снизился до 1%.

В период Великой Отечественной войны экономика была мобилизована на производство вооружений и обеспечение фронта. Уже после войны снова начался интенсивный рост: промышленное производство в 1953 г. превзошло довоенные показатели на 73%. Основными факторами роста стали высокие мобилизационные способности директивной экономики; использование дешёвого труда рабочих (в 1952 г. зарплата составляла 94% от уровня 1928 г.) и заключённых ГУЛАГа; огромные репарации с Германии.

Многие критики сталинской индустриализации указывают на то, что совокупный экономический рост был значительно скромнее из-за отставания сельского хозяйства и отраслей, производящих потребительскую продукцию. Тем не менее к началу 1940-х гг. в СССР было налажено производство большинства товаров, ранее импортировавшихся из промышленно развитых стран Европы.

Советская экономическая политика в 1960–1980-е гг.

После войны Советскому Союзу удалось нарастить экспорт машин и оборудования, стать полноценным участником международного разделения труда. Основными торговыми партнёрами были страны социалистического лагеря: в 1950 г. их доля составляла 81,1%, в 1960 г. – 73,2%, 1980 г. – 53,7%, 1986 г. – 66,8% [16].

В 1960–1970-х годах советское руководство перешло к своеобразной тактике «упреждающего импортозамещения». В целях отказа от импорта востребованных товаров создавались соответствующие производства внутри страны. Можно выделить три способа реализации такой политики: строительство

иностранными специалистами с использованием импортных технологий и оборудования производств на территории СССР (пример – АвтоВАЗ); разработка отечественного товара, аналогичного ввозимому, с использованием импортных компонентов (например, производство советского видеомаягнитофона ВМ-12 зависело от импорта ключевого лентопротяжного механизма из Японии); создание полностью отечественного аналога зарубежному товару. Такая политика позволяла обеспечивать население всей линейкой потребительских товаров, не прибегая к импорту, но при этом качество было низким, зависимость от импорта только нарастала, постоянно возникал дефицит, а экспортного потенциала такие товары не имели из-за их низкой конкурентоспособности.

К концу 1970-х СССР нарастил объем экспорта подорожавших нефти и газа, что позволило перейти к активному импорту. За 1960–1985 гг. доля топливно-сырьевого экспорта в СССР поднялась с 16,2 до 54,4%, а машин и сложной техники – упала с 20,7 до 12,5%. В структуре импорта, напротив, медленно, но верно росла доля машин и оборудования и товаров народного потребления. Характерной чертой этого периода можно назвать очень высокую долю импорта оборудования для промышленности, особенно пищевкусовой, текстильной и химической, что также указывает на активное импортозамещение в этих отраслях иностранных аналогов товарами внутреннего производства. Однако такое импортозамещение пагубно сказалось на экономическом развитии страны. К началу перестройки СССР снова занял догоняющую позицию в технологическом развитии, а импортозависимость усилилась.

Экономика России после начала рыночных реформ

В 1992–1998 гг. экономическая политика фактически свелась к трём основным направлениям: либерализации, приватизации и макроэкономической стабилизации [17]. Промышленное производство, по разным оценкам, сократилось на 35–50%. Выпуск потребительских товаров, не выдержав прямой конкуренции с зарубежными компаниями, практически сошел на нет. Огромный ущерб нанесло разрушение экономических связей, причем, чем сложнее был производимый товар, тем существеннее оказался

упадок. Ни о каком импортозамещении не могло быть и речи, так как новых производств и товаров практически не создавалось.

В условиях рыночных отношений в первую очередь была проведена имеющая большое значение реформа налогообложения. С 1 января 1992 г. взамен налога с оборота был введён налог на добавленную стоимость. Однако высокая ставка НДС (28%) и параллельное существование налога с продаж (5%) создали крайне высокую налоговую нагрузку. Уже к 1999 г. НДС был снижен до 20%, в 2004 г. – до 18%, а в 2004 г. отменён налог с продаж, наряду с этим произошло возрождение акцизов и таможенных пошлин. Уже к середине 2000-х годов таможенные платежи стали формировать значительную часть бюджета и использоваться в качестве регулирующего инструмента. В целом в 1990-е налоговая политика характеризовалась низким качеством администрирования, слабой регулирующей ролью, низкой собираемостью налогов и не соответствовала потребностям экономики.

Ещё с конца 1980-х годов в России стали задумываться о возобновлении международной кооперации, создании совместных предприятий, привлечении иностранных инвестиций. Формирование правовой базы, преодоление политических кризисов и стабилизация экономической ситуации позволили нарастить объёмы иностранных инвестиций только к концу 1990-х – началу 2000-х. В первой половине 2000-х гг. основными получателями иностранного капитала были топливная (20%) и нефтеперерабатывающая (19%) отрасли, а также торговля и общественное питание. А попытки проводить политику импортозамещения путём создания на иностранные инвестиции сборочных или иных конечных производств внутри страны не привели к полноценному промышленному развитию.

Внятная промышленная политика Правительства оформилась только в 1998 г. Парадоксальным образом дефолт, нанёсший сокрушительный удар по финансовой системе страны, оказал помощь реальному сектору. Резкое подорожание импортных товаров сделало конкурентоспособной отечественную продукцию. Высокий спрос обеспечил заказами предприятия, а рост прибыльности привлёк инвестиции. Восстановительный рост продолжался до середины 2000-х гг. Тогда же, в 2000-е, наметилась ещё одна тенденция по импортозамещению – создание

внутри страны предприятий иностранными компаниями, ранее импортировавшими в Россию свою продукцию. Так, были достигнуты неплохие результаты в производстве бытовой химии, пищевых продуктов и даже отчасти в машиностроении. Однако к концу 2000-х годов и этот источник роста иссяк.

Несмотря на все усилия, за последние 25 лет промышленный потенциал российской экономики снизился, многие отрасли промышленности безнадежно отстали или прекратили существование.

Перспективы политики импортозамещения

На рубеже 2013–2014 гг. Россия вступила в экономическое противостояние со странами Запада, обменявшись санкциями и частично закрыв свои рынки для иностранных товаров. В 2014–2015 гг. резко упала цена на нефть – основной экспортный товар России, и поддерживать импорт на прежнем уровне оказалось очень сложно. Нередко высказывалось мнение, что такое «огораживание» экономики и отказ от импорта создадут «окно возможностей» для скорого импортозамещения. Попытаемся оценить перспективность реализуемой промышленной политики с учетом исторического опыта, который тем не менее нельзя шаблонно переносить на существующие реалии.

Импортозамещающее развитие промышленности невозможно обеспечить поверхностными «косметическими» мерами. Это всегда глубокий, охватывающий различные стороны экономической жизни общества процесс.

В качестве локомотивов импортозамещения в настоящее время Правительством выбраны сельское хозяйство, фармацевтическая и лёгкая промышленность. Исторический опыт показывает, что приоритетное замещение импорта потребительских товаров приводит лишь к смене продуктовой импортозависимости на технологическую. Наиболее успешные примеры из истории (начало XVIII в., вторая половина XIX в., индустриализация 1930-х годов) показывают, что успешное импортозамещение возможно только при развитии всей производственной цепочки, начиная с собственного сырья и оборудования и заканчивая разработкой и производством конечного продукта.

Ограничение внешней торговли практически на всём протяжении истории нашей страны не давало положительных резуль-

татов, кроме нескольких краткосрочных эпизодов (умеренный протекционизм конца XIX в., 1920–1924 гг., 1998–2003 гг.). Тут стоит отметить, что в конце XIX в. в Российской империи проживало 42% населения Европы, что создавало действительно крупный внутренний рынок. В дальнейшем преимущества «масовости» у нашей страны уже не было. В период НЭПа и на рубеже 1990-х – 2000-х экономический рост достигался благодаря вовлечению в экономику простаивающих мощностей, но сейчас у России нет потенциала восстановительного роста. Кроме того, ограничение внешней торговли ведёт к снижению конкуренции, замедлению технологического обновления производства, диспропорциям в отраслевой структуре экономики и, как следствие, снижению производительности труда и экономическому отставанию. Девальвация рубля уже сама по себе создала чрезмерно высокие барьеры для импорта. Затруднён ввоз не только товаров массового потребления, но и инвестиционных – промышленного сырья и оборудования, отдельных компонентов сложной техники, что приводит к замедлению модернизации производства, стагнации производительности труда.

Периоды промышленного развития в России всегда начинались с возрастающего импорта. Российскому правительству стоит пересмотреть внешнеторговую политику, сделать рынок более привлекательным хотя бы для инвестиционных товаров и продуктов, не имеющих достойных аналогов в России. Например, можно было бы разработать льготный механизм для ввоза оборудования при открытии нового производства или его модернизации. За все последние триста лет истории не было ни одного примера промышленного скачка, который обходился бы без импорта технологий и оборудования. Даже в эпоху первых сталинских пятилеток, когда всячески пропагандировалась опора на собственные силы, на советских стройках работали иностранные инженеры, из-за рубежа завозились станки и машины.

Налоговая политика в условиях рынка играет важную роль в стимулировании промышленного развития. В настоящее время ставки налогов заморожены на два года, что, очевидно, должно создать благоприятные условия для предпринимательства. Неплохой мерой мог бы стать перенос основной части налогового бремени на наиболее обеспеченные слои населения, как, например, это было сделано в период НЭПа. Стоит отметить, что на этапах

интенсивного развития основное налоговое бремя переносилось с прямых налогов на косвенные. Это позволяло наполнять бюджет за счёт потребления и оставлять больше оборотных средств у промышленных предприятий.

Огромное значение имеет привлечение иностранных инвестиций, вместе с которыми приходят новые технологии и специалисты. Ни на одном этапе развития не удавалось реализовать импортозамещающую политику без посторонней помощи. Взаимодействие с иностранными компаниями – единственный способ преодоления технологического отставания с минимальными затратами. В противном случае (как это было во время сталинской индустриализации) экономический рывок будет связан с большими издержками и крайне низким уровнем жизни населения.

Внутри страны необходимо создать позитивную институциональную среду, снизить экономические и административные барьеры для инвестиций, получения инвестиционных кредитов, развития предпринимательства. Какими бы инструментами ни пользовалось Правительство, какие бы цели и задачи перед собой ни ставило, эффективная реализация промышленной политики импортозамещения при общем экономическом спаде и неудовлетворительной работе социально-экономических институтов будет невозможна.

Литература

1. *Кравченко Н. А.* История импортозамещения // ЭКО. – 2015. – № 9. – С. 73–91.
2. *Вознесенский С.* Экономика России в XIX–XX веках в цифрах. Вып. 1. Крепостная Россия. – Л.: Изд-во книжного сектора ГУБОНО. – 1924.
3. *Миллер Н. В., Муталаяпова Д. О.* Исторические аспекты налогообложения в России IX – начала XX веков // Вестник Омского ун-та. Сер. «Экономика». – 2009. – № 3. – С. 190–192.
4. *Аванесов С. Б.* Исследование таможенной политики и таможенного дела в России в 18–19 веках // Наука и современность. – 2013. – № 22. – С. 235–242.
5. *Нелин Д. В.* Некоторые вопросы эволюции институтов организации горнозаводской промышленности Урала в XVIII веке // Науч. тр. Донецкого национального технического университета. Сер.: экономическая. – 2014. – № 2. – С. 260–265.

6. *Кудашкина И. А.* Генезис косвенного налогообложения в России // *Налоговая политика и практика.* – 2009. – № 8. – С. 27–30.
7. *Савельев Е. В.* Изменение социальной структуры населения России в пореформенный период: социальная мобильность // *Каспийский регион: политика, экономика, культура.* – 2011. – № 4 (29). – С. 18–31.
8. *Вознесенский С.* Экономическое развитие и классовая борьба в России XIX–XX вв. Т. 2. – Л.: Книгоиздательство книжного сектора ГУБОНО, 1924.
9. *Бокарев Ю. П.* Мобилизационная экономика России в годы первой мировой войны и военного коммунизма. Понятие мобилизационной экономики // *Экономическая история.* – 2015. – № 1 (28). – С. 26–40.
10. *Шевченко Л. М.* История привлечения иностранных инвестиций в экономику РФ // *Вестник ТГУ.* – 2008. – № 5 (61). – С. 44–49.
11. *Кудрявцев В. В.* (сост.) НЭП. Взгляд со стороны: Сб. – М.: Московский рабочий, 1991. – 306 с.
12. *Горинов М. М.* НЭП: поиски путей развития. – М.: Знание, 1990. – 64 с. (Новое в жизни, науке, технике. Сер. «История», № 2).
13. *Касьяненко В. И.* НЭП и акционерное предпринимательство в СССР. – М.: Знание, 1991. – 64с. – (Новое в жизни, науке, технике. Сер. «Политическая история XX века», № 5).
14. *Мишустин Д. Д.* Внешняя торговля и индустриализация СССР. – М.: Изд-во В/О Международная книга, 1938.
15. *Пещеров Г. И.* Экономика России в XX веке: политологический анализ // *Вестник МГОУ. Сер. «Экономика».* – 2013. – № 4. – С. 28–36.
16. Народное хозяйство СССР за 60 лет: Юбилейный стат. ежегодник. – М.: Статистика, 1977.
17. *Ханин Г. И.* Экономическая история России в новейшее время. Т. 10. – Ростов-На-Дону: Южный федеральный ун-т, 2012. – 407 с.

Качество жизни на Дальнем Востоке: вектор движения

В.К. ЗАУСАЕВ, доктор экономических наук, директор,
Н.А. КРУЧАК, заместитель директора по науке, ФАУ «ДальНИИ рынка», Хабаровск

В статье рассмотрены проблемы качества жизни дальневосточников. Статистические оценки с использованием общеэкономических показателей демонстрируют преимущества северных субъектов. Однако они не учитывают более глубокие процессы, например сохранение негативных демографических тенденций. Поэтому статистические показатели дополнены результатами социологических исследований, что, с одной стороны, показало существенные различия между статистическими и социологическими оценками, с другой – позволило получить более объективную картину качества жизни местного населения.

Ключевые слова: качество жизни, основные факторы, Дальний Восток, статистические и социологические оценки, институциональные преобразования

Генеральной целью Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г. является закрепление населения за счет формирования развитой экономики и комфортной среды проживания [1]. Повышение качества жизни становится важнейшим условием улучшения демографических процессов и перевода макрорегиона на траекторию устойчивого развития.

В Стратегии национальной безопасности России под повышением качества жизни понимается развитие человеческого потенциала, удовлетворение материальных, социальных и духовных потребностей, снижение уровня социального и имущественного неравенства населения, прежде всего, за счет роста его доходов [2].

Для Дальнего Востока (макрорегион Дальневосточный федеральный округ), обладающего огромной территорией при негативных миграционных тенденциях, расположенного по соседству с густонаселенными странами Северо-Восточной Азии, повышение качества жизни приобретает особую актуальность. Необходимы его оценка по важнейшим составляющим, сравнение ситуации как в субъектах ДФО, так и за его пределами.

Знание основных «болевых точек» позволяет концентрировать на них необходимые ресурсы.

Статистические оценки

В настоящее время существует множество методик интегральной оценки качества жизни субъектов Российской Федерации [3, 4, 5], которые преимущественно базируются на системе статистических показателей. Проведенные расчеты показывают общую закономерность для Дальнего Востока: северные субъекты с сырьевой специализацией значительно опережают южные регионы. Объясняется это включением в оценку общеэкономических показателей, которые положительно влияют на усредненные характеристики качества жизни. Но, как показали наши исследования [6], высокоэффективные мегапроекты, дающие импульс экономическому развитию территории, не обеспечивают адекватного улучшения социальных условий жизнедеятельности. Зачастую демографические процессы только ухудшаются.

В нашем исследовании использованы социально-экономические показатели Росстата, сведенные в семь групп: «здравоохранение», «образование и наука», «жилье и жилищно-коммунальное хозяйство», «демография», «дорожное хозяйство», «благополучие», «безопасность». На первом этапе проведена интегральная оценка качества жизни населения по федеральным округам. Здесь и далее использован ПАТТЕРН-анализ 35 статистических показателей. В целях сопоставимости они соотносились с численностью населения. Стоимостные показатели выравнивались посредством перерасчета с использованием стоимости фиксированного набора товаров и услуг. По каждому округу рассчитывались частные индексы. Лучший показатель в году принимался за единицу (остальные – как часть от него). Интегральный показатель в целом по каждому округу получен путем суммирования частных индексов в соответствующем году. Максимальное значение могло составить 35 ед., то есть равняться количеству показателей.

Расчеты показали, что Дальневосточный федеральный округ по интегральной оценке в 2012–2014 гг. находился на последнем месте в РФ. По двум группам показателей из семи – «демография» и «дорожное хозяйство» – замыкающая позиция, трем – «образование и наука», «жилье и ЖКХ», «благополучие» – 7-е место.

Положительной динамики не наблюдается. Лучшее положение по группам «здоровоохранение» и «безопасность» – 4-е место, однако динамика отрицательная.

В разрезе отдельных индикаторов наиболее негативная картина в группе «здоровоохранение» складывается по ожидаемой продолжительности жизни, младенческой смертности. В «образовании и науке» – по численности детей, занимающихся дополнительным образованием, и по количеству выпускников школ, не получивших аттестат об образовании. В группе «жилье и ЖКХ» – по объемам ветхого и аварийного жилого фонда, дороговизне услуг ЖКХ и вводу жилья. В сфере «демографии» у ДФО худшие показатели миграционных процессов и количества прерываний беременности. «Дорожное хозяйство» тянут вниз число совершенных ДТП и показатель плотности железнодорожных путей. На «благополучии» отрицательно сказываются покупательная способность пенсии и доля населения с доходами ниже величины прожиточного минимума. По группе показателей безопасности жизнедеятельности отрицательное воздействие оказывают уровень преступности и количество совершаемых самоубийств.

Более детальный анализ по той же методике по субъектам, входящим в ДФО, показал, что лидирующие позиции в 2012–2014 гг. занимали Хабаровский и Приморский края, а также Сахалинская область, замыкающие – Чукотский автономный округ и Еврейская автономная область (табл. 1).

Таблица 1. Динамика интегральных индексов качества жизни населения субъектов Дальневосточного федерального округа в 2012–2014 гг.

Субъект ДФО	2012	2013	2014
Республика Саха (Якутия)	23,2	22,9	23,0
Камчатский край	23,8	23,0	23,9
Приморский край	24,7	23,2	23,7
Хабаровский край	23,8	24,1	24,4
Амурская область	22,7	22,3	22,6
Магаданская область	23,4	22,7	24,1
Сахалинская область	24,3	23,5	23,6
Еврейская автономная область	21,7	20,9	21,7
Чукотский автономный округ	22,4	22,0	22,5

Социологические опросы в оценках качества жизни

Подобная картина объяснима. Хабаровский и Приморский края – южные субъекты, имеющие диверсифицированную экономику, развитую социальную инфраструктуру, наиболее благоприятные природно-климатические условия. Попадание в число лидеров Сахалинской области обусловлено высокими темпами экономического развития и профицитным бюджетом, позволяющим осуществлять социальные программы. Однако сокращение населения здесь продолжается. В 2015 г. отрицательное сальдо миграции в южных субъектах Дальнего Востока составило 13,5 тыс. чел. против 9,6 тыс. чел. в 2014 г. Наибольшие потери – в Хабаровском крае (почти 5 тыс. чел.). Естественный прирост не компенсирует миграционную убыль населения. Значит, продолжают действовать факторы, снижающие качество жизни местного населения. И они не всегда улавливаются статистикой. Поэтому, помимо статистического анализа, для определения социального самочувствия жителей нужны социологические оценки, которые базируются на суждениях людей относительно комфортности проживания, удовлетворенности качеством оказываемых социальных услуг и др. Появляется возможность увидеть и учесть эмоциональное состояние человека. Подобный субъективный подход сложнее реализовать, так как необходимы тщательная проработка анкет по соответствующей тематике, проведение опроса респондентов. Но он позволяет скорректировать статистические результаты.

Для примера приведем комплексную статистико-социологическую оценку качества жизни населения г. Хабаровска, полученную в рамках серии исследований ДальНИИ рынка. Она базируется на систематизации и обработке данных статистического анализа и социологического опроса, позволяющих получить интегрированные результаты. Важно заметить, что по другим крупным городам Дальнего Востока социологические оценки составляющих качества жизни близки к приведенным ниже результатам по г. Хабаровску [7], что говорит об их высокой достоверности.

В статистической оценке на этом этапе использовался ПАТ-ТЕРН-анализ по девяти показателям за 2005, 2011 и 2013 гг., сведенным в пять групп: «уровень доходов населения», «обес-

печенность населения жильем», «социальная инфраструктура», «демографическая ситуация», «угрозы человеческой жизни». В качестве нормативных значений приняты данные по г. Краснодару, куда уезжают многие хабаровчане. Заметим, что в эти же годы были проведены опросы, на базе которых рассчитаны социологические оценки. Они также объединены в пять групп. Социологическими опросами в 2005, 2011 и 2013 гг. охвачены жители г. Хабаровска. Выборка составила 450 человек и по половозрастным характеристикам соответствовала генеральной совокупности.

Социологические опросы демонстрируют, что субъективное ощущение материального благосостояния у респондентов растет. Его оценка на среднем уровне и выше была в 2005 г. у 46,1% опрошенных, в 2011 г. – 45,6, 2013 г. – 58,5%. Основные проблемы, требующие первоочередного решения, по мнению респондентов, – это достойная заработная плата и доступность жилья.

Один из ключевых компонентов качества жизни, определяющих эффективность производственных и общественных отношений, формирующих человеческий капитал города, – социальная инфраструктура и важнейшая ее составляющая – здравоохранение. Наибольший интерес представляет обеспеченность населения врачами. Поскольку за 2005–2013 гг. этот показатель незначительно снизился, можно говорить о растущей нагрузке на врачей, работающих в две смены и в нескольких медицинских учреждениях. Такая ситуация негативно сказывается на качестве медицинского обслуживания, что подтверждается социологическими исследованиями. На вопрос: «Удовлетворены ли вы медицинским обслуживанием?», отрицательные ответы («нет» и «скорее нет») распределились следующим образом: 2005 г. – 71,5%; 2011 г. – 58,8; 2013 г. – 63,9%.

Во многом качество жизни определяется уровнем образования. Самым динамичным его сегментом является школа, наиболее уязвимая и чувствительная к социально-экономическим процессам. Социологические опросы демонстрируют неудовлетворенность жителей города школьным образованием. Доля положительных оценок составляла в 2005 г. – 24,0%; 2011 г. – 31,6; 2014 г. – 23,0% от числа опрошенных.

Демографическая ситуация в макрорегионе в целом отражает общероссийские тенденции – низкую рождаемость и высокую

смертность, соотношение которых недостаточно даже для простого воспроизводства населения. Для оценки был выбран показатель естественного прироста населения. Анализ за период 2005–2013 гг. показал его рост: с –5,0 до 1,5 чел. на 10 тыс. чел., то есть ситуация улучшается, что объясняется стимулирующим действием материнского капитала. Процесс мог бы идти интенсивнее, если бы не проблемы качества жизни.

Миграционную ситуацию в Хабаровске демонстрирует ухудшение показателя прироста населения на 1 тыс. жителей за 2005–2013 гг. Идет активное замещение трудоспособного коренного населения рабочей силой из стран дальнего и ближнего зарубежья. В краткосрочном плане это процесс положительный, так как занимают непрестижные малооплачиваемые рабочие места в строительстве, благоустройстве и др. Но с позиций геостратегии он негативен: уезжают квалифицированные кадры, приезжают работники с низкой квалификацией.

Социологические оценки подтверждают эти опасения. За 2005–2013 гг. степень укорененности хабаровчан уменьшилась: 2005 г. – 71,8%, 2011 г. – 76,8, 2013 г. – 61,6%. Проведенный опрос студентов показал, что среди старшекурсников университетов планируют остаться в Хабаровске 51,1%. Основное направление для переезда – западные регионы страны (75,3%).

В значительной степени качество городской среды определяется экологическим состоянием. Считается, что риски нарушения здоровья граждан на 20–25% связаны с воздействием факторов окружающей среды [8]. При статистическом анализе был рассчитан выброс загрязняющих веществ от стационарных источников в расчете на единицу площади. За 2005–2013 гг. он устойчиво сокращался, демонстрируя улучшение окружающей среды. Однако социологические опросы говорят об обратном. Отрицательный ответ на вопрос: «Считаете ли вы экологическую обстановку удовлетворительной?» дали в 2005 г. 81,8%, в 2011 г. – 80,7, 2013 г. – 81,2% опрошенных. Неблагоприятная экологическая обстановка создавала наибольший дискомфорт жителям краевого центра.

Другой фактор, стоящий на втором месте среди угроз человеческой жизни, – уровень преступности. Для его оценки использовано число зарегистрированных преступлений. За 2005–2013 гг. значение данного показателя в г. Хабаровске снизилось вдвое.

Однако местные жители этого не ощущают: 90,4% опрошенных отметили, что криминогенная обстановка не улучшается.

По результатам социологических исследований также определены интегральные оценки. Они вместе со статистическими показателями были приведены в сопоставимый вид и рассчитаны среднеарифметические значения по каждой группе и году (табл. 2). Для расчета статистических показателей данные по г. Хабаровску соотносились с аналогичными значениями по г. Краснодару, которые принимались за единицу. Эталон по социологическим показателям также равен единице.

Таблица 2. Динамика статистических и социологических индикаторов качества жизни населения г. Хабаровска в 2005–2013 гг.

Группы показателей	Статистические оценки			Социологические оценки		
	2005	2011	2013	2005	2011	2013
Благополучие	0,77	0,76	0,85	0,34	0,34	0,44
Обеспеченность жильем	0,8	0,88	0,76	0,41	0,26	0,41
Социальная инфраструктура	1,12	0,83	0,92	0,21	0,3	0,24
Демографическая ситуация	0,82	0,42	0,47	0,63	0,72	0,54
Безопасность	0,4	0,75	1,0	0,14	0,17	0,14
Интегральный показатель	0,78	0,73	0,8	0,35	0,36	0,35

Источник: расчеты ДальНИИ рынка.

Исходя из результатов исследования, можно сказать, что благополучие граждан и по статистическим, и по социологическим оценкам растет. Но по статистическим индикаторам его уровень выше, нежели по субъективным оценкам восприятия положительных изменений жителями. Так, группа статистических показателей по обеспеченности жильем имеет понижательную динамику. Оценка жителей – неустойчивая и более низкая. Удовлетворенность социальной инфраструктурой со стороны населения также неустойчива, но скорее отмечается тенденция к росту (в отличие от статистических оценок). Демографическая ситуация неблагоприятна как по объективным, так и субъективным оценкам. Тенденции устойчиво отрицательные. Безопасность жизни растет только по данным статистики. Оценки жителей неустойчивые и значительно более низкие.

Вместе с тем предложенные в методике показатели в полной мере не охватывают общую картину комфортности проживания

в Хабаровске. Не учтены такие факторы, как природно-климатический, высокие тарифы на услуги ЖКХ, удаленность от исторических и культурных центров страны и др. Существующий дискомфорт жителям компенсируется лишь в незначительной степени.

По итоговому значению интегрального показателя видно, что в субъективном восприятии качество жизни значительно ниже, нежели по статистическим оценкам. Разрыв составляет три раза и более. С учетом того, что в социологических опросах из-за наличия эмоционального и социально-психологического фона оценка современного состояния, как правило, занижена, а претензии на условия жизни завышены, то можно принять поправочный коэффициент по статистическим показателям в сторону снижения от 1,5 до 2,0 раза.

Таким образом, проведенные исследования с использованием комплексной экономико-социологической оценки показали, что качество жизни населения крупнейшего административного центра макрорегиона растет. Более значительные подвижки фиксируются статистическими показателями, социологические оценки существенно сдержаннее. Анализ по группам индикаторов, характеризующих различные аспекты качества жизни, показал среди статистических характеристик наихудшее положение по социальной инфраструктуре (здравоохранение и образование) и демографии.

Фундаментальной проблемой здесь выступает утрата человеческого капитала. Сложился процесс активного замещения трудоспособного коренного населения низкоквалифицированной рабочей силой из стран дальнего и ближнего зарубежья. Подрываются демографические основы развития краевого центра. В результате формируется кадровая проблема в социальной сфере. Качество работы здесь снижается, и уже сегодня, по оценкам местных жителей, его уровень представляется неудовлетворительным.

Социологические оценки качества жизни в макрорегионе дают более скромные результаты. Динамика неустойчива по четырем рассмотренным группам из пяти. Положительные тенденции только формируются, причем с низкого стартового уровня.

Статистические оценки качества жизни в условиях высокой дифференциации жизненного уровня россиян снижают объек-

тивность картины. Социологические опросы при максимальном приближении выборки к генеральной совокупности позволяют получать более реальное представление. Вместе со статистическими оценками они выявляют наиболее острые проблемы, на решение которых и должны быть направлены управляющие воздействия органов власти всех уровней.

Необходимые действия

Отставание ДФО от других федеральных округов и субъектов России оборачивается потерей демографического потенциала. Назрела необходимость в фундаментальных действиях по повышению качества жизни дальневосточников. И на первое место следует поставить институциональные новации.

В настоящее время ведется подготовка специального федерального закона «О развитии Дальнего Востока». На первом этапе закон может иметь рамочный характер, и в нем будут изложены основные направления государственной политики в отношении макрорегиона. Он будет иметь геостратегическое значение, и дальневосточники будут воспринимать его как признание их социально-экономической значимости для России.

Следующий шаг – принятие нормативно-правовых документов, касающихся роста уровня благосостояния в регионе. Движение в этом направлении возможно посредством повышения конкурентоспособности региональной экономики и доходов населения. Комплексным решением этой проблемы стала бы выплата районных коэффициентов и северных надбавок из федерального бюджета. Деньги немалые, в годовом исчислении это более 400 млрд руб. В условиях рецессии подобные затраты для страны будут весьма обременительны. Поэтому на первом этапе можно ставить вопрос о покрытии из федерального бюджета районных коэффициентов (чуть более 200 млрд руб. в год).

Подобные действия федерального правительства не только увеличат доходы дальневосточников, но и снизят затратность реального сектора экономики, повысят его конкурентоспособность. Сократятся теневой оборот и выплаты заработной платы «в конвертах», что обернется ростом производства и эффективности, увеличением поступлений в региональные, местные и федеральный бюджеты, а также социальные фонды.

Следующим резервом повышения качества жизни дальневосточников является стягивание населения в малые и большие селитебные центры [7]. Опыт прошлых лет показал, что по всей территории обеспечить достойные условия проживания невозможно, поскольку для этого потребуются не только значительные финансовые ресурсы, но и кадры. Комфортность жизнедеятельности необходимо создавать в социально-экономических центрах. Проживающие здесь жители в своей трудовой деятельности не будут замыкаться только на экономике своих территорий, а будут участвовать в реализации крупных проектов по всему Дальнему Востоку, работая вахтовыми и экспедиционными методами.

Крупными селитебными центрами на юге макрорегиона являются Хабаровск, Владивосток, Благовещенск, Южно-Сахалинск, Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань, Находка и др. Своей специализацией они функционально должны дополнять друг друга и, имея значительные преимущества в эффективности за счет агломерационного эффекта, обеспечивать сравнительно меньшими финансовыми ресурсами высокое качество жизни населения. В таких центрах, располагающих квалифицированными кадрами, целесообразно вводить особые режимы хозяйствования: создавать территории опережающего социально-экономического развития, свободные порты и др. Но давать льготы необходимо не только вновь создаваемым, но и действующим предприятиям.

Наконец, особого внимания заслуживает решение на Дальнем Востоке проблемы жилья. Здесь нужны нестандартные решения, в частности, по развитию малоэтажного домостроения. Необходимо формировать движение к своему особому дому. Речь идет не только о доме-жилье, а о крупном социальном процессе, соединяющем энергию общественного и личного факторов развития. Общественный фактор – это устремление сделать российский Дальний Восток местом, достойным проживания сильного и культурного народа, а личный – устремление каждого человека создать на этой земле Свой Дом – как колыбель родового (фамильного) гнезда. Проект «Дом дальневосточника» должен заключать в себе меры всесторонней государственной поддержки индивидуального строительства усадебного типа, со значительным расширением

земельных участков для использования под жилье и бизнес. Бесплатное выделение 1 га земли может стать первым шагом в этом направлении.

Литература

1. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года [Эл. ресурс]: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.12.2009 № 2094-р. URL: <http://www.consultant.ru/>
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации [Эл. ресурс]: Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683. URL: <http://www.consultant.ru/>
3. Методика комплексной оценки качества жизни населения в регионах России [Эл. ресурс] / Совет по изучению производительных сил. URL: <http://www.sops.ru/rejtingi/methodology-of-evaluation-of-the-quality-of-life.php>
4. Гришина И. В., Польшнев А. О., Тимонин С. А. Качество жизни населения регионов России: методология исследования и результаты комплексной оценки // Современные производительные силы. – 2012. – № 1. – С. 81.
5. Доклад о человеческом развитии в Российской Федерации за 2014 год [Эл. ресурс] / Под ред. Л. М. Григорьева, С. Н. Бобылева. – М.: Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, 2014. – С. 40–42. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/4758.pdf>
6. Заусаев В. К., Халиуллина З. А. Мегапроекты в социально-экономическом развитии территории и решении геостратегических задач Дальнего Востока // ЭКО. – 2011. – № 1. – С. 188.
7. Заусаев В. К., Михалев В. П., Минервин И. Г., Бурдакова Г. И. Селитебные центры Дальнего Востока // Социологические исследования. – 2010. – № 8. – С. 71–77.
8. Мешков В. Проблемы эффективности здравоохранения // Экономист. – 2014. – № 14. – С. 61.

Время в координатах труда и социальной защиты населения

В.Д. РОИК, доктор экономических наук, Научно-исследовательский институт труда и социального страхования Минтруда России, Москва.
E-mail: vdroik@nitss.ru

В статье рассмотрены теоретические основы социального времени, классификация периодов жизни населения с позиции динамики его трудоспособности и сокращения продолжительности нормального времени работы, без уменьшения заработной платы. Показаны методы контроля за сверхурочными работами, а также классификация возрастных групп в демографии и в социальной защите населения.

Ключевые слова: социальное время, социальная защита, социальный риск, трудоспособность, здоровая жизнь, утрата трудоспособности

Защита временем

Время – важнейший объект регулирования трудовой деятельности и эффективный способ социальной защиты населения. Так, за последние 100 лет именно в направлении сокращения продолжительности рабочего времени был осуществлен значительный прогресс в сфере повышения качества жизни населения и его социальной защиты.

Борьба за законодательное упорядочение продолжительности рабочего дня всегда и во всех странах отличалась драматическим содержанием. Например, февральская революция 1848 г. во Франции законодательно буквально «вырвала» у властных структур десятичасовой рабочий день (впрочем, вскоре он был отменен). Но сам факт даже кратковременного применения данной нормы означал, что «рабочий тоже человек, а не вечный батрак, что его работа дает ему возможность быть человеком как таковым, человеком самим по себе» [1].

Первое научное обоснование продолжительности рабочего дня и времени отдыха принадлежит немецкому ученому К.В. Гуффеланду, который доказал необходимость сохранения здоровья с помощью ограничения рабочего дня и установления восьмичасовой его продолжительности, а также восьмичасового сна [2].

В 1889 г. Международный социалистический конгресс предложил ограничить продолжительность рабочего дня восемью часами, а также установить непрерывный еженедельный отдых – не менее 36 часов [3]. Тем не менее перед первой мировой войной продолжительность рабочего дня составляла в большинстве промышленно развитых стран 10–14 часов.

Практически к регламентированию рабочего времени промышленно развитые страны приступили в начале XX в., когда в рамках Международной организации труда (МОТ) в 1918 г. была принята Конвенция № 1 «О рабочем времени в промышленности» [4. С. 1–8], которая установила продолжительность рабочего дня – восемь часов и рабочей недели – 48 часов.

Следующий шаг был сделан МОТ, когда была принята Конвенция МОТ № 47 (1935 г.) «О сокращении рабочего времени до 40 часов в неделю» [4. С. 358–360], целью которой стало еще большее ограничение чрезмерного рабочего времени, при условии, что ее введение не повлечет за собой ухудшения уровня жизни работников. Достичь рекомендованной продолжительности рабочего дня в экономически развитых странах удалось только в середине XX в.¹, что свидетельствует о сложности достижения баланса между производительностью труда и размерами заработной платы.

Указанные нормы МОТ, которые вводились государствами либо путем ратификации конвенций, либо в качестве моделей для развития трудового права, оказали глубокое влияние на национальное законодательство и политику в сфере регулирования рабочего времени и социальную защиту работников. Нормативно были определены нормальная продолжительность рабочей недели, сверхурочное время, которое стало ограничиваться специальными и отдельными нормами, и максимальная продолжительность рабочей недели.

Нормальная продолжительность рабочей недели стала рассматриваться как ограничительная норма, играющая важную роль в обеспечении социальной защиты временем, превышение которой становится предметом особого внимания профсоюзов и контрольных органов, прежде всего, инспекции труда. Ее продолжительность и диапазон существенно различаются. Так, нормы рабочего

¹ Хотя в 1920-е годы законы о 8-часовом рабочем дне принимаются в Бельгии, Италии, Польше и ряде других стран, однако фактическая его продолжительность с учетом сверхурочной работы составляла 9–9,5 часов.

времени в 2012 г. составляли в Бельгии и Франции – 35–39 часов в неделю, Армении, Австрии, Болгарии, Дании, Венгрии, Исландии, Испании, Италии, Литве, Люксембурге, Молдове, Норвегии, Португалии, Румынии, России, Сербии, Словакии, Словении, Хорватии, Чехии, Эстонии, Финляндии, Швеции – 40, Швейцарии и Турции – 42–45, Великобритании, Сан-Марино, на Мальте – 48 часов в неделю; в Германии, Ирландии, Нидерландах всеобщего ограничения на национальном уровне не установлено [5. С. 7].

Под *сверхурочным временем* понимаются часы работы сверх нормальной продолжительности рабочего времени, которые тем самым дают работнику право на компенсацию за данную работу и оплачиваются в повышенном размере. Ограничение сверхурочного времени организуется по специальным нормам: на день, неделю, год и/или любой другой учетный период.

Максимальная продолжительность рабочей недели выражает временной предел трудовой деятельности, после достижения которого вступает в действие специальный порядок социальной защиты и компенсационных выплат. Ее граница устанавливается законодательно в странах Европы и СНГ, в 2012 г. она находилась в диапазоне 47–59 часов в неделю (Болгария, Венгрия, Испания, Молдова, Россия, Чехия, Швеция, Финляндия, Франция – 47 часов и менее, Армения, Австрия, Великобритания, Дания, Германия, Исландия, Италия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Румыния, Сан-Марино, Сербия, Словакия, Словения, Швейцария, Хорватия – 48, Бельгия и Турция – 49–59 часов в неделю) [5. С. 12].

Регулирование продолжительности рабочего времени определяет охрану физического и психического здоровья работников, баланс между временной продолжительностью трудовой и личной жизни, который приобретает все большее значение для качества жизни населения и оказывает влияние на возможности повышать профессиональную квалификацию, а также на оплату труда, включая компенсацию за сверхурочную работу.

Согласно ст. 6 Конвенции МОТ № 1 и ст. 7 Конвенции МОТ № 30, ставки заработной платы за дополнительное рабочее время должны быть увеличены как минимум на 25% по сравнению с обычными [4. С. 3, 358–360]. На практике во многих странах размер доплаты составляет 25–50% [5. С. 13]. Поэтому как в развивающихся, так и в развитых странах работники зачастую

стремятся использовать сверхурочные часы для увеличения своего материального вознаграждения.

В подавляющем большинстве стран законодательно введены те или иные формы ограничения максимальной продолжительности рабочей недели. В зависимости от типа ограничения можно выделить две группы. В первой – примерно 42% стран, где разрешенная законом рабочая неделя составляет 49 часов и более, а во второй – максимальная продолжительность рабочей недели ограничена 48 часами [5. С. 10]. Однако, как показывает практика, для таких отраслей экономики, как торговля, строительство, гостиничное хозяйство и некоторых других, продолжительность рабочего времени колеблется между 48 и 60 часами в неделю. В случае форсмажорных обстоятельств (например, стихийных бедствий) правовые ограничения могут быть отменены или установлены более высокие пределы.

Следует отметить, что с 1919 г. по 2014 г. МОТ приняла 16 конвенций и 11 рекомендаций, регулирующих продолжительность рабочего времени или отдыха для работников. Они охватывают такие вопросы, как еженедельный отдых, организацию рабочего времени, ночной труд и оплачиваемый отпуск.

Регулирование времени труда

Систему социальной защиты с помощью регулирования времени труда и отдыха следует относить к инвестициям в совокупный человеческий капитал страны. В результате демографических изменений системы социальной защиты, особенно государственные пенсионные системы, работающие на принципах солидарности поколений, впервые столкнулись с проблемой прогнозируемой ограниченности ресурсов при неуклонном росте потребностей. Потребностями в данном случае являются средства, необходимые для достижения законодательно установленного уровня обеспечения нетрудоспособных по возрасту (и по другим основаниям, согласно законодательству отдельных стран), а на их объективный рост указывают быстрое увеличение доли лиц старшего (пенсионного) возраста и престарелых² в общей численности населения и достаточно быстрый рост стоимости жизни.

² Данную общественную группу в отечественной социальной литературе все еще называют уничижительным словом «старики», что по западным стандартам является признаком дискриминации, и ее предпочитают называть «пожилые лица», «пожилое население».

Традиционно в возрастной биологической периодизации человека выделяют три этапа:

- дотрудовой (дорбочий) возраст – первый период жизненного цикла человека, в течение которого трудоспособность только формируется, а потому «несовершеннолетнее лицо» имеет право на социальную защиту. Понятие «дорбочего возраста» используется в социально-экономических и демографических исследованиях при рассмотрении экономически активного населения. Граница дорбочего возраста меняется на протяжении истории человечества, зависит от социально-экономических условий, культурных традиций и устанавливается трудовым законодательством³;

- трудовой (рабочий) возраст – период жизненного цикла, когда трудоспособность считается достигнутой, хотя с точки зрения биологического развития она еще увеличивается и достигает максимума в 25–30 лет, а потом начинает медленно (на 1–2% в год) снижаться;

- послетрудовой (послербочий) возраст – период, начало которого определяется по установленному законом возрастом выхода на пенсию, величина которого, по мнению законодателей, такова, что трудоспособность существенно понижается (ориентировочно – на 50% и более). В дальнейшем при увеличении возраста темпы ее снижения зависят от состояния здоровья человека, но к 75 годам и старше она становится столь низкой, что зачастую требуется помощь по ведению домашнего хозяйства. Понятие «послербочий возраст» выделено демографами в целях анализа структуры трудовых ресурсов.

В постиндустриальной экономике происходит изменение образа жизни, организации труда и отдыха, находят широкое применение гибкие режимы труда и нестандартная занятость. Изменение условий занятости и, прежде всего, рост неформальной (в так называемом теневом секторе) и неполной занятости, возрастание проблем в трудоустройстве на работу (особенно молодежи), существенно снижают возможности зарабатывания страховых пенсионных прав на долгосрочной и стабильной

³С юридической точки зрения календарный возраст важен для определения правоспособности и дееспособности граждан, включая такие характеристики, как возможность и условия трудовой деятельности, например, детей, подростков и граждан пожилого возраста (трудовое право), вступления в брак (семейное право) и применения особых норм в уголовном, административном и гражданском праве. При этом гражданское законодательство РФ предусматривает объем прав малолетних (детей в возрасте до 14 лет), несовершеннолетних (от 14 до 18 лет), а также устанавливает возраст совершеннолетия, по достижении которого лицо становится полностью дееспособным (18 лет). С возрастом связано и право на возмещение вреда в связи с потерей кормильца: для несовершеннолетних – до достижения ими 18 лет, учащимся старше 18 лет – до окончания учебы в учебном заведении по очной форме обучения (до 23 лет); женщинам старше 55 лет и мужчинам старше 60 лет – пожизненно.

основе, требуют создания механизмов, позволяющих увеличить охват пенсионными системами и включить в них занятых в «не-наблюдаемой экономике», самозанятых и лиц, практикующих формы занятости, отличные от традиционных.

В результате столь радикальных сдвигов меняются базовые условия функционирования пенсионного страхования. В полной мере эти тенденции присущи и России. Для модели занятости и заработной платы в нашей стране характерны следующие черты:

- существенное сокращение численности наемного труда, значительная доля безработных и «серых» форм найма, резкое увеличение удельного веса самозанятого населения;

- размер заработной платы достаточен только для текущего потребления и не позволяет работникам финансово участвовать в пенсионном и других видах социального страхования;

- низкий уровень зарплат и пенсий становится дополнительным стимулом для продолжения трудовой деятельности по достижении пенсионного возраста.

В итоге таких структурных сдвигов в формах и условиях занятости все большее значение приобретает проблема достижения оптимального баланса между временем, отводимым на работу и на личную жизнь (англ. work-life balance).

Поэтому, изучая время с точки зрения типичных демографических, социальных и экономических событий, наука сегодня способна в известной степени регулировать жизнедеятельность людей, предсказывать и купировать последствия неблагоприятных событий как на индивидуальном, групповом уровне, так и на уровне социума.

Например, изучая, как «молодое общество» с точки зрения демографии становится «зрелым» и «старым», можно предпринять меры по регулированию многих экономических и социальных последствий. В этой связи принципиально важно спрогнозировать траекторию и характеристики изменений: при каких условиях «старое общество» вновь может вернуться к состоянию «молодого» или «зрелого». От этого зависят государственная политика на рынке труда и здравоохранения, пенсионного страхования и обеспечения, формирование социальной инфраструктуры по уходу за пожилыми людьми.

Так, демографы на протяжении последних 150 лет отмечают устойчивую тенденцию увеличения продолжительности жизни населения – примерно на 3–4 месяца в год, что стало подлин-

ной революцией в освоении временного пространства человеком. В итоге за прошедшие 100 лет продолжительность жизни увеличилась в странах Западной Европы более чем на 30 лет (76 лет). Прогнозируется, что данная тенденция сохранится и в XXI в., в результате чего средняя продолжительность жизни населения в Западной Европе уже в ближайшие два-три десятилетия составит более 82 лет.

В этой связи можно сказать, что для описания жизнедеятельности социума и индивида важно использовать свои шкалы времени и свою хронологию событий: продолжительность жизни поколения, периоды жизни человека – детство, взросление, трудовую жизнь, жизнь на пенсии (таблица).

**Динамика продолжительности жизни
в экономически развитых странах, лет**

Исторический период	Период жизни			Средняя продолжительность жизни
	дотрудовой	трудовой	послетрудовой	
До XVIII в.	12	18	5	35
XVIII в.	14	23	7	44
XIX в.	15	25	8	48
XX в.	18	38	16	72
XXI в. (первая треть)	20	41	18	79

Источник: расчеты и оценки автора.

Немецкий социолог Р. Дарендорф в этой связи приводит структуру населения, типичную для индустриального общества: 20% населения моложе того возраста, когда перед ними откроется рынок труда, 20% – пенсионеры, 10% – заняты учебой в средних и высших учебных учреждениях, 5–8% – безработные, часть взрослого населения не стремится ни к какой работе или не способна к ней, и только 25% заняты трудовой деятельностью [6]. При этом сохраняется устойчивая тенденция увеличения доли самозанятого населения, а также занятых на условиях неполной рабочей недели. Все шире применяются гибкие и неполные формы занятости (временной и частичной).

Тенденции в сфере социально-трудовых отношений, происходящие изменения условий найма также важны с точки зрения финансирования пенсионных расходов. К важнейшим из них можно отнести: состояние и динамику занятости и безработицы; степень участия лиц трудоспособного возраста в составе рабочей силы; распространение неформальных начал на рынке

труда. Значимость этих демографических факторов можно проиллюстрировать на классическом примере сопоставления доли пенсионеров и работающих.

Кроме того, устойчивой тенденцией является сокращение периода трудовой деятельности, в течение которого люди заняты и получают зарплату или иные доходы. На начальном этапе индустриализации продолжительность этого отрезка жизни человека фактически определялась его трудоспособностью: он приступал к трудовой деятельности, как только позволяли это сделать его физические и психологические возможности, и трудился до тех пор, пока были силы.

Развитие феномена «сидящего населения» происходило на протяжении последних двух столетий. В результате резко возросла абсолютная численность пожилых людей, повысилась их доля в общем количестве землян⁴.

Прогнозы демографов говорят о том, что в ближайшие 50 лет возрастная структура населения в европейских странах резко изменится в пользу средних и старших возрастов. При сохранении существующих уровней рождаемости и смертности в ближайшие 20 лет численность детей в возрасте до 14 лет сократится до 25% от общей численности населения, а 65-летних – также достигнет к 2050 г. 25%.

Рост продолжительности жизни, несомненно, знаковое явление в истории человечества, что стало результатом более высокого ее качества. В свою очередь, новое качество жизни вызывает новые потребности в обеспечении здоровой жизни, а значит, требует экономического роста, тем самым представляя своего рода генератор потребностей, например, в развитии такого явления, как «серебряная экономика» (широкий набор экономической и социальной деятельности, направленной на жизнеобеспечение пожилых людей), эффективность которой подтверждает реальный опыт данного сегмента экономической деятельности в странах Западной, Южной и Северной Европы.

На этапе развитого индустриального общества закрепились стандарты экономической активности, характерные для большинства населения, позволяющие полноценно выполнять

⁴ Феномен существенного увеличения удельного веса в возрастной структуре населения пожилых людей в промышленно развитых странах получил ряд названий: «демографического старения», «старения или постарения населения», «седого общества».

физическую и умственную работы. Сроки вступления на рынок труда отодвигались с распространением среднего и высшего профессионального образования, а также с увеличением длительности обучения за XX в. с семи до 14 лет. Формирование национальных пенсионных систем зафиксировало верхние границы экономической активности – 60–67 лет. Хотя общая продолжительность трудовой деятельности составила в итоге около 37–40 лет, но за последнее десятилетие она продолжает сокращаться. А вот период получения пенсий растет: если в начале XX в. он составлял 6–8 лет, то сейчас – 20–25 и более лет.

Сокращается и фактически отработанное время в течение недели, месяца и года. Это происходит за счет законодательного уменьшения рабочего времени, удлинения отпусков, выходных и праздничных дней, работы неполный рабочий день, постоянно увеличивающихся затрат времени на повышение квалификации и профессиональную подготовку. Если на первом этапе индустриализации рабочая неделя составляла около 70 часов, то после внедрения в середине XX в. пятидневной недели с продолжительностью 40 часов, а также ежегодного месячного отпуска, общая продолжительность работы в течение года снизилась с 3500 часов до 2100 часов, то есть в 1,7 раза.

Разделение жизни человека на отдельные этапы, определение их продолжительности в различные исторические периоды позволяет демографам, социологам и экономистам рассчитать «временной потенциал жизни поколений», что очень важно для познания и регулирования временных характеристик биологического, психического, социального и культурного развития личности.

Литература

1. *Кастель Р.* Метаморфозы социального вопроса. Хроника наемного труда / Пер. с фр. – СПб.: Алетей, 2009. – С. 291.
2. *Гуфеланд К. В.* Искусство продлить человеческую жизнь. – СПб.: Типография Эдуарда Праца, 1852.
3. *Кравченко Н. Н.* Идея международно-правовой регламентации фабричного труда в ее историческом развитии до Берлинской конференции 1890 г. – Томск, 1913. – С. 83.
4. Конвенции и рекомендации МОТ. В 2 т. – Т. 1. Женева, 1991.
5. Доклад о законодательстве по условиям труда 2012 г. Глобальный обзор. Международная организация труда. Группа технической поддержки по вопросам достойного труда и Бюро МОТ для стран Восточной Европы и Центральной Азии. 2014.
6. *Дарендорф Р.* Современный социальный конфликт. Очерки политики свободы. – М., 2002. – С. 191.

Кластерный эффект международных транспортных маршрутов

В.А. АНДРЕЕВ, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. E-mail: andreev_va@inbox.ru

С.Ю. ОСТРОПОЛЬЦЕВ, ООО «АССО-Инвест Консалтинг», Владивосток. E-mail: info1@assoinvest.ru

Результаты прогнозирования объема контейнерных грузоперевозок по международным транспортным маршрутам «Приморье-1» и «Приморье-2» до 2025 г. на основе эконометрического моделирования позволили выявить предпосылки для формирования трансграничных транспортно-логистических кластеров в регионе Северо-Восточной Азии. Обосновывается важность международных транспортных коридоров для включения хозяйствующих субъектов Приморского края в международную систему предоставления услуг интермодальных и мультимодальных перевозок. Сделан вывод о важности реализации комплексных проектов по интегрированию российских и глобальных мультимодальных операторов, а также созданию транспортно-логистических центров в приграничных районах Приморского края.

Ключевые слова: трансграничные кластеры, кластерная интеграция, международные транспортные маршруты, мультимодальные и интермодальные перевозки, транспортные коридоры

Факторы кластерной интеграции на международных транспортных маршрутах

Рост экономической активности на приграничных территориях российского Дальнего Востока способствует ускорению международной интеграции предприятий Приморского края за счет встраивания в глобальные цепочки создания добавленной стоимости товаров и услуг, включения в международные транспортные маршруты, развития трансграничных кластеров – устойчивых экономических объединений хозяйствующих субъектов, расположенных на пограничье соседствующих стран, связанных единым технологическим, производственным циклом и объединенных транспортной инфраструктурой. На формирование кластеров влияют также процессы взаимного проникновения экономик Российской Федерации и стран Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии в связи с реализацией проектов развития территорий с особым режимом ведения хозяйственной деятельности во Владивостоке, Надеждинском и Михайловском

районах Приморья. Особое место в решении этих задач отводится развитию транзита из провинций Северо-Востока Китая и международного транзита через территорию Российской Федерации по направлениям действующих и перспективных транспортных маршрутов [1].

Основной задачей формирующегося в Приморском крае транспортно-логистического кластера становится интеграция его в систему Азиатско-Тихоокеанского региона и приведение транспортной системы края в соответствие с международными стандартами качества услуг с целью обеспечения глобальных конкурентных преимуществ Российской Федерации в данном регионе. Роль транспортных маршрутов в формировании трансграничных кластеров заключается в том, что сначала они совершенствуются в формате интермодальных и мультимодальных коридоров, затем «обрастают» логистическими сервисными компаниями и становятся логистическими коридорами. Далее они формируются в качестве торговых коридоров, вокруг которых появляются торговые площадки, и затем становятся экономическими коридорами, которые развивают международные связи и порождают новую экономическую деятельность [2].

Для уточнения возможностей транспортно-логистической системы Приморского края в решении задач обслуживания растущего транзита международных транспортных потоков консалтинговой компанией «АССО-Инвест Консалтинг» (Владивосток) было проведено исследование емкости традиционных и перспективных маршрутов и подготовлен прогноз объема контейнерных грузоперевозок по международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2» до 2025 г. На основе эконометрического вариантного моделирования с учетом прогноза изменения валового внутреннего продукта регионов Северо-Восточной Азии рассчитана емкость трафика Транстихоокеанского направления, берущего начало в портах тихоокеанского побережья Китая и ведущего к портам западного побережья США и Канады, а также через Панамский канал в порты Мексиканского залива США. В расчете также учитывается региональный и внутренний трафик, генерируемый провинциями Северо-Востока Китая.

Экономическое моделирование позволило определить оптимальные параметры функционирования транспортно-логистической

системы Российской Федерации в данном регионе для обеспечения качественного и эффективного обслуживания международных интермодальных и мультимодальных перевозок.

На формирование трансграничных кластеров большое влияние оказывают традиционные евразийские транспортные коридоры, связывающие порты юга Приморского края и Балтийского побережья Российской Федерации (Транссибирский транспортный коридор), а также порт Суйвэй (КНР) и порты Западной Европы сухопутным маршрутом через территорию Центральной и Средней Азии. Однако следует учитывать, что проект «Нового Шелкового пути» обходит Россию стороной, что может обеспечить транзит без ее участия и «обнулить» перспективные планы РАО «РЖД». Помимо традиционных маршрутов, во внимание следует принимать перспективные направления, обеспечивающие устойчивый международный трафик через порты юга российского Дальнего Востока. Речь идет о транспортных коридорах «Суйфэньхэ», «Туманган» и Восточном транскорейском транспортном коридоре [3].

Опорные элементы международных транспортно-логистических кластеров

Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» в той или иной степени интегрированы в действующие или перспективные транспортные проекты, что способствует включению хозяйствующих субъектов края в международную систему предоставления услуг интермодальных и мультимодальных перевозок. Коридор «Приморье-2» интегрирован в коридор «Туманган», который опирается на транспортную ось в рамках международного маршрута Чанчунь, Цзилинь, Хуньчунь (КНР) – станция Краскино (Махалино), порт Зарубино (РФ) с выходом на порты Азиатско-Тихоокеанского региона. Транспортный коридор «Приморье-1» функционирует в рамках международного маршрута Харбин, Суйфэньхэ (КНР) – станция Гродеково, порты юга Приморского края с выходом на порты южного Китая. Рассматривается и создание транспортного коридора «Приморье-3» – кратчайшего, а, следовательно, экономически эффективного пути от транспортно-логистического комплекса свободного порта Владивосток до приграничных

станций Российской Федерации на юге Приморья с дальнейшим выходом на транспортные маршруты «Туманган» и Восточный транскорейский транспортный коридор.

Кластерной интеграции способствует реализация ряда крупных инвестиционных проектов в транспортной сфере. Например, РАО «РЖД» в рамках проекта «Создание комплексных инфраструктурных магистралей “Восток-Запад” и “Север-Юг”» проводит государственную политику России по реализации транспортно-транзитного потенциала международных транспортных коридоров. Кооперации в рамках формирующихся кластеров будут способствовать реализация комплексных проектов по интегрированию российских и глобальных мультимодальных операторов, развитие передовых терминально-логистических технологий и информационных систем, что позволит включить регионы Дальнего Востока России в систему международных транспортных маршрутов. По оценке РАО «РЖД», это обеспечит грузопоток в направлении портов Приморского края к 2020 г. 105,0 млн т (+23,0 млн т к показателям 2012 г.) [4].

В качестве опорных элементов кластерной сети, формирующейся на маршруте Транссибирского транспортного коридора, могут рассматриваться транспортно-логистические центры (ТЛЦ), планируемые к созданию РАО «РЖД» на территории Приморского края на станциях Гродеково, Артем-Приморский 1, Находка, Уссурийск. Важным инфраструктурным элементом станет участок железной дороги от станции Хасан (РФ) до порта Раджин (КНДР) с перспективой продления железнодорожного коридора до Сеула и портов восточного побережья Республики Корея (Восточный транскорейский транспортный коридор). Проект реализуется РАО «РЖД» совместно с консорциумом компаний Республики Корея, а перспективный объем перевалки грузов на данном направлении оценивается в 4 млн т в год [4]. Данный проект может рассматриваться и как продолжение Транссибирского транспортного коридора, и как часть коридора «Туманган» с выходом через Цзилинь и Чанчунь (КНР) от железнодорожных станций южной ветки Транссиба на районы Внутренней Монголии (КНР), или в северную часть КНР на Харбин, или в южную часть провинции Ляонин (КНР) на порт Далянь [2].

Развитие международных перевозок по данному маршруту будет способствовать формированию крупнейшего в регионе

Северо-Восточной Азии транспортно-логистического кластера, включающего объекты портовой инфраструктуры, транспортно-логистические центры и производственные зоны на территории Российской Федерации, КНР, Республики Корея, КНДР, Японии и Монголии. Его опорными объектами могут стать порты Пусан и Донгхэ (Республика Корея), Сакаиминато (Япония), Зарубино, Посъет и Владивосток, а также железнодорожные станции Хуньчунь (КНР) и Краскино (Махалино) на юге Приморья. Развитие проекта «Туманган» позволит в равной степени эффективно использовать транспортную инфраструктуру существующих коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» и перспективного «Приморье-3», а также планируемые к строительству РАО «РЖД» транспортно-логистические центры на юге Приморского края.

Другим направлением трансграничной кластерной интеграции может рассматриваться транспортный коридор «Суйфэньхэ», который соединяет в единую транспортно-логистическую сеть порты юга Приморского края и железнодорожный маршрут от станции Находка-Восточная через пограничную станцию Гродеково в Суйфэньхэ и Харбин (КНР) с выходом на Транссибирскую магистраль в районе Читы. Он обеспечивает вывоз промышленных и сельскохозяйственных товаров, производимых в провинциях Хэйлунцзян и Цзилинь (КНР) через порты Приморья к морским транспортным маршрутам в направлении портов юга КНР, Японии, Республики Корея. Опорными элементами формирующегося трансграничного кластера с российской стороны могут рассматриваться объекты транспортно-логистических центров на станциях Гродеково, Артем-Приморский 1, Находка, Уссурийск, а также производственные и сервисные объекты на площадках формирующихся территорий опережающего развития в Надеждинском, Михайловском районах Приморья и свободного порта Владивосток.

Внешние географические контуры перспективного трансграничного транспортно-логистического кластера в данной части Северо-Восточной Азии могут охватывать Пусан (Республика Корея), Харбин (КНР), Владивосток (РФ) и Сакаиминато (Япония). Внутренние контуры кластера могут включать опорные объекты в границах так называемой «Зоны 1» – территории международного развития вокруг реки Туманной (р.Туманган) в рамках проекта «Расширенная Туманганская инициатива»,

участие в котором принимает Российская Федерация. В соответствии с предложениями консультативной комиссии проекта, включающей представителей Российской Федерации, КНР, Республики Корея и Монголии, в границу данной территории развития включаются порты и железнодорожные узлы юга Приморского края, порт Раджин (КНДР), железнодорожные станции Суйфэньхэ и Хуньчунь (КНР).

Экономический эффект кластерной интеграции на международных транспортных маршрутах

Кластерной интеграции в рамках данной территории способствует рост контейнерных перевозок и иных грузов из северо-восточных провинций Китая в направлении портов Юго-Восточной Азии, Канады и США. Правительство Российской Федерации планирует увеличить контейнерный грузопоток через Транссиб путем создания трансконтинентального коридора «Корея – Россия – Европа». Предварительные расчеты показывают, что перевозки грузов по нему и по срокам доставки, и по стоимости транспортировки выгоднее, чем морские через российские или европейские порты. Среди грузов на этом направлении – сельхозпродукция, преимущественно зерновые культуры, направляемые на экспорт, кроме того, провинции северного Китая занимают первое место в стране по объему добычи угля. Правительство КНР приняло решение об увеличении экспорта угля до 30 млн т в год. Этот грузопоток может быть направлен через порты Приморского края в Японию, Республику Корею и Тайвань, которые последние шесть лет являются крупнейшими покупателями китайского угля [5].

Как опорные объекты трансграничных кластеров в данном регионе могут также рассматриваться порты КНР. Например, на тихоокеанском побережье Китая расположено 26 крупных портов, включая Гонконг. Однако следует учитывать, что промышленный потенциал, генерирующий контейнеризируемый экспортный груз Китая, расположен неравномерно [6]. Очевидно, что потенциальная зона генерации контейнеропотока для международных транспортных коридоров в Приморье – это северо-восточные провинции Китая – Хэйлуцзянь, Цилинь и Ляонин, которые не являются абсолютными лидерами промышленного производства. В качестве предварительного ориентира

при моделировании емкости грузопотока на данном направлении учитывалось, что доля этих провинций во внешнеторговом обороте Китая по итогам 2012 г. составила 4,3% [4]. При этом необходимо принимать во внимание, что в них локализовано производство продукции, которая в меньшей мере перевозится контейнерами, что уменьшает относительную долю северо-восточных провинций в генерации контейнеропотока на Транстихоокеанском направлении в сторону портов Принс-Руперт, Такома и Сиэтл на западном побережье Канады и США.

Российский порт Зарубино в бухте Троицы может рассматриваться как важный опорный объект формирующегося трансграничного транспортно-логистического комплекса на стыке границ России, КНР и КНДР. Предпринятая в 2010 г. секретариатом «Расширенной Туманганской инициативы» попытка оценить транзитный потенциал морского порта Зарубино представляет собой обобщение мнений 15 экспертов, из них десять представляют страны, генерирующие или поглощающие потенциальный трафик контейнеров, остальные – из России. По мнению экспертов, прогнозируемый контейнерный трафик к 2020 г. составит около 2,5 млн TEU*, а к 2030 г. увеличится до 6,5–7,0 млн TEU, с общим разбросом прогнозных показателей от 1,5 млн до 10,0 млн TEU [7].

Эти прогнозы можно относить не только к порту Зарубино, но в целом к международным транспортным коридорам на территории Приморья. Следует учитывать, что конкурентами за потенциальную грузовую базу автономного района Внутренняя Монголия (Китай) и собственно Монголии, помимо портов Приморья, являются более выгодные с точки зрения логистики шесть портов провинции Ляонин и Хэбэй, суммарный контейнерооборот которых по итогам 2012 г. составил 27,6 млн TEU [8].

Исследование, проведенное консалтинговой компанией «АССО-Инвест Консалтинг», показало, что отмеченные выше факторы также не статичны. В частности, изменение акцентов в размещении производственного потенциала Китая в период 2000–2013 гг., а также развитие портов Бохайской зоны (КНР) привело к постепенному росту контейнерного трафика (все

* Двадцатифутовый эквивалент, условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.

направления) портов береговой линии провинции Ляонин с 3% до примерно 8% в общем трафике [9]. Тем не менее доля порта Далянь в Транстихоокеанском направлении на середину 2015 г. составила всего 1,45% в общем трафике контейнеров на порты северо-западного побережья США.

Потенциал трех северо-восточных провинций Китая, с точки зрения использования преимуществ международных транспортных коридоров Приморья, далеко не равнозначен. Например, в отличие от провинции Хэйлунцзян, ее южные соседи – Цилинь и Ляонин – имеют достаточно разветвленную железнодорожную сеть, как меридионального, так и широтного направления, сформированную вокруг центрального двухпутного электрифицированного хода Далянь – Харбин, с параллельной пассажирской высокоскоростной линией, что позволяет частично разгрузить сеть общего пользования под грузовые перевозки. Кроме того, провинция Ляонин имеет протяженную береговую линию, на которой расположено четыре морских порта. С учетом порта Циньхуандао (вблизи границы провинции Ляонин), промышленность провинции имеет выход на пять доступных морских портов, суммарный контейнерооборот которых по итогам 2012 г. составил 15339,6 тыс. TEU [10].

Можно сделать вывод, что потенциальные отправители контейнеров в направлении портов Северной Америки из провинции Ляонин и значительной части провинции Цилинь могут воспользоваться адекватной схемой логистики на основе внутренней системы железных и автомобильных дорог (до 500–700 км) на юг, до портов Корейского и Ляодунского заливов.

Использование интер- и мультимодальных перевозок на основе маршрутов международных транспортных коридоров Приморья интересно, прежде всего, потенциальным грузоотправителям провинции Хэйлунцзян и, частично, северных районов провинции Цилинь. Вместе с тем доля провинции Хэйлунцзян в валовом внутреннем продукте Китая на 2012 г. составила около 2,6%, при этом структура используемого сырья и производимой продукции формирует преимущественно неконтейнеризируемую грузовую базу.

Оценивая перспективы грузовой базы провинции, следует отметить то обстоятельство, что доля валового регионального продукта провинции Хэйлунцзян в валовом внутреннем

продукте Китая демонстрирует постепенную тенденцию к снижению с 3,17% в 2000 г. до 2,64% в 2012 г. Перспективы грузопотока через транспортные коридоры Приморья определяются не только отмеченными выше особенностями на «китайской» стороне Транстихоокеанского направления. Свое влияние оказывает и специфика североамериканского рынка, поглощающего генерируемый в Китае грузовой поток.

Анализ свидетельствует, что потенциал международных транспортных маршрутов, являющихся инфраструктурной основой трансграничного транспортно-логистического кластера в данном регионе Северо-Восточной Азии, составляет около 240–260 тыс. TEU в период 2020–2022 гг. Потенциал международных транспортных коридоров «Приморье-1», «Приморье 2» способен заинтересовать (как предел) 85% потенциальных отправителей провинции Хэйлуцзян, 45% отправителей провинции Цзилинь для направлений «Транс-Пасифик» и «Интра-Азия», для внутренних направлений КНР предельное поглощение – 65% отправителей в обеих провинциях. Для получения общего прогнозного значения грузовой базы двух провинций Северо-Востока Китая по этим направлениям можно исключить из эконометрической модели параметры предельных значений охвата грузовой базы этих провинций. В данном варианте можно получить прогнозные данные объема грузопотока около 480–515 тыс. TEU в период 2020–2022 гг.

Выводы

Исследование позволяет сделать вывод о перспективах роста грузопотока, прежде всего контейнеризируемых грузов, по международным транспортным маршрутам в направлении портов юга Приморского края. Для обеспечения экономической эффективности прохождения грузов потребуется реализация комплексных проектов по интегрированию российских и глобальных мультимодальных операторов и созданию транспортно-логистических центров на сопредельных территориях, что будет способствовать кластерной интеграции хозяйствующих субъектов в приграничных регионах Северо-Восточной Азии. Другим важным фактором для формирования полноценного трансграничного кластера является развитие промышленной базы китайских провинций Хэйлуцзян и Цзилинь и создание

производственных и сервисных объектов на площадках формирующихся территорий опережающего развития в Надеждинском, Михайловском районах Приморья и на территории свободного порта Владивосток.

Литература

1. *Фисенко А. И.* Роль морских портов Приморского края в развитии транзитной функции региона в условиях создания свободного порта Владивосток // *Фундаментальные исследования*. – 2015. – № 8. – С. 6.
2. Возможности развития международного транспортного пространства Северо-Востока Азии с участием Приморского края. URL: <http://www.business-dialogy.ru/wp-content/uploads/2013/02/> (дата обращения: 30.10.2015).
3. Концепция транспортных коридоров Северо-Восточной Азии. The Economic Research Institute for Northeast Asia. URL: <http://www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/bl1-r.pdf> (дата обращения: 30.10.2015).
4. Развитие российских участков международных транспортных коридоров: интеграция в глобальную транспортную систему и обеспечение конкурентоспособных евроазиатских перевозок. URL: http://www.unescap.org/sites/default/files/Russian%20Federation_1.pdf (дата обращения: 30.10.2015).
5. *Цыденов А. С.* Развитие международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации // *Транспорт Российской Федерации*. – 2013. – № 1 (44).
6. Industrial Clusters in China: Policy tools for further and more balanced development, Federico Frattini, University of Ferrara. – URL: <http://revel.unice.fr/erierp/index.html?id=3476> (дата обращения: 30.10.2015).
7. *Холоша М. В., Гулидов Р. В.* Потенциал бухты Троицы в Приморском крае // *Морские порты*. – 2011. – № 5 (96).
8. Drewry Maritime Research Container Forecaster 3rd quarter, 2013.
9. Северо-Восток Китая в 2012: политика, экономика и социально-демографическое развитие, ИИАЭ ДВО РАН, Информационно-аналитический бюллетень. № 30 (228). URL: <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/30.pdf>. (дата обращения: 30.10.2015).
10. China's Biggest Port Provinces, Source: PTI, by Professor Theo Notteboom, Dalian Maritime University. URL: https://www.porttechnology.org/news/chinas_biggest_port_provinces. (дата обращения: 30.10.2015).

Способы совершенствования механизмов предоставления трансфертов в бюджетной системе РФ

Е.Н. ТИМУШЕВ, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми научного центра Уральского отделения РАН, Сыктывкар.
E-mail: timushev@iespn.komisc.ru

В статье обосновываются важность межбюджетных трансфертов и их влияние не только на сбалансированность бюджетов, но и эффективность осуществления расходов, представлены результаты анализа исследований межбюджетных отношений в бюджетной системе РФ, предлагаются пути их совершенствования. Рекомендуется осуществить децентрализацию расходных полномочий, уменьшить число трансфертов, распределяя оставшиеся по открытой и понятной формуле и не меняя утвержденные суммы в течение финансового года, перейти к блочным широкоцелевым субсидиям, сократить число, увеличить долю нецелевых субвенций и расширить полномочия при использовании целевых трансфертов. Рекомендации призваны благоприятно повлиять на сбалансированность и обеспечить реализацию принципа самостоятельности бюджетов.

Ключевые слова: налогово-бюджетная политика, межбюджетные отношения, трансферт, сбалансированность бюджета, самостоятельность бюджета

Сбалансированность бюджета является основой бюджетной системы РФ¹. Это обязательное требование, которое призвано обеспечивать нормальное функционирование органа власти, выполнение им обязательств в соответствии с законодательно закрепленными полномочиями. Современная политика межбюджетных отношений на федеральном уровне отличается от проводившейся более десяти лет назад, однако и сегодня нужна самостоятельность субнациональных и местных властей, которая выражалась бы не в исполнении делегированных полномочий, а в проведении собственной политики в социальной и экономической сферах.

¹ Бюджетный кодекс Российской Федерации [Эл. ресурс]: от 31.07.1998 № 145-ФЗ (ред. от 21.07.2014) / СПС «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru>. Ст. 28, 33.

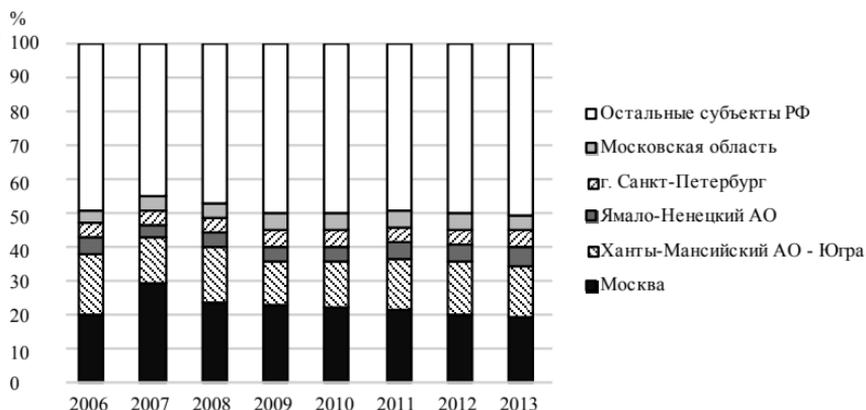
Важность прозрачного и формализованного распределения бюджетных средств

Теоретическая невозможность функционирования децентрализованной бюджетной системы без перераспределения бюджетных средств в форме межбюджетных трансфертов отмечена в [1. С. 213–214]. Причина заключается в том, что предлагаемые теорией наилучшие способы распределения налоговых доходов и источники осуществления расходов (бюджеты разных уровней) едва ли могут на практике совпасть в части объемов доходов и расходов. Как правило, необходимо вторичное распределение средств в форме межбюджетных трансфертов [2].

Нынешняя модель бюджетной системы РФ часто подвергается критике [2–3] из-за того, что практика распределения налоговых доходов не соответствует принципам бюджетного федерализма (местные органы власти из-за большого объема перераспределения средств просто выполняют роль исполнителей полномочий). Другая группа работ большее внимание уделяет недостаточным полномочиям бюджетов при исполнении расходных обязательств.

Вопрос полномочий тесно связан с политикой выделения межбюджетных трансфертов. Так, утверждается, что бюджетная система излишне централизована вследствие политической централизации, а политические мотивы заслоняют принципы федерализма при построении отношений с регионами и муниципалитетами. Это выливается в бесполезные и затратные бюрократические процедуры для нижестоящего уровня, подавляет инициативу, не дает развиваться местному самоуправлению [4. С. 307]. В последнее время перед субъектами РФ снова остро встала проблема нефинансируемых мандатов [5. С. 21–24], а система межбюджетных трансфертов становится все более сложной и запутанной.

Сторонники существующей модели распределения налоговых доходов в качестве аргумента приводят крайнюю неравномерность условий социально-экономического развития регионов РФ (вследствие чего не менее половины налоговых доходов бюджетной системы формируется на территории пяти субъектов) (рис. 1), а также то, что существующая модель отвечает принципам бюджетного федерализма, требующим, в частности, оставлять на местах только налоги с немобильной, максимально не зависящей от цикла конъюнктуры базой [6. С. 33].



Источник: ФНС РФ (Форма 1-НМ: Отчет о начислении и поступлении налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджетную систему Российской Федерации [Эл. ресурс] / УФНС РК. URL: http://www.nalog.ru/rn11/related_activities/statistics_and_analytics/forms/); расчеты автора.

Рис. 1. Удельный вес налоговых доходов бюджетной системы РФ, собранных на территориях субъектов РФ в 2006–2013 гг., в общей сумме налоговых доходов, %

Проблему построения бюджетной системы, адекватной выработанным принципам теории бюджетного федерализма и обеспечивающей сбалансированность каждого уровня системы, также усложняет общепризнанная зависимость экономики РФ от внешней ценовой конъюнктуры рынка энергоносителей и противоречивая оценка ее влияния на экономическое развитие (проблема «ресурсного проклятия»²). Так, требование перераспределения большой суммы налоговых и таможенных доходов при концентрации на федеральном уровне внешнеэкономических налогов и налогов с неравномерной базой (на добычу полезных ископаемых) увеличивает роль федерального бюджета и значимость межбюджетных отношений.

По всей видимости, повышенная макроэкономическая волатильность, присущая экономикам с высокой зависимостью от однородного экспорта [7. С. 4], перекидывается и в сферу бюджетных отношений, так как при значительной роли перераспределения увеличивается риск формирования доходов бюджета-

² Анализ проблемы и список источников можно найти, например, в [7; 8].

получателя (зачастую не меньший, чем риск недопоступления налоговых доходов в диверсифицированной экономике). Также в такой экономике повышается роль экономической политики государства – для коррекции «провалов рынка», которые влияют в том числе и на структуру налоговых доходов [8. С. 11].

На наш взгляд, в сложившихся обстоятельствах повышенная централизация бюджетных средств оправдана, что, однако, налагает на федеральный бюджет (а возможно, и на бюджет субъекта РФ) обязанности перераспределять средства согласно выбранной политике межбюджетных отношений. Но большой объем перераспределения содержит в себе многочисленные риски, в частности, проблему мягких бюджетных ограничений, суть которой состоит в том, что при определенных условиях предоставление трансфертов ведет к неэффективным бюджетным расходам. Так, перечисление средств, заранее не запланированных в официальном документе либо сформированных без ясного и открытого правила выделения, создает стимулы у бюджета-получателя проводить в области предоставления общественных благ, налогообложения, заимствований стратегию, которая базируется на ожидании дополнительной финансовой поддержки [9. С. 148–149]. Бюджет-получатель может принимать решения, связанные с высокими рисками возникновения неплатежеспособности, ожидая, что в кризисной ситуации ему будет оказана финансовая помощь [10. С. 181].

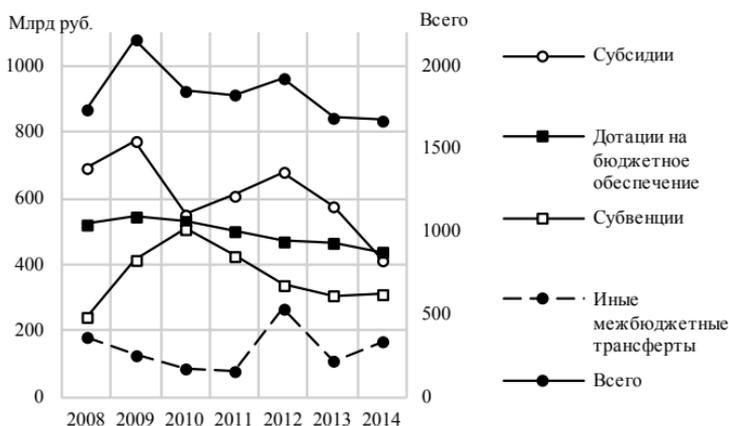
В общем случае в ситуации вынужденной вертикальной несбалансированности, при объективной потребности в перераспределении средств неизбежны случаи, когда бюджет-донор противопоставляет свои аргументы об ограниченных возможностях бюджета и необходимости приложения усилий по мобилизации собственных доходов доводам бюджета-получателя о потребности в увеличении трансфертов из-за недостаточности доходов для исполнения расходных полномочий [11]. Это придает актуальность теме построения эффективной системы межбюджетных отношений.

Оценка взаимоотношений федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ

Процесс реформирования межбюджетных отношений, начатый в 1997–1998 гг., постепенно привел к финансовой

и политической централизации, выразившейся в ограничении самостоятельности субнациональных бюджетных систем. Это приводит к подавлению местной инициативы, оттоку наиболее квалифицированных и творческих кадров, снижению качества управленческой деятельности; эффективность бюджетной системы снижается из-за «запредельно высоких транзакционных издержек любых проявлений самостоятельности и инициативы» [4. С. 307, 310]. Достижения в области совершенствования межбюджетных отношений нивелировались недостатками в базовых принципах практики бюджетного федерализма РФ, усиливалась роль отраслевых министерств, росло число и усложнялся механизм выделения трансфертов [6. С. 154, 182].

Ближе к середине 2010-х гг., при замедлении темпов экономического роста увеличилась доля обязательств бюджетов субъектов РФ, актуализировалась проблема нефинансируемых мандатов (расходы на повышение зарплат в бюджетной сфере были профинансированы из федерального бюджета лишь на треть от необходимого объема) [5. С. 21–24]. С 2010 г. виден тренд снижения абсолютной суммы трансфертов, перечисляемых бюджетам субъектов РФ (рис. 2).



Источник: [12. С. 86] (2008–2011 гг.), Казначейство РФ (2012–2014 гг.); расчеты автора.

Примечание: в ценах 2014 г. (приведено в сопоставимый вид через индексацию на годовой индекс потребительских цен).

Рис. 2. Безвозмездные поступления бюджетов субъектов РФ из федерального бюджета в 2008–2014 гг., млрд руб.

Важнейшими условиями эффективной налогово-бюджетной политики при бюджетном федерализме являются баланс доходных источников и расходных обязательств (отсутствие нефинансируемых мандатов), жёсткие бюджетные ограничения, единое пространство, регулируемое федеральным законодательством, что в итоге приводит к самостоятельности и ответственности бюджетов. В такой системе важную роль играют межбюджетные трансферты; прямые расходы федерального бюджета на территории региона (например, в рамках федеральной целевой программы), рассматриваемые иногда в качестве замены межбюджетным трансфертам [13. С. 93], могут быть даже вредны, если негативно влияют на частный сектор региональной и местной экономики (например, создают недобросовестную конкуренцию частному сектору) [14. С. 25]. Прямые расходы неизбежно должны осуществляться в рамках выбранной федеральной социально-экономической политики, что чревато избранием конкретных секторов-бенефициаров и искажением рыночной структуры экономики [7. С. 12].

Потенциально более эффективный путь прямого инвестирования бюджетных средств – создание условий для повышения доходности частных инвестиций через осуществление производительных расходов (в инфраструктуру и образование) [7. С. 12; 15. С. 44]. Но в любом случае крупные проекты требуют развитых институтов государственного управления [7. С. 12].

Помимо потенциальной опасности прямых федеральных расходов для частных стимулов, их особенность состоит в том, что они должны выполняться в рамках тех расходных полномочий, которые закреплены за федеральным уровнем, то есть удовлетворять требованиям экономии на масштабе и порождать большие положительные экстерналии, а также слабо учитывать местные особенности территории (иначе нет оснований использовать их вместо межбюджетных трансфертов). Так, теорией бюджетного федерализма выработано в целом простое правило определения уровня финансирования общественных благ в многоуровневой бюджетной системе [16; 17; 18], с учетом трех целей госуправления, выделенных Р. Масгрейвом [19. С. 180]: при условии существования различных интересов у налогоплательщиков и финансовой самостоятельности бюджетов принятие решений

и предоставление общественных благ должны осуществляться на минимальном уровне государственного управления (с целью достижения экономической эффективности³), с учетом ограничений эффектов экономии на масштабе и положительных экстерналий (включая меры социальной справедливости, макроэкономической стабилизации, понимаемой как полная занятость при приемлемом уровне цен).

Если передача трансфертов из федерального бюджета должна быть в максимальной степени лишена политических мотивов, так как в этом случае она перестает отвечать требованиям бюджетного федерализма (о регулировании экстерналий, их «нейтрализации» [см. 20. С. 115]), снижает самостоятельность бюджета, то в случае с прямыми расходами федерального уровня бюджетной системы роль политических факторов и лоббизма, вероятно, даже выше. Так, отмечается, что отрицательной чертой финансирования федеральных проектов на территории регионов являются политизированность и лоббизм при принятии решений, в отличие от распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности, которые выделяются по утвержденной формуле [21. С. 170].

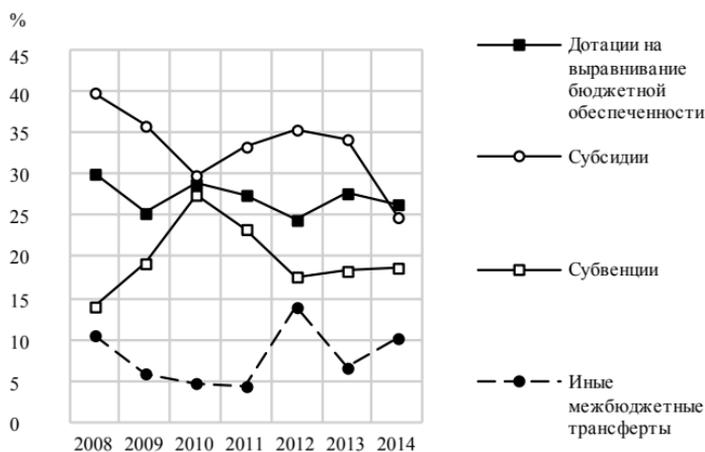
Пути совершенствования механизма предоставления трансфертов из федерального бюджета

При недостаточности финансовых ресурсов на одном из уровней бюджетной системы используют межбюджетные трансферты, которые должны решать следующие задачи в сфере перераспределения бюджетных средств: выравнивание бюджетной обеспеченности, интернализацию внешних эффектов (или экстерналий) и корректировку налоговой системы [22. С. 1126]. В общем случае при хорошей организации межбюджетных отношений должна создаваться система стимулов для осуществления органами власти бюджета-получателя действий, направленных на наращивание собственной налоговой базы и оптимизацию

³ Прежде всего, в самой сфере общественных отношений, когда учитываются местные особенности, предоставляются общественные блага для данной группы населения, а также создаются благоприятные условия для использования частных факторов производства.

расходов, с учетом местных приоритетов при формировании налогово-бюджетной политики [23. С. 5–6].

Важен определенный баланс разных видов трансфертов, при несоблюдении которого может усилиться риск снижения эффективности бюджетной системы. Так, если в структуре преобладают целевые трансферты (субсидии и субвенции), предпочтение отдается не созданию условий для выравнивания бюджетной обеспеченности, а финансированию конкретных мероприятий непосредственно с уровня бюджета-донора [23. С. 232]. Такая политика создает дополнительные издержки и за счет негативных фискальных стимулов ограничивает самостоятельность и уменьшает эффективность расходов. На федеральном уровне при постепенном сокращении абсолютной величины трансфертов, выделяемых бюджетам субъектов РФ, в их структуре доминируют целевые (рис. 3); удельный вес дотаций на выравнивание, обеспечивающих, при объективном различии в уровне экономического развития субъектов РФ, предоставление одинакового объема общественных благ и соответствующих возможностей формирования налоговых доходов, имеет заметный нисходящий тренд, что, на наш взгляд, следует оценить отрицательно.



Источник: [12. С. 86] (2008–2011 гг.), Казначейство РФ (2012–2014 гг.); расчеты автора.

Рис. 3. Структура межбюджетных трансфертов, выделяемых федеральным бюджетом в 2008–2014 гг., %

В литературе широко обсуждается оптимизация распределения целевых видов трансфертов (субсидий и субвенций). Предлагается сократить роль субвенций в межбюджетных отношениях федерального бюджета и бюджета субъекта РФ [4. С. 320–321, 328–330], так как порядок финансирования делегированных полномочий обычно не обеспечивает полное покрытие расходов по их исполнению [24. С. 91]. Небольшую часть ныне передаваемых полномочий следует оставить Федерации, отказавшись от делегирования⁴, большую часть – полностью передать региону в качестве собственных расходных обязательств, с соответствующими полномочиями по доходам⁵.

Для повышения самостоятельности бюджетных систем субъектов РФ предлагается начать практику предоставления широкоцелевых субсидий, с целью устранения негативного влияния крупных федеральных инициатив в сфере полномочий субъектов РФ, когда федеральный бюджет фактически определяет расходную политику регионов [4. С. 322, 324–325]. Концепция широкоцелевых (блочных) трансфертов весьма популярна в литературе [6. С. 155; 24. С. 145; 25].

О необходимости наделения бюджета, получающего субсидию, более широкими полномочиями, особенно в социальной сфере, написано немало академических работ [26]. Блочные субсидии должны распределяться по понятной формуле с учетом расчетов бюджетной обеспеченности, отражая общие приоритеты Федерации и вступая в согласие с концепцией о нейтрализации экстерналий через субсидии (например, положительные экстерналии должны финансово поддерживаться со стороны федерального бюджета). Блочная субсидия позволит увеличить самостоятельность бюджета-получателя, полнее учесть региональные особенности, осуществлять стимулирование модернизации социальных отраслей в целом, а не отдельных направлений деятельности [24. С. 8].

Реформирование нецелевых трансфертов связано с устранением проблемы мягких бюджетных ограничений. Предлагается

⁴ Например, регулирование водных ресурсов и отношений, охрана здоровья граждан, пособия при возникновении поствакцинальных осложнений.

⁵ Например, регистрация актов гражданского состояния, содействие занятости населения, регулирование лесных отношений.

исключить из их перечня любые дотации, не реализующие функции выравнивания бюджетной обеспеченности и экстренных антикризисных мер, при этом повысив удельный вес первых в общей структуре трансфертов (чему будет способствовать рекомендуемое резкое сокращение субвенций) [4. С. 323, 324]. Дотации на сбалансированность считаются инструментом «ручного управления» финансовым состоянием регионов» [27. С. 26] и одним из основных источников мягких бюджетных ограничений. Формуле расчета дотаций на выравнивание следует придать большую прогрессивность, с сохранением рангов бюджетов-получателей, установившихся до выравнивания, для профилактики негативных фискальных стимулов [27. С. 65; 4. С. 308]. Функция дотаций на выравнивание должна таковой и оставаться, не следует с их помощью повышать финансовую дисциплину или стимулировать к наращиванию налогового потенциала [24. С. 7].

Для каждого бюджета-получателя суммы каждого вида трансфертов и их направления (если речь идет о целевом трансферте), а также сроки зачисления рекомендуется устанавливать в начале финансового года, без пересмотра их по ходу исполнения бюджета. Пересмотр сумм и сроков зачисления чреват проблемой мягких бюджетных ограничений. Изменение величины трансферта или сроков зачисления может оцениваться как финансирование дефицита бюджета, что недопустимо с точки зрения создания фискальных стимулов – трансферты не должны выделяться на покрытие дефицитов [6. С. 54].

При существующей практике бюджет-получатель с трудом может прогнозировать доходы по безвозмездным поступлениям, и строгое следование заявленным правилам и условиям выделения бюджетных средств решит эту проблему. Если соблюдение на практике данного правила связано с большими издержками (издержками планирования, либо его выполнение будет сопряжено с негативными последствиями), целесообразно утвердить закрытый перечень исключений из этого правила.

Выводы

На текущем этапе экономического развития бюджетной системы и экономики РФ ведущую роль в балансировании

бюджетов должны играть межбюджетные трансферты. Однако необходимость перераспределения бюджетных средств в больших масштабах несет в себе риски их неэффективного использования, вызывая появление негативных фискальных стимулов, снижающих самостоятельность бюджета-получателя.

При построении межбюджетных отношений в бюджетной системе РФ рекомендуется уменьшить число трансфертов, прекратив практику использования дотаций на сбалансированность, перейдя к блочным широкоцелевым субсидиям, максимально сократив число субвенций. Все трансферты должны распределяться по открытой и понятной формуле, субсидии – с учетом расчетов показателей бюджетной обеспеченности. Суммы и направления использования трансфертов, сроки их зачисления на счет бюджета-получателя необходимо устанавливать в начале финансового года и не пересматривать их по ходу исполнения бюджета в текущем финансовом году. Структура трансфертов должна сместиться от целевых к нецелевым, дотации на выравнивание должны распределяться более прогрессивно и не иметь иных параллельных функций, кроме выравнивания, а бюджет-получатель при распоряжении субсидиями и субвенциями должен получить больше полномочий по выбору направлений и сроков их расходования.

Рекомендуемые децентрализация решений по использованию собственных доходов, совершенствование политики межбюджетных трансфертов исключают риск распространения нефинансируемых мандатов, обеспечат баланс доходных источников и расходных обязательств, реализацию принципа самостоятельности бюджетов.

Литература

1. Pruddhome R. The dangers of decentralization // The World Bank Research Observer. – 1995. – Vol. 10. – № 2 (Aug.). – P. 201–220.
2. Родионова В. М. Сбалансированность бюджетов: теоретический и правовой аспекты // Финансы. – 2012. – № 4. – С. 54–60.
3. Швецов Ю. Г., Булаш О. А. Российская Федерация: федерализм почти не виден // ЭКО. – 2008. – № 10. – С. 162–172.
4. Стратегия-2020: Новая модель роста – новая социальная политика. Итоговый доклад о результатах экспертной работы по актуальным проблемам социально-экономической стратегии России

- на период до 2020 года / Под ред. Мау В. А., Кузьминова Я. И. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2013. – Кн. 2. – 408 с.
5. Акиндинова Н. В., Кузьминов Я. И., Ясин Е. Г. Российская экономика на повороте: доклад к XV Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества (1–4 апреля 2014 г., Москва). – М.: Изд. дом ВШЭ, 2014. – 27 с.
6. Силуанов А. Г. Межбюджетные отношения в условиях развития федерализма в России: дисс... докт. экон. наук. – М.: ФГБОУ ВПО РАНХиГС при Президенте РФ, 2012. – 409 с.
7. Гуриев С., Плеханов А., Сонин К. Экономический механизм сырьевой модели развития // Вопросы экономики. – 2010. – № 3. – С. 4–23.
8. Полтерович В., Попов В., Тонис А. Механизмы «ресурсного проклятия» и экономическая политика // Вопросы экономики. – 2007. – № 6. – С. 4–27.
9. Реформа фискального федерализма в России: проблема мягких бюджетных ограничений / Кадочников П. и др. // Экономическая политика. – 2006. – № 3. – С. 148–181.
10. Мягкие бюджетные ограничения субнациональных властей: теория, практика и выводы для России / М. Виньо и др. // Экономическая политика. – 2006. – № 2. – С. 180–208.
11. Завьялов Д. Ю. Совершенствование формирования фондов финансовой поддержки: вариант решения // Финансы. – 2012. – № 6. – С. 14–18.
12. Межбюджетные отношения и субнациональные финансы / Алаев А. и др. // Российская экономика в 2013 году. Тенденции и перспективы. Вып. 35. – М.: ИЭПП им. Е. Т. Гайдара, 2014. – С. 76–94.
13. Перераспределение региональных доходов в рамках системы межбюджетных отношений в России / Кадочников П. и др. // Вопросы экономики. – 2003. – № 3. – С. 77–93.
14. Дмитриев М. Инвестиционные стратегии российских регионов: новые вызовы и возможности // Экономическая политика. – 2006. – № 4. – С. 19–30.
15. Идрисов Г., Синельников-Мурылев С. Бюджетная политика и экономический рост // Вопросы экономики. – 2013. – № 8. – С. 35–59.
16. Христенко В. Б. Теория и методология построения механизмов бюджетного федерализма в Российской Федерации: дисс... докт. экон. наук. – М.: АНХ при Правительстве РФ, 2002. – 807 с.
17. Shah A. The reform of intergovernmental fiscal relations in developing and emerging market economies // The World Bank Policy and Research Series. – 1994. – № 23.
18. Oates W. E. The Theory of Public Finance in a Federal System // The Canadian Journal of Economics. – 1968. – Vol. 1. – № 1. – P. 37–54.

19. Блауг М. 100 великих экономистов после Кейнса / Пер. с англ. под ред. М. А. Сторчевого. – СПб: Экономическая школа, 2008. – 384 с.
20. *Musgrave R. A. Approaches to a Fiscal Theory of Political Federalism // Public Finances: Needs, Sources, and Utilization. Princeton University Press, 1961. – P. 97–134.*
21. *Зубаревич Н. В. Региональное развитие и региональная политика за десятилетие экономического роста // Журнал Новой экономической ассоциации. – 2009. – № 1–2. – С. 161–174.*
22. *Oates W. E. An Essay on Fiscal Federalism // Journal of Economic Literature. – 1999. – Vol. 37. – № 3. – P. 1120–1149.*
23. *Славгородская М., Летунова Т., Хрусталева А. Анализ финансовых аспектов реализации реформы местного самоуправления. Научные труды № 120Р. – М.: Изд-во ИЭПП, 2008. – 289 с.*
24. *Ерошкина Л. А. Эволюция и совершенствование форм федеральных межбюджетных трансфертов в Российской Федерации: дисс... канд. экон. наук. Волгоград: ГОУ ВПО «Волгоградский государственный университет», 2008. – 224 с.*
25. Рекомендации Конференции по направлениям бюджетно-налоговой политики на среднесрочную перспективу // Экономическая политика. – 2010. – № 2. – С. 87–94.
26. *Стародубровская И. Неэффективные социальные расходы в контексте пространственной политики // Экономическая политика. – 2011. – № 3. – С. 25–29.*
27. Проблемы межбюджетных отношений в России / [колл. авт.]. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2012. – 188 с.



О жестком коллекторе узнаете снова...

или что делать с взысканием долгов в России?

Ю.С. ЭЗРОХ, кандидат экономических наук, Новосибирский государственный университет экономики и управления. E-mail: ezroh@rambler.ru

В статье исследованы особенности коллекторской деятельности в России, доказано, что на ее развитие влияет невысокая эффективность государственных судебной и исполнительной систем вкпе со стабильно ухудшающимся качеством банковских ссудных портфелей. Проведен анализ законопроектов в области защиты прав физических лиц при осуществлении деятельности по возврату долгов в зеркале зарубежного опыта; сформированы альтернативные стратегии управления развитием коллекторской деятельности на современном этапе, обоснованы частные предложения в их рамках.

Ключевые слова: должник, взыскатель, закон о коллекторах, качество банковских ссуд, коллектор, пристав-исполнитель, судебный пристав, ФССП

В России существует серьезная проблема, затрагивающая миллионы россиян,¹ имеющих длительную просроченную задолженность [1]. Речь идет о противоправных действиях так называемых коллекторов, занимающихся сбором проблемных долгов (преимущественно банковских). Экономические исследования их деятельности фрагментарны [2–5 и некоторые другие]; современных работ нет вовсе.

Мы – бывшие спортсмены, а ныне – рэкетмены? Методы «выбивания» долгов заставляют вспомнить начало 1990-х. Чего стоит история «о коллекторском нападении на семью, воспользовавшуюся микрозаймом. Четверо неизвестных лиц ворвались в квартиру, избili главу семьи, семнадцатилетнего сына, а над женщиной совершили действия сексуального характера» [6]. При этом речь шла о невозвращенном займе на сумму 5 тыс. руб.! Другой коллектор угрожал взорвать детский садик, если его сотрудница не погасит долг. Защититься от рэкетиров-уголовников

¹ Их около 5 млн чел. из примерно 77 млн заемщиков. Существуют и другие данные (35–40 млн чел.). Банк России такие сведения не предоставляет, а информация бюро кредитных историй, коллекторских агентств разнится [1, 8].

² Из популярной песни 1990-х гг.

непросто. Как отметил финансовый омбудсмен П. А. Медведев, пострадавшая «трижды (!!! – прим. автора) обращалась в полицию, жаловалась на угрозы от этого бандита. Полиция не встала со стула»³ [7].

На таком фоне «традиционные» бесчинства взыскателей долгов кажутся «невинными» – заливка клеем дверных замков, надписи в подъездах, обрыв телефонных проводов, хамство по телефону [9–10]. Нередки случаи рассылки писем в социальных сетях о якобы смерти близких должника (особенно циничны такие сообщения о детях) либо об оказании ими интимных услуг и т. д. [11].

Антиколлекторы – защитники от коллекторов? Бизнес – ничего личного! Желание избавиться от общения с коллекторами заставляет обращаться к так называемым антиколлекторам (юридические компании, полностью или частично специализирующиеся на судебных разбирательствах с банками и другими кредиторами). При этом основная их цель – получение дохода. Например, составление жалобы на действия судебного пристава в полицию обойдется в 600 руб., представление интересов заказчика в суде (одно заседание) подача искового заявления о нарушении прав коллекторами, анализ договора с банком или микрофинансовой организацией – уже в 2000 руб., составление встречного иска к банку (по суммам требования) – 600 руб., а полное обслуживание по договору – 15% от суммы [12].

Стоимость антиколлекторских услуг достаточно высока, и за счет отдельных позиций сэкономить вряд ли удастся. Так, при невыплате кредита на 300 тыс. руб. «антиколлекторам» нужно будет заплатить 30–45 тыс. руб. При этом о списании долгов речи не идёт, в лучшем случае по решению суда будет уменьшена неустойка. Не правильнее ли называться тогда «антикредиторы», «антибанкиры», если речь идет преимущественно об «обычных» судах? К тому же антиколлекторы «защищать грудью» от коллекторов никого не будут: и те и другие достаточно мирно сосуществуют в одном пространстве, «увеличивая надои» от своих «коров» – должников.

Есть ли у «коллекторской» медали другая сторона? Появляющиеся данные об очередных криминальных бесчинствах

³ Результаты внутренних расследований в МВД по этому делу в СМИ отыскать не удалось.

частных взыскателей долгов дискредитируют объективный экономический закон – «взятое в долг нужно отдать». Так, может, не платить кредиторам и «посылать» коллекторов куда подальше – это проявление гражданской позиции? Однако сбор просроченных долгов должен способствовать экономическому развитию, препятствуя «паразитизму» в обществе. Происходит ли это на практике?

О влиянии коллекторской деятельности на банки и национальную экономику. Банки прогнозируют долю безнадежных ссуд, потери от которых включаются в процентную ставку. Очевидно, что их убытки должны покрываться за счет платежей «хороших» клиентов. Для уменьшения таких потерь банки сами активно занимаются досудебным взысканием – звонят и пишут, напоминают и убеждают, однако самое худшее, что может произойти – клиенту попросту нагрубят по телефону⁴ [13].

Когда банк отработает все законные досудебные сценарии взыскания, а затем придёт к выводу об отсутствии судебных перспектив, безнадежный кредит будет переуступлен. Очевидно, что коллекторы изначально планируют использовать какие-то методы, которые банки не применяют, опасаясь законодательных и / или репутационных проблем.

Продажа «плохих» кредитов практически не приносит дохода банкам – коллекторы приобретают долги по символической цене, обычно не более 1–2% от номинала⁵ [15]. Получая почти бесплатно долг и вернув хотя бы его малую часть, частные взыскатели де-факто существуют за счет своих «клиентов», а банки получают в основном моральное удовлетворение⁶ от того, что их неплательщиков не оставляют в покое. Вопреки распространенному

⁴ Банки могут привлечь ко взысканию долгов коллекторское агентство по агентской схеме (т. е. без продажи долга). Это также нередко приводит к острым конфликтным ситуациям. Например, «новосибирец засудил банк "Русский Стандарт" и коллекторское агентство "НСВ" за обидные напоминания о его кредитных долгах» [14].

⁵ Например, если задолженность составляет 250 тыс. руб., коллекторы выкупят её за 2,5 тыс. руб. Это сопоставимо с расходами банкам на сделку (подготовка, упаковка писем заемщику, поручителям, составление реестра и т. д. и т. п.). Цессирование долга требует существенных временных и финансовых затрат банка.

⁶ Продавая долг коллекторам, банки очищают свои балансы от «мертвых» активов. Однако если бы их цель была только в этом, проще было бы просто списать ссуды с баланса за счет резерва.

мнению, коллекторская деятельность не способствует снижению банковских процентных ставок.

Встать, суд идёт! Только долго, задерживается по дороге. Согласно ст. 6.1 Гражданского процессуального кодекса (ГПК РФ), «судопроизводство в судах и исполнение судебного постановления осуществляются в разумные сроки». К сожалению, по ст. 154 ГПК РФ, в которой указано, что «гражданские дела рассматриваются и разрешаются судом до истечения двух месяцев со дня поступления заявления в суд», в этот срок не входят перерывы, предварительное судебное рассмотрение и т. д.

Фактически от момента подачи банком искового заявления о невозврате кредита до вынесения судом первой инстанции решения может пройти полгода и более, еще месяц – на подачу апелляции. Так как основания (пусть и сомнительные) для этого найти нетрудно, то процесс может продлиться еще 3–4 месяца, а толковые юристы со стороны заемщиков затянут этот срок в 2–3 раза. На практике банки получают вступившее в силу судебное решение через 1–2 года.

О государственном взыскании задолженностей. В рамках судебных разбирательств о невыплаченных долгах установить, «кто прав, а кто виноват», нетрудно – банк предоставляет кредитные соглашения, договоры поручительства, выписки по счетам, приходные / расходные ордера и т. д. Не выплатил ссуду в срок – решение о взыскании; не заплатил по суду добровольно – исполнительное производство. Однако эффективность выполнения принятых решений Федеральной службой судебных приставов (ФССП) не слишком оптимистична для кредиторов (табл. 1).

Таблица 1. Некоторые показатели работы судебных приставо-исполнителей ФССП в России в 2012–2015 гг., млрд руб.

№	Показатель	2012	2013	2014	2015
1	Общая взыскиваемая сумма	4 182,1	4 731,6	5 729,9	7 245,2
2	Сумма взысканий, начатых в отчетном периоде	2 162,3	2 592,2	3 041,1	3 848,6
3	Фактически взысканные суммы	312,1	301,8	325,6	350,9
4	В том числе выплаченные добровольно	136,7	160,3	158,7	167,0
5	Суммы документов, направленных для удержания периодических платежей	н.д.	н.д.	10,5	4,5
6	Неисполнение по требованию взыскателя, органа / лица, выдавшего исполнительный документ	304,1	289,9	326,2	418,3

Показатель	2012	2013	2014	2015
<i>Расчетно, %:</i>				
Доля общего взыскания (Стр. 3 / Стр. 1)	7,46	6,38	5,68	4,84
Доля годового взыскания (Стр. 3 / Стр. 2)	14,43	11,64	10,71	9,12
Доля добровольных выплат в общем взыскании	43,81	53,11	48,76	47,60
Доля исполнительных документов на удержание периодических платежей (Стр. 5 / Стр. 3)	н.д.	н.д.	3,23	1,29
Доля неисполнения по требованию взыскателя и других органов / лиц (Стр. 6 / Стр. 2)	14,06	11,18	10,73	10,87

Источник табл. 1–3: Ведомственная статистика ФССП [16], расчеты автора.

Таблица 2. Некоторые сведения о движении исполнительных производств имущественного характера в пользу кредитных организаций по отдельным типам должников в 2012–2015 гг., млрд руб.

Показатель		2012	2013	2014	2015	Темп прироста, %
Количество исполнительных производств, тыс. ед.	ФЛ	2 198,3	2 432,1	3 062,0	3 997,1	81,83
	ЮЛ	55,5	54,4	68,9	86,1	55,14
Σ общая («дела в работе»)	ФЛ	928	1 112,6	1 440,9	1 864,7	100,94
	ЮЛ	460	523,7	511,7	668,6	45,35
Σ оконченных по всем основаниям дел	ФЛ	337,3	361,5	408,4	583,2	72,90
	ЮЛ	220,2	323,6	302,8	325,5	47,82
Σ фактического исполнения	ФЛ	41,6	35	35,5	36,8	-11,54
	ЮЛ	12,1	6,4	20,4	10,9	-9,92
Расчетно, %:						
Доля фактического исполнения по «делам в работе», %	ФЛ	4,5	3,1	2,5	2	
	ЮЛ	2,6	1,2	4	1,6	
Доля фактического исполнения, %	ФЛ	12,3	9,7	8,7	6,3	
	ЮЛ	5,5	2	6,7	3,4	

Примечание: ФЛ – физические лица, ЮЛ – юридические лица и индивидуальные предприниматели.

Как видно из таблицы 2, качество взыскания в пользу банков неуклонно ухудшается – на 40–55% за рассматриваемые четыре года. Так, в 2015 г. удалось фактически взыскать всего три рубля из 100 руб. задолженности предприятий, а если учитывать все ведущиеся исполнительные производства, и того меньше – 2 руб.! Картина работы с долгами физических лиц не намного радостнее (приставы взыскивают 6 и 2 руб. из 100 руб. соответственно)!

Как видно, государственный аппарат принудительного взыскания долгов неэффективен для кредиторов, особенно из числа банков!

ФССП занимается не только имущественным взысканием. Данные об эффективности исполнения административных наказаний в виде обязательных работ представлены в таблице 3.

Таблица 3. Некоторые сведения об исполнительных производствах по административным наказаниям в виде обязательных работ в 2013–2015 гг.

Показатель		2013	2014	2015
Общее количество «дел в работе», тыс. ед.		11,1	95,1	211,6
Всего окончено и прекращено производств, тыс. ед.		4,2	55,2	114,0
В том числе фактическим исполнением, тыс. ед.		4,1	54,1	111,6
Доля фактического исполнения, %		98,1	98,0	97,9
Количество уклонявшихся лиц, чел.		131	2984	5329
Из них:	объявлено в розыск	23	366	710
	установлено в результате розыска	13	143	309
Доля неустановленных в результате розыска, %		7,63	7,47	7,52
Доля уклоняющихся лиц, %		1,19	3,14	2,52

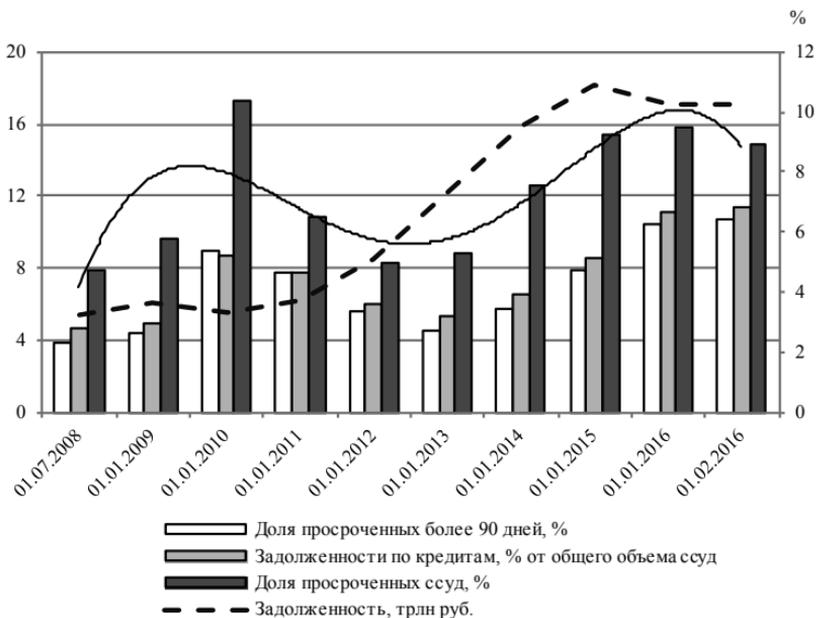
Как видно, за истекшие три года в России резко (в 19 раз!) увеличилось число людей, выполняющих обязательные работы. Доля фактического исполнения таких административных наказаний чрезвычайно высока – стабильно около 98%! Количество «уклонистов» не превышает 3% от общего числа; при этом доля неустановленных в результате розыска лиц невелика – 7,5%.

Эффективность исполнения ФССП решений судов по осуществлению обязательных работ на порядок выше, чем имущественное взыскание. Это связано с тем, что должники находят «законные» способы избежать уплаты долгов – получают мизерную «белую» зарплату, работают «неофициально», прячут или переоформляют на родственников имущество. Однако самому должнику спрятаться на долгое время почти невозможно! Как минимум для этого нужно уволиться с работы. На что же тогда жить?

Для резкого повышения эффективности ФССП необходимо установить законодательную возможность замены имущественных взысканий на обязательные работы (с санкции суда), которые, как видно из таблицы, организуются ФССП блестяще. Их можно осуществлять на «обычных» предприятиях, которые не могут найти себе работников (заводы, фермы, управления содержания дорог и т. д.). У должников появится стабильный доход,

с которого будет производиться удержание. Не менее важно и то, что многие «клиенты» ФССП предпочтут добровольное исполнение судебных решений перспективе долгосрочной (например, на срок до трех лет) принудительной работы.

О масштабе банковских проблем с просроченными долгами. Актуальность помощи банкам в принудительном взыскании проблемных кредитов растет в кризисы, когда качество ссудных портфелей ухудшается (рис. 1).



Источник рис. 1–3: Банк России [17], материалы Banki.ru [18], расчеты автора.

Рис. 1. Качество банковских кредитов и задолженности по кредитам (правая шкала). Резерв на возможные потери по ссудам физическим лицам в 2008–2016 гг.

Как видно из рисунка 1, доля просроченных ссуд с 2012 г. неуклонно увеличивается – каждый седьмой⁷ банковский потребительский кредит не выплачивается вовремя, а доля проблемных ссуд (просроченных более чем на 90 дней) неуклонно растет –

⁷ Здесь и далее, если быть совсем точным, каждый седьмой выданный банками рубль в качестве потребительского кредита не возвращается вовремя.

каждый девятый кредит потенциально безнадежен! К тому же качество ссудных портфелей, характеризуемое долей резервирования, снижается. При этом у отдельных банков показатели «проблемности» кредитных портфелей очень плохи (рис. 2).

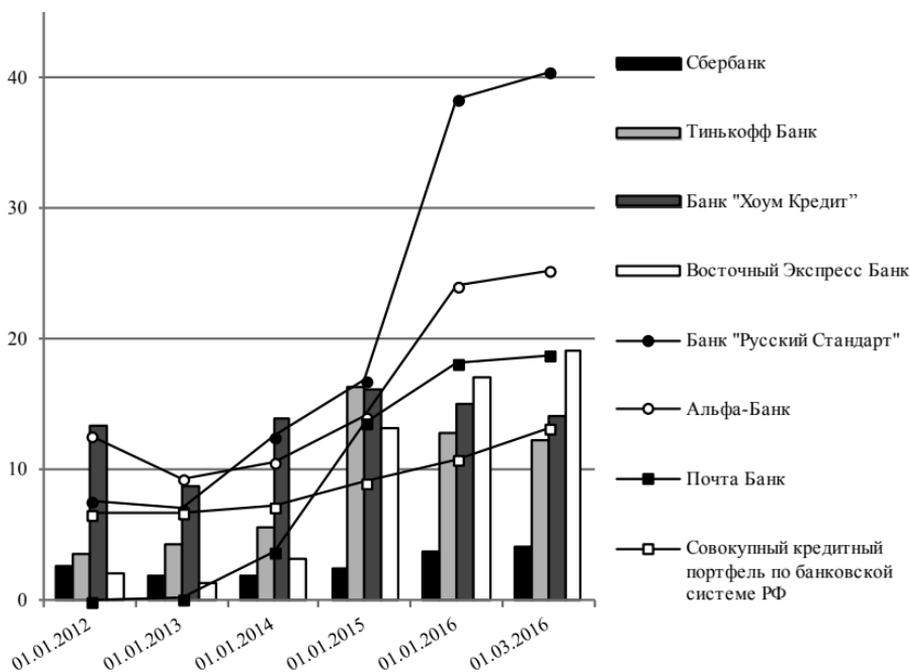


Рис. 2. Уровень просроченной задолженности в портфеле потребительских кредитов отдельных банков в 2012–2016 гг., %

Как видно на рисунке, уровень просроченной задолженности физических лиц у ведущих розничных банков неуклонно увеличивается с 2013 г. Так, у «Русского Стандарта» значение показателя превысило запредельные 40% (в 2013 г. – 7%), у Альфа-Банка – 25% (в 2013 г. – 9,4%), у Восточного Экспресс Банка – 19% (в 2013 г. – 1,5%)! При этом Сбербанк хотя и увеличил уровень просрочки вдвое (до 4,13%), обладает действительно качественным ссудным портфелем.

Ситуация с банковскими долгами предприятий, к сожалению, ненамного лучше, чем в розничном сегменте (рис. 3).

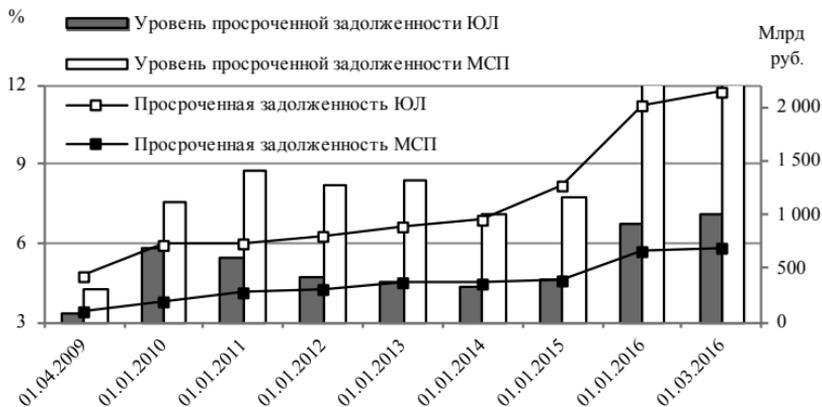


Рис. 3. Объем (млрд руб., правая шкала) и уровень (%) просроченной задолженности предприятий по банковским кредитам в 2009–2016 гг.

Примечание: ЮЛ – все предприятия нефинансового сектора, МСП – малые и средние предприятия.

Данные рисунка свидетельствуют о том, что объем просроченной задолженности компаний перед банками имеет устойчивую тенденцию к росту и составляет 2,2 трлн руб., а в сегменте финансирования небольших предприятий – 0,7 трлн руб. Особенно опасно неуклонное увеличение уровня просроченной задолженности. Так, банковские ссуды, предоставленные малому и среднему бизнесу, являются самыми рискованными в России⁸!

Однако эти цифры «лукавят» – в корпоративном кредитовании при возникновении проблем с возвратом ссуд, особенно крупных, банки нередко (в отличие от розничного сегмента) их реструктурируют – увеличивают срок кредита, изменяют график платежей и т. д. Эти кредиты могут являться «отсроченной просрочкой», хотя и не попадают в «проблемную статистику», т. е. качество корпоративного кредитного портфеля банков в реальности, вероятно, хуже (Банк России не предоставляет

⁸ Глава банка ВТБ в октябре 2015 г. отметил, что «если сегодня малый и средний бизнес не востребован <...> какой смысл больше [его] кредитовать? Это будут невозвратные долги...» [19].

«реструктуризационную» статистику публично, хотя такие сведения включены в периодическую отчетность банков).

Отметим, что вопрос о принудительном взыскании стоит остро – ситуация с возвратностью банковских кредитов неуклонно ухудшается и в розничном, и в корпоративном сегментах. При этом проблемы значительно масштабнее, чем после кризиса 2008–2009 гг. С учетом текущей эффективности ФССП, это не может не способствовать развитию рынка негосударственного внесудебного взыскания долгов.

О масштабе коллекторской деятельности официальных данных нет – неизвестны объемы ни агентского рынка (когда коллекторы не выкупают долг, а работают с ним за «гонорар успеха»), ни цессированной задолженности.

По данным Национальной ассоциации профессиональных коллекторских агентств (НАПКА), объем долгов, переданных по агентской схеме, в 2013 г. составлял 1 трлн руб., средняя норма взыскания – 12%. Это немало – около 3% от общего ссудного портфеля и 11% – от розничного портфеля банков. Объем рынка «коллекторских» цессий – 186 млрд руб., средняя стоимость покупки – 2,7%. [20]. С учетом того, что в 2013 г. объем потребительских кредитов, просроченных более чем на 90 дней, рос ежемесячно (с 385 до 549 млрд руб.), а среднехронологическая величина составила 443 млрд руб., данные коллекторов выглядят несколько завышенными, хотя и не оторванными от реальности.

Указанное подтверждает существование значимого рынка внесудебных взысканий в России. Вероятно, его размер уже сопоставим с государственным сектором – в 2013 г. общий объем ведущихся исполнительных производств ФССП составил 4,7 трлн руб., из них в пользу банков – 1,7 трлн руб., т. е. около 70% рынка цессий и агентирования коллекторов.

С учетом того, что коллекторская деятельность не лицензируется, число участников в разных источниках неодинаково – от 200–300 до «тысяч» (Ассоциация корпоративного коллекторства объединяет 12 агентств, НАПКА – 31, Ассоциация по развитию коллекторского бизнеса – 68). Есть относительно достоверные сведения о 1129 организациях; из них 20–30 – крупные [21].

Насколько легален такой масштабный бизнес?

Законодательная основа коллекторской деятельности.

Слова Салтыкова-Щедрина о том, что «система проста: никогда ничего прямо не позволять и никогда ничего прямо не запрещать» в значительной мере характеризуют текущее государственное регулирование в области коллекторской деятельности в России.

С одной стороны, на 1 мая 2016 г. в отечественном законодательстве нет отраслевого закона о коллекторах, негосударственных службах взыскания и т. д. С другой – согласно ст. 382 ГК РФ, «право (требование), принадлежащее на основании обязательства кредитору, может быть передано им другому лицу по сделке». Принятый в 2014 г. закон «О потребительском кредите (займе)» закрепил действующую практику (ст. 12).

При этом по ст. 388 ГК РФ «не допускается без согласия должника уступка требования по обязательству, в котором личность кредитора имеет существенное значение для должника». «Одинакова» ли для должника личность кредитора, если в первом случае это банк, а во втором – бюро «Милый коллектор»? Судя по российской коммерческой и судебной практике, – да, это одно и то же, хотя автор в этом серьезно сомневается.

Коллекторская деятельность в России: to be or not to be? To be! Общественный резонанс привел к появлению местных инициатив о запрете коллекторской деятельности. Так, крымские депутаты еще в феврале 2016 г. предлагали «приостановить деятельность коллекторских агентств и запретить банкам переуступку права требований по долгам небанковским организациям до принятия специального федерального закона» [22].

В апреле 2016 г. был принят региональный закон, запрещающий «на территории Кемеровской области коллекторскую деятельность (деятельность по возврату долгов), нарушающую права и законные интересы физических лиц». Разве не очевидно, что возвращать долги нужно только законными способами? В чем тогда цель закона? Повысить лояльность избирателей перед выборами? Дать неплательщикам аргумент типа «депутаты разрешили не платить по долгам, обращайтесь за деньгами к ним», хотя закон не об этом?

Точку в дискуссии на эту тему подвел Президент России В. В. Путин: «Деятельность квазиколлекторов преступную надо прекратить <...> работа по долговым обязательствам <...> – нормальный инструмент в рыночных отношениях, и нельзя,

конечно, чтобы люди безответственно относились к получению денег и не думали том, как они будут отдавать» [23].

О регламентации коллекторской деятельности. Текущие особенности внесудебного взыскания задолженности определены крайне расплывчато и только по потребительским кредитам – разрешены личные встречи с должником, телефонные переговоры, SMS-уведомления с 8–00 до 22–00 (в праздники – с 9–00 до 20–00). Например, звонить «с утра и до вечера» как бы не запрещено – должнику ведь нужно напоминать об обязательствах! Кредитор, конечно, не должен злоупотреблять правами, но как это доказать? И какое за это предусмотрено наказание? Никакого!

Четкое определение прав и обязанностей коллекторов, особенно с учетом ухудшения качества банковских кредитных портфелей, необходимо! Февральская инициатива глав Совета Федерации и Госдумы (проект закона «О защите прав и законных интересов физических лиц при осуществлении деятельности по возврату долгов») вызвала живой интерес заемщиков и скепсис коллекторов⁹. Ключевые новации инициативы:

- взыскатель – лицо, предоставляющее потребительские кредиты (банк, микрофинансовая организация и т. д.), либо лицо с капиталом более 10 млн руб., включенное в специальный реестр (вопрос: кто будет вести реестр и проверять коллекторов);
- ограничения на приобретателей долгов не устанавливаются, но взыскание осуществляется исключительно лицами, указанными в п. 1;
- взыскатель не может взаимодействовать с третьими лицами без согласия должника;
- взыскатель обязан вести и сохранять три года аудиозаписи всех контактов, тексты отправленных сообщений и т. д.;
- коллекторами не могут быть лица с судимостью за преступления против личности, в сфере экономики, против государственной власти или общественной безопасности, а также находящиеся за пределами России;
- не допускаются применение физической силы, повреждение имущества, угрозы, психологическое давление, введение в заблуждение;
- запрещено раскрытие информации о должнике, долге, взыскании, в том числе в Интернете, на / в зданиях, по месту работы и т. д.;
- запрещено взыскание с лиц, находящихся на излечении, а также инвалидов I группы;

⁹ Президент АРКБ С. Рахманин сетовал на «нарушения балансов интересов в данном законе и оторванности его от реальности» [24].

- запрещено частое взаимодействие: личные встречи – не чаще 1 раза в неделю, телефонные переговоры (SMS-уведомления) – не более 1 (2) раза в сутки, 2 (4) – в неделю, 8 (16) – в месяц¹⁰;

- должник вправе (при длительности просрочки менее 90 дней) отказаться от взаимодействия с кредитором или назначить представителя (адвоката).

К числу достоинств законопроекта относится то, что де-факто коллекторская деятельность станет лицензируемой, с рынка уйдут мелкие трудноконтролируемые участники, а взыскателями будут люди без криминального прошлого, опасющиеся судимости, так как это повлечёт их увольнение. Нельзя не поддержать и норму о «записи всех ходов» коллекторов.

Однако и к сбалансированному законопроекту нельзя отнести. По сути, он является «антиколлекторским», ведь следуя ему, объективно сложно что-либо взыскать! У должников появится масса простых «лазеек». Например, если коллектор представился по форме, а должник сказал: «я занят», то формально встреча или разговор состоялись; на письма и SMS легко не обращать внимания. Особо пронирливые должники могут организовать себе длительное «излечение». О пресечении злоупотреблений со стороны должника в законопроекте нет ни слова.

И «последний гвоздь в гроб» любого внесудебного взыскания – возможность должника после трех месяцев просрочки, в течение которых кредиторы не действуют жестко, вовсе отказаться от общения, предпочтя суд или в надежде на бессильный отказ банка, коллекторов от взыскания.

Стоит отметить, что ранее отвергнутое¹¹ предложение Минэкономразвития содержало сбалансированные предложения, «потерянные» в текущем законопроекте: запрещены встречи и телефонные переговоры с беременными и женщинами с ребенком до 1,5 лет, людьми старше 70 лет, а также при истечении исковой давности. Должник был вправе направить взыскателю

¹⁰ Звонки могут быть только с заранее зарегистрированных номеров; норма не применяется к банкам.

¹¹ Некоторые коллекторы и ранее поддерживали необходимость законодательного регулирования своей деятельности. Например, также отвергнутый проект сенатора О. Казанцева предусматривал запрет на взыскание долгов гражданами, не имеющими статуса коллекторского агентства, высокий уровень минимального капитала агентства (не менее 30 млн руб., а затем 50 млн руб.) и страхование ответственности (на сумму не менее 5 млн руб.) [25]. Вместе с тем законопроект туманно описывает нормы взаимодействия коллекторов с должниками.

уведомление о снижении частоты взаимодействия (телефонные переговоры – не чаще раза в неделю, личные встречи – раз в месяц), но полностью отказаться от взаимодействия не мог. Очень важно, что этот законопроект содержал статью об обязанностях должника – уведомление об изменении места жительства, телефонного номера, адреса электронной почты, запрет на сокрытие информации об имуществе, на которое может быть обращено взыскание.

О психологическом давлении в коллекторской деятельности. Законодательно термин «психологического давления» при внесудебном взыскании долгов не определен. Можно ли квалифицировать напоминание о долге, рассказ о возможных судебных перспективах, о работе приставов ФССП как психологическое давление на должника? Пожалуй, да.

В законодательстве стоит разделить и четко определить, что является «психологическим воздействием», «психологическим давлением», а что – «психологическим насилием». Кроме того, необходимо установить гражданскую и / или уголовную ответственность за нарушение закона при внесудебном взыскании. Например, в УК РФ есть только одна подходящая «с большой натяжкой» – статья 117 «Истязание», т. е. причинение физических или психических страданий путем систематического нанесения побоев либо иными насильственными действиями. В Кодексе об административных нарушениях РФ статей в указанной области нет вовсе.

Использован ли передовой зарубежный опыт регулирования коллекторской деятельности? В США ещё в 1977 г. был принят «Акт о справедливом взыскании долгов», который обладает явной «антиколлекторской направленностью»:

- должник вправе отказаться от общения с коллектором, разрешенного с 8–00 до 21–00, в любой момент;
- если у должника есть адвокат, коллектор должен взаимодействовать только с ним;
- запрещено наносить вред репутации любого лица;
- запрещены неоднократные звонки, в том числе по месту работы, имеющие цель досаждать, оскорблять или беспокоить любого человека;
- должник может подать заявление о непризнании долга, что должно инициировать дополнительную проверку или обращение в суд;

- ответственность коллекторов ограничена нанесенным ущербом и дополнительной суммой в 1 000 долл. (коллективные иски не могут превышать 500 тыс.долл. и 1% нетто-задолженности бюро) (§ 813) [26].

Как видно, отечественный законопроект написан в русле современной американской практики, только более детализирован в части взаимодействия – сколько раз можно позвонить неплательщику, подчеркнут запрет на «роспись» подъездов должников призывами заплатить и т. д.

Следуя столь жесткому законодательству, зарубежный коллекторский рынок не может не отличаться от современного отечественного. Например, согласно рекомендациям Международной ассоциации коллекторских агентств, для них основной метод – рассылка писем [27. Р. 12]. Конечно, ключевая причина «коллекторской мягкости» – в возможности государства защитить интересы кредиторов, хотя и за рубежом суд не осуществляется быстро – «должник, каким бы ни был предлог неоплаты, <...> использует правовые механизмы для задержки процесса судопроизводства» [27. Р. 18].

Каковы перспективы коллекторской деятельности в России? Если последний законопроект о коллекторской деятельности примут без кардинальных изменений (что вероятнее всего), законные возможности внесудебных взыскателей резко сократятся. Сомнительно, чтобы «закоренелых» неплательщиков, с которыми работают коллекторы, можно было убедить погасить долг двумя звонками и четырьмя SMS-уведомлениями в неделю. В связи с этим взыскатели будут переориентированы на «выездные мероприятия» – легальные «беседы» с должниками, которые можно проводить раз в неделю.

Однако тогда, во-первых, стоимость взыскания увеличится, следовательно, банки будут отдавать долги буквально бесплатно. Во-вторых, при резком росте числа личных контактов коллекторов и должников обязательно прольется кровь! Поэтому в законе следует обязать коллекторские агентства страховать жизнь и здоровье «выездных» работников на адекватную сумму.

Впрочем, вероятно, существенная (если не большая) часть должников предпочтет официально отказаться от любого общения с коллекторами.

Если нельзя, но очень хочется? Можно! Исчерпав немногочисленные легальные способы взыскания, нечистоплотные коллекторы могут продолжать «хулиганить» в подъездах, социальных сетях, заниматься «телефонным терроризмом» и т. д.

Вопрос пресечения таких нарушений – в компетенции силовых структур; их возможности и современное положение в этой области известны. Конечно, коллекторов-хулиганов поймать сложно. Точно так же, как и жуликов, до недавнего времени кравших автомобильные номера. Однако вал таких преступлений быстро прекратился после введения в УК РФ ст. 325.1. «Неправомерное завладение государственным регистрационным знаком транспортного средства».

В связи с этим необходимо установить уголовную ответственность за любое хулиганство при осуществлении коллекторской деятельности, связанное с порчей имущества.

Куда не кинь – всюду клин? Если со временем правоохранительным органам удастся снизить незаконное коллекторское давление, единственным легальным выходом для кредиторов будет обращение в суд. Однако это вызовет резкое увеличение числа судебных разбирательств, а соответственно удлинение и так немалых сроков их осуществления. К тому же невысокая эффективность работы судебных приставов в условиях валового роста числа и объема исполнительных производств неизбежно ещё уменьшится.

Будут ли банки обращаться в суд? Вряд ли. Например, с октября 2015 г. в России разрешено банкротство физических лиц. Банки это нововведение фактически проигнорировали – за IV квартал 2015 г. в Москве и Санкт-Петербурге было подано около 1 200 заявлений, притом что число людей с «плохими» долгами на сумму более 500 тыс. руб. – не менее 550 тыс. чел. [8].

В такой ситуации число безнадежных заемщиков может уменьшиться только естественным путем – с теми, кто не отдал кредит, банки больше дел иметь не будут. Однако этому мешает недавнее сокращение срока хранения кредитных историй до 10 лет (до 2014 г. – 15 лет).

Кто виноват и что делать? В складывающейся непростой ситуации виноваты все: заемщики, переоценившие свои

«кредитные силы», топ-менеджеры отдельных банков, проводивших безрассудную кредитную политику, коллекторы, нередко осуществляющие взыскание грубо, за гранью закона, и государство, недостаточно защищающее права и кредиторов, и заемщиков.

Есть три основные стратегии выхода из сложившегося кризиса в области внесудебного возврата долгов. Первая (эволюционная) – сбалансировать законопроект о коллекторской деятельности (увеличить число разрешенных контактов с должниками, исключить возможность отказа от контактов с коллекторами и т. д.), одновременно введя уголовную и административную ответственность за нарушения в области коллекторской деятельности.

Вторая (революционная / зарубежная) стратегия – принять февральский законопроект о взысканиях (возможно, с некоторыми доработками) вкуче с «дорожной картой» модернизации судебной системы и системы государственного исполнения судебных решений. В её рамках нужно:

- закрепить максимальный срок судопроизводства по невыплаченным банковским долгам – два месяца от подачи иска и до принятия решения, а также сократить длительность апелляционного процесса до двух месяцев, исключив возможность его искусственного затягивания;

- увеличить штат ФССП (количество производств на сотрудника за четыре года выросло на 40%, с 2,1 до 2,9 тыс.) и значительно повысить небольшую заработную плату рядовых приставов-исполнителей (средняя зарплата в ФССП, т. е. с учетом руководства, в 2014 г. – всего 27 тыс руб. [28]);

- наделить ФССП любыми разумными дополнительными полномочиями, в том числе по замене имущественного взыскания принудительными работами.

Готово ли в настоящее время государство (материально, организационно, технически) стать, по сути, монопольным взыскателем? А если не получится организовать эффективную работу? Тогда кредиторы все равно будут обращаться к коллекторам, которые неизбежно «уйдут в глубокую тень». Специфика деятельности (возврат долгов), необходимость постоянного нарушения законов в таком случае, конспирация, миллиардные обороты – прочная основа для создания влиятельных преступных

групп. Такой риск увеличивается, учитывая возможность принятия «антиколлекторского» закона вообще без каких бы то ни было изменений в других областях.

Третья (консервативная) стратегия, которой следуют уже более 10 лет, – оставить все как есть, чтобы не было хуже (малое исключение – отдельные положения закона «О потребительском кредите (займе)'). Резонансные «коллекторские преступления», конечно, будут раскрыты, а остальные – по принципу «спасение утопающих – дело рук самих утопающих».

Дискуссионные выводы. Несомненно, необходимость перемен в области негосударственного взыскания долгов в России давно назрела. Да, за рубежом действуют «антиколлекторские» законы, но и судебно-исполнительная система функционирует по-другому.

Февральский законопроект о коллекторской деятельности, учитывая зарубежный опыт, конечно, в целом правильный. Однако его принятие в современной ситуации является переходом из одной крайности в другую. Если раньше коллекторам можно было всё, а права должников регулярно ущемлялись, то теперь будет наоборот. Такой резкий «контраст», по сути, «революция» может привести лишь к новым отрицательным последствиям.

Вместо этого нужно установить переходный период – 2–3 года, на время которого принять компромиссный закон. Это сделает рынок внесудебных взысканий более цивилизованным и позволит подготовить условия для дальнейшего перехода к зарубежной модели ведения коллекторского бизнеса. И хотя сейчас деятельность коллекторов вызывает в обществе справедливое возмущение, но запрещать из-за этого все и сразу – слишком рискованно. Эволюция безопаснее революции!

Литература

1. URL: <https://www.lawmix.ru/banki/3694>
2. *Великжанин Т.Г.* Как вести себя с коллектором? // Деньги и кредит. – 2009. – № 10. – С. 57–60.
3. *Поддубный И.Г.* Новые полномочия судебных приставов помогут коллекторам // Банковское дело. – 2012. – № 3. – С. 12–13.
4. *Чеботарев А.В.* Банки и коллекторы: сотрудничество продолжается // Банковское дело. – 2012. – № 3. – С. 6–7.

5. *Широнина, Е. М., Петухова Т. В.* Коллекторы – мошенники или законные взыскатели? // Российское предпринимательство. – 2012. – № 23. – С. 87–89.
6. URL: <http://www.gazeta.kg/news/important/61235-v-novosibirskoy-oblasti-kollektory-iznasילוvali-zhenschinu-za-dolg-v-5-tsyach-rublej.html>
7. URL: <http://mmgp.ru/showthread.php?t=425260>
8. URL: <http://expert.ru/2016/04/13/k-bankrotstvu-grazhdan-uskorennymi-tempami/>
9. URL: https://www.1tv.ru/news/2016/03/01/16406-na_urale_kollektor_zalil_zamok_kleem_i_pererezal_telefonnyy_provod_blokirovav_rebenka_v_kvartire
10. URL: <http://www.kurer-sreda.ru/2015/04/28/180165>
11. URL: <http://www.vesiskitim.ru/2016/02/11/41494>
12. URL: <http://anti-coll.ru/>
13. URL: <http://sovcombank.copiny.com/problem/details/id/160117>
14. URL: <http://news.ngs.ru/articles/2276853/>
15. URL: https://slon.ru/economics/menyayu_plohie_dolgi_na_horo-shie-107630.xhtml
16. URL: <http://fssprus.ru/statistics/>
17. URL: http://cbr.ru/statistics/?PrtlId=pdko_sub
18. URL: <http://www.banki.ru/banks/ratings/>
19. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2820794>
20. URL: <http://www.napca.ru/ob-assotsiatsii/regulirovanie/professionalnye-standarty/>
21. URL: <http://www.collectori.ru/agency/>
22. URL: <http://www.banki.ru/news/lenta/?id=8692018>
23. URL: <http://www.5-tv.ru/news/105898/>
24. URL: http://www.arkb.ru/images/stories/pismo_vvp.jpg
25. URL: <http://www.napka.ru/upload/iblock/709/70987e84da007e978fe9e7ff32536bbf.pdf>
26. URL: <https://www.ftc.gov/enforcement/rules/rulemaking-regulatory-reform-proceedings/fair-debt-collection-practices-act-text>
27. URL: <http://www.commercialcollector.com/iacc/images/32246/CommercialCollectionGuidelines.pdf>
28. URL: <http://ubiznes.ru/skolko-zarabatyvaet/zarplata-sudebnyx-pristavov-postoyanno-povyshaetsya.html>

Что такое онлайн-займы и насколько они легальны?

Онлайн-займы выдают микрофинансовые организации (МФО) по упрощенной схеме: не нужно терять время в очередях в банке, собирать пакет документов – достаточно зайти на сайт МФО и заполнить анкету. Единственный необходимый документ – паспорт с гражданством РФ и постоянной регистрацией. Правда, и максимальная сумма займа относительно невелика – 15 тыс. руб., и максимальный срок, на который его дают, – не более 30 дней. Зато решение об одобрении заявки принимается в течение часа или даже быстрее.

В заполненной на сайте анкете указываются реквизиты паспорта и банковской карты или номер счета. В МФО оперативно рассматривают заявку и отправляют на указанный заявителем номер телефона sms о том, какое решение принято. Если ответ положительный, в sms есть код подтверждения, который заемщик вводит на сайте компании. После чего МФО перечисляет деньги по указанным реквизитам.

Главный риск, который может подстергать получателя онлайн-займа, – это использование мошенниками чужих или фиктивных данных. Анкету клиент пересылает, используя интернет-ресурсы, потому сложно определить, совпадает ли лицо, отправившее заявку, с личностью, указанной в паспорте. Таким образом, кто-то может оказаться должником, сам того не подозревая.

Еще один риск – компании, маскирующиеся под МФО. Сайты, копирующие страницы известных организаций, похожее название, фирменные цвета и узнаваемый шрифт – все это может ввести в заблуждение. А во время оформления заявки выясняется, что для получения займа нужно оплатить комиссию. Человек переводит деньги, а потом получает отказ.

Существенный риск связан с персональными данными заемщиков. Иногда сайты лже-МФО создаются с единственной целью – получить от заемщиков анкеты. Затем злоумышленники (предварительно отказав в займе) перенаправляют заполненную анкету в настоящую МФО, изменив лишь номер счета. Там заявку одобряют и перечисляют средства на счета преступников. Проходит время, человек забывает о своем обращении, но однажды получает уведомление о задолженности.

Важный момент: размеры процентных ставок МФО значительно выше ставок по кредитам в банке! Как правило, в рекламе обещают мгновенный заем под 2–2,5%. Но речь идет о ежедневной процентной ставке, на что заемщики не всегда обращают внимание. Чаще люди берут онлайн-займы на короткие сроки. Но если по какой-то причине не смогут вовремя погасить заем, они вынуждены оплачивать очень большие проценты!

С 29 марта 2016 г. МФО запрещается начислять проценты по договору потребительского займа, срок возврата которого не превышает года, если сумма начисленных по договору процентов достигнет 4-кратного размера суммы займа. Исключение – неустойка (штраф, пеня) и платежи за услуги, оказываемые заемщику за отдельную плату.

Прежде чем оформлять заявку на онлайн-заем, проверьте выбранную МФО в едином государственном списке на сайте Банка России по адресу: www.cbr.ru. Если организации в реестре регулятора нет, значит, это аферисты. То же можно сказать и о тех МФО, которые просят вас оплатить комиссию за оформление заявки.

Не поленитесь собрать как можно больше информации о выбранном кредиторе, с которым вы собираетесь вступить в гражданско-правовые отношения. Почитайте отзывы на специализированных форумах.

Источник: URL: <https://rg.ru/2016/05/18/na-kakoj-risk-idut-zaemshchiki-mikrokreditov.html>

Оптимизация социально-экономического развития регионов, пострадавших от техногенных катастроф

О.Н. КУЗНЕЦОВА, кандидат экономических наук, Брянский государственный университет им. академика И.Г. Петровского. E-mail: olga-kuz-1979@mail.ru

Проблемы регионов, пострадавших от техногенных катастроф, мало изучены. Цель исследования – оптимизация социально-экономического развития Брянской области, пострадавшей от аварии на Чернобыльской АЭС. Предлагается очищение земель от радиации с целью роста конкурентоспособности сельского хозяйства. Потенциальное финансовое обеспечение – средства от эмиссии ценных бумаг инвесторов, бюджетные кредиты. А инвесторы должны получить налоговые льготы.

Ключевые слова: авария на Чернобыльской АЭС (ЧАЭС); бюджетные кредиты; налоговые льготы, регионы, пострадавшие от техногенных катастроф; социально-экономическое развитие регионов; страхование техногенных рисков; эмиссия ценных бумаг

Современные техногенные катастрофы

Регионов, пострадавших от техногенных катастроф, к сожалению, немало, в том числе и в России. Последствия катастроф носят разносторонний характер – экологический, социальный, экономический. Приведем сведения о некоторых наиболее крупных техногенных авариях, имевших место в России и за рубежом только за 2007–2015 гг. [1].

В России:

- 19 марта 2007 г. – взрывы метано-воздушной смеси и угольной пыли на шахте «Ульяновская» в Кемеровской области;
- 17 августа 2009 г. – авария на Саяно-Шушенской ГЭС, расположенной на реке Енисей в Сибири;
- 9 мая 2010 г. – взрывы на шахте «Распадская» в Кемеровской области, одной из крупнейших угольных шахт мира.

За рубежом:

- 7 февраля 2010 г. – взрыв на электростанции Kleen Energy в г. Мидлтаун (США);
- 4 октября 2010 г. – взрыв на глиноземном комбинате Ajkai Timfoldgyar Zrt в Венгрии;

- 11 марта 2011 г. – авария на северо-востоке Японии на АЭС «Фукусима-1» после сильнейшего землетрясения;
- 11 июля 2011 г. – взрыв на военно-морской базе на Кипре;
- 12 сентября 2011 г. – взрыв на перерабатывающем радиоактивные материалы предприятии Centraco во Франции;
- 28 февраля 2012 г. – взрыв на химическом предприятии в китайской провинции Хэбэй;
- 25 августа 2012 г. – утечка газа, приведшая к мощному взрыву на нефтетезаводе Paraguana Refining Center в Венесуэле;
- 18 апреля 2013 г. – взрыв на заводе удобрений в американском городе Вест (штат Техас);
- 12 августа 2015 г. – взрывы в результате возгорания на складе компании Ruihai в Китае.

Последствия таких аварий чрезвычайно пагубны для экономической и социальной сфер соответствующих территорий. Однако их оценка часто носит неоднозначный характер. Например, относительно аварии на Саяно-Шушенской ГЭС существует мнение, что по своей значимости и социально-экономическому влиянию она сопоставима с аварией на Чернобыльской АЭС. В то же время некоторые эксперты считают, что эту историю не следует драматизировать [2].

Похожая ситуация сложилась и с той техногенной аварией, которую используют в качестве «мерила» для оценки последующих катастроф, – аварией на Чернобыльской АЭС (26 апр. 1986 г.). Хотя ее последствия до сих пор негативно сказываются на социально-экономическом развитии пострадавших регионов, проблемы восстановления деятельности хозяйствующих субъектов и их стабильного функционирования в сложившихся экологических условиях детально не исследованы, практические меры в этой сфере не предпринимаются.

Последствия аварии на ЧАЭС для Брянской области

В число регионов, пострадавших от аварии на Чернобыльской АЭС, входит Брянская область, в юго-западной части которой сосредоточена большая часть российских территорий, загрязненных в результате данной катастрофы.

Брянский регион расположен в Центральной России, к юго-западу от Москвы, граничит с Украиной и Беларусью. Его

областной центр – город Брянск. Основные направления специализации – сельское хозяйство (молочно-мясное скотоводство и птицеводство, выращивание зерновых культур – ржи, пшеницы), а также машиностроение, металлообработка, радиоэлектроника, лесопереработка, пищевая промышленность. Однако радиоактивное загрязнение после аварии на ЧАЭС привело к тому, что сельское хозяйство и пищевая промышленность Брянской области стали менее востребованными в рамках национальной территориальной специализации. Так, значительная часть сельскохозяйственных угодий Брянской области была выведена из хозяйственного оборота, а население переселено в более безопасные места. В результате часть территории фактически превратилась в «экономический пустырь». При этом произошел переток рабочей силы из сельского хозяйства в другие сферы.

Как следствие – в первые годы после аварии наметилась тенденция к сокращению выпуска сельскохозяйственной продукции, которая вместе с продукцией пищевой отрасли стала менее конкурентоспособной по сравнению с другими, «чистыми» регионами. Пострадали также хозяйствующие субъекты отраслей лесного хозяйства и охоты (табл. 1).

Таблица 1. Основные экономические показатели деятельности сельскохозяйственных, лесохозяйственных и охотничьих предприятий Брянской области в 2012–2014 гг., млн руб. [3]

Показатель	2012	2013	2014	2013 г. к 2012 г., %	2014 г. к 2013 г., %
Объем произведенной готовой продукции	35953,2	43410,3	56116,5	120,7	129,3
Выручка от продажи готовой продукции	12140,2	15087	14200,4	124,3	94,1
Сальдированный финансовый результат	1856,7	2578,7	-*	138,9	-
Отношение реализованной готовой продукции к произведенной, %	33,8	34,8	25,3	+1,0	-9,5

* Данные не публикуются в целях обеспечения конфиденциальности первичных статистических данных, полученных от организаций, в соответствии с Федеральным законом от 29.11.2007 г. № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации» (ст. 4, п.5; ст. 9, п.1).

Данные таблицы свидетельствуют о том, что спустя десятилетия после катастрофы на ЧАЭС предприятия сферы сельского и лесного хозяйства, охоты Брянской области в целом прибыльны. Правда, темп прироста объемов реализованной продукции

в 20–29% нельзя считать существенным, поскольку за это время значительно увеличились цены на сырье, работы, услуги и т. д. для организаций данных секторов.

При этом далеко не вся произведенная готовая продукция сельского и лесного хозяйства, охоты Брянской области находит покупателя. Например, в 2012–2013 гг. была реализована примерно одна ее треть, а в 2014 г. – только 25,3%, причем объем продаж готовой продукции предприятий этих отраслей снизился по отношению к 2013 г. почти на 6%. Одна из причин – принадлежность к региону, пострадавшему от аварии на ЧАЭС. Нереализованная продукция утилизируется, что влечет дополнительные расходы и, в конечном итоге, увеличивает количество убыточных сельскохозяйственных организаций.

Финансирование ликвидации последствий аварии на ЧАЭС

Среди территорий, пострадавших от катастрофы на ЧАЭС, наибольший ущерб был нанесен юго-западным районам Брянской области, меры по оптимизации социально-экономического развития выглядят наиболее затратными и даже неподъемными. Однако мировой опыт показывает, что ликвидация радиоактивных загрязнений с последующим социально-экономическим освоением очищенных территорий возможна.

Основные способы дезактивации от радиации земельных угодий следующие [4]:

- физический – заключается в механическом удалении радиоактивной пыли щеткой, веником, при помощи пылесоса или вытряхивания и выколачивания, обтирания паклей, ветошью, смывания водой, снятия и удаления верхнего загрязненного слоя (грунта, зерна, сена и др., фильтрования). Для totally пострадавших территорий толщина удаляемого верхнего слоя почвы должна составить от 50 см до 1 м, а для остальных – не менее 20 см. При этом потребуется тщательная предварительная разведка состояния почвы;

- химический – радиоактивные изотопы либо растворяют, либо соединяют в комплексное образование, после чего удаляют. Для этого применяют различные растворители (соляная и азотная кислоты, дихлорэтан, бензин, керосин) или комплексообразователи (лимонная и щавелевая кислоты, гексаметафосфат натрия и др.);

- физико-химический – смывание радиоактивных веществ дезактивирующими растворами. При этом применяют растворители, комплексообразователи, поверхностно-активные вещества. Этот метод применяют чаще всего.

Для реализации указанных мероприятий, безусловно, нужны колоссальные вложения. Искать инвесторов – задача не из легких, так же как и дожидаться целевого государственного финансирования, поскольку, например, консолидированный бюджет Брянской области имеет хронический дефицит – от 1054,0 млн руб. в 2010 г. до 832,4 млн руб. в 2014 г. [5].

Следовательно, возложить на региональный бюджет финансирование дезактивации от радиации земельных угодий вряд ли возможно. Местные бюджеты в Брянской области в еще более плачевном состоянии, поэтому им не по плечу решение финансовых вопросов.

На федеральном уровне также наблюдаются финансовые трудности. Соответственно ожидать крупных финансовых вливаний со стороны федерального бюджета не стоит. В то же время обозначенная проблема имеет общегосударственное значение, поэтому федеральный центр должен участвовать в ее устранении. Главный вопрос – мера такого участия.

Остается обратиться к современному опыту в области финансирования последствий техногенных катастроф. В качестве отечественного примера рассмотрим информацию об источниках финансирования ликвидации последствий катастрофы на Саяно-Шушенской ГЭС (табл. 2).

Таблица 2. Источники финансового обеспечения ликвидации последствий аварии на Саяно-Шушенской ГЭС

Источник финансирования	Сумма, млрд руб.	Удельный вес, %
Целевое финансирование из федерального бюджета	4,30	10,75
Привлеченные и заемные средства ОАО «РусГидро» (средства от дополнительной эмиссии акций, кредитные ресурсы)	20,00	50,00
Чистая прибыль ОАО «РусГидро»	15,70	39,25
Итого источников финансирования	40,00	100,00

Источник: официальный сайт ОАО «РусГидро» [5].

Доля федеральных бюджетных ассигнований составила только 10,75%, а 89,25% приходилось на внебюджетные средства.

Ключевыми для ликвидации последствий аварии стали привлеченные и заемные средства ОАО «РусГидро» [6]. Немаловажное значение имели и его собственные финансовые ресурсы (чистая прибыль). В результате к маю 2014 г. ОАО «РусГидро» закончило восстановление Саяно-Шушенской ГЭС, выполнив обязательства по ликвидации социальных последствий аварии [5].

В развитых странах финансирование природоохранных мероприятий и ликвидации последствий техногенных аварий осуществляется как на государственном, так и на региональном и местном уровнях [7]. При этом используются бюджетные ассигнования и средства предприятий. Основными источниками формирования затрат экологического назначения, как правило, выступают правительственные субсидии, дотации, бюджетные кредиты, платежи и штрафы за сбросы и выбросы загрязняющих веществ, административные платежи, сборы экологического характера и другие инструменты. Экономические механизмы природопользования в развитых странах характеризуются смещением акцентов с административных на экономические и особенно стимулирующие методы экологического регулирования и усилением роли рыночных регуляторов (рынки прав на загрязнение, создание экологических банков, бирж отходов) [7].

Важным источником финансирования последствий техногенных катастроф являются суммы страховых возмещений. В настоящее время в России существует система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев опасных производств. Страховыми случаями признаются гибель людей, нанесение вреда здоровью сограждан, причинение вреда природной среде в результате аварий на производстве. Пределы страховых выплат определены государством и зависят от сферы деятельности страхователей.

На отдельных предприятиях разрабатываются декларации промышленной безопасности на опасном объекте, в которых рассчитывается возможное количество жертв в результате техногенной аварии, что и определяет величину страховой суммы. Например, при количестве жертв менее 10 человек страховая сумма – 10 млн руб., более 3000 человек – 6,5 млрд руб. и т. д. При отсутствии таких деклараций страховая сумма составляет:

- для нефтеперерабатывающих, нефтехимических и химических производств – 50 млн руб.;

- для объектов газоснабжения, газопотребления и газовых сетей – 25 млн руб.;

- для прочих опасных производственных объектов – 10 млн руб. [8].

Однако, в соответствии с федеральным законом от 27.07.2010 № 225-ФЗ, ядерный взрыв и радиоактивное заражение не относятся к числу страховых случаев. Согласно авторской точке зрения, данные виды техногенных катастроф должны быть все-таки включены в страхуемый перечень. Величину страхового возмещения целесообразно установить в размере не менее 50 млн руб.

Кроме того, предприятия должны включаться в систему добровольного страхования ответственности за причинение вреда жизни, здоровью людей, экологического ущерба вследствие техногенных катастроф. Конечно, увеличится финансовая нагрузка на владельцев опасных производств, но это – объективная необходимость. В таблице 3 отражены возможные расходы на страхование техногенных рисков для отдельных сфер деятельности.

Таблица 3. Потенциальные годовые расходы предприятий на страхование техногенных рисков

Опасные объекты, производства	Страховая сумма, млн руб.	Примерный годовой страховой тариф, %	Примерная страховая премия (годовые расходы страхователя), тыс. руб.
1	2	3	4 (гр. 2 x гр. 3 / 100%)
Добычи нефти	50	0,5	250
Добычи газа	25	0,5	125
Горнодобывающие и горные работы	10	0,3	30
И т. д.			

Источник: официальный сайт ПАО «Межотраслевой страховой центр» [9].

Следовательно, финансирование ликвидации последствий аварии на ЧАЭС для Брянской области возможно следующим путем.

1. Крупные аграрные формирования, осуществляющие свою финансово-хозяйственную деятельность на территории Брянской области (агропромышленный холдинг «Мираторг», агрохол-

динг «ОХОТНО», ООО «Дружба-2», ТНВ «Красный октябрь», СПК-Агрофирма «Культура» и пр.), могли бы проводить дополнительные эмиссии своих ценных бумаг (не только акций, но и облигаций), тем самым привлекая необходимые средства для финансирования дезактивации от радиации земельных угодий. Кроме того, с этой же целью они могли бы претендовать на получение бюджетных кредитов, что предусмотрено в Бюджетном кодексе РФ [8].

2. Федеральные и территориальные органы власти для привлечения инвесторов, желающих освоить загрязненные территории, должны предусмотреть комплекс налоговых льгот, в первую очередь минимальный уровень налоговых ставок, как это позволяет делать Налоговый кодекс РФ [11]:

- по налогу на прибыль организаций, уплачиваемому в региональный бюджет – 10% (как для участников региональных инвестиционных проектов);

- по налогу на имущество организаций – менее 2,2% (например, 1%);

- по транспортному налогу – в размере базовых ставок, уменьшенных в 10 раз (в разрезе отдельных видов транспортных средств).

Кроме того, для таких инвесторов на федеральном уровне следует установить ряд налоговых льгот.

Таким образом, проблемы территорий, пострадавших от техногенных катастроф (в том числе – от аварии на ЧАЭС), должны подвергаться постоянному мониторингу с целью оптимизации их социально-экономического развития. На сегодняшний день способом борьбы с радиоактивным загрязнением является очищение (физическим, химическим, физико-химическими методами). Однако все эти методы чрезвычайно затратны. В качестве главного источника финансирования предлагаемых мероприятий следует использовать внебюджетные средства (от дополнительной эмиссии акций и облигаций, бюджетные кредиты). А для инвесторов крупномасштабных мероприятий по очистке территории и федеральный центр, и региональные органы власти должны предусмотреть комплекс льгот. Только такие совместные усилия позволят улучшить социально-экономический статус регионов, пострадавших от катастрофы на ЧАЭС.

Литература

1. Официальный сайт Российского агентства международной информации «РИА Новости». URL: <http://ria.ru/spravka/20130418/933253431.html> (дата обращения: 29.01.2016).
2. Официальный сайт периодического издания «Российская газета». URL: <http://www.rg.ru/sujet/3894/> (дата обращения: 29.01.2016).
3. Официальный сайт Территориального органа ФСГС по Брянской области. URL: http://bryansk.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/bryansk/ru/publications/official_publications/electronic_versions/ (дата обращения: 30.01.2016).
4. Официальный сайт ООО НПО «МР-КВАНТ». URL: <http://www.mrkvant.com.ua/radiation/12/> (дата обращения: 31.01.2016).
5. Официальный сайт ОАО «РусГидро». URL: <http://www.rushydro.ru/press/news/94584.html> (дата обращения: 18.02.2016).
6. Официальный сайт периодического издания «Коммерсантъ». URL: <http://www.kommersant.ru/doc/1254474>; <http://www.kommersant.ru/doc-rss/2003048> (дата обращения: 18.02.2016).
7. *Бурматова О. П.* Проблемы и перспективы в области финансирования природоохранной деятельности // Вестник НГУ. Серия: Социально- экономические науки. – 2005. – Т. 5. – Вып. 2. – С. 36–48.
8. Федеральный закон от 27.07.2010 № 225-ФЗ (ред. от 04.11.2014) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_103102/ (дата обращения: 27.04.2016).
9. Официальный сайт ПАО «Межотраслевой страховой центр»: http://www.mscins.ru/content/responsib_org (дата обращения: 27.04.2016).
10. Бюджетный кодекс РФ. URL: // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_19702/ (дата обращения: 19.02.2016).
11. Налоговый кодекс РФ. URL: // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/ (дата обращения: 20.02.2016).



Влияние промысловой деятельности крестьян России конца XIX – начала XX века на развитие их хозяйства

В.В. ВОЛКОВ, кандидат философских наук. Военный институт (Железнодорожных войск и военных сообщений) Военной академии материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулева, Санкт-Петербург.
E-mail: agnee@yandex.ru

В статье показаны сущность промысловой деятельности крестьян и то противоречивое воздействие, которое она оказывала на экономическую, социальную и культурную жизнь крестьянской семьи.

Делается вывод о том, что промысловые заработки, с одной стороны, развивали крестьян культурно и социально, помогали им экономически держаться на плаву, а с другой – разрушали патриархальность семьи, порождали в ней раздоры, разделы и дробление земельных участков, вынуждали крестьян еще больше втягиваться в деформированные рыночные механизмы.

Ключевые слова: промыслы, крестьяне, рабочие, отход, заработки, влияние, двор

В России конца XIX – начала XX века, бывшей в то время сельскохозяйственной страной, процесс найма рабочей силы во многом протекал при посредстве так называемых промыслов. Под промыслом следует понимать «подсобное занятие при основном, сельскохозяйственном» [1. С. 533; 2. С. 192].

Промыслы могли быть *местными*, когда крестьяне, не порывая связи со своим хозяйством, находили заработок на месте своего жительства (чаще всего в своем уезде) и *отхожими*, когда им приходилось искать его вдали от дома и отсутствовать в течение относительно долгого времени, оставаясь также важной единицей крестьянского двора [3. С. 144]. Эти промыслы были сельскохозяйственными и несельскохозяйственными (фабрично-заводскими, кустарными, извозными, в виде работы прислугой и др.) [4. С. 1–2; 5. С. 2]. Иногда их объединяли и классифицировали по типам работ. Так, член Костромского губернского комитета о нуждах сельскохозяйственной промышленности Ю.А. Спасский выделял черный отход, заработки

на фабриках, деревенский ремесленный и городской ремесленный отход [6. С. 144].

В категорию *домашних* промысловиков входили те промышленники, которые во время промысла про довольствовались дома: кустари, держатели промышленных заведений, должностные лица сельского управления, крестьяне, занимавшиеся случайными работами [7. С. 140].

Современная исследовательница Т. М. Полянская предложила все промыслы считать отходом и выделила в них *ближний* (в пределах уезда) и *дальний отход* (за его пределами). На наш взгляд, такая постановка вопроса не позволяет учесть нюансы разных форм промысловой деятельности. Но вот рассмотрение Т. А. Полянской отхода по двум основным типам – краткосрочному и долгосрочному – следует признать справедливым [8. С. 19–20].

Крестьяне-промысловики делились еще на наемных рабочих и на самостоятельных мелких работников-хозяев. Нас в первую очередь интересуют те виды промысловой деятельности крестьян, которые были связаны с наймом рабочей силы: сельскохозяйственные, фабрично-заводские и т. п. На местных сельскохозяйственных промыслах крестьяне нанимались в сельские рабочие к соседним помещикам, крестьянам и лицам других сословий или вступали с ними в арендные отношения. На отхожих сельскохозяйственных промыслах происходило то же самое, но только в других регионах, вдали от дома [4; 9. С. 1–2].

Промысловая деятельность крестьян оказывала противоречивое воздействие на самих крестьян и их хозяйство.

С одной стороны, отхожие промыслы задерживали разложение крестьянского хозяйства, аккумулируя отхожие заработки своих членов, которые в первую очередь шли на уплату податей и покупку скота. Например, по данным, поступившим в Костромской губернский комитет о нуждах сельскохозяйственной промышленности, обеспеченность скотом была выше в «отхожих» уездах, чем в чисто земледельческих [6. С. 147]. Покупка помещичьей земли также шла в основном за счет денег, полученных крестьянами на заработках. Большинство крестьян рассматривали уход от земледелия как временный, а приобретенную землю – как гарантию своего будущего [10. С. 56].

С другой стороны, отход и вообще промысловая деятельность вели к деградации крестьянского хозяйства. Так, в 1899 г. в Суздальском уезде Владимирской губернии 51,6% дворов каменщиков не имели лошадей, у плотников – 26,1%, у пильщиков – 14,5% [11. С. 23]. В 1901 г. около 80% крестьян-торговцев и свыше 90% кровельщиков, землекопов и штукатуров Ярославской губернии не возвращались на сельскохозяйственные работы, которые поэтому производились главным образом женщинами и наемными работниками [10. С. 55, 586–591].

Кроме того, неравномерность заработков и утрата аграрной квалификации некоторых членов семьи приводили к ссорам и семейным разделам и, следовательно, к разрушению крепких крестьянских хозяйств. Правда, чаще всего никакого реального раздела не происходило: все имущество, кроме земли, оставалось у отца, а отделившийся сын начинал новое хозяйство с нуля, накапливая средства на обустройство хозяйством из тех же отхожих промысловых заработков. Приведем пример. В Галичском уезде Костромской губернии отхожие заработки составляли 80–150 руб. Из них уходило на дорогу 20–25 руб., на подати – 15–25 руб., на обработку пашни и няньку – до 30 руб. Остальное шло на питание и домашние расходы, а на обустройство элементами нормального крестьянского хозяйства почти ничего не оставалось [12. С. 329; 13. С. 450].

Таким образом, основная составляющая социальной дифференциации российской деревни генерировалась не в сфере междворовых внутриобщинных отношений, а внутри самих крестьянских дворов, постоянно выплескиваясь в виде семейных разделов, роста числа бедных дворов и развиваясь уже в виде внутрисословного классового расслоения. И существенную роль в таком генезисе играла промысловая деятельность крестьян.

Объяснение неоднозначному влиянию отхода на крестьянское хозяйство, по всей видимости, следует искать в степени вовлеченности рабочей силы двора в промысловую деятельность. В одних случаях промыслы отнимали всю рабочую силу двора и вели к его разрушению или стагнации, в других – только лишние рабочие руки, которые приносили дополнительный доход семье [14. С. 66–67].

Это предположение подтверждается статистикой Покровского уезда Владимирской губернии. Здесь в 1900 г. в крестьянских семьях фабричных рабочих с семьей и более членами полевое хозяйство велось в 90,1% семей, с 5–6 членами – 62% семей, а с семейным составом до пяти человек – 32,7% семей. Зато всю землю сдавали в аренду только 9,3% больших, 35,1% средних и 64,9% малых по составу семей. При ведении полевого хозяйства в первой группе наем использовали 3,1% семей, во второй – 10,6%, в третьей – 13,8%. Отчасти использовали наем – 40,8%, 56,6, 63%, соответственно [15. С. 165].

Нельзя не отметить, что промысловая деятельность приводила к повышению грамотности крестьян и росту числа учащихся среди них. Например, в «отхожих» уездах Костромской губернии на 100 человек приходилось 55,9 грамотных новобранцев, в фабричных – 34,9, в лесных – 25,8, а учащихся соответственно – 1,44, 1,43, 1,07 [6. С. 147].

К тому же соприкосновение с городской культурой расширяло умственный кругозор отхожего рабочего, укрепляло в нем чувство собственного достоинства [6. С. 148]. Однако при этом распространялись такие асоциальные явления, как пьянство, разврат, хулиганство, отказ от помощи престарелым родителям. Крестьянин Звенигородского уезда Московской губернии И. Г. Горбачев писал по этому поводу: «Молодое поколение живет на отхожих промыслах... Затем пьянствует безнаказанно, обворовывает свое семейство, делается негодным членом общества, никаких повинностей не справляет и оброку не платит, а ему никто ничего не говорит» [16. С. 310]. Об этом же писал и земский начальник 1-го участка Можайского уезда Х. Х. Русанов: «По уходе на заработок год, много два сын оказывает почтение отцу и дает некоторую помощь в дом, а затем, ближе знакомясь с городской жизнью и ее развлечениями, а главное под влиянием своих старших товарищей, отказывается в помощи своим родителям...» [17. С. 425].

Описываемое явление во многом происходило из-за того, что для жилых помещений рабочих-отходников на частных или хозяйских «квартирах» даже незадолго до первой мировой войны были характерны «неустроенность и скученность на небольшом пространстве лиц разнообразного пола и возраста, как правило,

не связанных родством, и к тому же лишенных привычного контроля со стороны общины за соблюдением традиционных моральных устоев...» [18. С. 121].

О социальных и нравственных проблемах отхожих рабочих весьма красноречиво докладывало руководство Санкт-Петербургской уездной и пригородной полиции: «Масса рабочих, прибывающих постоянно из деревень на заработки, не знает никакого ремесла, самый значительный процент из этих авантюристов составляют те, у которых домашнее хозяйство расстроено. Будучи в большинстве случаев должниками обществу по неплатежу податей и повинностей, они вынуждены выпутаться из подобных критических обстоятельств, являются в Петербург и, не зная куда обратиться за заработком, часто отыскивают своих земляков на заводах, обольщаются льстивыми обещаниями последних содействовать им при отыскании места и в ожидании будущих благ пропивают остальные средства и потом проводят праздну время» [19].

«Фабриканты жалуются на разгул и разврат рабочих, на плохую работу... Но не на всех заводах и фабриках народ разгульный и истощенный» [20]. «Фабричные и заводские рабочие крайне нуждаются в помещении. Некоторые принуждены бывают жить в значительной отдаленности, а за поздний приход на работу ставят штрафы; поэтому рабочим приходится стесняться и жить вблизи своих фабрик. Квартирны их слишком грязны, холодны, воздух стесненный. Рабочий после 13 ½ часового труда, придя домой и вдыхая артельный воздух, при таких условиях едва может пользоваться хорошим здоровьем. Поэтому за отсутствием всяких удобств в квартире, он поневоле отправляется в кабаки или трактиры, которых в изобилии при каждом заводе...» [21].

Экономическая жизнь в местностях с развитым отходом поставила во главе крестьянского хозяйства женщину и тем самым сделала ее более независимой от мужчины, сознательной и образованной. Но тяжелый крестьянский труд приводил к раннему ее старению и физическому вырождению [6. С. 148]. А плохие антисанитарные условия труда и быта отхожих рабочих резко повысили заболеваемость и смертность мужчин-отходников [22. С. 663].

Итак, промысловые заработки, с одной стороны, развивали культурно и социально крестьян, помогали им экономически держаться на плаву, с другой стороны, разрушали патриархальность семьи, порождали в ней раздоры, разделы и дробление земельных участков, вынуждали крестьян еще больше втягиваться в деформированные рыночные механизмы.

Литература

1. Ожегов С. И. Словарь русского языка / Под ред. Н. Шведовой. – М., 1985.
2. Руднев Н. Ф. Промыслы крестьян Европейской России // Саратовский земский сборник. – 1894. – № 6.
3. Сельскохозяйственные и статистические сведения по материалам, полученным от хозяев. – СПб., 1892. – Вып. V. Вольнонаемный труд в хозяйствах владельческих, передвижение рабочих, в связи со статистико-экономическим обзором Европейской России в сельскохозяйственном и промышленном отношениях.
4. Шаховской Н. В. Отхожие сельскохозяйственные промыслы. – СПб., 1895.
5. Меерков А. Н. К вопросу об отхожих промыслах, переселенческом и богомольческом движении в Воронежской губернии за 1911 год // Отхожие промыслы, переселенческое и богомольческое движение в Воронежской губернии в 1911 году. – Воронеж, 1914.
6. Доклад Ю. А. Спасского об урегулировании отхожих промыслов // Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903. – Т. XVII. Костромская губерния.
7. Пешехонов А. В. Крестьяне и рабочие в их взаимных отношениях. – СПб., 1906. – С. 46; Доклад Н. А. Домогацкого об упорядочении сельскохозяйственных отхожих промыслов // Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903. – Т. XIV. Калужская губерния.
8. Полянская Т. М. Отхожие промыслы крестьян Московской губернии в конце XIX – начале XX вв. Автореф. дисс. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 2008.
9. Чаславский В. И. Земледельческие отхожие промыслы в связи с переселением крестьян. – СПб., 1875.
10. Статистический сборник по Ярославской губернии. – Ярославль, 1907. – Вып. 19. Отхожие промыслы крестьянского населения Ярославской губернии (По данным о паспортах за 1896–1902 гг.).
11. Материалы для оценки земель Владимирской губернии. – Владимир-на-Клязьме, 1902. – Т. VIII. Суздальский уезд. Вып. III. Промыслы крестьянского населения.

12. См.: Докладная записка земского начальника 3 уч. В. Е. Горталова // Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903. – Т. XVII. Костромская губерния.
13. Русские крестьяне. Жизнь. Быт. Нравы. Материалы «Этнографического бюро князя В. Н. Тенишева». – СПб., 2004. – Т. 1.
14. Александров Н. М. Отхожие промыслы крестьян Верхнего Поволжья в конце XIX – начале XX века. – Ярославль, 2007.
15. Смирнов А. Фабрика и фабричный рабочий // Русская мысль. – 1902. – № 5.
16. Записка крестьянина И. Г. Горбачева о нуждах сельскохозяйственной промышленности крестьян // Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903. – Т. XXIII. Московская губерния.
17. Записка земского начальника 1 участка Можайского уезда Х. Х. Русанова об изменении порядка производства взысканий с членов крестьянского семейства, находящихся на заработках, на содержание родителей и поддержание крестьянского хозяйства // Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903. – Т. XXIII. Московская губерния.
18. Полищук Н. С. Обычаи и нравы рабочих России (конец XIX – начало XX в.) // Рабочие и интеллигенция России в эпоху реформ и революций. 1861 – февраль 1917 г. – СПб., 1997.
19. ЦГИА СПб. Ф. 961. Оп. 4. Д. 20. Л. 2–2 об.
20. ЦГИА СПб. Ф. 961. Оп. 4. Д. 20. Л. 3.
21. ЦГИА СПб. Ф. 961. Оп. 4. Д. 20. Л. 3 об.
22. Доклад К. Н. Степанова // Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903. – Т. XXIII. Московская губерния.

Glazyrina I.P., Zabelina I.A., Institute of Natural Resources, Ecology and Cryology, SB RAS; Transbaikal State University, Chita

The Prospects of Green Growth in Eastern Russia and the New Silk Road

In Eastern Russia the idea of an Economic belt of the Silk Road (EBSR) caused both an increased expectation of new drivers of development and environmental concerns. Long experience of cross-border cooperation suggests that the prospects and problems come together. Including environmental, as the economy of regions of Siberia and the Far East has a stable raw-material orientation. The article presents the results of the evaluation of ecological-economic dynamics of the Eastern border regions of Russia from the standpoint of the concept of green economy and green growth. They can serve as a baseline for developing plans, programs and projects within cross-border cooperation in the framework of EBSR. We argue that successful implementation of EBSR prospects need the targeted governmental promotion of the environmental modernization processes for regional economies.

Silk Road Economic Belt; economic development; ecological pressure; green growth model; cross-border cooperation

Bezrukov L.A., V.B. Sochava Institute of Geography, SB RAS, Irkutsk

Transsib and Silk Road: Global Infrastructure and Regional Development

An analysis made of the competitiveness problem of Transsib as compared to the overland alternatives of the Silk Road. The study gives proof of the advisability of creating international transport corridors not only for purposes of organizing transit traffic but also for economic and political integration of Eurasian space, primarily for an intensification of transboundary economic cooperation between neighboring regions of Russia, China and Kazakhstan as a promising direction toward a reduction in unfavorable consequences of their landlocked location.

Transsib, Silk Road, transport corridors, competitiveness, transit traffic, ultracontinental location, economy belt

Antonova N.E., Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk

Economic Belt of the Silk Way: Whether there are Opportunities for Development of Bioresource Sector of the Far East?

In article two segments of bioresource sector of the Far East – agriculture and a forest complex, from the point of view of development of regional economic cooperation between China and Russia in connection with realization of an initiative «An economic belt of the Silk way» are considered. Changes in regional cooperation in these branches of economy are considered. It is shown how new instruments of development of the Far East promote attraction of the Chinese business in agriculture and forest sector of the region.

Bioresource sector, agriculture, forest complex, Far East, China, regional cooperation

Lomakina N.V., Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk

Implementation of the Project of the Silk Way: New Incentives and Mechanisms for Development of Mineral Sector of Economy

The state documents of China reflecting interrelation of the concept of «An economic belt of the Silk way» and the new mechanisms supported at the state level for implementation of this concept are investigated. Scientific and technological forecasts and estimates of changes of target parameters, key tasks and perspective structural shifts in providing economy of China with mineral resources are analysed. New target problems and mechanisms of the Chinese policy «an exit abroad», influencing change of scales and the directions of cooperation in mineral sector of economy are revealed. On the example of development of mineral resources of the Far East of Russia and participation in him of the Chinese companies elements of realization of the revealed new approaches and mechanisms of cooperation are shown.

China, state programs, policy «exit abroad», new mechanisms, target tasks, structural changes, need for mineral resources, mineral sector of economy, Far East of Russia

Bardal A.B., Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk

The New Silk Road: Opportunities and Threats for the Transport Complex of the Russian Far East

In article possible influence of the «Silk Road Economic Belt» initiative realized by the People's Republic of China on a transport complex of the Far East of Russia is considered. It is noted that the Russian Far East transport complex has a formal connection with the project but it carries out local tasks in transportations with the PRC now

and doesn't fit into a global purposes of the initiative. In this connection the realization of «Silk Road Economic Belt» can't cause any damage to the transport complex of the Far East. On the contrary, an opportunity to expand transport interactions with the People's Republic of China is represented for the region.

The Russian Far East, Silk Road, infrastructure, transport, transport complex

Nikolaev A.A., Institute of History, SB RAS, Novosibirsk

Siberian Butter-Making Cooperation in the Early 1920-ies: Trying to Return the Lost «Might» in the Renewed Economic Policy

The author analyzes the key factors that influenced the development of cooperative dairy farming and butter making in Siberia in the 1920-ies: the change in the price, food crisis, cooperative policy. The paper shows the causes of changes in the regional specialization of agriculture and its reorientation on crop.

Siberian butter-making cooperation, dairy farming, state co-operative policy

Ershov P.A., Siberian Institute of Management - Branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation, Novosibirsk

The Genesis of Import Substitution Policy in Russia

The article presents a comparative analysis of the implementation of import-substituting industrial policies at different stages of historical development in Russia from the XVIII to the XX centuries. Special attention is paid to the development of foreign trade, tax system, attracting foreign investments and supporting entrepreneurship. Analyzed the impact on the economy of various industrial policy tools in different economic and historical reality. The research allowed to evaluate the effectiveness and cost to the national economy of different methods of implementation of import substitution, and to develop the most promising model of industrial policy based on historical experience.

Import substitution, industrial policy, economic history, history of foreign trade, the history of industrial policy

Zausaev V.K., Kruchak N.A., Far Eastern Research Institute of Market Economy, Khabarovsk

The Quality of Living in the Far East of Russia: the Motion Vector

This article describes the main problems of quality of living in the Far East of Russia. Statistical evaluation through the general economic indicators demonstrates the benefits of northern territories of the macroregion. However, they do not take into account more than underlying processes. Negative demographic tendencies are saved. The statistics are supplemented by results of sociological research for this reason. From one side it showed substantial differences between statistical and sociological evaluations, from another side it allowed us to obtain a more objective picture of the quality of life of the local population.

Quality of living, the main factors, the Far East of Russia, statistical and sociological evaluation, institutional change

Roik V.D., Institute for Labour and Social Insurance, Ministry for Labour and Social Protection of the Russian Federation, Moscow

The Time in Coordinates of Labour and Social Protection

The article considers theoretical foundation of social time, classification periods of life populations with position of change abilities, shorter normal working time without loss of earnings, reduction in, and control of, over time; classification age in demography and in social protection. There has been along – term trend towards the reduction of hours of work. One of the reasons - social protection of workers: wider opportunities for rest and relaxation and safe health, particularly personnel shortages in the event of reductions in working time.

Social time, social risk, social protection, abilities of workers, disabilities of workers, health of life

Andreev V.A., Ostropol'tsev S.Yu., Vladivostok State University of Economics and Service, ASSO-Invest Consulting, Vladivostok

Cluster Effect of the International Transportation Routes

The econometric modeling results overview the prognosis until 2025 of the container transshipment, which passes through the international routes Primorye-1 and Primorye-2. The research results identify the backgrounds for involving of the Primorye region entities into the international system of intermodal and multimodal transshipment in the North-East Asia region. A conclusion is made about importance of comprehensive projects realization

by integration of the Russian and global multimodal operators and by establishing the transshipment logistics hubs on the crossborder territories for including of the enterprises in Primorye region into economic crossborder clusters.

Crossborder clusters, cluster integration, international transshipment routes, multimodal and intermodal deliveries, transportation routes

Timushev E.N., Institute for Socio-Economic and Power Problems of the North, Komi Scientific Center, UB RAS, Syktyvkar

Ways of Improvement of Transfer Granting in the Budgetary System of the Russian Federation

The theses of the importance of intergovernmental transfers in the budgetary system of the Russian Federation and their influence not only on the balance of budgets but also the effectiveness of expenditures are applied. The results of the analysis of the researches on intergovernmental relations in the budgetary system of the Russian Federation are represented in the paper as well as the suggested ways to improve the relations. It is recommended to implement the decentralization of expenditure authority, reduce the number of transfers, distributing them according to an open and understandable formula and without changing the approved amount during the fiscal year, go to the block subsidies, reduce a number of subventions, increase the proportion of non-specific transfers and expand the authority of the budget while using specific ones. The recommendations are designed to favorably affect the balance and ensure the budget independence.

Fiscal policy, intergovernmental relations, transfer, balance, budget independence

Ezrokh Yu.S., Novosibirsk State University of Economics and Management, Novosibirsk About Hard Collector Will Learn Again... Or What to do With Debt Recovery in Russia?

In the article the features of implementation of collection activity in Russia; it is proved stimulating effect of low efficiency of the judicial and state Executive systems, coupled with the steadily deteriorating quality of Bank loan portfolios; critically examine the draft law on the protection of the rights of individuals with the implementation of the debt collection in the mirror of international experience; defined a strategy of development management of collection activity, substantiated private proposals in their framework.

The debtor, the creditor, the law on the collectors, the quality of Bank loans, the collector, the bailiff-executor, the bailiff of the Federal bailiff service

Kuznetsova O.N., Bryansk State University Name of the Academician I.G. Petrovsky, Bryansk

Optimization of Social and Economic Development of Regions, Victims of Technogenic Catastrophes

Problems of regions, victims of technogenic catastrophes, – maloizuchenna. A research objective – optimization of social and economic development of the Bryansk region affected by accident on the CNPP. Research problems: systematization of data on modern technogenic accidents; detection of the social and economic status of the Bryansk region; offer of options of its optimization. Research methods: monographic, statistical, abstract and logical. The main idea – clarification from radiation of lands for the purpose of growth of competitiveness of agriculture. Potential financial security – means from issue of securities of investors, the budgetary credits. And investors have to receive tax privileges.

Chernobyl accident (CNPP); budgetary credits; tax privileges, regions, victims of technogenic catastrophes; social and economic development of regions; issue of securities

Volkov V.V., Military-Transport Institute (Railroad Troops) of Military Academy of Logistics Named after Army General A.V. Khruleva, St. Petersburg

The Impact of By-Work Activities of Peasants in Russia of the Late XIX - Early XX Century on the Development of Their Economy

The article shows the essence of the by-work activities of peasants and the contradictory impact they had on economic, social and cultural life of a peasant family.

The article concludes that the by-work earnings, on the one hand, developed peasants culturally and socially, helped them to stay afloat economically, on the other hand, they destroyed the patriarchal character of the family, generated strife within it, as well as divisions and fragmentation of land plots, thus forcing peasants to become even further involved in the deformed market mechanisms.

By-works, peasants, workers, seasonal work, earnings, impact, homestead

В следующих номерах Вы прочтете:

- Урбанизация и развитие городских агломераций Сибири и Северного Китая: в контексте Нового Шелкового пути
- Экономическое развитие и негативное воздействие на окружающую среду в регионах трансграничного взаимодействия
- Социально-трудовые отношения и благополучие человека труда
- Крым: водный кризис и экологические проблемы
- Россия и Казахстан на мировых финансовых рынках
- Почему немец работает лучше русского?
- Легкость ведения бизнеса как фактор социально-экономического развития городов и регионов России
- Среднесрочные перспективы бюджета РФ
- Социально-экономическое развитие Республики Тыва: состояние и перспективы роста
- Расходы населения России на лекарственные средства: что изменилось во время кризиса?
- Оценка мер государственной поддержки многолетних семей
- Актуальные вопросы российско-монгольских отношений в контексте охраны трансграничных вод
- Необходимость субсидирования процентов по кредиту как формы государственной поддержки АПК
- Отечественное сельхозмашиностроение: угрозы и возможности государственной политики
- Перспективы развития гибкой занятости в странах СНГ
- Дело князя М.П. Гагарина: начало российского аудита
- В поисках пророка в своем отечестве (некоторые аспекты импортозамещения медицинского оборудования)
- Вопросы оценки стоимости добывающей компании
- Регулирование занятости в Республике Узбекистан при переходе к инновационной экономике
- Век, потерянный Россией

0131-7652. «ЭКО» (Экономика и организация промышленного производства).
2016. №7. 1–192

Художник В.П. Мочалов

Технический редактор О.Ю. Лисачёва

Адрес редакции: 630090 Новосибирск,

пр. Академика Лаврентьева, 17.

Тел./факс: (8-383) 330-69-25, тел. 330-69-35;

E-mail: eco@ieie.nsc.ru, ecotrends.ru

© Редакция журнала «ЭКО», 2016. Подписано к печати 23.06.16

Формат 84x108 1/32. Офсетная печать. Усл. печ. л. 10,08

Уч.-изд. л. 10,8. Тираж 1300. Заказ 14

Сибирское предприятие «Наука» АИЦ РАН

630077, г. Новосибирск, ул. Станиславского, 25