

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
«Вологодский научный центр Российской академии наук»



ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ

*Издается с 1997 года
Выпуск 2(100)*

Вологда ♦ 2019

Решением
Минобрнауки журнал
«Проблемы развития
территории» включен
в Перечень рецен-
зируемых научных
изданий, в которых
должны быть опу-
бликованы основные
научные результаты
диссертаций на соис-
кание ученой степени
кандидата наук, на
соискание ученой
степени доктора наук
по научным специ-
альностям: 08.00.00 –
экономические науки,
22.00.00 – социологи-
ческие науки

Журнал размещается
в следующих рефера-
тивных и полнотек-
стовых базах данных:
OCLC WorldCat, EBSCO,
ROAR, BASE, OpenAIRE,
RePEc, Ulrich's
Periodicals Directory,
ВИНИТИ РАН, Россий-
ский индекс научного
цитирования (РИНЦ)

Все статьи проходят
обязательное рецен-
зирование. Высказан-
ные в статьях мнения
и суждения могут
не совпадать с точкой
зрения редакции.
Ответственность за
подбор и изложение
материалов несут
авторы публикаций

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ

Рецензируемый научно-практический журнал, охватывающий широкий круг вопросов социально-экономического развития территорий.

Основная цель издания журнала – предоставление широким слоям научной общест-
венности и практикующим работникам возможности знакомиться с результатами на-
учных исследований в области научного обеспечения экономики территорий, прини-
мать участие в обсуждении этих проблем. В числе основных тем – проблемы развития
территорий, региональная и отраслевая экономика, социально-экономическое разви-
тие территорий, вопросы формирования доходов региональных бюджетов и рациона-
лизации расходов, инновационная экономика, актуальные вопросы развития АПК.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Ускова Т.В., д. э. н., доцент (Вологодский научный центр РАН, Вологда, Россия)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Аритон Д., доктор наук, проф. (Университет
Данубиуса Галати, Румынское агентство по
обеспечению качества в высшем образова-
нии, Бухарест, Румыния)

Буккиарелли Э., доктор наук (Университет
«Габриэле д'Аннунцио», Пескара, Италия)

Воронов В.В., д. с. н., проф. (Федеральный
научно-исследовательский социологический
центр РАН, Москва, Россия)

Губанова Е.С., д. э. н., проф. (Вологодский го-
сударственный университет, Вологда, Россия)

Дюран С., кандидат наук, доцент (Универ-
ситет Париж 13 (Университет Париж-Север),
Вильтанез, Франция)

Загребельный А.В., ответственный секретарь,
к. ф. н. (Вологодский научный центр РАН, Волог-
да, Россия)

Котилайнен Ю., доктор наук, проф. (Уни-
верситет Восточной Финляндии, Йоэнсуу,
Финляндия)

Котляров И.В., д. с. н., проф. (Институт социо-
логии Национальной академии наук Белару-
си, Минск, Беларусь)

Латов Ю.В., д. с. н., доцент (Федеральный на-
учно-исследовательский социологический
центр РАН, Москва, Россия)

Леонидова Г.В., к. э. н., доцент (Вологодский
научный центр РАН, Вологда, Россия)

Селин М.В., д. э. н., проф. (Вологодская го-
сударственная молочнохозяйственная акаде-
мия имени Н.В. Верещагина, Вологда, Россия)

Третьякова О.В., заместитель главного ре-
дактора, к. ф. н. (Вологодский научный центр
РАН, Вологда, Россия)

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Афанасьев Д.В., к. с. н., доцент (Череповецкий
государственный университет, Череповец, Россия)

Давыденко В.А., д. с. н., проф. (Тюменский го-
сударственный университет, Тюмень, Россия)

Доброхлеб В.Г., д. э. н., проф. (Институт соци-
ально-экономических проблем народонасе-
ления РАН, Москва, Россия)

Жгулев Е.В., д. э. н., доцент (Санкт-Петер-
бургский государственный аграрный универ-
ситет, Санкт-Петербург, Россия)

Жихаревич Б.С., д. э. н., проф. (Институт
проблем региональной экономики РАН,
Санкт-Петербург, Россия)

Ильин В.А., член-корреспондент РАН (Воло-
годский научный центр РАН, Вологда, Россия)

Каргаполова Е.В., д. с. н., доцент (Астрахан-
ский инженерно-строительный институт,
Астрахань, Россия)

Ковач Т., к. э. н., доцент (Школа бизнеса Бу-
дапешта, Колледж международного менедж-
мента и бизнеса, Будапешт, Венгрия)

Когай Е.А., д. филос. н., проф. (Курский госу-
дарственный университет, Курск, Россия)

Лажнецов В.Н., член-корреспондент РАН (Ин-
ститут социально-экономических и энергетич-
еских проблем Севера Коми научного центра
УрО РАН, Сыктывкар, Россия)

Мазилов Е.А., к. э. н. (Вологодский научный
центр РАН, Вологда, Россия)

Малков Н.Г., к. т. н., доцент (Вологодская го-
сударственная молочнохозяйственная акаде-
мия имени Н.В. Верещагина, Вологда, Россия)

Попов Е.В., член-корреспондент РАН (Институт
экономики УрО РАН, Екатеринбург, Россия)

Сакал П., доктор философии, проф. (Словацкий
технический университет, Трнава, Словакия)

Соколов Л.И., д. т. н., проф. (Вологодский го-
сударственный университет, Вологда, Россия)

Суворов А.В., д. э. н., проф. (Институт на-
роднохозяйственного прогнозирования РАН,
Москва, Россия)

Теребова С.В., к. э. н., доцент (Вологодский
научный центр РАН, Вологда, Россия)

Цветков В.А., член-корреспондент РАН (Ин-
ститут проблем рынка РАН, Москва, Россия)

Шабунова А.А., д. э. н., доцент (Вологодский
научный центр РАН, Вологда, Россия)

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ РЕДАКЦИИ

Обращение директора ФГБУН ВолНЦ РАН	7
Обращение главного редактора журнала	8
Об итогах издания журнала	11

МОНИТОРИНГ ПЕРЕМЕН: ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Мониторинг экономики: основные тенденции	14
--	----

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИЙ, ОТРАСЛЕЙ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ

Лукин Е.В.

Оценка положения экономики российских регионов в цепочках добавленной стоимости	27
--	----

Городнова Н.В., Воронов Д.С., Емельянов А.А., Пешкова А.А.

К вопросу об условиях и предпосылках реализации муниципально-частного партнерства в российских моногородах	37
---	----

Усков В.С.

Тенденции формирования и проблемы развития цифровой экономики в России	53
--	----

Тарасова О.В., Панкова Ю.В.

Двухуровневая оценка крупных транспортных проектов Дальнего Востока	67
---	----

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО И МУНИЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ

Дьяков М.Ю., Михайлова Е.Г., Шарахматова В.Н.

Стратегическая экологическая оценка в региональном планировании	80
---	----

КАЧЕСТВО ЖИЗНИ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ТЕРРИТОРИЙ

Нацун Л.Н.

Интеграция инвалидов и общества: результативность мероприятий региональной социальной политики (на примере Вологодской области)	95
--	----

Абдульязнов А.Р.

Дорожно-транспортная система современного городского пространства (социологический анализ)	116
---	-----

АКТУАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Морев М.В., Дементьева И.Н., Леонидова Е.Э.

Основные тенденции социального самочувствия населения Вологодской области в феврале 2019 года	127
--	-----

ХРОНИКА НАУЧНОЙ ЖИЗНИ

КОНФЕРЕНЦИИ, ЗАСЕДАНИЯ, СЕМИНАРЫ

С заседаний ученого совета.....	134
НОВЫЕ ИЗДАНИЯ ФГБУН ВОЛНЦ РАН	135
ПРАВИЛА ДЛЯ АВТОРОВ.....	137

CONTENT

FROM THE EDITORIAL BOARD

VolRC RAS Director's address.....	7
Editor-in-chief's address	8
On results of the Journal publication.....	11

MONITORING OF CHANGES: MAIN TRENDS

Economic Monitoring: Key Trends.....	14
--------------------------------------	----

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TERRITORIES, BRANCHES, AND PRODUCTION COMPLEXESB

Lukin E.V.

Assessing the Economy of Russian Regions in Value Chains	27
--	----

Gorodnova N.V., Voronov D.S., Emel'yanov A.A., Peshkova A.A.

Revisiting the Conditions and Prerequisites for the Implementation of Municipal-Private Partnership in Single-Industry Towns in Russia	37
---	----

Uskov V.S.

Trends in Formation and Problems of Digital Economy Development in Russia.....	53
--	----

Tarasova O.V., Pankova Yu.V.

Two-Stage Assessment of Major Transport Projects in the Far East.....	67
---	----

EFFICIENCY OF PUBLIC AND MUNICIPAL ADMINISTRATION

D'yakov M.Yu., Mikhailova E.G., Sharakhmatova V.N.

Strategic Environmental Assessment in Regional Planning.....	80
--	----

LIFE QUALITY AND HUMAN POTENTIAL OF TERRITORIES

Natsun L.N.

Integration of Disabled People and the Society: Effectiveness of Regional Social Policy Measures (Case Study of the Vologda Oblast)	95
--	----

Abdul'zyanov A.R.

Road Transport System in the Modern Urban Space (Sociological Analysis)	116
---	-----

CURRENT NEWS: FIGURES AND FACTS

Morev M.V., Dement'eva I.N., Leonidova E.E.

Main trends in the social well-being of the Vologda Oblast population in February 2019.....	127
--	-----

CHRONICLES OF SCIENCE LIFE

CONFERENCES, MEETINGS, SEMINARS

From the Academic Council Sessions	134
NEW VOLRC RAS ISSUES	135
GUIDELINES FOR THE AUTHORS	137

ОТ РЕДАКЦИИ



А.А. Шабунова
директор ФГБУН ВолНЦ РАН
доктор экономических наук

Уважаемые коллеги! Дорогие друзья!

Вы держите в руках юбилейный 100-й выпуск журнала «Проблемы развития территории». Это серьезный рубеж для научного издания, который дает повод, подводя некоторые итоги, оглянуться назад и, осваивая новые рубежи, смело, уверенно шагать вперед.

22 года напряженной работы по развитию издания, расширению авторской аудитории, круга экспертов и читателей сформировали освещающий острые современные проблемы журнал с живым и доступным стилем подачи самых сложных материалов. Он занимает достойную позицию в числе научных изданий. Среди 500 журналов категории «Экономика. Экономические науки» в рейтинге SCIENCE INDEX «Проблемы развития территории» занимает 35-е место.

Публикуемые на страницах издания материалы отражают многообразие актуальных вопросов регионального развития: государственное регулирование территориального развития, качество жизни и человеческий потенциал региона, инновационный потенциал и устойчивое развитие территорий, отраслей и производственных комплексов, территориальные финансы и многие другие. Размещаемые в постоянных рубриках материалы представляют читателям мнения ведущих ученых, экспертов, помогают ориентироваться в потоке научной информации, в вопросах регионального развития.

Время ставит перед нами все новые задачи. Популяризация научных знаний, достижений, «приближение» их к потребителю обозначены в ключевых задачах национального проекта «Наука». От номера к номеру в журнале, распространяемом на всей территории России, рассмотрение проблем, дискуссионных вопросов способствует передаче научного опыта, в том числе и среди руководителей предприятий и органов регионального, муниципального управления.

Сердечно поздравляю коллектив журнала «Проблемы развития территории» с выходом в свет юбилейного номера! Искренне желаю новых ярких публикаций, оптимизма и энергии в достижении поставленных целей и, конечно, неизменного читательского внимания к журналу. ■



Т.В. Ускова

главный редактор журнала
«Проблемы развития
территории»
доктор экономических наук

**Уважаемые коллеги и читатели журнала
«Проблемы развития территории»,
перед Вами юбилейный выпуск!**

Первый номер журнала «Проблемы развития территории» вышел в свет в далеком 1997 году. Этот журнал «вырос» из информационного бюллетеня социологических исследований «Экономические и социальные перемены в регионе: мониторинг общественного мнения». Его главным редактором стал директор Вологодского научно-координационного центра – первого академического учреждения, созданного на вологодской земле в декабре 1990 года, – доктор экономических наук член-корреспондент РАН В.А. Ильин.

В этом юбилейном выпуске хотелось бы сказать слова благодарности. И в первую очередь необходимо поблагодарить именно Владимира Александровича Ильина как основателя и идейного вдохновителя издания. Под его чутким руководством определялись концепция и политика журнала, формировалась тематика, а журнал приобретал свое лицо.

Неоценим вклад учредителя журнала Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Вологодский научный центр Российской академии наук» и его директора доктора экономических наук А.А. Шабуновой в деятельность, связанную с обеспечением преемственности реализуемой политики, целенаправленного следования международным стандартам, финансовой поддержки и оперативной помощи в решении возникающих проблем.

Следует отметить работу редакционной коллегии и редакционного совета журнала в составе ведущих ученых из России и зарубежных государств, высокая квалификация которых способствует созданию востребованных выпусков журнала, освещающих актуальные темы развития территорий.

Стоит поблагодарить редакционную службу, а также всех, кто прилагает силы, чтобы журнал был не только интересен содержательно, но и оформлен качественно и с учетом современных требований.

Еще в первом выпуске В.А. Ильин подчеркивал, что данное научное издание предназначено «для ознакомления широкой общественности с происходящими процессами в социально-экономической и политической жизни вологжан,

динамикой изменений их оценок деятельности всех ветвей власти на всех уровнях, что, в свою очередь, даст власти возможность чутко реагировать на оценки главного действующего лица общественной жизни региона – населения». Этой цели журнал следовал все годы.

Начавшаяся с мониторинга общественного мнения, тематика журнала постепенно расширялась. В конце 1990-х гг. журнал стал одной из первых научных дискуссионных площадок, которая позволяла региональным ученым-экономистам обмениваться результатами научных изысканий по весьма широкому кругу проблем территориального развития. А проблем развития территорий в тот исторический период становления нового российского государства было предостаточно. Именно в это время формировалась административно-территориальная структура реформируемой страны, происходило становление института местного самоуправления, субъекты федерации приобретали самостоятельность в решении практически всех вопросов социально-экономического развития территорий. Закладывались основы федерализма, определяющие финансовое обеспечение территориального развития. Нужно вспомнить еще о том, что это был начальный этап перехода плановой экономики на рыночные рельсы. Выбранная либеральным правительством модель развития России продемонстрировала первые результаты. Основные показатели социально-экономического развития территорий имели преимущественно отрицательную динамику. Особенно остро эти процессы протекали в сельских территориях. Негативные тенденции охватили все сферы сельской жизни. В связи с этим статьи, посвященные вопросам села, качества жизни селян, агропромышленного комплекса и сельской экономики в целом, были и остаются в центре внимания журнала.

В эти годы приобретала новые очертания региональная социально-экономическая политика. Методом проб и ошибок осуществлялось реформирование институтов управления социально-экономическими процессами. Словом, региональные органы

государственной власти и органы местного самоуправления как никогда нуждались в научно обоснованных рекомендациях по решению спектра социально-экономических проблем территорий. Реализации этой задачи и посвящен научный журнал «Проблемы развития территории».

За более чем двадцатилетний период многие проблемы территориального развития того времени были решены. Однако жизнь не стоит на месте. Российские регионы, как и страна в целом, сталкиваются с новыми вызовами. Появляются новые проблемы. Расширяется и диапазон тем публикуемых журналом статей.

Сегодня издание продолжает следовать исторически заложенным принципам и традициям. На его страницах освещаются самые острые проблемы территорий, связанные с качественно новыми условиями и возможностями развития, насущными потребностями времени и общества относительно организации, форм и методов управления социально-экономическими процессами.

Одной из главных задач редакция журнала считает максимально полное и объективное освещение процессов модернизации экономики, социальной сферы российской территории, изменений потенциала проживающего здесь населения. Этим объясняется обновление рубрик, появление публикаций качественно новой тематики. Это, прежде всего, инновационные процессы, проблемы перехода к экономике знаний, использования информационно-коммуникационных технологий и интернета вещей в различных сферах территориального развития, широкого применения экономико-математических методов в моделировании и прогнозировании перспектив развития территорий и многое другое.

За эти годы существенно укрепилась редакционная коллегия журнала. Кроме отечественных ученых в ее состав входят зарубежные коллеги – представители таких государств, как Беларусь, Италия, Румыния, Финляндия, Франция.

На страницах нашего журнала немало статей известных российских и зарубеж-

ных ученых, занимающихся исследованиями проблем территориального развития. В числе таких авторов академики РАН С.Ю. Глазьев, Д.С. Львов, В.Л. Макаров, А.Д. Непелов, В.В. Окрепилов, Н.М. Римашевская, чл.-кор. РАН В.Н. Лаженцев, доктора наук В.С. Селин, Е.М. Бухвальд, Ю.А. Зубок и мн. др.

Авторы этих статей поднимают самые актуальные вопросы, определяющие перспективы развития территорий, пути решения наиболее острых проблем. В настоящее время все более востребованными становятся статьи, посвященные инновационным факторам развития, новым формам организации хозяйства и территорий, современным методам управления, повышению эффективности использования человеческого потенциала и т. п. Об их востребованности свидетельствует рост цитируемости и индекса Хирша журнала.

Журнал не забывает и о менее именитых исследователях, регулярно предоставляя возможность молодым ученым, магистрантам, аспирантам и соискателям ученой степени на своих страницах размещать для широкой аудитории итоги работы. Кроме того, в журнале публикуются оригинальные статьи спе-

циалистов и руководителей разного уровня, содержащие результаты научных изысканий и прикладных исследований в различных сферах экономики, социальной жизни территорий.

Все это способствует расширению географии авторов, росту научного уровня публикаций и рейтинга журнала среди подобных изданий. В результате в июне 2015 года научный журнал «Проблемы развития территории» был включен в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата и доктора наук по научным специальностям: 08.00.00 – экономические науки; 22.00.00 – социологические науки. В настоящее время журнал выходит с периодичностью 6 раз в год. С 2004 года формируется электронная версия журнала.

Уверена, что и в дальнейшем редакционный коллектив будет прилагать все усилия для повышения научного уровня журнала, актуальности и востребованности публикуемых статей, что, в конечном итоге, должно способствовать успешному развитию российских территорий. ■

ОБ ИТОГАХ ИЗДАНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал «Проблемы развития территории» учрежден в 1997 году в качестве информационного бюллетеня «Экономические и социальные перемены в регионе. Мониторинг общественного мнения». Издание прошло длительный путь становления.

В последние годы в журнале систематически размещаются материалы, посвященные итогам его издания, информация об изменениях тематики, структуры и полиграфических характеристик.

Высокий уровень научной экспертизы поступающих в редакцию журнала статей обеспечивают члены редсовета и редколлегии, состав которых полностью соответствует требованиям ВАК РФ. В их числе член-корреспонденты РАН, ученые из Беларуси, Румынии, Италии, Франции, Финляндии, Венгрии, Словакии.

За весь период издания в журнале опубликовано 1003 статьи (более 20 000 страниц), из которых 79 подготовлены докторами наук, академиками и член-корреспондентами РАН, 94 – докторами наук в соавторстве с кандидатами наук и специалистами без ученых степеней, 250 –

кандидатами наук, 170 – кандидатами наук в соавторстве со специалистами без ученых степеней, 410 – специалистами без ученых степеней. В целом доля публикаций специалистов высших научных квалификаций в общей массе размещенных в журнале статей составила 59% (рис. 1).

В числе авторов журнала академики РАН Д.С. Львов, С.Ю. Глазьев, А.Д. Некипелов, В.Л. Макаров, В.В. Окрепилов, члены-корреспонденты РАН Н.М. Римашевская и В.Н. Лаженцев. Также в журнале публиковались статьи авторов из Словакии (Г. Хрдинова, П. Сакал, Я. Шмид, Л. Мрвова, Д. Рускова, Б. Хайник, Х. Фидлерова, Л. Шмида, К. Дриеникова, Л. Юрик, М. Шуякова), Чехии (Я. Прахар), Беларуси (И.Л. Ковалев, С.В. Кандрычын, Ю.Е. Разводовский, С.М. Дедков, В.А. Турко, А.А. Варвашеня, Н.А. Сосновская и др.), Казахстана (Н.К. Нурланова, А.А. Киреева), Финляндии (Ю. Котилайнен).

В последние годы «география» внешних авторов существенно расширилась в течение последних лет. Так, были опубликованы статьи авторов, проживающих в 9 федеральных округах, 4 иностранных государствах, 2 городах

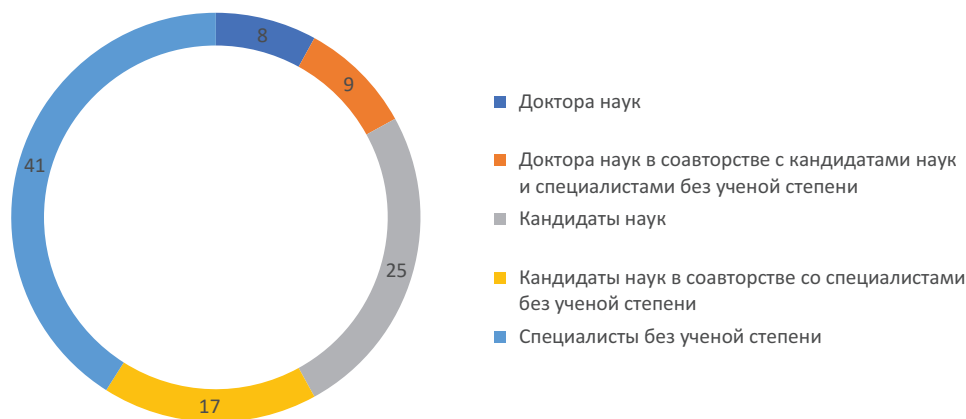


Рис. 1. Состав авторов журнала «Проблемы развития территории» в 1997–2018 гг., %



Страна проживания автора публикации	Федеральный округ / город федерального значения / иностранное государство	Область/республика/город	Кол-во опубликованных статей, ед.	Общее кол-во опубликованных статей, ед.
Россия	Северо-Западный ФО	Вологодская область (Вологда)	147	166,8
		Мурманская область (Мурманск, Апатиты)	9,8**	
		Республика Карелия (Петрозаводск)	2	
		Республика Коми (Сыктывкар)	5	
		Архангельская область (Архангельск)	3	
	Дальневосточный ФО	Хабаровск	3	3
	Приволжский ФО	Ульяновская область (Ульяновск)	1	7,25
		Пензенская область (Пенза)	1	
		Пермская область (Пермь)	0,25	
		Удмуртская Республика (Глазов)	1	
		Республика Башкортостан (Уфа)	0,5	
		Саратовская область (Саратов)	2,5	
	Уральский ФО	Свердловская область (Екатеринбург, Верхняя Пышма)	5	6
		Ханты-Мансийский автономный округ - Югра (Ханты-Мансийск)	1	
	Южный ФО	Ростовская область (Ростов-на-Дону)	1	1,25
		Краснодарский край (Сочи)	0,25	
Центральный ФО	Московская область (Коломна)	1	4	
	Белгородская область (Белгород)	1		
	Тверская область (Тверь)	1		
	Владимирская область (Владимир)	1		
Крымский ФО	Республика Крым (Симферополь)	0,5	0,5	
Сибирский ФО	Новосибирская область (Новосибирск)	2	2	
Северо-Кавказский ФО	Ставропольский край (Ставрополь)	1	1	
Город федерального значения	Санкт-Петербург	5,2	5,2	
Город федерального значения	Москва	22	22	
Зарубежные страны*	Беларусь	Минск	7	7
	Казахстан	Алматы	5	5
	Словакия	Трнава	1	1
	Финляндия	Йоэнсуу	1	1

* Сведения о географии зарубежных авторов приводятся справочно, на карте не отражены.

** Приведена доля статьи, подготовленная автором.

Рис. 2. «География» авторов, опубликовавших статьи в журнале «Проблемы развития территории» в 2015–2018 гг.

федерального значения. Общая информация о количестве внешних статей, опубликованных в журнале «Проблемы развития территории» в 2015–2018 годах, приводится на рис. 2.

О росте качественных характеристик журнала косвенно свидетельствует улучшение его показателей в рейтинге Science Index¹. Изменение позиции журнала в рейтинге скачкообразно: например, в 2015 году издание поднялось в рейтинге сразу на 43 позиции (табл. 1, 2).

В ближайшие годы предстоит продолжить работу по привлечению к авторству ученых, не являющихся сотрудниками организации – учредителя издания, расширению «географии» авторов, разработать и ввести в эксплуатацию полифункциональную систему электронной редакции, решить ряд других задач.

Таблица 1. Позиция журнала «Проблемы развития территории» в рейтинге Science Index в период с 2011 по 2017 год

Год	Позиция
2011	118
2012	154
2013	132
2014	107
2015	64
2016	48
2017	35

Таблица 2. Позиция журнала «Проблемы развития территории» в рейтинге Science Index в 2017 году*

№	Название журнала	Показатель
1	Вопросы экономики	18,494
2	Форсайт	13,626
3	Экономика региона	8,825
4	Мировая экономика и международные отношения	6,140
5	Пространственная экономика	5,448
6	Journal of Institutional Studies	4,448
7	Проблемы прогнозирования	4,265
8	Журнал новой экономической ассоциации	4,262
9	Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз	3,930
10	Вестник Томского государственного университета. Экономика	3,525

34	Вестник Омского университета. Серия «Экономика»	1,780
35	Проблемы развития территории	1,776
36	Научно-исследовательский финансовый институт. Финансовый журнал	1,767

* Приведена часть рейтинга.		

*Материал подготовил
ответственный секретарь журнала
«Проблемы развития территории»
кандидат филологических наук
А.В. Загребельный*

¹ По данным РИНЦ (https://elibrary.ru/title_profile.asp?id=30627), интегральный показатель журнала в системе Science Index используется при построении рейтинга российских научных журналов и рассчитывается по следующей методике. На первом этапе журнал приписывается к определенному тематическому направлению; затем для каждого направления рассчитываются:

- среднее число ссылок в списках цитируемой литературы на статьи в журналах РИНЦ;
- средняя доля ссылок из публикаций текущего года на статьи в журнале за последние 5 лет по отношению к числу всех ссылок на данный журнал (за все годы). За основу расчетов показателя берется пятилетний импакт-фактор журнала в РИНЦ с учетом цитирования переводной версии журнала (при ее наличии) и самоцитирования. Рассчитанные значения 5-летнего импакт-фактора журнала нормируются с учетом среднего числа ссылок в списках цитируемой литературы, а также доли ссылок, попадающих на пятилетний период, используемый при расчете импакт-фактора. В качестве нормирующих коэффициентов используются средние параметры журналов в тематических направлениях, рассчитанные на предыдущем этапе. Полученное скорректированное значение импакт-фактора журнала затем делится на индекс Херфиндаля по цитирующим журналам, нормированный на его возможное минимальное значение в данном направлении. Нормировка на минимальное значение индекса Херфиндаля в рамках тематического направления позволяет несколько скорректировать различия в количестве журналов и степени их взаимного цитирования в разных научных направлениях. В качестве минимального берется среднее значение по 5 журналам с наименьшими значениями индекса Херфиндаля в данном научном направлении.

МОНИТОРИНГ ЭКОНОМИКИ: ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

ФГБУН «Вологодский научный центр РАН»
продолжает знакомить читателей с материалами о состоянии
и тенденциях развития экономики России и Вологодской области

С текущего выпуска мониторинг тенденций в экономике проводится в новом формате. Его концептуальной основой выступает теория национального счетоводства¹. Расширен спектр рассматриваемых показателей, видоизменена форма их представления, расчет ведется в сопоставимых ценах. На графиках базовым периодом является 2008 год (высшая точка развития постсоветской экономики по большинству показателей). В планах – расширение списка регионов для анализа (СЗФО, Европейский север РФ, регионы металлургической специализации), удлинение временного интервала, увеличение дискретности (месячные данные), осуществление краткосрочных прогнозов. Мы будем благодарны читателям за пожелания и предложения по дальнейшему развитию данной темы.

Российская экономика находится в состоянии стагнации, которая приобрела устойчивый характер. В условиях ухудшившейся внешней конъюнктуры сложившаяся экономическая модель плохо справляется с задачей обеспечения интенсивного роста. Суммарный прирост ВВП страны за 2009–2018 гг. составил лишь 8,5% (или 0,8% за год).

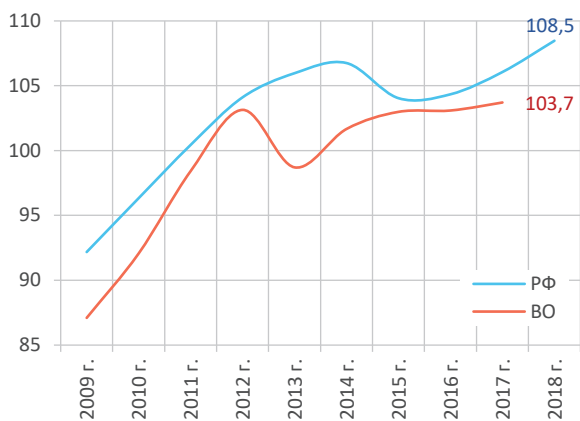


Упрощенная схема формирования и использования ВВП

Структура мониторинга базируется на теории национального счетоводства и содержит анализ экономики на ключевых стадиях экономического процесса – производства, образования доходов и их использования (рис.).

Основой формирования ресурсов экономики является производство (I стадия). В процессе производства, с одной стороны, выпускаются товары и услуги в их натуральном виде, с другой – создаются их стоимость и добавленная стоимость, которой соответствуют образовавшиеся в производстве первичные доходы (II стадия). Первичные доходы после их распределения и перераспределения образуют располагаемые доходы субъектов хозяйствования и расходуются на конечный спрос (конечное потребление и валовое накопление) (III стадия). Разница между производством и конечным спросом балансируется за счет вывоза и ввоза.

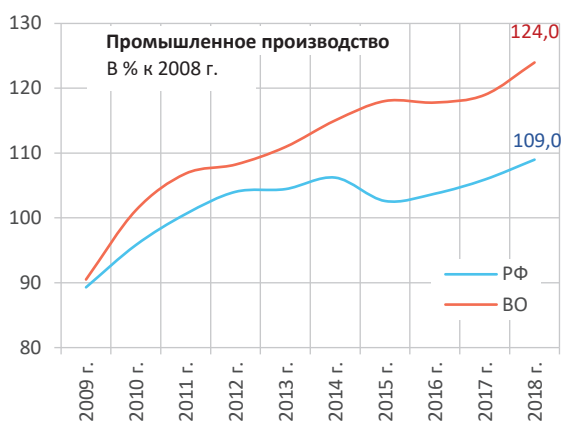
¹ Методологические положения по статистике / Госкомстат России. М., 1998.



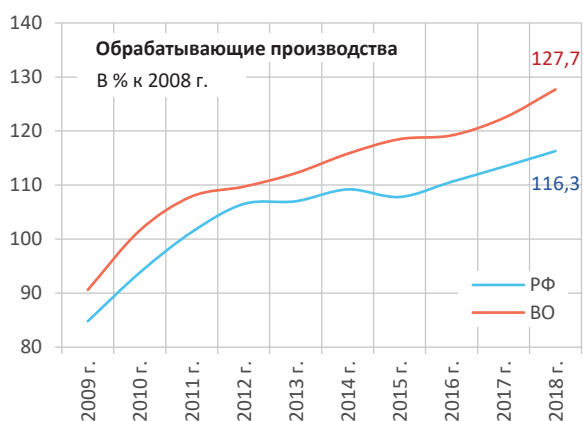
Динамика валового продукта РФ и Вологодской области, % к 2008 году

Динамика промышленного производства РФ и Вологодской области, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	102,1	102,8	103,0	103,0	102,9
ВО	101,0	105,6	106,0	104,9	104,2



	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	102,5	103,7	104,0	103,3	102,6
ВО	102,7	106,6	106,6	105,3	104,3



Итоги развития экономики Вологодской области скромнее – в 2009–2017 гг. ВРП увеличился только на 3,7% (или 0,4% за год). По темпам роста данного показателя область находится на 64 месте в стране. Другие регионы-металлурги также испытывают сложности в экономике: ВРП Липецкой области вырос на 17% (39 место), Челябинской области – на 0,8% (69 место), Кемеровской области сократился на 10,1% (82 место). Лидером является Белгородская область (+52,6%).

⊕ В 2018 году объем ВВП России вырос относительно 2017 года на 2,3%.

1. Производство

Определяющую роль в производстве валового продукта в российской экономике играет промышленность². Ухудшение условий экспортно-импортной деятельности и сжатие платежеспособного спроса внутри страны тормозят ее развитие.

⊕ В 2018 году объем промпроизводства в стране увеличился по сравнению с 2017 годом на 2,9%, в Вологодской области – на 4,2%.

Однако за 2009–2018 гг. физические объемы отгрузки промышленной продукции увеличились лишь на 9% (или 0,9% за год). Объемы промпроизводства в Вологодской области выросли на 24% (или 2,2% за год). В то же время, несмотря на значительное превышение среднероссийского темпа, область существенно уступает лидерам промышленного роста и находится на 55 месте в стране.

Основой промышленности выступают обрабатывающие производства³.

⊕ В 2018 году объем производства в обрабатывающей промышленности РФ уве-

² Промышленность в РФ производит почти 30% валовой добавленной стоимости, в Вологодской области – более 42%. В ней занято 19,7% трудоспособных россиян и 23,2% вологжан. От итогов функционирования промышленности во многом зависит работа других секторов экономики (строительства, транспортировки, хранения, торговли и др.).

³ На обрабатывающие производства в РФ приходится почти 64% отгрузки промышленной продукции, в Вологодской области – более 93%. В структуре обрабатывающих производств страны наибольший удельный вес занимают производство кокса и нефтепродуктов (24,4%), машиностроение (20,2%) и металлургия (19,1%). Ядро обрабатывающей промышленности Вологодской области – металлургия (62,1%) и химия (17,9%).

личился относительно 2017 года на 2,6%, Вологодской области – на 4,3%.

Одним из наиболее динамично развивающихся секторов обрабатывающей промышленности в 2018 году стал сектор конечного спроса.

⊕ Пищевое производство в целом по РФ увеличилось за год на 4,6%, в Вологодской области – на 5,1%. Высоких показателей по стране удалось достичь благодаря росту объемов переработки картофеля (+34%), мяса (+12%) и мясных полуфабрикатов (+7%), минеральных и питьевых вод (+11%). В Вологодской области в 2018 году локомотивами роста выступили производители жидкого (+2,5%) и сухого (+50%) молока, муки (+16%), напитков (+9%).

⊕ Существенно выросли объемы целлюлозно-бумажного и полиграфического производства: в стране – на 12,6%, в Вологодской области – на 6,3%.

В секторе промежуточного спроса, который в значительной степени ориентирован на экспорт, в 2018 году также наблюдался рост производства.

⊕ Деревообработка в целом по РФ выросла за год на 10,6%, в области – на 4,7%. Наибольший прирост зафиксирован в производстве древесностружечных плит: по стране – на 17%, по области – на 14%.

⊕ Индекс физического объема в химическом и нефтехимическом производстве РФ составил 102,3% (в т. ч. в производстве лекарственных средств – 108,2%), Вологодской области – 107,8%.

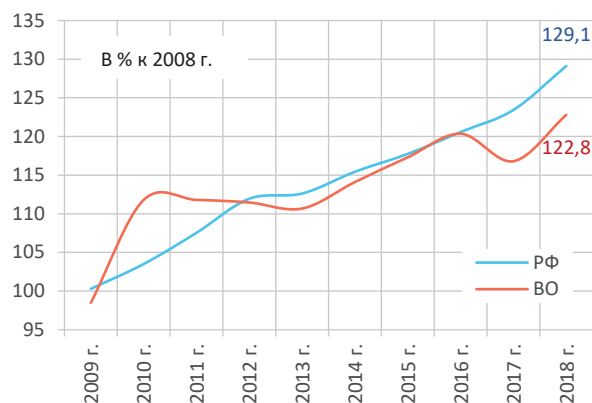
⊕ Производство металлопродукции в РФ выросло на 1,6%, в области – на 3,9%.

Сложной остается ситуация в секторе промышленности инвестиционного спроса.

⊕ Машиностроительное производство в целом по стране за год увеличило объемы отгрузки на 2,6%, в Вологодской области – на 2,3%. Положительные темпы роста были обеспечены главным образом автомобилестроением и транспортным машиностроением. Прирост выпуска легковых автомобилей в РФ составил 15,3%, автобусов – 17,5%, электровозов – 57,3%, пассажирских вагонов – 58,3%,

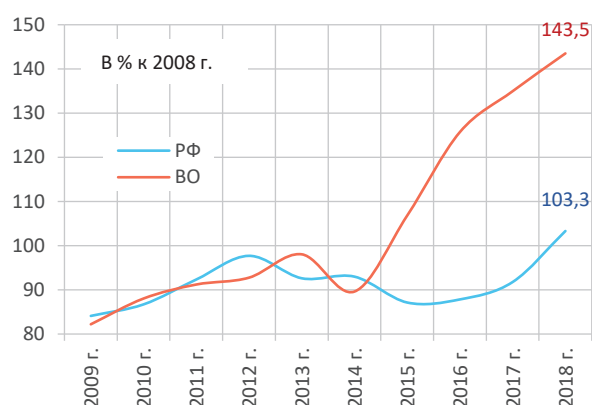
Динамика пищевого производства РФ и Вологодской области, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	102,4	101,6	103,8	104,3	104,6
ВО	97,0	96,0	104,8	106,9	105,1



Динамика целлюлозно-бумажного и полиграфического производства, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	104,5	109,8	110,2	112,2	112,6
ВО	107,4	105,7	105,8	107,5	106,3

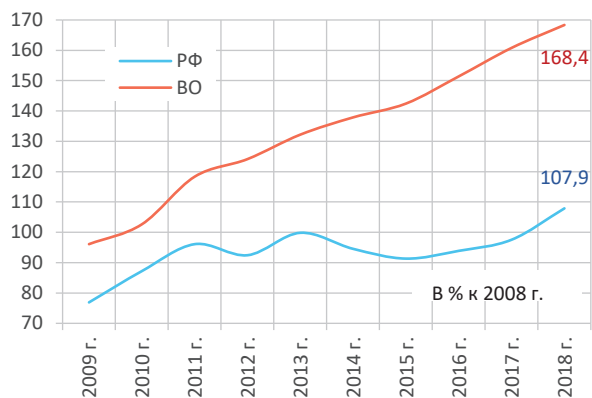


грузовых вагонов – 18,7%, двигателей для автотранспортных средств – 17%, кузовов – 28%. В Вологодской области производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов выросло на 19,4%.

Однако по сравнению с 2008 годом машиностроение имеет негативную динамику. В целом по стране оно выросло лишь на 0,6%, а в Вологодской области сократилось на 8,9%.

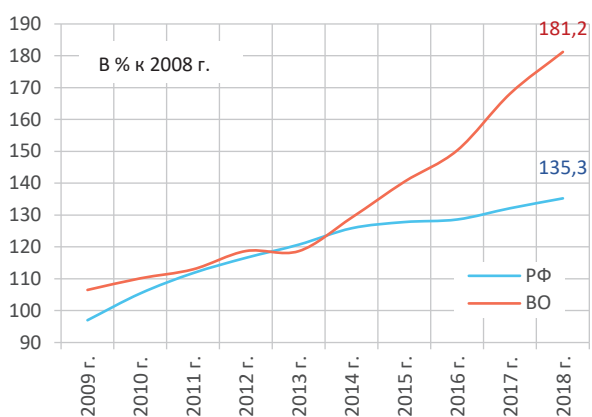
**Динамика деревообработки,
% к соответствующему периоду
предыдущего года**

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	103,9	100,8	106,7	108,9	110,6
ВО	106,2	107,1	104,4	103,6	104,7



**Динамика химического и нефтехимического
производства, % к соответствующему периоду
предыдущего года**

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	102,7	102,7	102,8	102,7	102,3
ВО	111,8	125,2	118,5	112,9	107,8



Еще более сложное положение в секторе производства стройматериалов. За последние 10 лет в РФ оно сократилось на 9,3%, в Вологодской области – более чем в 2 раза.

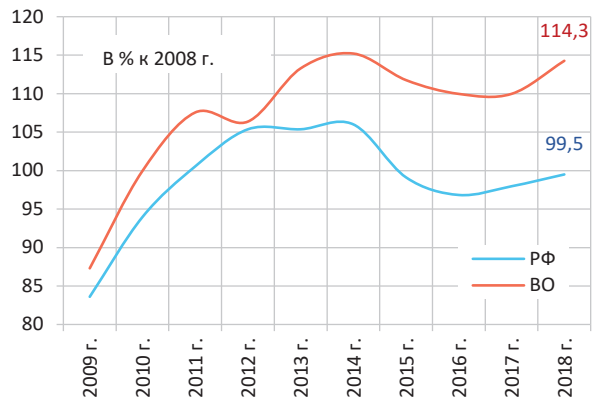
☹ За 2018 год производство стройматериалов и стекла в регионе снизилось на 6,6%.

☹ Сельскохозяйственное производство страны в 2018 году сократилось на 0,6%.

☺ Индекс производства продукции сельского хозяйства Вологодской области в 2018 году составил 105,7%.

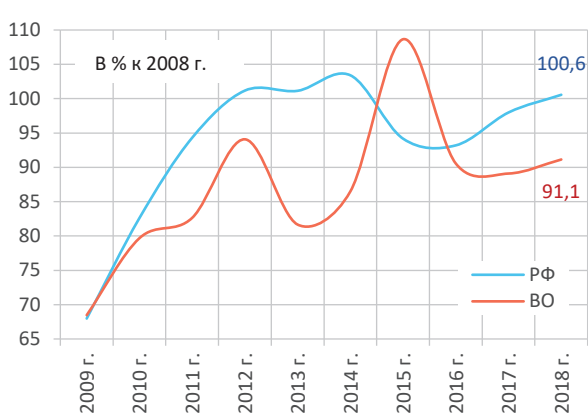
**Динамика металлургии РФ и Вологодской
области, % к соответствующему периоду
предыдущего года**

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	101,2	105,9	102,4	100,6	101,6
ВО	100,0	103,3	103,6	104,0	103,9



**Динамика машиностроения РФ
и Вологодской области, % к соответствующему
периоду предыдущего года**

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	105,1	103,7	106,2	105,5	102,6
ВО	98,4	121,5	117,1	105,8	102,3



Положительные тенденции зафиксированы на рынке труда.

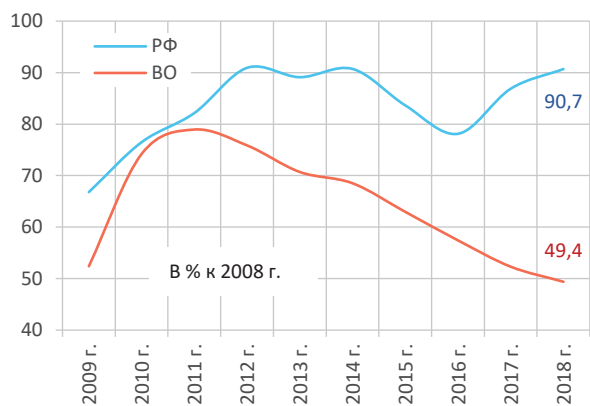
☺ Уровень безработицы в стране в 2018 году опустился до исторического минимума в 4,8% (в 2017 году – 5,2%). В Вологодской области безработица снизилась с 5,3 до 5,1%.

☺ Растет потребность в работниках у работодателей. За год по РФ она увеличилась на 9,1%, в Вологодской области – на 5%.

Спрос на работников со стороны работодателей значительно превышает уровень 2008 года.

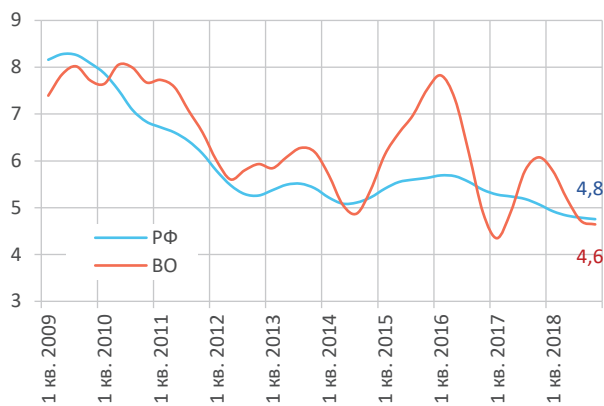
Динамика производства стройматериалов и стекла РФ и Вологодской области, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	111,2	99,2	102,3	105,9	104,4
ВО	91,1	88,0	77,4	86,3	94,4



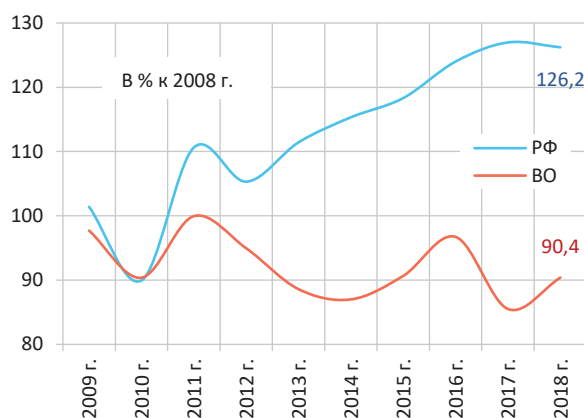
Уровень безработицы, % к численности рабочей силы

	2017 г.	I кв. 2018 г.	II кв. 2018 г.	III кв. 2018 г.	2018 г.
РФ	5,2	5,1	4,8	4,6	4,8
ВО	5,3	6,1	5,0	4,0	5,1



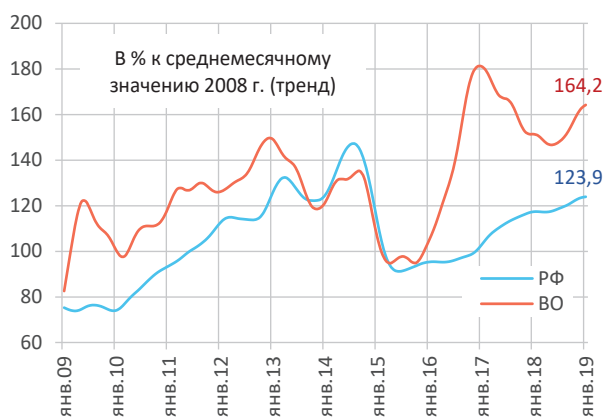
Динамика сельскохозяйственного производства РФ и Вологодской области, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	103,1	102,4	102,0	97,7	99,4
ВО	88,9	103,0	103,4	106,7	105,7



Потребность работодателей в работниках, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	108,8	109,1	110,6	109,1	109,1
ВО	98,3	99,2	102,0	108,1	105,0



2. Образование доходов

⊕ Реальные денежные доходы россиян в 2018 году выросли на 0,9%.

⊖ В Вологодской области реальные денежные доходы населения снизились на 2,8%.

⊕ Положительным фактором стал рост в 2018 году среднего уровня зарплаты по РФ на 6,8%, по Вологодской области – на 6,9%.

По темпам роста реальных доходов населения в 2009–2018 гг. область находится на 46 месте в стране (+3,5%). Лидером явля-

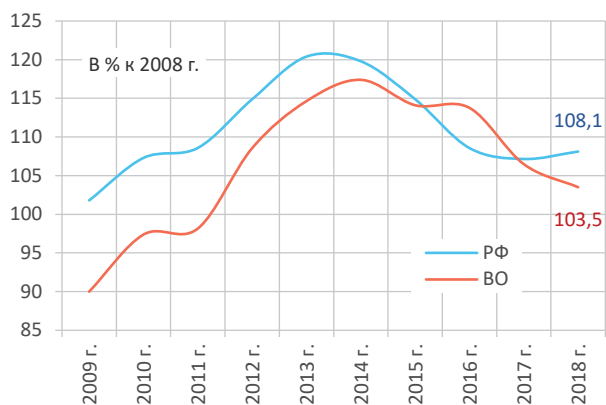
ется Адыгея (+70,1%). Из других регионов-металлургов лишь в Липецкой области был рост доходов в рассматриваемый период (+16,7%, 16 место). В Челябинской области доходы населения упали на 16,1% (72 место), в Кемеровской области – на 28,6% (81 место).

Положительные тенденции наблюдаются в сфере образования доходов государства и бизнеса.

⊕ Реальные доходы консолидированного бюджета (с учетом внебюджетного

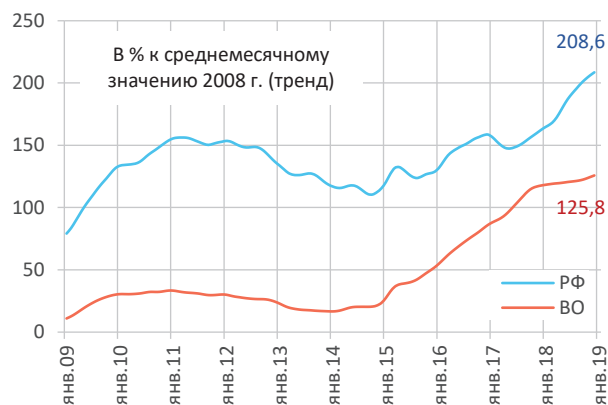
Динамика реальных доходов населения, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	98,7	100,9	101,5	100,8	100,9
ВО	93,6	92,2	93,6	94,6	97,2



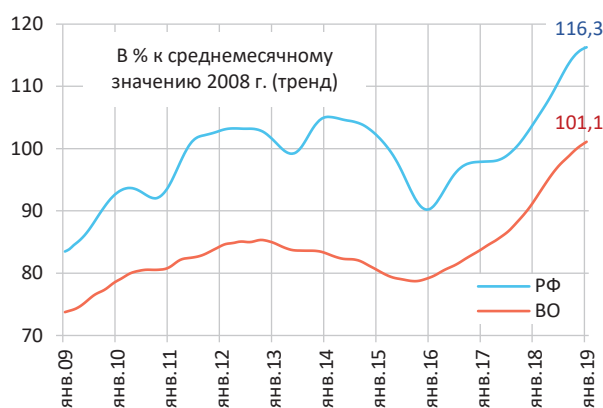
Динамика сальдированного финансового результата деятельности организаций, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	86,1	91,6	125,1	133,7	135,3
ВО	135,0	241,4	198,0	128,0	101,0



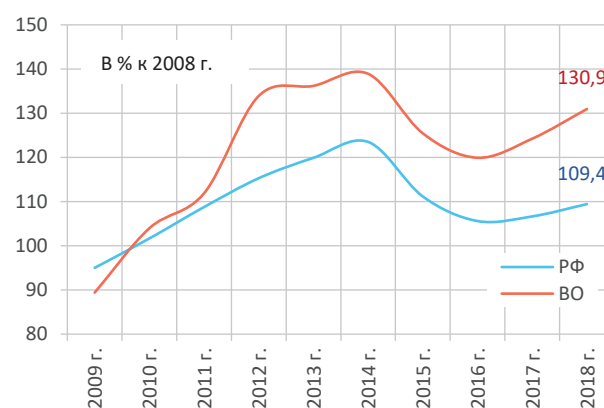
Динамика доходов консолидированного бюджета (с учетом внебюджетного фонда), % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	104,3	106,7	108,8	110,3	112,6
ВО	104,3	104,6	114,0	116,6	120,0



Динамика оборота розничной торговли, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	101,3	102,4	102,7	102,6	102,6
ВО	103,6	100,6	101,4	103,3	105,4



фонда) страны в 2018 году выросли на 12,6%, Вологодской области – на 20%.

⊕ Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности российских организаций в 2018 году с учетом инфляции вырос на 35,3%, вологодских – на 1%.

3. Конечное использование

Потребительский спрос в 2018 году превратился в основной фактор экономическо-

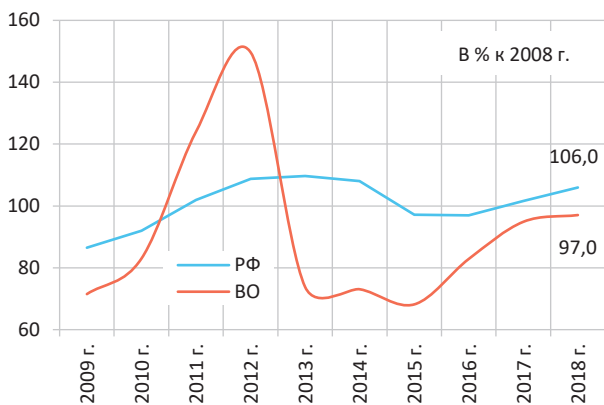
го роста. Его драйвером стали авторынок (+12,8%) и общепит (+3,6%), в том числе благодаря чемпионату мира по футболу.

⊕ Оборот розничной торговли в РФ за год вырос на 2,6%, в Вологодской области – на 5,4% (в том числе пищевыми продуктами – на 5,6%, непродовольственными товарами – на 5,4%). Прирост показал также сектор платных услуг страны (+2,8%).

⊖ Объем платных услуг в Вологодской области сократился в 2018 году на 1,3%.

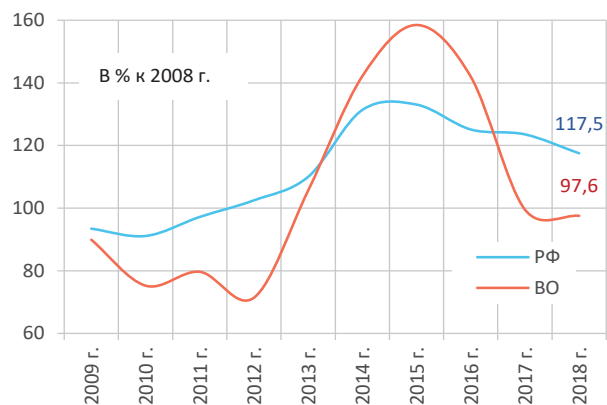
Динамика инвестиций в основной капитал, в % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	104,8	103,8	104,3	105,1	104,3
ВО	114,5	47,8	71,6	85,7	102,3



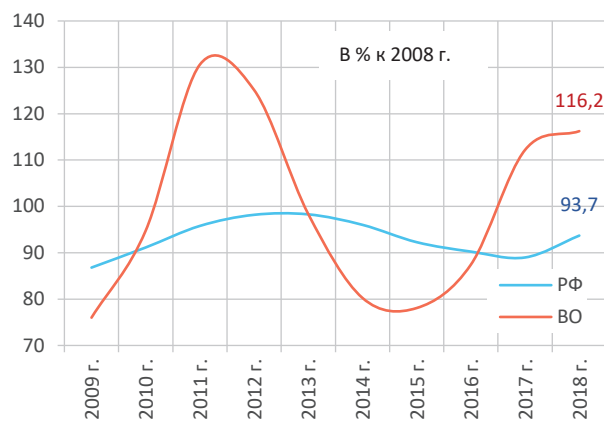
Ввод в действие жилых домов в РФ и Вологодской области, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	98,7	119,6	103,8	98,1	95,1
ВО	70,1	142,1	116,7	99,1	98,0



Объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство», % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	98,8	105,2	106,2	105,9	105,3
ВО	128,3	61,4	82,6	101,5	103,6



Динамика экспорта товаров и услуг, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	125,5	123,0	126,3	127,8	125,6
ВО	118,7	103,6	147,7	138,8	137,8



☑ Потребительская инфляция в России ускорилась со 102,5% в 2017 году до 104,3% в 2018 году. В области также отмечается усиление инфляции – со 102,2 до 103,9%. Ключевым фактором роста инфляции выступает ЖКХ. За 2018 год жилищно-коммунальные услуги подорожали в области на 5,8%. По этому показателю регион занимает 8 место в стране.

В 2018 году в российской экономике замедлился рост валового накопления основного капитала.

☑ Прирост инвестиций в основной капитал в стране в 2018 году составил 4,3% (годом ранее 4,8%), в Вологодской области – 2,3% (в 2017 году – 14,5%).

По сравнению с 2008 года объем инвестиций в РФ вырос на 6%. В Вологодской области он сократился на 3% (44 место в стране). В других регионах-металлургах данный показатель тоже снизился: в Кемеровской области – на 8,4% (48 место), в Липецкой области – на 9,5% (51 место), в Челябинской обла-

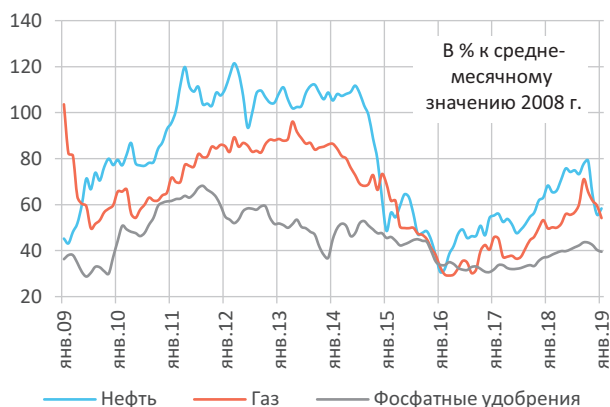
Динамика импорта товаров и услуг, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	3 мес. 2018 г.	6 мес. 2018 г.	9 мес. 2018 г.	2018 г.
РФ	124,4	119,4	113,1	107,6	104,6
ВО	109,7	95,8	105,2	106,9	106,8



Динамика цен на мировых рынках, % к соответствующему периоду предыдущего года

	2017 г.	I кв. 2018 г.	II кв. 2018 г.	III кв. 2018 г.	2018 г.
Нефть	123,3	122,0	144,5	145,5	129,4
Газ	125,3	116,8	146,2	153,3	134,4
ФУ	102,3	115,5	124,5	128,2	121,8



сти – на 15,6% (60 место). Наибольшие темпы роста показала Ингушетия (433,5%).

⬆️ Объем строительных работ за последний год в целом по РФ вырос на 5,3%, по Вологодской области – на 3,6%.

Последние 4 года снижаются объемы ввода в действие жилых домов.

⬇️ В 2018 году объем ввода в действие жилых домов в стране снизился на 4,9%, в Во-

логодской области за тот же период введено на 2% меньше жилых площадей.

Динамично развивается внешнеторговый сектор российской экономики.

⬆️ Экспорт товаров и услуг из РФ в 2018 году вырос на 25,6%, из Вологодской области – на 37,8%.

Импорт в целом стабилизировался и даже начал немного сжиматься, что обусловлено стагнацией конечных рынков и состоявшейся коррекцией рубля.

⬆️ Темп роста импорта в РФ в 2018 году замедлился относительно 2017 года (прирост 4,6% против 24,4% годом ранее). В Вологодской области импорт за 2018 год вырос на 6,8% (в соответствующем периоде предыдущего года – на 10%).

Ситуация на глобальных рынках в течение 2018 года развивалась неравномерно. Вплоть до сентября конъюнктура товарных рынков в целом складывалась позитивно. Вместе с тем в IV квартале 2018 года на мировых финансовых рынках началась масштабная коррекция (затронувшая и товарные рынки), спровоцированная продолжающимся ужесточением денежно-кредитной политики ФРС США, усилением торговых противоречий между крупнейшими мировыми экономиками, а также ухудшением ожиданий участников рынка относительно перспектив роста мировой экономики.

⬆️ По итогам года средние цены на нефть выросли на 29,4%, на природный газ – на 34,4%, на фосфатные удобрения – на 21,8%.

⬆️ На мировом рынке металлопродукции по состоянию на начало марта 2019 года в сравнении с тем же периодом 2018 года зафиксировано снижение цен в долларовом выражении на «плоский» прокат на 16–18%. «Длинный» прокат, за исключением подешевевшей на 12% арматурной стали, подорожал на 4–13%.

Для сравнения: на российском рынке цены на «плоский» прокат в тот же период выросли на 4–11%. На «длинный» прокат цены менялись разнонаправленно: на арматуру и круг выросли на 11 и 16% соответственно, на уголок, балку и швеллер снизились на 5–9%.

**Цены на металлопродукцию на мировом рынке (страны ЕС) за тонну
(на начало марта соответствующего года)**

Вид металлопродукции	Ед. измерения	2019 г.	2018 г.	2017 г.	2019 г., %	
					к 2018 г.	к 2017 г.
«Плоский» прокат						
Лист холоднокатаный	Долл. США	643	785	655	81,9	98,2
Лист оцинкованный	Долл. США	700	835	738	83,8	94,9
Лист горячекатаный	Долл. США	563	690	560	81,6	100,5
«Длинный» прокат						
Арматурная сталь	Долл. США	565	640	478	88,3	118,2
Конструкционные профили	Долл. США	773	740	628	104,5	123,1
Сортовой прокат	Долл. США	763	673	533	113,4	143,2

**Цены на металлопродукцию на российском рынке за тонну
(на начало марта соответствующего года)**

Вид металлопродукции	Ед. измерения	2019 г.	2018 г.	2017 г.	2019 г., %	
					к 2018 г.	к 2017 г.
«Плоский» прокат						
Лист холоднокатаный	Руб.	50084	48375	48751	103,5	102,7
Лист оцинкованный	Руб.	60434	54574	53444	110,7	113,1
Лист горячекатаный	Руб.	45263	43578	42064	103,9	107,6
«Длинный» прокат						
Арматура	Руб.	41676	36020	31866	115,7	130,8
Балка и швеллер	Руб.	48305	52962	49692	91,2	97,2
Круг	Руб.	40239	36430	33837	110,5	118,9
Уголок	Руб.	40552	42863	38146	94,6	106,3

В целом итоги развития экономики России и Вологодской области в 2018 году можно назвать противоречивыми. С одной стороны, растут многие основные экономические агрегаты: выпуск товаров и услуг, доходы государства и бизнеса, потребительский и внешнеторговый спрос. С другой – продолжилась негативная динамика реальных доходов населения, сокращается ввод жилья, оставляет желать лучшего качество экономического роста: стагнируют инвестиции в основной капитал и многие отрасли машиностроения, нарастает закредитованность населения.

Материал подготовили

Е.В. Лукин

*кандидат экономических наук
ведущий научный сотрудник
заместитель заведующего отделом
ФГБУН ВолНЦ РАН*

М.А. Сидоров

*младший научный сотрудник
ФГБУН ВолНЦ РАН*

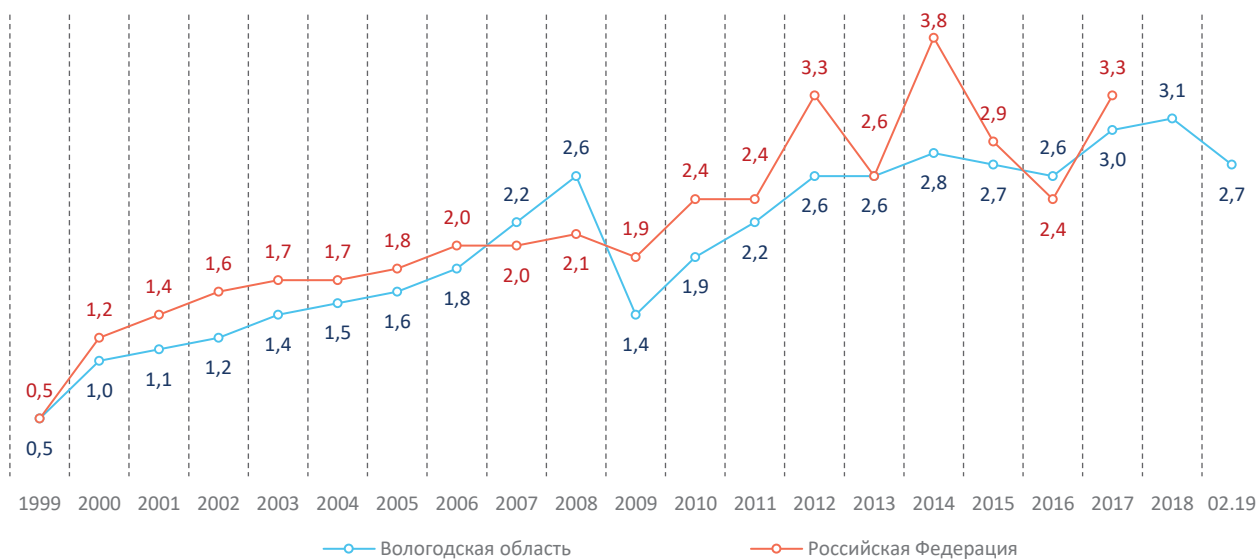


Рис. 1. Социальное настроение¹ (отношение суммы позитивных оценок «прекрасное» и «нормальное, ровное» к сумме негативных «испытываю напряжение, раздражение» и «испытываю страх, тоску»), раз

В феврале 2019 года по сравнению с 2018 годом показатель социального настроения жителей Вологодской области несколько снизился (с 3,1 до 2,7 раза) и соответствует среднегодовому значению 2015 года.

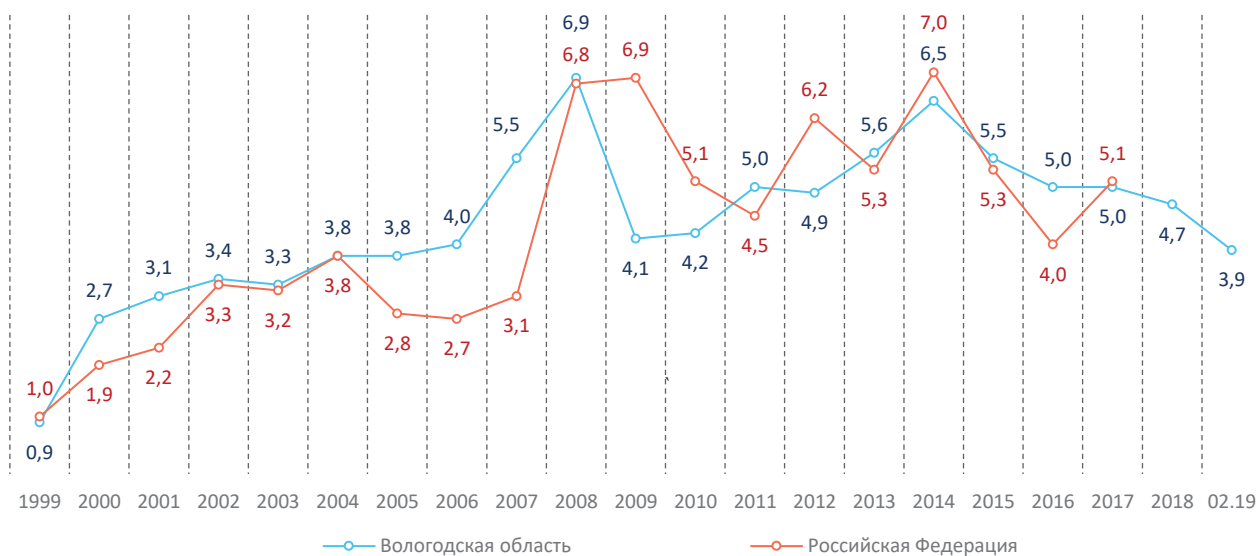


Рис. 2. Запас терпения населения (отношение суммы позиций «жить можно» и «можно терпеть» к позиции «терпеть нельзя»), раз

В начале 2019 года наблюдается снижение уровня запаса терпения жителей Вологодской области (с 4,7 до 3,9 раза). Данный показатель соответствует значениям 2004–2005 гг. (3,9–3,8 раза соответственно).

¹ Здесь и далее: Вологодская область – данные ФГБУН ВолНЦ РАН; Российская Федерация – данные Левада-Центра.

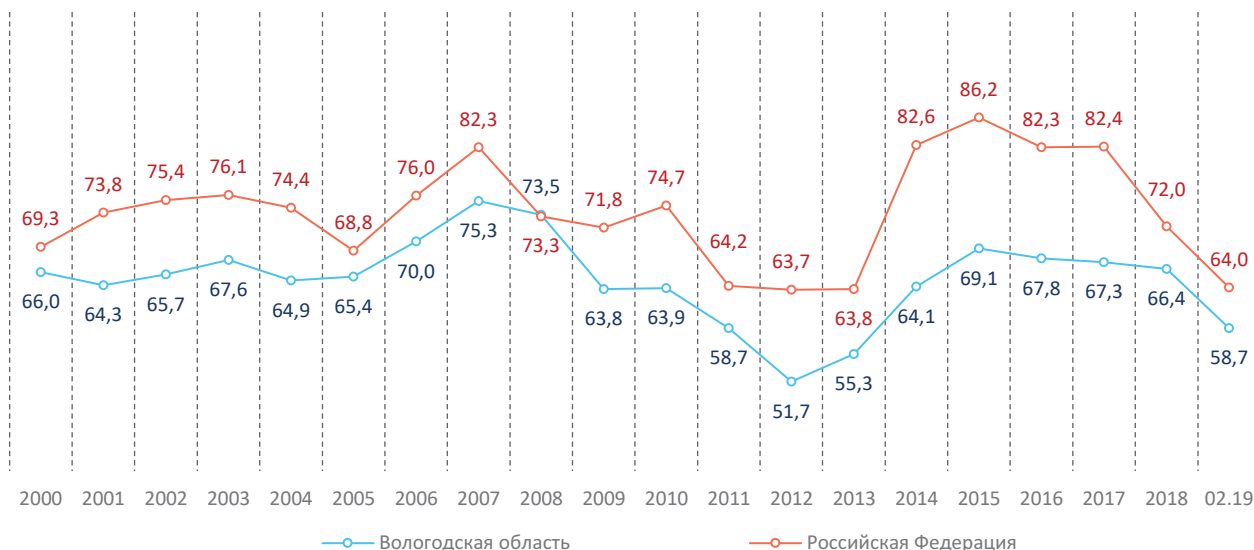


Рис. 3. Одобрение деятельности Президента РФ, % от числа опрошенных

В январе – феврале 2019 года как в Вологодской области, так и в России в целом продолжилась тенденция ухудшения отношения населения к деятельности Президента РФ. В начале текущего года по сравнению с 2018 годом произошло снижение одобрительных оценок работы главы государства жителями Вологодской области на 7 п. п. (с 66 до 59%). Общероссийский показатель снизился на 8 п. п. (с 72 до 64%).

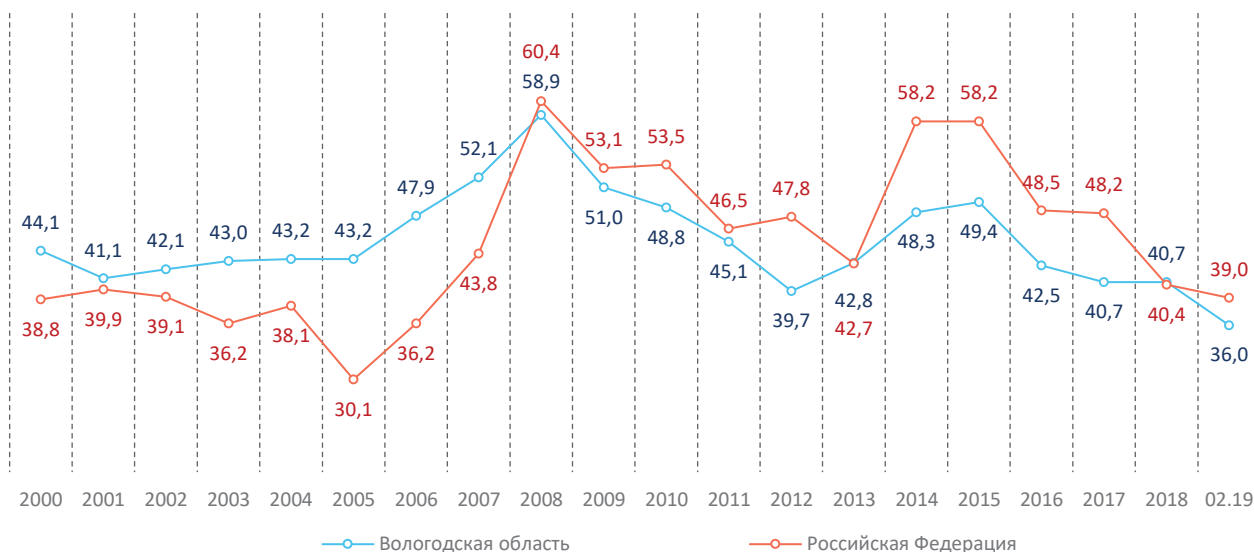


Рис. 4. Одобрение деятельности Правительства РФ, % от числа опрошенных

В первые месяцы 2019 года произошло уменьшение доли одобрительных оценок деятельности Правительства РФ населением Вологодской области на 5 п. п. (с 41 до 36%). В целом по России данный показатель остался на уровне значения 2018 г. (39–40%).

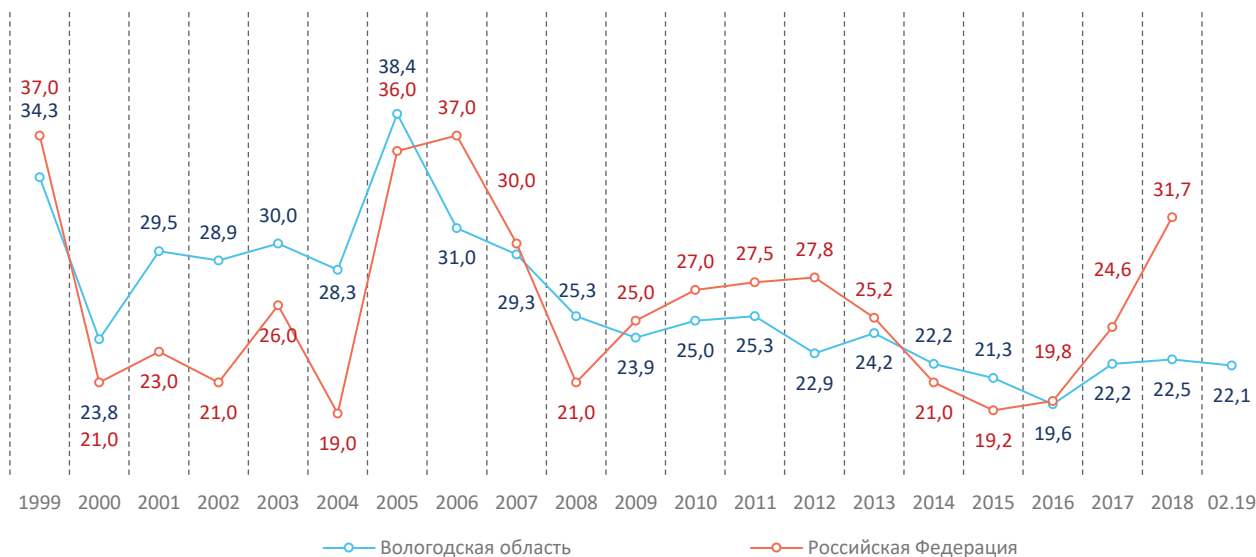


Рис. 5. Вероятность протестных выступлений (доля респондентов, отметивших возможность массовых акций протеста), % от числа опрошенных

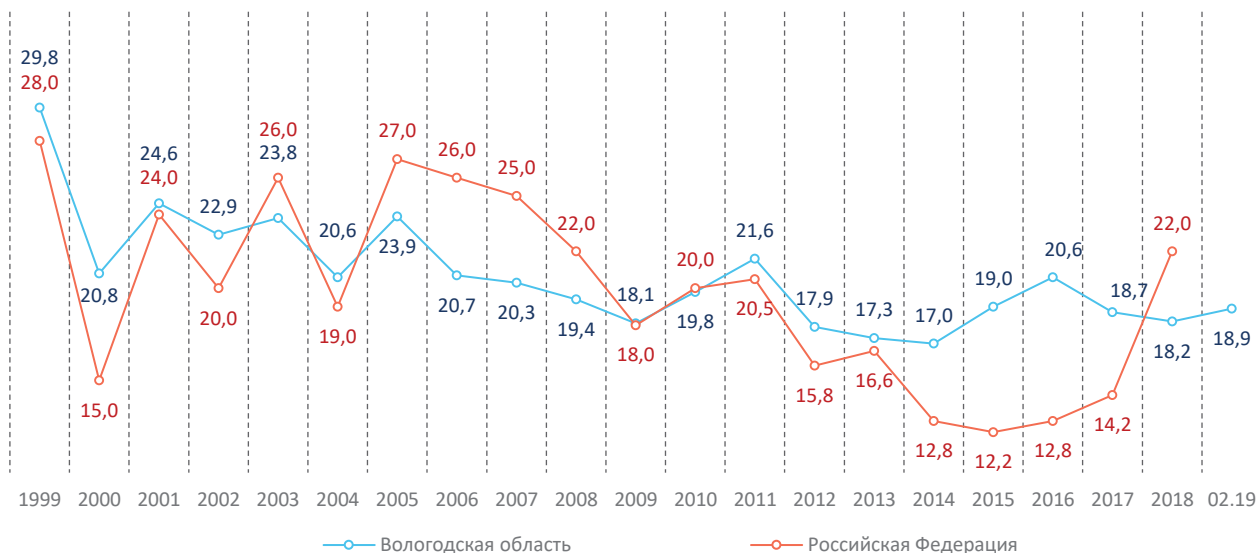


Рис. 6. Возможность участия в выступлениях (доля респондентов, готовых принять участие в массовых акциях протеста), % от числа опрошенных

В феврале 2019 года оценка уровня социальной напряженности в Вологодской области не изменилась. Доля жителей региона, отмечающих вероятность протестных выступлений и возможность своего участия в них, осталась на уровне 2018 года (23–22 и 18–19% соответственно).

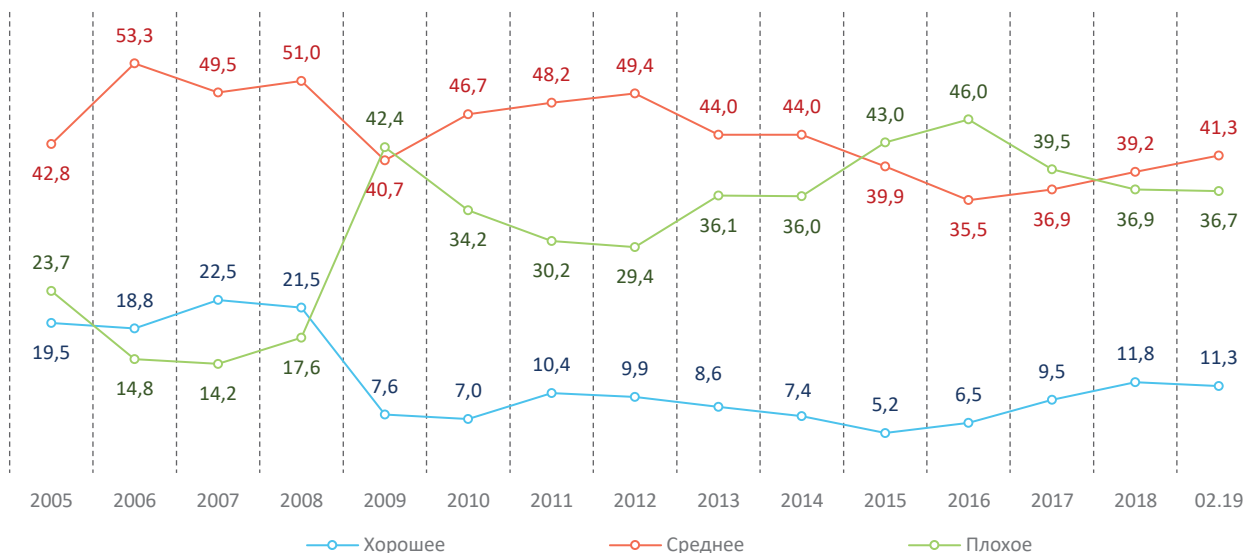


Рис. 7. Оценка экономического положения области, % от числа опрошенных

В первые месяцы 2019 года по сравнению с 2018 годом оценка экономического положения области существенно не изменилась: удельный вес положительных суждений находится на уровне 12–11%, отрицательных – 37%, нейтральных – 39–41%.

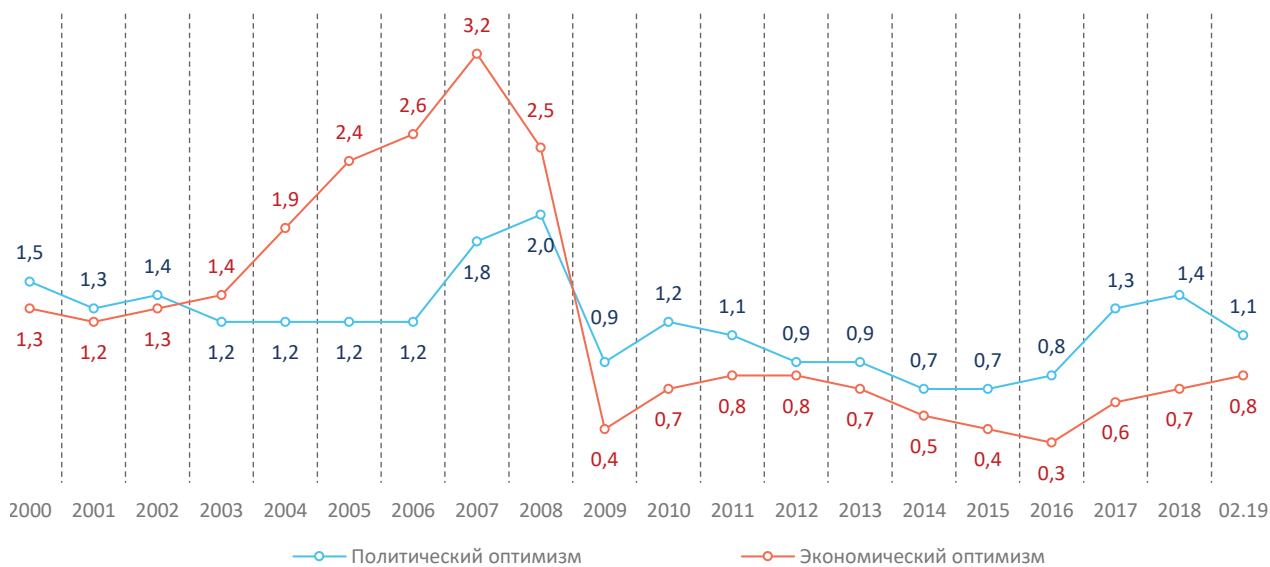


Рис. 8. Индексы политического и экономического оптимизма² (соотношение позитивных и негативных ожиданий), раз

В начале 2019 года по сравнению с 2018 годом отмечается некоторое снижение уровня политического оптимизма (с 1,4 до 1,1 раза). Показатель экономического оптимизма не изменился и остался на уровне прошлогоднего значения (0,7–0,8 раза).

Материал подготовила Е.Э. Леонидова
научный сотрудник ФГБУН ВолНЦ РАН

² Индекс политического оптимизма рассчитывается на основе соотношения ответов респондентов, давших положительные и отрицательные прогнозные оценки политической ситуации, на вопрос «Как Вы думаете, что ожидается в ближайшие месяцы в политической жизни России?».

Индекс экономического оптимизма рассчитывается на основе соотношения ответов респондентов, давших положительные и отрицательные прогнозные оценки экономической ситуации, на вопрос «Как Вы считаете, следующие 12 месяцев будут хорошим временем, плохим или каким-либо еще для экономики России?».

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИЙ, ОТРАСЛЕЙ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.1

УДК 332.13 | ББК 65.05

© Лукин Е.В.

ОЦЕНКА ПОЛОЖЕНИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ В ЦЕПОЧКАХ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ¹



ЛУКИН ЕВГЕНИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

Вологодский научный центр Российской академии наук

Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а

E-mail: lukin_ev@list.ru

Одним из основных факторов, сдерживающих экономическое развитие Российской Федерации, является узость ее внутреннего рынка, во многом обусловленная малой длиной цепочек добавленной стоимости в экономике. Объем внутреннего спроса (как потребительского, так и инвестиционного) в России в расчете на душу населения существенно уступает развитым странам мира (США – в 2,5 раза, Германии – в 2 раза). Итогом этого является отсутствие спроса внутри страны на многие виды товаров и услуг, экспорт низкотехнологичной продукции. Такое положение вещей по спирали усугубляет развитие экономики – из-за недополученной добавленной стоимости сокращаются доходы компаний, государства и населения. Это, в свою очередь, снижает потребительский спрос и возможности для инвестирования. В связи с этим актуальным видится выстраивание государственной политики, направленной на повышение доходов всех экономических агентов (населения, компаний, государства) за счет формирования собственных цепочек добавленной стоимости, производящих товары для конечного потребления. Осуществление такой политики невозможно без анализа существующих цепочек добавленной стоимости и определения

Для цитирования: Лукин Е.В. Оценка положения экономики российских регионов в цепочках добавленной стоимости // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 27–36. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.1

For citation: Lukin E.V. Assessing the economy of Russian regions in value chains. *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 27–36. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.1

¹ Статья подготовлена в соответствии с государственным заданием для ФГБУН «Вологодский научный центр РАН» по теме НИР № 0168-2019-0005 «Исследование факторов и методов устойчивого развития территориальных систем в изменяющихся геополитических и геоэкономических условиях».

в них места регионов, что и стало целью настоящего исследования. В статье для этого использован показатель *Upstreamness*, характеризующий усредненное положение отраслей в цепочках добавленной стоимости. Новизна исследования заключается в адаптации данного показателя к региональному уровню. Рассчитываются его значения для регионов России. Показывается высокая дифференциация территориального их распределения в российской экономике. Обосновывается сильная корреляция ВРП на душу населения и показателя *Upstreamness* по экономике регионов России. Приводятся сопоставления полученных результатов с данными по экономике США.

Цепочки добавленной стоимости, таблицы «затраты-выпуск», Upstreamness.

Введение

Итогом проводимых рыночных реформ стало ограничение длины технологических цепочек в экономике 3–4 переделами. Из-за недополученной добавленной стоимости сокращаются доходы компаний, государства и населения, снижаются потребительский спрос и возможности для инвестирования. Практикуемая фиксация прибыли на стадии добычи сырья и производства полуфабрикатов ведет к депрессии производства конечной продукции, деградации производства машинных средств производства, снижению внутреннего спроса на фундаментальную и прикладную науку, НИР и НИОКР, НТП, ухудшению материально-технической базы образования и здравоохранения, деградации кадров – страна попадает в спираль отсталости и разложения [1].

В связи с этим удлинение цепочек добавленной стоимости (ЦДС) в национальной экономике является одним из важнейших направлений современной экономической политики [1–3]. При этом осуществление такой политики невозможно без анализа текущего положения региональных экономик² в существующих ЦДС, что и стало целью настоящего исследования.

Методика исследования

Для характеристики усредненного положения некоторой отрасли в ЦДС в англоязычной литературе используется показатель, именуемый *Upstreamness*. Его значение для отрасли i отражает средневзвешенное количество стадий производства до конечного спроса отраслей, в которых продукция i выступает в качестве комплектующего [4].

Если рассматривать экономику региона как совокупность отраслей, то использование данного показателя с учетом удельного веса отраслей в экономике позволит охарактеризовать место региона в ЦДС.

Впервые методика расчета показателя *Upstreamness* была предложена в работе [5]. Кратко воспроизведем логику его построения. В закрытой экономике величина валового выпуска (Y_i) каждой отрасли $i \in \{1, 2, \dots, N\}$ равна сумме его использования в качестве конечного продукта (F_i) и промежуточного потребления других отраслей (Z_i):

$$Y_i = F_i + Z_i = \sum_{j=1}^N d_{ij} Y_j, \quad (1)$$

где:

d_{ij} – количество товара i , необходимое для производства одной единицы товара j .

При применении формулы (1) итеративно по отношению к самой себе валовой выпуск отрасли i выражается в виде бесконечной последовательности периодов, отражающих использование продукции данной отрасли в ЦДС (2).

Для вычисления среднего положения выпуска отрасли в ЦДС – показателя *Upstreamness* – авторы работы [5] предложили каждое слагаемое в формуле (2) умножить на расстояние от конечного использования плюс 1 и нормировать на валовой выпуск отрасли Y_i :

Как видно из формулы (3), минимальное значение показателя для отдельной отрасли составляет 1. Такое значение показателя будет наблюдаться в случае, если

² Важность регионального уровня связана с управленческим аспектом реализации экономической политики, региональные органы власти являются ее важным субъектом.

$$Y_i = F_i + \sum_{j=1}^N d_{ij} F_j + \sum_{j=1}^N \sum_{k=1}^N d_{ik} d_{kj} F_j + \sum_{j=1}^N \sum_{k=1}^N \sum_{l=1}^N d_{il} d_{lk} d_{kj} F_j + \dots, \quad (2)$$

$$U_{ii} = I \times \frac{F_i}{Y_i} + 2 \times \frac{\sum_{j=1}^N d_{ij} F_j}{Y_i} + 3 \times \frac{\sum_{j=1}^N \sum_{k=1}^N d_{ik} d_{kj} F_j}{Y_i} + 4 \times \frac{\sum_{j=1}^N \sum_{k=1}^N \sum_{l=1}^N d_{il} d_{lk} d_{kj} F_j}{Y_i} + \dots \quad (3)$$

весь выпуск отрасли i идет на конечное потребление [4].

Практическое использование формулы (3) затруднено бесконечным суммированием элементов. Поэтому в той же работе [5] предлагается альтернативный вариант расчета показателя Upstreamness, дающий аналогичные результаты (т. е. $U_{1i} = U_{2i}$):

$$U_{2i} = I + \sum_{j=1}^N \frac{d_{ij} Y_j}{Y_i} U_{2j} \quad (4)$$

На практике используется матричная форма записи равенства (4):

$$U_2 = [I - \Delta]^{-1} \mathbf{1}, \quad (5)$$

где:

I – единичная матрица;

Δ – матрица, в которой элемент (i,j) равен $d_{ij} Y_j / Y_i$;

$\mathbf{1}$ – единичный вектор.

Для случая открытой экономики показатель Upstreamness рассчитывается аналогичным образом по формуле (5), но с учетом экспорта (X_i), импорта (M_i) и изменения накоплений (L_i) в отрасли i :

$$Y_i = \sum_{j=1}^N d_{ij} Y_j + X_i - M_i + L_i \quad (6)$$

Расчет показателя Upstreamness по данной методике проводился по отраслям экономики США [5], Китая [6; 7], Польши [8], стран Азии [9] и в мировом разрезе [10; 11]. Оценка данного показателя для отраслей российской экономики была произведена Д. Кузнецовым и В. Седалищевым [4].

Мы предлагаем расчет средневзвешенного показателя Upstreamness по экономике

(R), определяемого как сумма произведений отраслевых показателей Upstreamness (U_{2i}) и удельных весов отраслей в валовом выпуске экономики (w_i):

$$R = \sum_{i=1}^N U_{2i} \times w_i \quad (7)$$

При интерпретации результатов надо принимать во внимание следующее: большее значение показателя Upstreamness свидетельствует о том, что фирма, отрасль, регион или страна производят товары, которые удалены от конечного потребления в среднем больше, но не позволяет говорить о том, что фирма, отрасль, регион или страна имеют дело с технологически менее сложными стадиями производства [4]. Близость стадии производства к потребителю не ассоциируется в общем случае с большей технологической сложностью стадии производства [4].

Для расчета показателя Upstreamness по российской экономике использовались последние доступные данные таблиц «затраты-выпуск» Росстата в разрезе 126 отраслей. Эти отрасли в дальнейшем были агрегированы до 26 наименований в соответствии с их весами в валовом выпуске. Номенклатура отраслей для анализа была обусловлена доступными данными об отраслевой структуре валового выпуска и валовой добавленной стоимости экономик регионов, представленными в статистическом сборнике «Регионы России». Важно отметить, что значения показателя зависят от количества отраслей в детализации данных: чем больше отраслей в разбиении, тем больше стадий производства продукции до конечного потребления можно отследить. Поэтому на первоначальном этапе важно брать максимально агрегированные дан-

ные, т. к. внутри агрегированных отраслей значения показателя Upstreamness могут находиться в широком диапазоне. Например, в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования (DL по ОКВЭД) значения показателя лежат в интервале от 1,349 (изделия медицинские, включая хирургическое оборудование, ортопедические приспособления) до 3,420 (провода и кабели изолированные).

В силу того что на региональном уровне таблицы «затраты-выпуск» не разрабатываются, для расчета показателей по регионам использовалось допущение о схожести усредненных технологических процессов в одноименных отраслях в целом по стране и в отдельных регионах; брались общероссийские показатели Upstreamness по отраслям экономики.

При сопоставлении результатов с США использовались данные таблиц «затраты-выпуск» и данные о структуре производства ВРП по штатам, публикуемые U.S. Bureau of Economic Analysis (U.S. BEA). Отрасли были агрегированы до схожей с российской номенклатурой.

Результаты

Полученные значения показателя Upstreamness свидетельствуют о существенном различии в положении российских отраслей в ЦДС. Минимальное значение по агрегированным отраслям в 2015 году составило 1,058, максимальное – 4,237 (рис. 1). К отраслям, выпуск в которых практически полностью расходуется на конечное потребление, относятся здравоохранение (1,058), образование (1,078) и госуправление (1,099). Ярко выраженная удаленность от конечного потребления характерна для добычи полезных ископаемых (4,237), производства и распределения электроэнергии, газа и воды (3,447). Обрабатывающие производства располагаются примерно посередине ЦДС. Среди них наименее промежуточными являются отрасли легкой (1,267) и пищевой (1,318) промышленности; наиболее – металлургия (3,765) и производство прочих неметаллических минеральных продуктов (3,546). Такое рас-

пределение отраслей в целом соответствует априорным представлениям о положении той или иной отрасли в ЦДС.

В качестве особенности показателя Upstreamness необходимо отметить то, что он верно отражает ранжирование для отраслей, одна из которых является преимущественным поставщиком продукции для другой [4]. Это отчетливо проявляется на агрегированном уровне. Иллюстративным примером могут быть значения показателя Upstreamness цепочки по производству печатной продукции (табл. 1).

Таблица 1. Показатель Upstreamness отраслей цепочки по производству печатной продукции в 2015 году

Наименование продукции	Значение
Книги, газеты и прочие материалы печатные и носители информации записанные	1,946
Изделия из бумаги и картона	2,030
Целлюлоза, бумага и картон	2,634
Лесоматериалы, продольно распиленные, строганные или пропитанные	3,671
Продукция лесоводства, лесозаготовок и связанные с этим услуги	3,761
Рассчитано по: данные таблиц «затраты-выпуск» Росстата.	

Согласно расчетам, отрасли лесоводства (3,761) и производства лесоматериалов (3,671) признаются менее конечными по сравнению с целлюлозно-бумажной отраслью (2,634), которая, в свою очередь, находится дальше от конечного потребителя, чем отрасли, изготавливающие изделия из бумаги (2,030) и книги (1,946). Подобного рода закономерности прослеживаются и для других технологически связанных отраслей экономики. Данное свойство крайне важно для практического использования показателя Upstreamness при выстраивании ЦДС.

Широкий размах отраслевых показателей Upstreamness и различность отраслей специализации российских регионов обусловили значительную территориальную дифференциацию значений показателя Upstreamness. Наименьшие его значения: республики Ингушетия (1,970), Тыва (1,985), Северная Осетия – Алания (2,036), Алтай (2,057), Калмыкия (2,098),



Рис. 1. Показатель Upstreamness по отраслям (видам экономической деятельности) российской экономики в 2015 году

Рассчитано по: данные таблиц «затраты-выпуск» Росстата.

Адыгея (2,174), Дагестан (2,184), Крым (2,209), Чеченская (2,030), Карачаево-Черкесская (2,092), Кабардино-Балкарская (2,115) республики, Камчатский (2,135) и Ставропольский (2,207) край, Севастополь (2,014). В них слабо развита промышленность, в структуре экономики преобладают сельское хозяйство, пищевая промышленность, торговля и сектор здравоохранения, образования и госуправления (табл. 2). Наибольшие значения Upstreamness характерны для ресурсодобывающих регионов: Ненецкий (3,744), Ханты-Мансийский (3,705), Ямало-Ненецкий (3,508), Чукотский (3,111) автономные округа, Сахалинская (3,464) и Орен-

бургская (3,046) области, республики Саха (3,217) и Коми (3,059). Значения показателя Upstreamness регионов, специализирующихся на обрабатывающей промышленности³, лежат в диапазоне от 2,37 до 2,76. Для Омской области значение показателя составляет 2,372, Калужской – 2,375, Владимирской – 2,383, Липецкой – 2,418, Тульской – 2,423, Нижегородской – 2,434, Новгородской – 2,435, Свердловской – 2,444, Челябинской – 2,461, Вологодской – 2,476, Красноярского края – 2,754.

³ Доля валовой добавленной стоимости, создаваемой обрабатывающими производствами, превышает 30% ВРП.

Таблица 2. Показатель Upstreamness по экономике регионов России в 2015 году

Территория	Знач.
Республика Ингушетия	1,970
Республика Тыва	1,985
Севастополь	2,014
Чеченская Республика	2,030
Республика Северная Осетия – Алания	2,036
Республика Алтай	2,057
Карачаево-Черкесская Республика	2,092
Республика Калмыкия	2,098
Кабардино-Балкарская Республика	2,115
Камчатский край	2,135
Республика Адыгея	2,174
Республика Дагестан	2,184
Ставропольский край	2,207
Республика Крым	2,209
Ивановская область	2,238
Псковская область	2,251
Орловская область	2,256
Брянская область	2,264
Еврейская авт. область	2,266
Алтайский край	2,272
Кировская область	2,276
Курганская область	2,284
Республика Марий Эл	2,299
Тамбовская область	2,312
Костромская область	2,317
Республика Бурятия	2,330
Рязанская область	2,331
Республика Мордовия	2,332
Чувашская Республика	2,333
Пензенская область	2,338
Архангельская область (без АО)	2,360
Ростовская область	2,363
Приморский край	2,369
Омская область	2,372
Калужская область	2,375
Воронежская область	2,377
Краснодарский край	2,381
Владимирская область	2,383
Саратовская область	2,384
Смоленская область	2,388

Территория	Знач.
Московская область	2,401
Ульяновская область	2,414
Тверская область	2,415
Калининградская область	2,416
Липецкая область	2,418
Тульская область	2,423
Ярославская область	2,431
Нижегородская область	2,434
Новгородская область	2,435
г. Санкт-Петербург	2,435
Республика Карелия	2,437
Волгоградская область	2,441
Хабаровский край	2,443
Свердловская область	2,444
г. Москва	2,453
Республика Башкортостан	2,455
Челябинская область	2,461
Новосибирская область	2,464
Забайкальский край	2,470
Вологодская область	2,476
Курская область	2,496
Белгородская область	2,510
Ленинградская область	2,550
Мурманская область	2,575
Республика Хакасия	2,617
Амурская область	2,685
Пермский край	2,719
Самарская область	2,744
Красноярский край	2,754
Тюменская область (без АО)	2,762
Астраханская область	2,783
Магаданская область	2,786
Удмуртская Республика	2,796
Республика Татарстан	2,821
Кемеровская область	2,843
Архангельская область (с АО)	2,846
Иркутская область	2,852
Томская область	2,936
Оренбургская область	3,046
Республика Коми	3,059
Чукотский АО	3,111
Республика Саха (Якутия)	3,217

Территория	Знач.
Сахалинская область	3,464
Тюменская область (с АО)	3,501
Ямало-Ненецкий АО	3,508
Ханты-Мансийский АО – Югра	3,705
Ненецкий АО	3,744
Северо-Кавказский ФО	2,150
Южный ФО	2,412
Центральный ФО	2,429
Северо-Западный ФО	2,542
Приволжский ФО	2,624
Сибирский ФО	2,644
Дальневосточный ФО	2,859
Уральский ФО	3,133
РФ	2,620

Рассчитано по: данные Росстата.

Географическое распределение региональных показателей Upstreamness по территории страны представлено на рис. 2. Можно отметить снижение их значений с севера на

юг и с востока на запад, стремление к местам скопления населения как конечного потребителя.

Для российских регионов отмечается сильная положительная корреляция между значением показателя Upstreamness их экономики и объемом среднедушевого ВРП – высоким значениям Upstreamness соответствуют высокие значения ВРП на душу населения (рис. 3а). То есть в российской экономике имеет место парадоксальная ситуация: чем дальше регион в ЦДС от конечного потребителя, чем более промежуточный продукт им производится, тем выше валовые доходы его экономики. Причины этого кроются в структурных изменениях экономики регионов, вызванных существующей экономической моделью, рост в которой во многом определяется результатами экспортно-импортной деятельности и внешней конъюнктурой. Наибольшую выгоду получают экспортеры продукции невысоких переделов, продукция собственных высоких переделов (прежде всего машиностроения) не востребована экономикой.

Для сравнения, на рис. 3б проиллюстрирована ситуация в американской эконо-

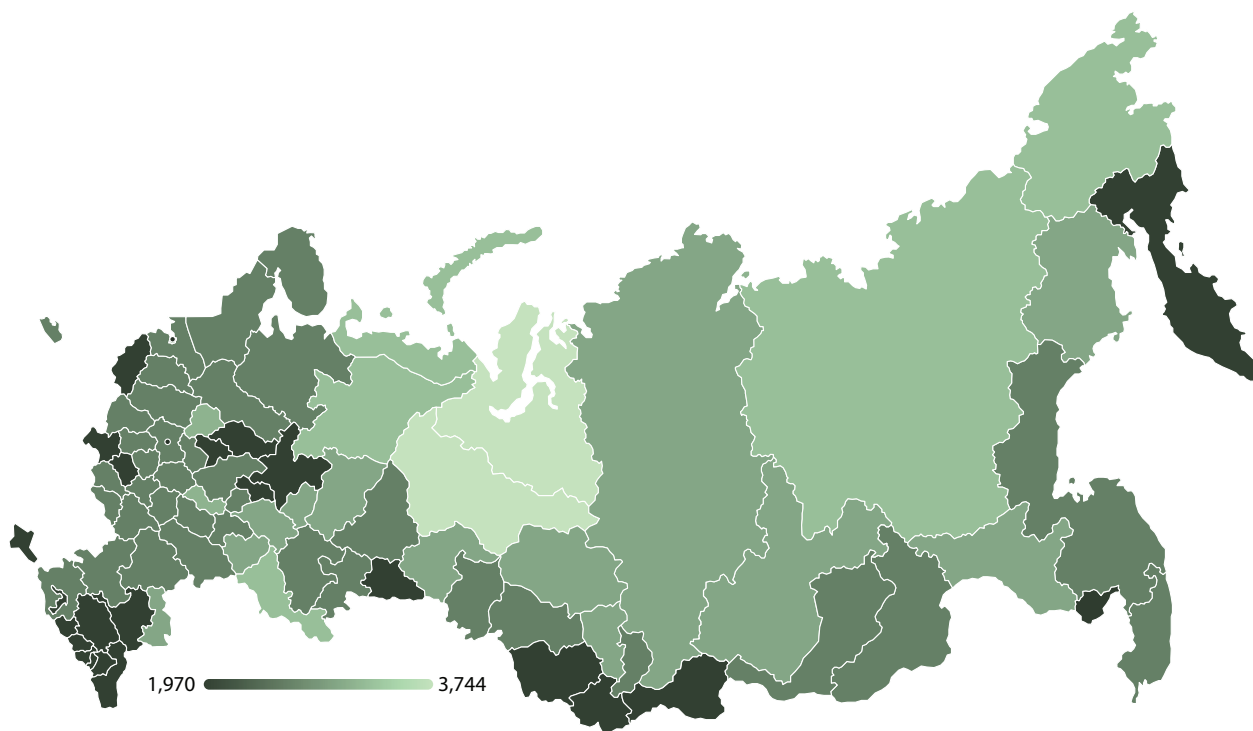


Рис. 2. Показатель Upstreamness по экономике регионов России в 2015 году

Источник: данные Росстата.

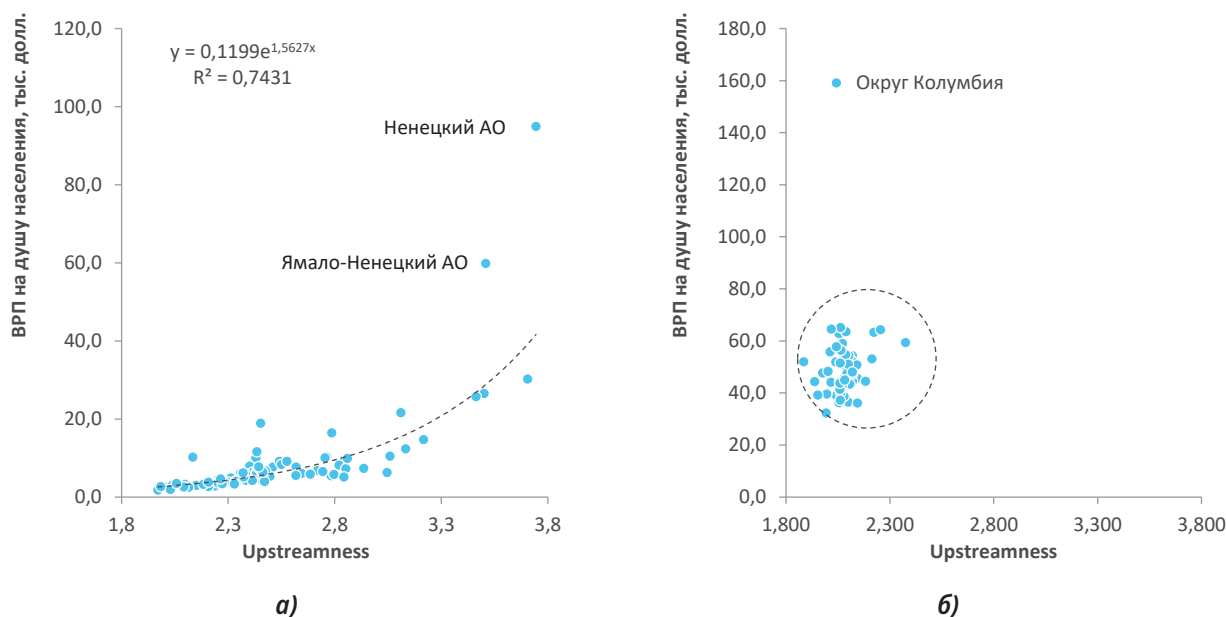


Рис. 3. Взаимосвязь ВРП на душу населения и показателя Upstreamness по экономике регионов России (а) и США (б) в 2015 году

Примечание: для лучшей наглядности масштабы на обоих графиках выбраны одинаковыми, а ВРП регионов России пересчитан в долларах по среднегодовому курсу 2015 года. Рассчитано по: данные Росстата и U.S. BEA.

мике⁴. Ввиду отсутствия сильной дифференциации между штатами⁵ там не прослеживается корреляция между объемом душевого ВРП и значением показателя Upstreamness.

Однако происходящие в экономике США структурные изменения (анализ и обоснование причин возникновения которых выходят за рамки настоящей статьи) ведут к планомерному снижению показателя Upstreamness (рис. 4). Это является тенденцией как минимум последних 20 лет развития их экономики и, на наш взгляд, может служить ориентиром для России в части выстраивания цепочек добавленной стоимости.

Заключение

В свете возрастающего интереса к процессам выстраивания длинных цепочек добавленной стоимости в российской экономике имеется потребность в построении показате-

ля, способного количественно охарактеризовать процессы региональной фрагментации производств. В настоящей работе рассчитан показатель Upstreamness, характеризующий среднее положение отраслей и регионов в ЦДС. Новизна исследования, обуславливающая вклад в развитие науки, заключается в адаптации данного показателя к региональному уровню. Показана высокая дифференциация территориального распределения его значений в российской экономике. На основе эмпирических данных обоснована сильная корреляция ВРП на душу населения и показателя Upstreamness по экономике регионов России.

Направления дальнейших исследований будут заключаться в методическом и аналитическом обеспечении использования данного показателя в практике государственного управления. Необходимы анализ взаимосвя-

⁴ Выбор США для сопоставления обусловлен наличием в этой стране промышленно развитой многоотраслевой экономики с высокой долей конечной продукции в структуре выпуска.

⁵ По объему ВРП на душу населения в 2015 году (без учета округа Колумбии) разрыв между максимальным (67,6 тыс. долл. в Северной Дакоте) и минимальным (31,7 тыс. долл. в Миссисипи) значением составлял 2,1 раза (4,9 раза с учетом округа Колумбии). По значению показателя Upstreamness разрыв между максимальным (2,376 в Вайоминге) и минимальным (1,886 на Гавайях) значением составлял 1,3 раза. В России соответственно 15,2 (без учета автономных округов Архангельской и Тюменской областей; с их учетом – 54,5 раза) по душевому ВРП и 1,9 раза по значению показателя Upstreamness.

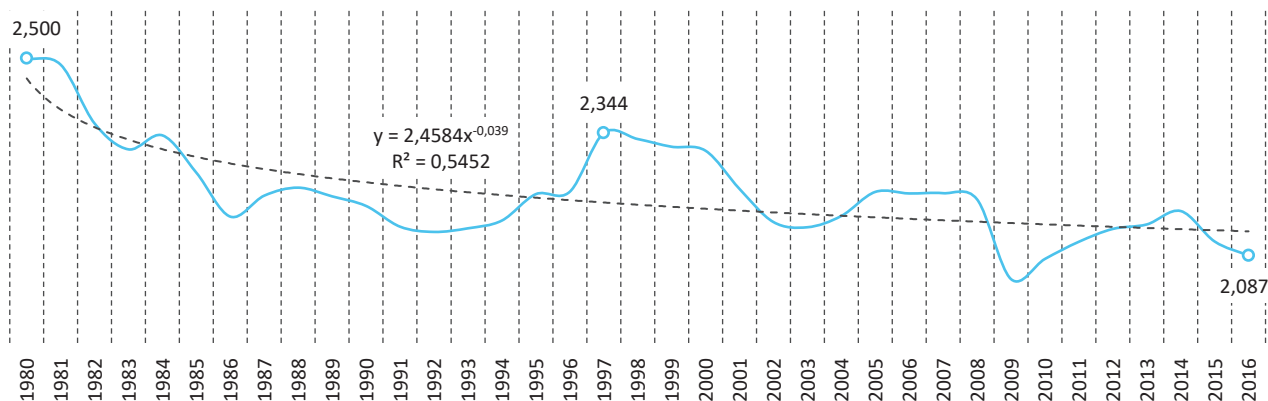


Рис. 4. Динамика показателя Upstreamness по экономике США в 1980–2016 гг.

Рассчитано по: данные таблиц «затраты-выпуск» U.S. BEA.

зи между экономическим развитием регионов, их местом в ЦДС, бюджетным финансированием, уровнем и качеством жизни населения, затратами на науку и технологии, оценка динамики данных показателей, сопоставление результатов с данными по развитым странам. Важными видятся кластеризация регионов по отраслям специализации и значениям показателя Upstreamness, а также выработка направлений государственной политики по удлинению национальных цепочек

чек добавленной стоимости. Для повышения точности оценки показателя Upstreamness требуется разработка инструментария получения и использования разагрегированных данных о структуре производства регионов и муниципалитетов. Кроме того, так как в ближайшее время вряд ли стоит ожидать разработки региональных таблиц «затраты-выпуск», для повышения точности расчетов востребованной является разработка методик регионализации общероссийских показателей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Губанов С. Неоиндустриальная парадигма развития: краткое обобщение // Экономист. 2017. № 11. С. 22–39.
2. Ильин В.А., Поварова А.И. Проблемы регионального развития как отражение эффективности государственного управления // Экономика региона. 2014. № 3 (39). С. 48–63.
3. Микульский К. Россия в поисках модели экономического роста // Общество и экономика. 2017. № 3–4. С. 5–15.
4. Кузнецов Д., Седалищев В. Исследование среднего положения отраслей российской экономики в цепочках добавленной стоимости // Экономическая политика. 2018. Т. 13. № 2. С. 48–63. DOI: 10.18288/1994-5124-2018-2-03
5. Antràs P., Chor D., Fally T., Hillberry R. Measuring the Upstreamness of Production and Trade Flows. *American Economic Review*, 2012, vol. 102 (3), pp. 412–416. DOI: 10.3386/w17819
6. Chen B. Upstreamness, Exports, and Wage Inequality: Evidence from Chinese Manufacturing Data. *Journal of Asian Economics*, 2017, vol. 48, pp. 66–74.
7. Ju J., Yu X. Productivity, Profitability, Production and Export Structures along the Value Chain in China. *Journal of Comparative Economics*, 2015, vol. 43 (1), pp. 33–54.
8. Hagemeyer J., Tyrowicz J. Upstreamness of Employment and Global Financial Crisis in Poland: the Role of Position in Global Value Chains. *Economics of European Crises and Emerging Markets*, 2017, pp. 217–236. DOI: 10.1007/978-981-10-5233-0_10
9. Ito T., Vézina P.-L. Production Fragmentation, Upstreamness, and Value Added: Evidence from Factory Asia 1990–2005. *Journal of the Japanese and International Economies*, 2016, vol. 42, pp. 1–9. DOI: 10.1016/j.jjie.2016.08.002

10. Miller R.E., Temurshoev U. Output Upstreamness and Input Downstreamness of Industries. Countries in World Production. *International Regional Science Review*, 2017, vol. 40 (5), pp. 443–475.
11. Beladi H., Chakrabarti A., Hollas D. Cross-Border Mergers and Upstreaming. *World Economy*, 2017, vol. 40 (3), pp. 598–611. DOI: 10.1111/twec.12320

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Лукин Евгений Владимирович – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, заместитель заведующего отделом проблем социально-экономического развития и управления в территориальных системах. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Вологодский научный центр Российской академии наук». Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а. E-mail: lukin_ev@list.ru. Тел.: +7(8172) 59-78-10.

Lukin E.V.

ASSESSING THE ECONOMY OF RUSSIAN REGIONS IN VALUE CHAINS

One of the main factors hindering Russia's economic development is its narrow domestic market largely due to short value chains in the economy. Per capita domestic demand (both consumer and investment) in Russia is significantly inferior to that of world's developed countries (the US – 2.5 times, Germany – 2 times higher). This results in lack of domestic demand for many types of goods and services, as well as exports of low-tech products. This state of affairs aggravates economic development in a spiral – due to lost value added companies', state and people's incomes are reduced. This, in turn, reduces consumer demand and investment opportunities. In this regard, the development of state policy aimed at increasing the income of all economic actors (population, companies, state) through the formation of their own value chains that produce goods for final consumption is relevant. Implementing such policy is impossible without the analysis of existing value chains and determining the place of regions in them, which is the purpose of the present study. The article uses the Upstreamness index which characterizes the average position of industries in value chains. The novelty of the study research lies in the adaptation of this indicator to the regional level. Its values for Russian regions are calculated. The high differentiation of their territorial distribution in the Russian economy is demonstrated. A strong correlation between GRP per capita and Upstreamness index in the economy of Russian regions is explained. Comparisons of results with data on the US economy are presented. Value chains, input-output tables, upstreamness.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Lukin Evgenii Vladimirovich – Ph.D. in Economics, Leading Research Associate, Deputy Head at the Department of Socio-Economic Development and Management in Territorial Systems. Federal State Budgetary Institution of Science “Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences”. 56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation. E-mail: lukin_ev@list.ru. Phone: +7(8172) 59-78-10.

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.2

УДК 332.14 | ББК 65.44

© Городнова Н.В., Воронов Д.С., Емельянов А.А., Пешкова А.А.

К ВОПРОСУ ОБ УСЛОВИЯХ И ПРЕДПОСЫЛКАХ РЕАЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИЙСКИХ МОНОГОРОДАХ



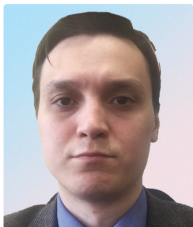
ГОРОДНОВА НАТАЛЬЯ ВАСИЛЬЕВНА

Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина
Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19
E-mail: n.v.gorodnova@urfu.ru



ВОРОНОВ ДМИТРИЙ СЕРГЕЕВИЧ

Технический университет УГМК
Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3
E-mail: vds1234@yandex.ru



ЕМЕЛЬЯНОВ АНТОН АНДРЕЕВИЧ

Технический университет УГМК
Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3
E-mail: a.emelyanov@ugmk.com



ПЕШКОВА АНАСТАСИЯ АЛЕКСЕЕВНА

Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина
Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19
E-mail: np91@list.ru

Для цитирования: Городнова Н.В., Воронов Д.С., Емельянов А.А., Пешкова А.А. К вопросу об условиях и предпосылках реализации муниципально-частного партнерства в российских моногородах // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 37–52. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.2

For citation: Gorodnova N.V., Voronov D.S., Emel'yanov A.A., Peshkova A.A. Revisiting the conditions and prerequisites for the implementation of municipal-private partnership in single-industry towns in Russia. *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 37–52. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.2

Наличие таких специфических факторов, как значительная протяженность территории, низкая плотность расселения и неравенство регионов, ставит перед российским государством проблему решения одной из актуальных задач развития моногородов в условиях скоординированного и поступательного обновления инфраструктуры. В настоящее время на федеральном уровне предусмотрен ряд приоритетных проектов и программ в области строительства и реконструкции инфраструктурных объектов в моногородах. Их реализация требует значительного объема капитальных вложений и на данный момент осуществляется в основном за счет государственных средств. В условиях ограниченности бюджетного финансирования существует потребность в частных инвестициях, привлечение которых возможно на условиях муниципально-частного партнерства. Создание нашим государством нормативно-правовой основы формирования и функционирования муниципально-частного партнерства позволяет предположить, что указанный институт может стать одним из перспективных инструментов развития городского хозяйства. На наш взгляд, в литературе вопрос о том, насколько возможно применить данный инструмент в ресурсных моногородах, недостаточно изучен. В связи с этим цель настоящей статьи – изучение условий и предпосылок для реализации механизма муниципально-частного партнерства как фактора развития моногородов в Российской Федерации. Для достижения цели авторы провели исследование на примере г. о. Красноуральск, где градообразующим предприятием выступает ОАО «Святогор». В результате исследования, проведенного с применением общенаучных методов анализа и синтеза, авторы пришли к выводу, что развитию муниципально-частного партнерства в российских моногородах препятствуют такие факторы, как ограниченность внебюджетных средств финансирования, длительный срок окупаемости проектов, несовершенство нормативно-правовой базы. Направлением будущих исследований является изучение условий и предпосылок для реализации муниципально-частного партнерства и в иных моногородах России. Полученные результаты могут быть полезны для представителей научного сообщества, органов государственной власти, аналитических центров, осуществляющих исследования в области развития муниципально-частного партнерства.

Муниципально-частное партнерство, развитие моногородов, инфраструктурные проекты в городах.

Подходы к понятию «моногород»

Обеспечение устойчивого социально-экономического развития монопрофильных муниципальных образований (моногородов) является одной из приоритетных задач российской государственной политики, от выполнения которой зависит качество жизни населения в данных населенных пунктах [1, с. 1091; 2, с. 31].

Определение понятия «моногород» и критериев отнесения городов к «монопрофильным» представляет не только теоретический, но и практический интерес, поскольку от данных характеристик зависит объем государственной поддержки. Анализ зарубежных и отечественных источников показывает, что существует несколько подходов к определению понятия «моногород».

Так, согласно исследованию Е.Ю. Цумаровой, в зарубежной науке и практике встречается минимум семь терминов, описывающих муниципалитеты по типу монопрофильных [2, с. 32]:

- «город одной компании» («company town») с доминирующей позицией одного предприятия во всех сферах общественной жизни; предприятие является главным работодателем и собственником социальной инфраструктуры;
- «фабричный город» («factory town»), в котором градообразующим является промышленное предприятие;
- «город одной индустрии» («one-industry town») акцентирует внимание на принадлежности предприятий города к одной отрасли;

– термины, описывающие города с той или иной доминирующей отраслью экономики: шахтерские города («mining town»), железнодорожные города («railway town») и города добывающей промышленности («resource town»);

– «индустриальный город» («industrial town») – понятие, используемое в трудах Р. Харриса и определяемое как урбанизированное место, где промышленное производство занимает лидирующую позицию в местной экономике и оказывает существенное влияние на окружающую среду и социальные отношения.

Относительно российской практики Е.Ю. Цумарова отмечает, что термин «монород» достаточно прочно устоялся в публичном и научном дискурсе, однако в настоящее время отсутствует единое определение данного понятия.

Г.Б. Дугарова в работе «Географический подход к исследованию моноспециализированных городов байкальского региона» (2012 год) приходит к выводу, что наиболее полно специфику подобных поселений отражает термин «моноспециализированный» (нежели «монопрофильный»), что подразумевает существование «жесткой зависимости всех элементов современной городской системы от финансово-экономического состояния и развития одного или нескольких градообразующих предприятий» [3, с. 116].

И.В. Александрова для определения монородов использует термин «монопромышленный» и понимает под ним «системное образование, состоящее из взаимозависимых и взаимодействующих элементов: субъекта управления (местных органов власти и градообразующего предприятия) и объекта управления, включающего территориальный комплекс средств производства, определяющегося структурой промышленного производства; постоянное население, воспроизводящее человеческие ресурсы для него; искусственную среду обитания; определенную форму социальной организации, когда население «привязано» к одному или нескольким однотипным предприятиям, относящимся к одной отрасли или обслуживающим один узкий сегмент отраслевого

рынка при том, что остальные предприятия города обслуживают только внутренние нужды города» [4, с. 32].

Союз малых городов России под понятием «монород» понимает «поселение, где жизнь и благополучие людей находятся в тесной зависимости от деятельности одного предприятия либо группы предприятий, связанных единой производственной цепочкой или обслуживающих один и тот же рынок, на которых занято более четверти экономически активного населения» [2, с. 32].

В нормативных актах на сегодняшний день как таковое определение монородов отсутствует. Стремясь выделить квалифицирующие признаки монородов, Правительство РФ в постановлении от 29 июля 2014 года¹ утвердило перечень критериев отнесения муниципальных образований к «монопрофильным»:

а) наличие статуса городского округа или городского поселения;

б) численность постоянного населения не ниже 3 тыс. человек;

в) занятость в одной из организаций, действующих на территории муниципального образования, не менее 20% от общей занятости населения;

г) организация осуществляет деятельность по добыче полезных ископаемых (кроме нефти и газа) и/или производству (переработке) промышленной продукции;

д) муниципальное образование включено в перечень монородов, определяемый Правительством РФ.

Соответствие данным критериям имеет существенное значение для городов, поскольку статус «монопрофильного» города позволяет получить значительную государственную поддержку, в том числе в финансировании строительства и реконструкции инфраструктурных объектов.

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июля 2014 года № 709 «О критериях отнесения муниципальных образований Российской Федерации к монопрофильным (монородам) и категориям монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (монородов) в зависимости от рисков ухудшения их социально-экономического положения».

Таблица 1. Категории моногородов

Категория моногорода	Кол-во моногородов (по состоянию на сентябрь 2018 года)
Моногорода с наиболее сложным социально-экономическим положением	94 шт.
Моногорода, в которых имеются риски ухудшения социально-экономического положения	154 шт.
Моногорода со стабильной социально-экономической ситуацией	71 шт.
Итого	319 шт.

Составлено по: Распоряжение Правительства РФ от 29 июля 2014 года № 1398-р «Об утверждении перечня монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов)».

Государственная поддержка моногородов

По состоянию на сентябрь 2018 года выделены 319 моногородов, распределенных на три категории в зависимости от рисков ухудшения их социально-экономического положения (табл. 1).

С июля 2016 года действует программа «Комплексное развитие моногородов», определяющая совокупность мер на период до 2025 года. Основные задачи данной программы²:

- формирование новых возможностей и ниш для бизнеса в моногородах;
- обеспечение координации мер поддержки, в том числе по проектам в области здравоохранения, образования, качества дорог, жилищно-коммунального хозяйства и городской среды, малого и среднего предпринимательства, развития промышленности;
- формирование управленческих компетенций в моногородах.

Особенностью вышеуказанной программы является ее комплексный характер, поскольку она интегрирует мероприятия из различных приоритетных проектов и программ, а также включает меры поддержки федеральных и региональных органов государственной власти, институтов развития и других организаций.

В частности, среди основных мероприятий следует выделить следующие.

1. Деятельность некоммерческой организации «Фонд развития моногородов» (далее – ФРМ, основан в 2014 году решением един-

ственного учредителя – Внешэкономбанка) по формированию необходимых условий для создания новых рабочих мест, привлечения инвестиций в моногорода, а также развития городской среды [5, с. 10]. Достижение данной цели осуществляется путем софинансирования расходов субъектов РФ и муниципальных образований по строительству и реконструкции инфраструктурных объектов, необходимых для запуска новых инвестиционных проектов, а также формирования команд, управляющих проектами развития моногородов, включая организацию их обучения.

В целях выполнения задач, поставленных перед ФРМ, выделено бюджетных ассигнований из федеральных средств в объеме 6,5 млрд руб. в 2017 году, 4,7 млрд руб. – в 2018 году, 4,7 млрд руб. – в 2019 году.

По итогам 2017 года в рамках деятельности ФРМ по строительству и (или) реконструкции объектов инфраструктуры достигнуты следующие результаты:

- завершены финансовые обязательства по 12 соглашениям о софинансировании расходов субъектов РФ по строительству объектов инфраструктуры на сумму 4,96 млрд рублей;
- введено в эксплуатацию 30 объектов инфраструктуры общей стоимостью 6,3 млрд рублей в 13 моногородах;
- осуществляется финансирование 17 соглашений по инфраструктуре в объеме 7,34 млрд рублей.

2. Формирование территорий опережающего социально-экономического развития

² Макиева И.В. Приоритетная программа «Комплексное развитие моногородов». Итоги – 2017. М.: Банк развития, 2018. С. 5.

(ТОР) в целях диверсификации экономики моногородов и снижения зависимости от градообразующих предприятий [6, с. 48]. Резиденты ТОР в моногородах получают широкий набор преференций: льготы по налогу на прибыль, налогу на имущество организаций и земельному налогу, страховым взносам в государственные внебюджетные фонды (табл. 2).

По итогам 2017 года территории опережающего социально-экономического развития созданы в 36 моногородах, где зарегистрировано 93 резидента, что должно содействовать созданию более 5100 рабочих мест и привлечению 1,5 млрд рублей к 2026 году.

3. Выполнение проекта «Безопасные и качественные дороги», посредством которого также осуществляется реализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры [7, с. 3] в 38 городских агломерациях, в том числе в 42 моногородах. По итогам 2017 года доля дорожной сети, соответствующей нормативному состоянию, в данных моногородах в среднем выросла с 45% (в 2016 году) до 52% (в 2017 году).

4. Реализация концепции «Пять шагов благоустройства», направленной на создание благоустроенных общественных пространств в моногородах России [8, с. 232]. Включает следующие шаги: 1) благоустройство оживленного общественного пространства; 2) создание современных пространств для молодежи; 3) ревитализация городских достопримечательностей;

4) обновление или создание объекта социальной инфраструктуры; 5) активация заброшенных или неэффективно используемых зданий и территорий. Согласно данным³, по состоянию на конец 2017 года в моногородах реализовано 1149 проектов.

5. Выполнение проекта «Формирование комфортной городской среды» [9, с. 144], в рамках которого моногорода получили финансирование в размере 5,8 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей – средства федерального бюджета, 1,9 млрд рублей – средства региональных бюджетов.

Таким образом, представленные выше данные свидетельствуют о заинтересованности государства в развитии инфраструктуры моногородов, что, в свою очередь, требует значительного объема капитальных вложений. В среднем на долю государственных инвестиций приходится порядка 65–70%, а на долю частных – 30–35%. Большую долю средств у государства нет возможности финансировать в связи с дефицитом государственного бюджета и высокой долговой нагрузкой перед западными странами [10, с. 153].

На сегодняшний день в целом по России минимальная потребность в инвестициях, направляемых на реализацию инфраструктурных проектов, составляет 2,3 трлн руб. в год. Для обеспечения развития инфраструктуры требуется еще порядка 3,3 трлн руб.⁴ По оценкам экспертов [11, с. 181], в среднем

Таблица 2. Сравнение налоговых ставок и ставок страховых взносов

Показатель	Категория бюджета	Ставка для ТОР	Ставка по общему правилу
Налог на прибыль	в региональный и местный бюджет	5%	17%
	в федеральный бюджет	0%	3%
Налог на имущество	в региональный бюджет	0%	≤ 2,2%
Налог на землю	в местный бюджет	0%	≤ 1,5%
Страховые взносы	в «Пенсионный фонд»	6%	22%
	в «Фонд социального страхования»	1,5%	2,9%
	в «Фонд обязательного медицинского страхования»	0,1%	5,1%

Составлено по: Макиева И.В. Приоритетная программа «Комплексное развитие моногородов». Итоги – 2017. М.: Банк развития, 2018. С. 9.

³ Приоритетная программа «Комплексное развитие моногородов. Итоги – 2017». М.: «Банк развития», 2018. С. 20.

⁴ Инвестиции в инфраструктуру – 2018: аналит. обзор. М.: InfraONE, 2018. С. 2.

недофинансирование инфраструктуры составляет 20–40%. В связи с этим отмечается тенденция усиления роли частных инвестиций в инфраструктурных проектах, разрабатываются и внедряются различные инструменты взаимодействия государства и субъектов частного сектора [12, с. 164], в том числе муниципально-частное партнерство.

Механизм муниципально-частного партнерства как фактор развития моногородов

Понятие и признаки

До принятия в 2015 году основополагающего федерального закона в области государственно-частного партнерства (муниципально-частного партнерства; далее – ГЧП (МЧП)) долгое время оставался дискуссионным вопрос в отношении дефиниции и форм реализации данного партнерства [13, с. 15]. Правовое регулирование ГЧП (МЧП) в тот период осуществлялось региональными законами, существенным недостатком которых являлось смешение формы ГЧП с другими смежными формами. Так, например, отмечались следующие подходы.

1. Закон Челябинской области от 24.09.2009 № 475-ОЗ «Об участии Челябинской области в государственно-частном партнерстве» наряду с прочим относил к институту ГЧП (МЧП) поставку товаров, работ и услуг для государственных и муниципальных нужд, участие в соглашениях о разделе продукции и определял, что «государственно-частное партнерство – сотрудничество Челябинской области с российским или иностранным юридическим или физическим лицом либо действующим без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) объединением юридических лиц в реализации социально значимых для Челябинской области проектов, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений о государственно-частном партнерстве».

2. Закон Вологодской области от 31.05.2010 № 2308-ОЗ «Об участии Вологодской области в государственно-частном парт-

нерстве» относил к ГЧП (МЧП) любую совместную деятельность сторон публичного и частного представителей в сфере социально-экономического развития Вологодской области и определял, что «государственно-частное партнерство – взаимовыгодное сотрудничество области с российскими или иностранными юридическими, физическими лицами либо с создаваемыми на основе договора о совместной деятельности и не имеющими статуса юридического лица объединениями юридических лиц в реализации социально значимых проектов на территории области в формах участия области в государственно-частном партнерстве, предусмотренных настоящим законом».

3. Закон Свердловской области от 23.05.2011 № 28-ОЗ «Об участии Свердловской области в государственно-частном партнерстве» к формам ГЧП (МЧП) относил реализацию любых комплексных инвестиционных проектов и определял государственно-частное партнерство как направленное на социально-экономическое развитие Свердловской области сотрудничество Свердловской области с российскими и (или) иностранными юридическими и (или) физическими лицами. Участники комплексных инвестиционных проектов могли привлекать к реализации таких проектов органы местного самоуправления муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области.

В отечественной науке также не было единого подхода к содержанию моделей ГЧП, МЧП. До принятия нового закона ряд ученых (К.С. Феоктистов, В.Г. Варнавский) полагал, что к ним относятся соглашения, регулирующие любые взаимоотношения государства и частного сектора в области реализации социально-экономических проектов (в том числе договоры на выполнение работ и оказание общественных услуг, а также поставку продукции для государственных нужд и пр.) [10, с. 156]. Вторая точка зрения (В.Ф. Попондопуло) заключалась в том, что большинство форм сотрудничества не должно включаться в сферу правового регулирования ГЧП [10, с. 156].

В целях унификации и систематизации имеющихся норм в июле 2015 года был принят Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации» (далее – ФЗ № 224), который разрешил дискуссии касательно дефиниции и форм реализации ГЧП и определил, что ГЧП, МЧП – юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о ГЧП, МЧП в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества.

Федеральный закон № 224-ФЗ выделяет формы реализации ГЧП (МЧП) (табл. 3).

Стремясь отличить форму ГЧП от иных смежных правовых институтов, целесообразно на основе положений Федерального закона № 224-ФЗ выделить специальные признаки, присущие ГЧП, МЧП:

- долгосрочный характер партнерства (более 3 лет), данный признак следует из необходимости возврата вложенных частных инвестиций и комплексности таких проектов;
- участие частной стороны не только в создании (проектировании, финансировании, строительстве/реконструкции) объекта инфраструктуры, но и в его последующей эксплуатации и/или техническом обслуживании в интересах публичной стороны;
- полное или частичное финансирование создания объекта общественной инфраструктуры частным партнером, что отличает проект МЧП, например, от государственного заказа;
- соединение принципов институционального равенства, автономии воли, имущественной самостоятельности участников, распределения рисков.

По существу механизм МЧП позволяет публичному партнеру в лице органов местного самоуправления привлечь субъектов

частного права к выполнению функций, относящихся к сфере деятельности государства, таких как создание и реконструкция социально значимых объектов.

Социально-экономические эффекты от реализации механизма МЧП

В научной литературе нередко подчеркивается, что МЧП – один из перспективных инструментов развития городского хозяйства [14, с. 167; 15, с. 681]. Так, В.В. Есин обращает внимание, что в условиях сложной экономической ситуации и, как следствие, имеющихся трудностей в области пополнения доходной части бюджетов муниципальных образований одним из перспективных направлений деятельности является решение вопросов местного значения с участием бизнеса на принципах муниципально-частного партнерства [16, с. 65].

По мнению Т.Н. Гладун, реализация МЧП-проектов способна обеспечить в долгосрочной перспективе стабильный экономический рост муниципальных образований через увеличение показателей занятости населения, развития торговли, увеличение спроса на бытовые услуги и т. п. [17, с. 32].

Представители крупных интегрированных структур, в частности, ГК «Ростех», отмечают, что государственно-частное партнерство будет являться удобным инструментом для разработки и внедрения технологий «Умного города» в регионах России⁵.

Руководитель направления группы компаний «Ланит» И. Глушков отмечает, что компания рассматривает различные форматы реализации проектов, в том числе по модели МЧП. Так, «Ланит» выступает инвестором и выполняет проекты по созданию и эксплуатации платного муниципального парковочного пространства в г. Краснодаре и г. Ставрополе, между сторонами заключены инвестиционное соглашение и соглаше-

⁵ Государственно-частное партнерство (ГЧП) в сфере информационных технологий. URL: [http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_\(ГЧП\)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev](http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_(ГЧП)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev) (дата обращения 01.10.2018).

Таблица 3. Формы реализации ГЧП (МЧП)

Договорная форма	Регламентирующий документ
Концессионное соглашение	Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»
Соглашение о муниципально-частном партнерстве	Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

ние о МЧП. Также И. Глушков полагает, что подобные проекты в будущем все чаще будут оформлены как концессионные соглашения, поскольку бюджеты государственных организаций зачастую очень ограничены, а частные инвестиции способствуют оперативному запуску ИТ-проектов и существенной экономии средств государства⁶.

В 2017 году в рамках круглого стола «Развитие государственно-частного и муниципально-частного партнерства» было отмечено, что государственно-частное партнерство становится в России все более заметной формой сотрудничества государства и частного бизнеса и одним из перспективных инструментов развития общественной инфраструктуры в долгосрочной перспективе. Также на примере сферы ЖКХ была отмечена неоднородность развития партнерства в крупных и малых городах, что связано с невысокой заинтересованностью частного сектора в участии в подобных проектах в связи с увеличением износа основных фондов, низким уровнем доходов населения, длительной окупаемостью вложений, недостаточным уровнем рентабельности⁷.

В итоге анализа научной литературы [10, с. 160; 18, с. 139] авторы пришли к выводу, что социально-экономические эффекты от реализации механизма муниципально-частного партнерства заключаются в следующих позитивных результатах для государства, общества и частных инвесторов:

- повышение инвестиционной привлекательности муниципальных образований в результате совершенствования инфраструктурной сети;

- улучшение условий проживания населения муниципальных образований за счет развития транспортной и социальной инфраструктуры;

- повышение доступности и качества услуг, предоставляемых государственным сектором, в связи с полной (либо частичной) передачей частному партнеру рисков, связанных со стоимостью и качеством проведенных строительных работ, технического обслуживания, от которых зависит уровень экономических выгод, получаемых частным партнером на этапе эксплуатации объекта;

- снижение бюджетной нагрузки в связи с обязательством частного партнера по финансированию создания объекта инфраструктуры;

- повышение финансовой устойчивости и экономической эффективности строительной отрасли и хозяйствующих субъектов с учетом получения частными партнерами законодательно закрепленных гарантий, субсидий, льгот, например, гарантии завершения строительства в разумные сроки за счет участия государства, гарантии получения наименьшей на рынке цены за счет оптимизации затрат на уплату налогов, приобретение земельных участков, строительство объектов;

- введение в экономический оборот земельных участков, находящихся в государственной собственности, в результате расширения крупных городов, строительства местной дорожной и инфраструктурной сети.

Несмотря на наличие значительного числа перечисленных выше положительных эффектов, существует также ряд слож-

⁶ Государственно-частное партнерство (ГЧП) в сфере информационных технологий. URL: [http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_\(ГЧП\)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev](http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_(ГЧП)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev) (дата обращения 01.10.2018).

⁷ Круглый стол «Развитие государственно-частного и муниципально-частного партнерства». URL: http://www.kalmsu.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7851:2017-12-29-07-03-27&catid=1:news&Itemid=333

ностей при реализации проектов МЧП. Так, Т.Н. Гладун отмечает, что в качестве основных препятствий для реализации механизма МЧП выступают неспособность муниципальных органов власти подготовить и «упаковать» проект для инвесторов; отсутствие достаточных компетенций у представителей частных компаний по вопросам применения инструмента МЧП [17, с. 32].

Условия и предпосылки реализации МЧП в моногородах (на примере г. о. Красноуральск)

В целях изучения условий и предпосылок для реализации механизма муниципально-частного партнерства в российских моногородах авторы провели исследование на примере металлургического городского округа Красноуральск.

Социально-экономическое положение г. о. Красноуральск

Городской округ Красноуральск расположен в западной части Свердловской области;

ведущая отрасль промышленности – цветная металлургия; является моногородом 2 категории и с сентября 2016 года активно взаимодействует с Фондом развития моногородов; на стадии реализации находится программа «Комплексное развитие моногорода Красноуральск».

Основные социально-экономические показатели г. о. Красноуральск приведены в *табл. 4*.

На 1 января 2017 года в г. о. Красноуральск проживало 23,6 тыс. человек. Прогноз численности г. о. Красноуральск показал (*табл. 5*), что к 2031 году численность города составит 15 тыс. человек (в 1,58 раза ниже 2016 года). Основой отток наблюдается по жителям в возрасте от 15 до 35 лет. Причем женщины уезжают из города чаще, чем мужчины, что сокращает базу деторождения и ограничивает воспроизводство человеческого капитала в городе. К 2046 году прогнозная численность г. о. Красноуральск сократится до 10,3 тыс. человек (в 2,3 раза ниже 2016 года). Численность экономически активного населения будет равняться 4,3 тыс. человек [19, с. 583].

Таблица 4. Основные социально-экономические показатели г. о. Красноуральск за 2017 год

Показатель	Значение
Оборот организаций по видам экономической деятельности	11849,840 млн руб.
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	133,5%
Среднемесячная заработная плата одного работника	33948,2 руб.
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	104,6%
Прибыль (убыток) с начала года	1755,493 млн руб.
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	94,3%
Ввод жилья	3079 кв. м (в т. ч. ИЖС – 2 003)
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	увеличение в 2,8 раза, ИЖС – в 1,8 раза
Уровень безработицы (на 01.01.2018)	2,07% (269 чел.)

Составлено по: Краткая характеристика городского округа Красноуральск на 01.01.2018. С. 6–7. URL: <https://krur.midural.ru/article/show/id/63>

Таблица 5. Прогноз численности населения г. о. Красноуральск до 2046 года

Группа населения	2016 год	2031 год	2046 год
Дети и молодежь, чел.	5677	2775	1370
Экономически активное население, чел.	10685	7202	4370
в т. ч. мужчины, чел.	5122	3605	2390
Пожилые люди, чел.	7390	5048	4586
Итого, чел.	23752	15025	10326

Составлено по: Емельянов А.А. Анализ и прогноз демографических тенденций ресурсного моногорода на примере ГО «Красноуральск» // Российские регионы в фокусе перемен: сб. докл. XII Международ. конф., 16–18 ноября 2017 г. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2018. Ч. 1. С. 582–583.

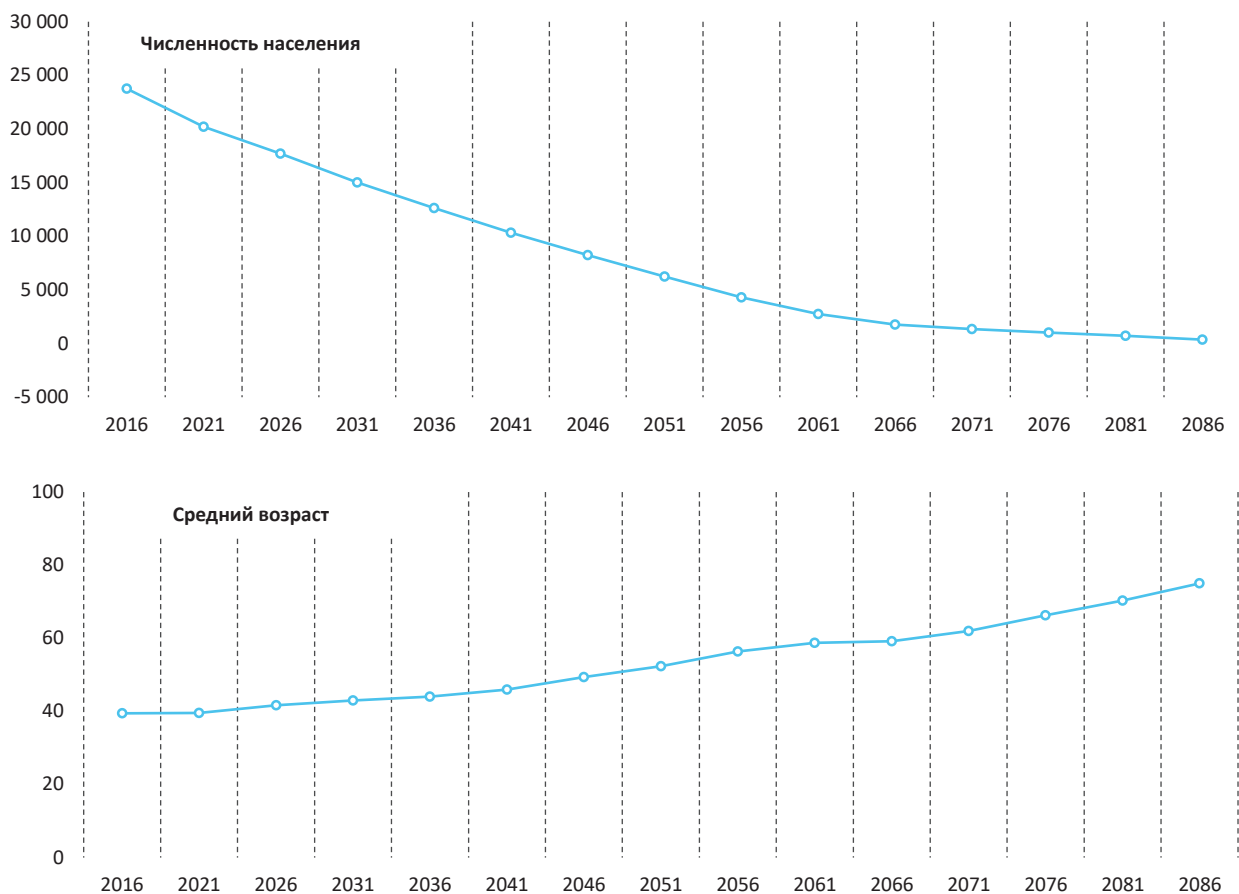


Рис. Динамика численности и среднего возраста жителей г. о. Красноуральск

Источник: Емельянов А.А. Анализ и прогноз демографических тенденций ресурсного моногорода на примере ГО «Красноуральск» // Российские регионы в фокусе перемен: сб. докл. XII Международ. конф., 16–18 ноября 2017 г. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2018. Ч. 1. С. 582–583.

Превращение г. о. Красноуральск из городского округа в поселок городского типа с численностью меньше 5 тыс. человек может произойти после 2055 года. К этому времени средний возраст населения составит 56 лет (рис.).

На наш взгляд, отток населения из металлургических моногородов хорошо объясняется с позиции зарубежной типологии моногородов, определяющей такое понятие, как «ресурсный город» («resource town»), служащий целям разработки месторождений полезных ископаемых [20, с. 359]. Генезис и развитие ресурсного города точно описывается моделью «развитие-упадок» («boom and bust»), которая подчеркивает конечность и невозобновляемость полезных ископаемых.

В капиталистической экономике население ресурсных городов формировалось за

счет компаний, которые самостоятельно обеспечивали жизнь поселков и городов, возникших в непосредственной близости от разрабатываемых месторождений. Жизнь в этих городах была подчинена целям частных компаний, которые очевидно стремились к постоянному повышению производительности труда, что, в свою очередь, ограничивало размер ресурсных городов и их инфраструктуры [19, с. 585].

Российские моногорода формировались за счет принудительной рабочей силы (петровские города-заводы, моногорода, возникшие в течение довоенных пятилеток). Так или иначе, их развитие происходило в условиях государственной плановой экономики. В силу относительной дешевизны рабочей силы вопрос производительности труда не был доминирующим. Приватизация

металлургической промышленности привела к росту производительности труда, что неизбежно сделало часть населения моногородов и, соответственно, обслуживающей их инфраструктуры избыточной [19, с. 585].

В соответствии с конечной природой ресурсных моногородов, изначальной избыточностью населения, связанной с низкой производительностью труда в социалистической экономике, отток населения из металлургических моногородов является естественным процессом. Поэтому реализация мероприятий, препятствующих оттоку населения, является вопросом выживания для г. о. Красноуральск. В решении данной проблемы приоритетными задачами являются развитие и приведение городской инфраструктуры к современному уровню (в качестве эталона можно взять г. о. Верхняя Пышма).

Градообразующее предприятие ОАО «Святогор»

Центральное место в промышленной, инвестиционной и социально-экономической политике городского округа занимает ОАО «Святогор», объединяющее как металлургические (медеплавильный завод), так и горнодобывающие (обогащительная фабрика «Красноуральская») мощности. Предприятие расположено в середине технологической цепочки по производству медных катодов, обеспечено заказами [21, с. 96], демонстрирует стабильный, положительный финансовый результат (табл. 6). Согласно уставу имеет право осуществлять проектирование и строительство зданий и сооружений I и II уровней ответственности, а также иные не

запрещенные действующим законодательством виды деятельности. Входит в состав металлургического комплекса ОАО «УГМК», являющегося одной из крупнейших вертикально интегрированных компаний России с годовым оборотом в несколько миллиардов долларов США.

В 2017 году выпуск товарной продукции в денежном выражении составил 12503,0 млн руб., с ростом к 2016 году на 1738,6 млн руб. (факт, 2016 год – 10764,4 млн руб.), что связано с увеличением объемов производства и строительных услуг. Среднесписочная численность работников на 31.12.2017 составляет 3626 чел.

Предприятие оказывает существенную социальную поддержку работникам: медицинское обслуживание, материальная поддержка в воспитании детей, культурно-массовая и спортивная работа, социальная поддержка женщин-работниц, а также работа с молодежью. В среднем в год в санатории-профилактории свое здоровье поправляют более 1200 жителей г. о. Красноуральск. Большое внимание предприятие уделяет подготовке кадров (свыше 8 млн руб. ежегодно направляется на обучение персонала). Активная социально-экономическая и инвестиционная политика ОАО «Святогор» показывает, что данное предприятие может быть потенциальным участником муниципально-частного партнерства в г. о. Красноуральск.

Условия и предпосылки реализации МЧП в г. о. Красноуральск

Развитие и приведение инфраструктуры г. о. Красноуральск к современному уровню

Таблица 6. Показатели производственно-хозяйственной деятельности ОАО «Святогор»

Наименование показателей	Ед. изм.	Факт, 2016 год	2017 год		Отклонение	
			план	факт	факт, 2016 год	план, 2017 год
Выручка от продаж	тыс. руб.	10773739	11730893	12429842	1656103	698949
Себестоимость	тыс. руб.	8370546	9503467	9641664	1271118	138197
Прибыль от продаж	тыс. руб.	2403193	2227426	2788178	384985	560752
Результат по прочим доходам и расходам	тыс. руб.	-652474	-600251	-957944	-305470	-357693
Прибыль до налогообложения	тыс. руб.	1750719	1627175	1803234	79515	203059
Текущий налог на прибыль	тыс. руб.	259295	295181	487248	227953	192067

Составлено по: Пояснения к годовой бухгалтерской отчетности (форма № 5) за 2017 год. С. 21. URL: <http://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=185&type=3>

требуют определенного объема капитальных вложений, для оценки которого в качестве эталона взят г. о. Верхняя Пышма. По последним данным, прогнозируемое увеличение численности г. о. Верхняя Пышма на 46 тыс. человек потребует вложений в коммунальную, транспортную и социальную инфраструктуру в размере 40 млрд руб. Отсюда можно предположить, что для г. о. Красноуральск с численностью 23 тыс. человек вложения составят порядка 20 млрд руб. Также необходимо учитывать высокую изношенность действующих сетей ЖКХ (80–90%), на замену которых в первом приближении потребуются еще порядка 3 млрд руб. [21, с. 585].

Итого минимальная потребность в капитальных вложениях на создание и реконструкцию инфраструктурных объектов для г. о. Красноуральск составляет около 23 млрд руб., при том что для эффективного ограничения существующего миграционного оттока сроки вложений должны быть достаточно сжатыми.

Согласно утвержденным параметрам на 2018 год объем доходной части бюджета г. о. Красноуральск запланирован в размере 0,96 млрд руб., расходной части – 1,12 млрд руб., что свидетельствует о дефиците городского бюджета 0,16 млрд руб. Из 0,96 млрд руб. плановый объем межбюджетных трансфертов составляет 0,69 млрд руб., оставшиеся 0,45 млрд руб. – в основном обеспечены обязательными платежами (налоги и сборы), преимущественно за счет средств ОАО «Святогор».

В случае если к существующим трансфертам в полном объеме будут добавлены платежи ОАО «Святогор» в региональный и федеральный бюджеты, то максимально возможная доходная часть бюджета г. о. Красноуральск составит около 1,3 млрд руб.

В настоящее время финансирование создания и реконструкции строительных объектов в г. о. Красноуральск осуществляется преимущественно за счет бюджетных средств (табл. 7).

Даже если сделать предположение, что весь бюджет г. о. Красноуральск будет направлен на модернизацию города (что практически нереально), то для покрытия требуемого объема инвестиций потребуются свыше 20 лет. Изменения будут происходить слишком медленно, чтобы воспрепятствовать эмиграции жителей. В связи с этим обостряется необходимость привлечения внебюджетных источников финансирования, в том числе на условиях муниципально-частного партнерства. С учетом того, что по общему правилу механизм муниципально-частного партнерства требует для своей реализации долю вложений частного партнера на уровне не ниже 51%, то, по предварительным оценкам, для г. о. Красноуральск минимальная потребность в частных инвестициях на создание и реконструкцию строительных объектов составляет 12 млрд руб.

В настоящее время объем участия частного сектора в инвестиционно-строительных проектах г. о. Красноуральск находится

Таблица 7. Сведения об объемах поступлений денежных средств из бюджетов, тыс. руб.

Содержание государственной/муниципальной программы	2016 год	2017 год
Развитие системы образования (реконструкция спортивных сооружений при школах, кап. ремонт образовательных учреждений и детских садов и пр.)	18779,23	68108,64
Развитие культуры и молодежной политики (приобретение оборудования и ремонт помещений клубов, дворцов культуры, библиотек и пр.)	73113,13	96060,68
Развитие физической культуры и спорта (содержание зданий, сооружений, строительство спортивных площадок и пр.)	31618,5	32030,9
Развитие и обеспечение сохранности сети автомобильных дорог (ремонт дорожного полотна, строительство новых дорог и пр.)	62921,10	44809,3
Развитие жилищно-коммунального хозяйства (ремонт трубопроводов тепло- и водоснабжения, строительство очистных сооружений, строительство газопроводов, переселение из ветхого и аварийного жилья)	59615,0	111068,4
Составлено по: Паспорт муниципального образования городской округ Красноуральск на 2017 год. С. 30–33. URL: https://krur.midural.ru/article/show/id/63		

на невысоком уровне. Среди последних примеров реализации проектов МЧП следует выделить строительство коттеджного поселка «Молодежный», участниками которого являются Правительство Свердловской области и ОАО «Святогор»⁸. Всего предусмотрено возведение 140 коттеджей, двадцать из которых (260 кв. м) введены в эксплуатацию в 2017–2018 гг. Следующим этапом реализации жилищной программы станет сдача еще 25 объектов, на строительство которых потребуется 144 млн руб.⁹ Красноуральск стал первым городом в Свердловской области, где был дан старт реализации масштабного проекта по строительству малоэтажного жилищного комплекса.

На наш взгляд, невысокая заинтересованность субъектов частного сектора в участии в проектах МЧП обусловлена преимущественно следующими факторами:

1) длительный срок окупаемости капитальных вложений (10–15 лет) при неочевидной гарантии спроса на объект с учетом негативных демографических тенденций;

2) отсутствие типовых инфраструктурных проектов с отлаженным механизмом осуществления;

3) сложность договорных отношений для проектов МЧП по сравнению с государственным заказом или иными видами правоотношений публичной и частной стороны. Это приводит к более высокой стоимости подготовительных, предпроектных работ и занимает значительно больше времени на этапе согласования между муниципальным образованием и субъектами частного сектора.

Существующие нормы федерального законодательства, по нашему мнению, не учитывают специфику муниципальных образований; действует слишком длительная процедура заключения соглашений о МЧП. Так, при частной инициативе с момента подачи предложения о реализации проекта МЧП до момента принятия публичным партнером

решения о реализации проекта проходит до 330 дней, что эквивалентно периоду для проектов ГЧП, реализуемых на федеральном или региональном уровне. Необходимо рассмотреть возможность установления для проектов МЧП более упрощенной и ускоренной процедуры рассмотрения, согласования и заключения контрактов. В таком случае количество соглашений о муниципально-частном партнерстве могло бы возрасти.

Кроме того, все нормативные и методические документы, действующие на территории г. о. Красноуральск, в области МЧП должны быть приведены в соответствие с нормами федерального законодательства. Так, в статье 6 «Положения о муниципально-частном партнерстве в городском округе Красноуральск», действующего с 2016 года, помимо прочего среди форм реализации МЧП перечислены реализация инвестиционных и инновационных проектов; арендные отношения; передача муниципального имущества в доверительное управление; создание совместных (муниципально-частных) предприятий, организаций; создание на территории городского округа специальных территориальных зон, кластеров; создание новых секторов экономики; соглашения о сотрудничестве и взаимодействии в сфере социально-экономического развития городского округа. Данные формы необходимо исключить и оставить только те, которые установлены законодателем.

Заключение

Таким образом, по итогам проведенного исследования авторы пришли к выводу, что для российских моногородов типа г. о. Красноуральск в условиях негативной демографической тенденции (сокращение численности и старение населения) вопросом выживания становится разработка и внедрение различных механизмов развития города и повышения его инвестиционной привлекательности, в том числе за счет

⁸ Краткая характеристика городского округа Красноуральск на 01.01.2018. С. 10. URL: <https://krur.midural.ru/article/show/id/63>

⁹ УГМК выдала льготное жилье сотрудникам «Святогора», 2018. URL: <http://pravdaurfo.ru/news/166613-ugmk-vydala-lygotnoe-zhile-sotrudnikam-svyatogora>

создания новых и реконструкции действующих строительных объектов. Нехватка инвестиционных и финансовых ресурсов для развития экономики и благоустройства города обостряет потребность в привлечении частных инвестиций к реализации инфраструктурных проектов с применением механизма муниципально-частного партнерства. По мнению представителей научного

сообщества и ряда крупных отечественных компаний, МЧП является перспективным механизмом развития городского хозяйства. Однако эффективному применению данного механизма в российских моногородах препятствует ряд условий и факторов, при наличии которых доля участия частных инвесторов будет оставаться по-прежнему на низком уровне.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вигушина Е.П., Иванова С.А. Современные тенденции развития моногородов: итоги и перспективы // Экономика и предпринимательство. 2015. № 8–2 (61–2). С. 1090–1097.
2. Цумарова Е.Ю. Моногорода как объект государственного регулирования: обзор международного и российского опыта // *Studia Humanitatis Borealis*. 2017. № 1. С. 31–42.
3. Дугарова Г.Б. В работе Географический подход к исследованию моноспециализированных городов Байкальского региона // География и природные ресурсы. 2012. № 2. С. 116–121. URL: <http://www.izdatgeo.ru/pdf/gipr/2012-2/116.pdf>
4. Александрова И.В. Воспроизводство населения как объект социального управления (на примере монопромышленного города). Казань: РИЦ «Школа», 2007. 164 с.
5. Иванов О.Б., Бухвальд Е.М. Моногорода России: от аутсайдеров к лидерам экономического развития // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2017. № 5. С. 7–21.
6. Чаркина Е.С., Мирошников С.Н. Развитие моногородов: проблемы и решения // Теоретическая и прикладная экономика. 2017. № 2. С. 46–53. DOI: 10.25136/2409-8647.2017.2.22497
7. Соколов М.Ю. «Безопасные и качественные дороги» – приоритетный проект транспортной политики // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2016. № 5 (66). С. 3–6.
8. Оборин М.С., Шерешева М.Ю., Иванова С.А. Анализ результатов государственной поддержки и тенденций развития моногородов РФ // Государственное управление. Электронный вестник. 2018. № 68. С. 211–241.
9. Морозова Г.Ю., Дебелая И.Д. Формирование комфортной городской среды на примере Хабаровска // Изв. Самар. науч. центра РАН. 2017. № 2–1. С. 144–150.
10. Проблемы экономики и управления предприятиями, отраслями, комплексами / Н.В. Абдуллаев [и др.]. Новосибирск: ООО «ЦРНС», 2016. 212 с.
11. Ивановский А.В., Сольская И.Ю., Рябуценко О.А. Инструменты управления инвестиционным процессом на железнодорожном транспорте // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2015. № 4 (48). С. 181–185.
12. Куреши З. Глобальный вызов развития инфраструктуры и роль «Группы двадцати» и БРИКС // Вестн. международ. организаций: образование, наука, новая экономика. 2017. № 2. С. 164–193.
13. Городнова Н.В., Пешкова А.А. Развитие модели государственно-частного партнерства в России // *International Journal of Innovative Technologies in Economy*. 2016. № 3 (5). С. 14–21.
14. Roumboutsos A. Public Private Partnerships in Transport Infrastructure. *Transport review*, 2016, vol. 36, iss. 2, pp. 167–169. DOI: 10.1080/01441647.2016.1134044

15. Wang Y., Zhao J.Z. Motivations, Obstacles and Resources. *Public Performance & Management Review*, 2014, vol. 37, iss. 4, pp. 679–704. DOI: 10.2753/PMR1530-9576370407
16. Есин В.В. Сферы применения муниципально-частного партнерства и государственно-муниципально-частного партнерства // Конституционное и муниципальное право. 2017. № 9. С. 64–72.
17. Гладун Т.Н. Муниципально-частное партнерство как инструмент социально-экономического развития муниципальных образований // Актуальные проблемы современности: наука и общество. 2014. № 1 (2). С. 30–33.
18. Mostafavi A., Abraham D., Sinfield J. Innovation in Infrastructure Project Finance: A Typology for Conceptualization. *International Journal of Innovation Science*, 2014, vol. 6, iss. 3, pp. 127–144. DOI: 10.1260/1757-2223.6.3.127
19. Емельянов А.А. Анализ и прогноз демографических тенденций ресурсного моногорода на примере ГО «Красноуральск» // Российские регионы в фокусе перемен: сб. докл. XII Международ. конф., 16–18 ноября 2017 г. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2018. Ч. 1. С. 582–583.
20. Sheppard E., Barnes T.J. *A Companion to Economic Geography*. USA, Los Angeles, 2005. 554 p.
21. Воронов Д.С. Динамический подход к оценке конкурентоспособности предприятий // Маркетинг в России и за рубежом. 2014. № 5. С. 92–102.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Городнова Наталья Васильевна – доктор экономических наук, профессор, доцент. Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина». Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19. E-mail: n.v.gorodnova@urfu.ru. Тел.: +7(912) 657-18-58.

Воронов Дмитрий Сергеевич – кандидат экономических наук, заведующий кафедрой прикладной экономики. Негосударственное частное образовательное учреждение высшего образования «Технический университет УГМК». Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3. E-mail: vds1234@yandex.ru. Тел.: +7(922) 611-12-90.

Емельянов Антон Андреевич – кандидат экономических наук, доцент кафедры прикладной экономики. Негосударственное частное образовательное учреждение высшего образования «Технический университет УГМК». Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3. E-mail: a.emelyanov@ugmk.com. Тел.: +7(919) 382-35-28.

Пешкова Анастасия Алексеевна – аспирант. Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина». Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19. E-mail: np91@list.ru. Тел.: +7(950) 642-24-67.

Gorodnova N.V., Voronov D.S., Emel'yanov A.A., Peshkova A.A.

REVISITING THE CONDITIONS AND PREREQUISITES FOR THE IMPLEMENTATION OF MUNICIPAL-PRIVATE PARTNERSHIP IN SINGLE-INDUSTRY TOWNS IN RUSSIA

The presence of specific factors such as a territory, low settlement density and regions' inequality raises one of the urgent problems for the Russian state – the development of single-industry towns amid coordinated and progressive infrastructure renewal. Currently, there are priority projects and programs at the federal level in construction and reconstruction of infrastructure facilities in single-industry towns. Their implementation requires significant capital investment and is currently carried out mainly at the expense of public funds. Amid limited budget funding there is a need for private investment, attracting which is possible under the terms of municipal-private partnership. The establishment of state legal framework for the formation and functioning of municipal-private partnership suggests that this institution can become one of the promising tools for the development of urban economy. In our view, the issue of how to use this tool in resource and single-industry towns is not sufficiently covered in literature. In this regard, the purpose of the article is to study the conditions and prerequisites for the implementation of mechanism of municipal-private partnership as a factor in the development of single-industry towns in Russia. To achieve this goal, the authors conducted a case study of Krasnouralsk with OAO Svyatogor being the city-forming enterprise. As a result of the research conducted with the use of general scientific methods of analysis and synthesis, the authors concluded that the development of municipal-private partnership in Russian single-industry towns is hampered by factors such as limited extra-budgetary funding, long payback period of projects, underdeveloped regulatory framework. The area for further research is the study of conditions and prerequisites for the implementation of municipal-private partnership in other single-industry towns in Russia. The results can be useful for the representatives of the scientific community, public authorities, and analytical centers engaged in research in the development of municipal-private partnership.

Municipal-private partnership, development of single-industry towns, infrastructure projects in cities.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Gorodnova Natal'ya Vasil'evna – Doctor of Economics, Professor, Associate Professor. Federal State Institution of Higher Education “Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin”. 19, Mira Street, Ekaterinburg, 620002, Russian Federation. E-mail: n.v.gorodnova@urfu.ru. Phone: +7(912) 657-18-58.

Voronov Dmitrii Sergeevich – Ph.D. in Economics, Head of Department for Applied Economics. Non-State Private Institution of Higher Education “UMCC Technical University”. 3, Uspenskii Avenue, Verkhnyaya Pyshma, 624091, Sverdlovsk Oblast, Russian Federation. E-mail: vds1234@yandex.ru. Phone: +7(922) 611-12-90.

Emel'yanov Anton Andreevich – Ph.D. in Economics, Associate Professor at the Department for Applied Economics. Non-State Private Institution of Higher Education “UMCC Technical University”. 3, Uspenskii Avenue, Verkhnyaya Pyshma, 624091, Sverdlovsk Oblast, Russian Federation. E-mail: a.emel'yanov@ugmk.com. Тел.: +7(919) 382-35-28.

Peshkova Anastasiya Alekseevna – Post-Graduate Student. Federal State Institution of Higher Education “Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin. 19, Mira Street, Ekaterinburg, 620002, Russian Federation. E-mail: np91@list.ru. Тел.: +7(950) 642-24-67.

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.3

УДК 330.46 | ББК 65.012

© Усков В.С.

ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ В РОССИИ¹



УСКОВ ВЛАДИМИР СЕРГЕЕВИЧ

Вологодский научный центр Российской академии наук
Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а
E-mail: v-uskov@mail.ru

Стремительное распространение новых технологий во всех сферах человеческой деятельности приводит к быстрым и глубоким изменениям структуры современного промышленного производства, глобальных рынков, а также экономической и социальной сферы. В современных развитых странах начался активный поиск новых источников роста на основе развития научно-технологического потенциала, формирующегося на базе новых информационных, цифровых и промышленных технологий. За развитием данных областей следуют новая технологическая революция и активный рост производительности труда. Совокупно эти изменения оцениваются как «новая промышленная революция». В связи с этим научное осмысление организационных и методических проблем формирования технологической основы для экономического роста российской экономики в условиях глобальной трансформации мировой системы разделения труда под влиянием широкомасштабного внедрения инновационных технологий четвертой промышленной революции позволит разработать парадигму и методический инструментарий для дальнейшего внедрения и успешной реализации в стране цифровой экономики, ориентированной на повышение эффективности промышленного производства за счет использования новых технологий. Целью данной статьи является исследование тенденций формирования, а также выявление проблем развития цифровой экономики в России в условиях научно-технологических изменений, связан-

Для цитирования: Усков В.С. Тенденции формирования и проблемы развития цифровой экономики в России // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 53–66. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.3

For citation: Uskov V.S. Trends in formation and problems of digital economy development in Russia. *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 53–66. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.3

¹ Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта № 16-02-00537-ОГН.

ных с переходом к четвертной индустриальной революции. В работе дан краткий анализ разворачивающихся глобальных процессов, ведущих к смене технологического уклада, и моделей экономического роста; обобщены теоретические подходы к определению понятий «интеллектуальная экономика» и «цифровая экономика»; рассматриваются вызовы, которые ставит перед Россией происходящий в мире технологический переход, и анализируется готовность страны к технологической революции.

Цифровая экономика, четвертая промышленная революция, особенности формирования, проблемы развития.

В последние 15 лет темпы роста экономики России были обусловлены, прежде всего, расширением участия страны в мировых сырьевых и энергетических рынках. В настоящее время возможности экономического роста за счет этих факторов в основном исчерпаны. Перед Россией стоят задачи качественного обновления всех сторон социально-экономической и общественно-политической жизни. Эти задачи диктуются как внешними «большими вызовами» глобального характера, так и внутренними процессами.

Для того чтобы противостоять вызовам и минимизировать риски, России необходимо выйти из колеи сырьевой модели роста, несущей в себе определенные угрозы для стабильности социально-экономического развития. Страна должна определиться, совершает ли она стратегические переходы, необходимые для перевода вызовов из статуса проблем в категорию возможностей, которыми можно воспользоваться для возобновления роста.

В настоящее время мир находится на границе новых экономических реалий. В современных развитых странах начался активный поиск новых источников роста на основе развития научно-технологического потенциала, формирующегося на базе новых информационных, цифровых и промышленных технологий. Новые открытия именно в данных областях приводят к технологической революции, способствующей быстрому росту производительности труда.

Россия значительно уступает странам – лидерам экономического развития по темпам и качеству роста экономики. В связи с этим научное осмысление организационных и методических проблем формирования технологической основы для экономического роста российской экономики в условиях глобаль-

ной трансформации мировой системы разделения труда под влиянием широкомасштабного внедрения инновационных технологий четвертой промышленной революции позволит разработать парадигму для дальнейшего внедрения и успешной реализации в стране цифровой экономики, ориентированной на повышение эффективности промышленного производства.

Цель данного исследования – выявление тенденций формирования и проблем развития цифровой экономики в России в условиях развития четвертой индустриальной революции. В перечне задач – анализ разворачивающихся глобальных процессов, ведущих к смене технологического уклада, и моделей экономического роста; обобщение теоретических подходов к понятиям «интеллектуальная экономика» и «цифровая экономика»; анализ состояния и определение перспектив развития цифровой экономики в России.

С вызовами развития сталкивается не только Россия, но и промышленно развитые страны, в которых в начале 2000-х годов наблюдалось резкое замедление темпов роста производительности труда [1]. Дальнейшее увеличение производительности труда в этих странах оказалось практически невозможным в условиях существующих экономического и технологического укладов. Отметим, что темпы роста производительности труда в индустриальных странах заметно снизились еще в 70-е годы XX века, а с начала 2010-х годов значение этого показателя варьируется в районе 1% в год (рис. 1). Этот факт свидетельствует о том, что промышленная отрасль в данных странах попала под влияние закона падающей отдачи от инвестиций и характеризуется избыточно-

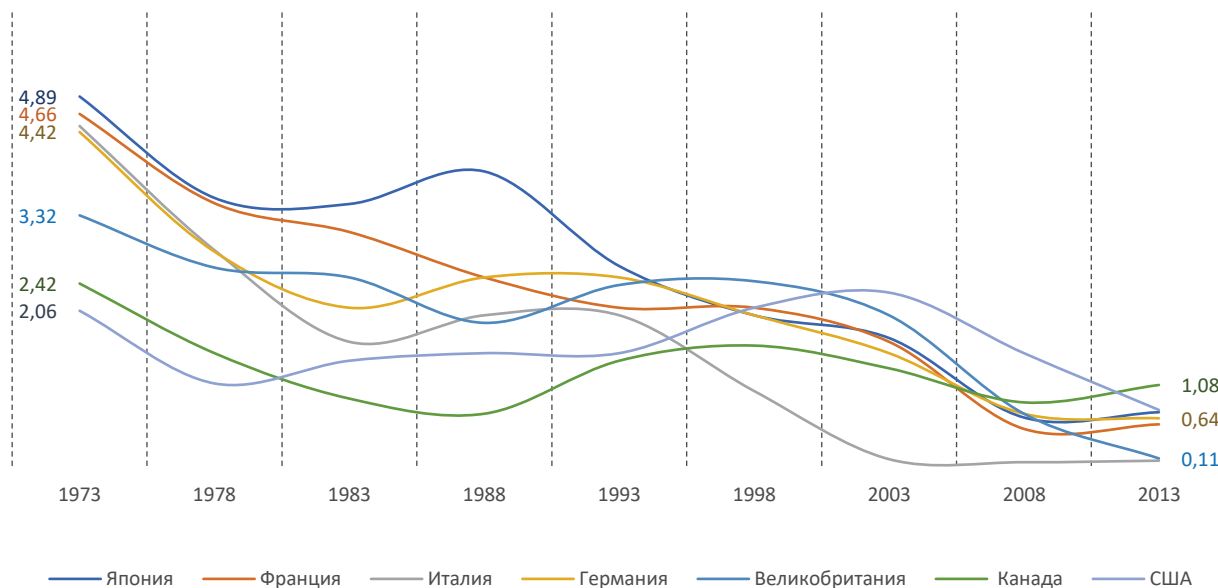


Рис. 1. Темпы роста производительности труда в экономике стран «большой семерки» за период 1973–2013 гг.

Источник: Новая технологическая революция: вызовы и возможности для России: экспертно-аналитический доклад. М., 2017. 136 с. [1].

стью основных производственных фондов. В частности, заметно сократился рост производительности труда в обрабатывающей промышленности, являющейся главным заказчиком и потребителем инновационной и технологической продукции.

Это фактически означает, что рост производительности труда за счет традиционных технологий в большинстве секторов экономики достиг своего предела, за которым отдача от капиталовложений резко падает (рис. 2).

Замедление темпов производительности труда в промышленно развитых странах обусловлено и существующим изменением параметров потребительского спроса, развитием потребительских предпочтений в индивидуализированном продукте, что ограничивает рост рынка продукции массового производства.

В этих условиях возникла острая необходимость в резком ускорении экономического роста за счет новых источников (факторов, традиционно учитываемых в совокупной факторной производительности), т. е. в переходе к новой модели экономического роста (рис. 3).

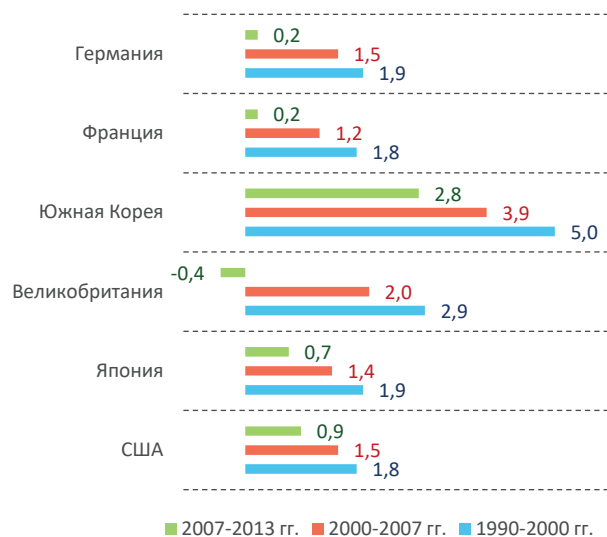


Рис. 2. Динамика средних темпов прироста производительности труда в некоторых развитых странах, %

Источник: Новая технологическая революция: вызовы и возможности для России: экспертно-аналитический доклад. М., 2017. 136 с. [1].

В настоящее время решать проблемы поддержания конкурентоспособности и достижения высоких темпов роста производительности труда в развитых странах и ряде новых индустриальных стран призвана

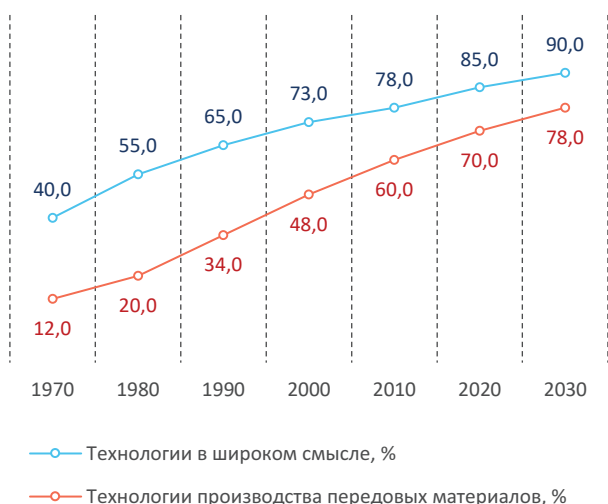


Рис. 3. Вклад передовых производственных технологий в экономический рост, %

Источник: Новая технологическая революция: вызовы и возможности для России: экспертно-аналитический доклад. М., 2017. 136 с. [1]

научно-технологическая политика по разработке и внедрению новых передовых технологий, существенно повышающих производительность труда (по сравнению с традиционными технологиями).

Поддерживаемая государствами новая научно-технологическая парадигма должна перестроить экономику на базе радикально новых технологических решений. Наибольший вклад в технологический и экономический рост в данных странах внесут инновационные конструкции (продукты) и передовые технологии, использование которых приведет к масштабной трансформации производственно-технологической и социальной сфер.

Поэтому переход к новой модели экономического развития России требует активных действий со стороны государства по развитию национальной инновационной системы, активизирующей механизмы широкого распространения научно-технических достижений в социально-экономической сфере [2].

В РФ данная задача поставлена в Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации (Указ Президента Российской Федерации № 642 от 1 декабря 2016 года), которая согласно цели будет ориентироваться не только на сегодняшние реалии, но и на будущие технологические изменения [3]. Быстрая смена технологических

и социальных циклов создает новые вызовы в распределении межотраслевых и межстрановых связей (табл. 1).

В настоящее время мировое технологическое развитие находится на границе смены технологических укладов в середине или в завершении этапа информационной и цифровой революции (конец 3-го и начало 4-го этапа, который будет характеризоваться не только информационными технологиями, но и технологиями на их основе) [4].

Кардинальное изменение парадигмы экономического развития, формирование новой индустриальной революции приводит к развитию цифровой экономики, дающей новые возможности для экономического роста, в том числе и в новых сферах экономической деятельности [5].

Изучение теоретико-методологических подходов и зарубежного опыта позволяет заключить, что в современных реалиях переход к использованию информационных технологий и цифровая трансформация производства выступают главным фактором повышения конкурентоспособности как предприятий, так и стран в целом, обеспечивая перестройку производственных и экономических процессов, кардинальное повышение производительности труда и качества товаров и услуг.

Критический анализ научных публикаций по исследуемой тематике позволяет сделать вывод о том, что в экономической литературе нет единого понимания термина «цифровая экономика». В научном сообществе принято считать, что впервые термин «цифровая экономика» был введен в оборот в 1995 году Николасом Негропonte, обозначившим ее как «переход от атомного движения к битовому движению» [6]. В РФ на государственном уровне термин «цифровая экономика»² пред-

² Цифровая экономика – хозяйственная деятельность, в которой ключевым фактором производства являются данные в цифровом виде, обработка больших объемов и использование результатов анализа которых по сравнению с традиционными формами хозяйствования позволяют существенно повысить эффективность различных видов производства, технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг.

Таблица 1. Смены технологических и социальных циклов

Этап	Ресурсы и технологии	Факторы развития	Последствия	Организация
XIV–XVII вв.	Дерево, торф, ткацкие станки, флот, ветряной двигатель, мануфактура, торговля	Разделение труда, открытие новых материков, международная торговля	Рост производительности труда, накопление капитала	Мануфактуры/ кластер/ конструирование
XVIII–XIX вв.	Уголь, чугун, железо, паровая машина, паровоз, пароход, механические с/х машины	Новые источники энергии, машинный труд	Международное развитие, рост благосостояния	Фабрика/ проектирование
XIX–XX вв.	Нефть, сталь, алюминий, пластик, электричество, конвейер, телефон, телеграф, ДВС, электродвигатель, автомобиль, самолет, спутник	Новые источники и формы передачи/ использования энергии, новые материалы, развитие транспорта и связи	Глобализация, выход к пределам физических границ и ресурсов	ТНК/исследования
2 п. XX – нач. XXI вв.	Газ, атомная энергия, электроника, ПО, АСУТП, телекоммуникации, ТВ, интернет	Новые источники энергии, автоматизация производства и торговли, развитие коммуникаций	Социальное развитие и международная интеграция	Платформа/ программирование
Нач. XXI века – наст. время	Интернет вещей, роботы, нейронные сети, технологии и виртуальная реальность, 3D-принтеры, альтернативная энергетика (солнце, ветер, термоядерный синтез и др.), композитные материалы, нанотехнологии, биотехнологии	Сквозная интеграция процессов, роботизация, автономность и одновременно взаимосвязанность бизнес-процессов	Автономность, индивидуальное производство, горизонтальная кооперация, новая социализация, выход за пределы Земли	Экосистемы/моделирование/сетевые сквозные процессы/ системное развитие/ крауд-технологии проектирования и развития

Составлено по: http://json.tv/ict_telecom_analytics_view/tehnologicheskije-sdvigi-internet-veschey-i-tsifrovaya-ekonomika-20161209060802

ставлен в Указе Президента РФ от 9 мая 2017 года № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы»³.

Как показывают исследования, цифровая экономика тесно связана с понятиями «уберизация экономики», «прозрачная экономика», «совместная экономика» и т. д. Систематизация теоретико-методологических подходов к анализу мирового опыта цифровой трансформации промышленного комплекса позволяет заключить, что главными идеологическими направлениями стали концепции четвертой промышленной революции и интеллектуального производства [7–9].

Обобщение теоретических воззрений относительно понятия «интеллектуальная экономика» позволяет сделать вывод о том,

³ Указ Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы».

что его содержание еще не устоялось в категориальном ряду экономической науки, так как разные авторы предлагают собственное видение сути данного термина.

Представители школы абстрактного мышления рассматривают интеллектуальную экономику как следующий этап человеческого прогресса. Е.А. Наумов считает, что главной целью интеллектуальной экономики является контроль над новыми научно-техническими знаниями [10].

Б.В. Салихов называет интеллектуальную экономику «экономикой высокой нравственности» и отмечает, что условием становления данной экономики (основанной на новейших созидательных или интеллектуальных знаниях) должно стать постоянное воспроизводство недостающих интеллектуальных благ [11].

Зарубежные ученые (А. Agtmael, F. Bakker) рассматривают понятие «интеллектуальное производство» в первую очередь с точки зре-

ния процесса человеческой деятельности, выделяя при этом создание более высокой доли интеллектуального труда по сравнению с физическим трудом [12].

Многие ученые (Т. Стоуньер, М. Порат, Й. Масуда и др.) выделяют интеллектуальное производство в сферу человеческой деятельности на основе расширения трехсекторной модели экономики К. Кларка. В своей теории информационного общества они рассматривают интеллектуальное производство как деятельность четвертого сектора общественного производства [13–15].

Исследователи отмечают, что в ближайшее время спрос на инновационные продукты и услуги со стороны мировых потребителей будет только возрастать. Интеллектуальное производство является инновационной деятельностью, объединяющей в себе промышленное производство и фундаментальные исследования в различных областях наук. В нем интегрированы информационные технологии, использование различных датчиков, роботов и нанотехнологий [16–18].

Таким образом, критический анализ и обобщение теоретико-методологических подходов, отечественного и зарубежного опыта исследований по данной проблематике позволяет сделать вывод о том, что интеллектуальная экономика развивается в рамках новой промышленной революции, дающей новые возможности для экономического роста [5].

В настоящее время наиболее развитые страны мира переходят от индустриального к информационному обществу, основанному на развитии четвертой промышленной революции, которая обеспечивает реорганизацию производственных процессов и непрерывное сетевое взаимодействие оборудования и технологий в цепочке создания стоимости. Председатель Всемирного экономического форума К. Schwab охарактеризовал четвертую промышленную революцию как переход к инновационным технологиям, таким как интернет вещей, искусственный интеллект, робототехника и др. [19–21].

Современные исследования в этой области говорят о том, что мировая промышленная стратегия основывается на фундамен-

тальном новшестве – развитие инновационных и информационно-коммуникационных технологий уже рассматривается не как одна из целей роста и развития, а как перспективное направление развития экономики [22].

Цифровые технологии представляют ускоряющими рост производительности промышленности в мире. Задачи реиндустриализации в глобальном масштабе государств-лидеров масштабны: к 2025 году доля промышленности в ВВП стран ОЭСР должна увеличиться на 5–8% и составить 20% [23].

Благодаря инициативам, осуществляемым в различных странах мира, в частности в Европейском союзе, а также в ряде интеграционных объединений крупных транснациональных корпораций, мировая инициатива по цифровизации промышленности приобрела свою актуальность [24].

В 2015 году Всемирный экономический форум разработал проект цифровой трансформации промышленности DTI [9]. В 2015–2016 годах проект был сосредоточен на шести отраслях: логистика, СМИ, товары народного потребления, электроэнергия, автомобильная промышленность и здоровье, а также на четырех кросс-темах: цифровое потребление, Digital Enterprise, социальные последствия и платформы управления [9]. По мнению участников Всемирного экономического форума в Давосе, цифровизация промышленного и общественного сектора в течение ближайшего десятилетия принесет дополнительно более 30 трлн долл. США (рис. 4) [9].

Развитие отечественной экономики осуществляется по аналогичному сценарию, характерному для большинства стран мира. Показателем, демонстрирующим степень цифровизации социально-экономических процессов в стране, является доля цифровой экономики в валовом внутреннем продукте (ВВП). Согласно данным международного аналитического агентства VCG, в течение последних лет в развитых странах мира наблюдается существенный рост доли цифровой экономики в ВВП (рис. 5).

Наибольшая доля цифровой экономики в ВВП среди стран G20 у Великобритании, которая за период с 2010 по 2016 год увеличила

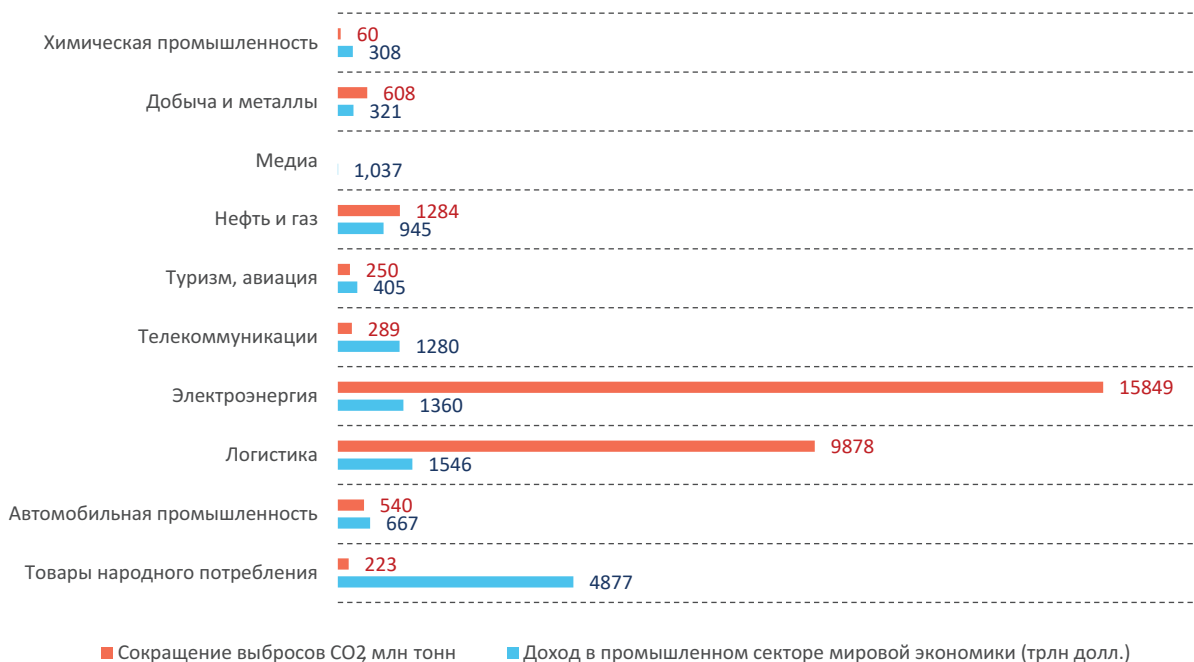


Рис. 4. Вклад в экономику в результате цифровизации промышленности

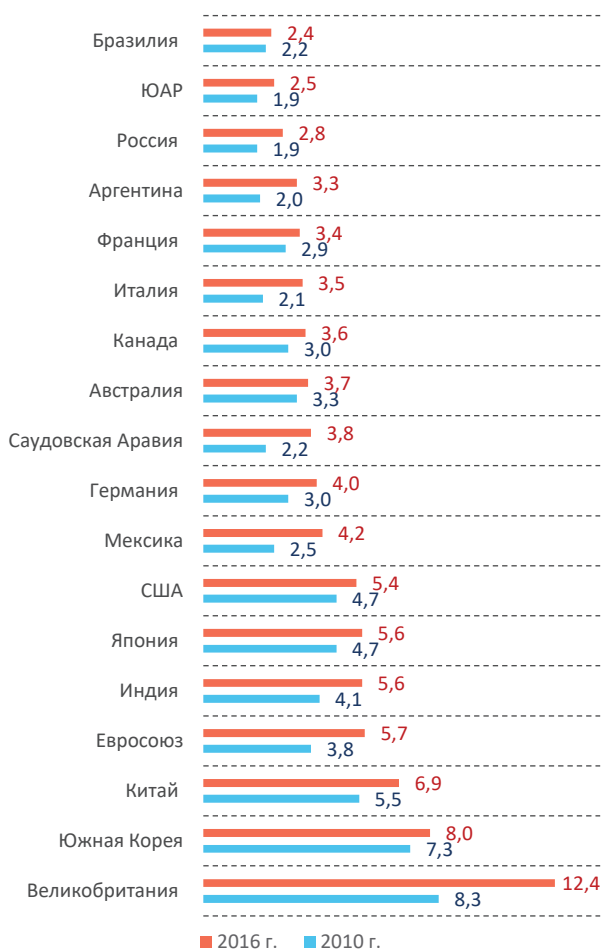


Рис. 5. Доля цифровой экономики в ВВП в странах G20

значение данного показателя до 12,5%. В РФ также произошло увеличение доли цифровой экономики в ВВП страны, и в 2016 году она составляла почти 3%. Тем не менее по данному показателю Россия продолжает отставать от лидеров цифровизации в 3–4 раза [25].

В общем виде сравнительная характеристика значений основных показателей новой технологической революции представлена в табл. 2.

Следовательно, существующие в данный момент мировые изменения могут оказать огромное влияние на дальнейшее развитие страны, участие РФ в новой индустриальной революции является решением имеющихся экономических проблем страны. Но для успешной реализации проекта следует четко понимать, чем российская ситуация с развертыванием масштабной технологической и промышленной модернизации отличается от аналогичных процессов в странах, которые уже реализуют похожие программы [1].

Важным моментом является то, что увеличение темпов роста производительности труда для нашей страны должно осуществляться с опережением темпа стран-лидеров с целью ликвидации существенного отставания по данному показателю [1].

Таблица 2. Сравнительная характеристика места России по некоторым показателям новой технологической революции

Показатель	Страны-лидеры	Россия
Количество платформенных компаний, ед. (2015 год)	Китай – 64, США – 63, Великобритания – 9	3
Объем высокотехнологичного экспорта, млрд долл. США (2015 год)	Китай – 554,3, Германия – 185,6, США – 153,5, Южная Корея – 126,5	9,7
Производительность труда, долл. США за один человеко-час (2015 год)	Средний показатель производительности труда по странам ОЭСР – 50,8, в том числе в: США – 68,3; Франции – 67,6; Германии – 66,6	25,9
Удельный вес организаций, осуществлявших технологические инновации, % (2014 год)	Германия – 55, Швеция – 45,2, Финляндия – 44,6, Нидерланды – 44,5	8,8
Доля абонентов сетей высокоскоростного ШПД, % от общего числа абонентов сетей фиксированного ШПД (2015 год)	Южная Корея – 100, Израиль – 97, Великобритания – 87, Австралия – 72, США – 67	58
Доля продаж через интернет в общем объеме оборота розничной торговли, % (2015 год)	США – 20, Великобритания – 20, Франция – 15, Испания – 15, Италия – 9	4
Затраты на НИОКР, % от ВВП (2015 год)	Южная Корея – 4,23, Германия – 2,93, США – 2,79, Китай – 2,07, Великобритания – 1,70	1,10
Количество выданных патентов (страна происхождения заявителя) (2015 год)	Китай – 279501, США – 257108, Южная Корея – 109107, Германия – 86849, Великобритания – 21503	24998
Место в рейтинге Глобального индекса инновационного развития (2017 год)	Швейцария – 1, Швеция – 2, Нидерланды – 3, США – 4, Германия – 9, Южная Корея – 11, Япония – 14, Китай – 22	45
Место в международном рейтинге производственной конкурентоспособности (2016 год)	Китай – 1, США – 2, Германия – 3, Япония – 4, Южная Корея – 5, Великобритания – 6	32
Место в международном рейтинге развития инфокоммуникационной инфраструктуры (Networked Readiness Index, 2016/2017 год)	Сингапур – 1, Финляндия – 2, Швеция – 3, Норвегия – 4, США – 5, Великобритания – 8, Япония – 10, Германия – 15, Китай – 59	41

Однако России пока не удалось выйти на траекторию стабильного роста производительности труда: это особенно четко прослеживалось в последние годы, когда периоды роста производительности чередовались с периодами падения данного показателя (табл. 3).

Важным резервом увеличения производительности труда по-прежнему являются модернизация и технологическое оснащение производств, включающие в себя приобретение новых видов техники, совершенствование существующего оборудования, комплексную автоматизацию производственных процессов и т. п. На системном уровне технологическая модернизация должна отражаться в росте инвестиций в основной капитал, чего на данный момент в России не наблюдается (рис. 6): по данным Росстата, степень износа основных фондов в обрабатывающей промышленности стабильно увеличивалась с 2008 года (46%) по 2016 год (50%).

Отставание России в настоящий момент наблюдается и по другим ключевым индикаторам новой технологической революции. Основной проблемой этого является низкий уровень активности промышленных компаний в осуществлении инновационной деятельности. В РФ разработкой и внедрением инноваций занимаются только 8% предприятий. В европейских странах удельный вес организаций, занимающихся инновационной деятельностью, значительно выше: в 2015 году в Германии он составил 82%, в Финляндии – 63%, во Франции – 60% [1].

Другая проблема заключается в снижении сложности экспорта и экономики России, т. е. в сокращении уровня диверсификации производимой в стране продукции. В целом структура экспорта России сильно смещена в сторону продуктов низкой сложности (82% в структуре экспорта), в то время как экспорт продукции российской обрабатывающей промышленности сохраняется на

Таблица 3. Динамика изменения показателей производительности труда по странам (выработка ВВП по ППС в расчете на одного занятого), долл. США

Страна	Год								2015 год к 2000 году, %
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
США	41	52	62	63	64	65	66	67	203,0
Франция	40	48	58	60	61	63	64	65	203,1
Германия	38	48	57	59	61	63	64	65	203,1
Великобритания	36	45	47	48	48	49	50	52	179,3
Япония	27	34	37	38	41	42	41	42	190,9
Россия	8	13	23	24	25	24	26	25	в 3,5 раза

Источник: Новая технологическая революция: вызовы и возможности для России: экспертно-аналитический доклад. М., 2017. 136 с. [1].

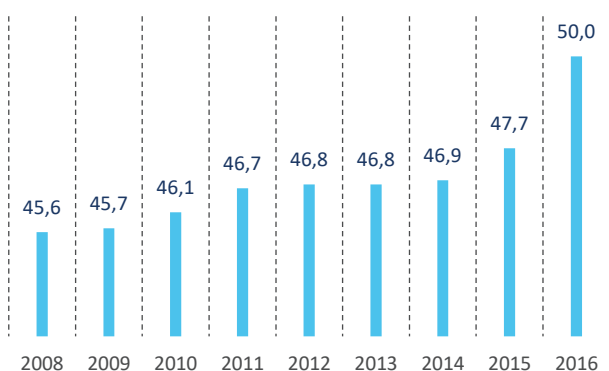


Рис. 6. Степень износа основных фондов в обрабатывающей промышленности РФ

Источник: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/fund

относительно низком уровне. В результате доля экспорта российской высокотехнологичной продукции в мировом объеме значительно ниже, чем у высокоразвитых государств (табл. 4).

На сегодняшний день, например, развитым странам принадлежат не менее 90% инновационных разработок и подавляющая доля их экспорта. Развитые страны владеют 46 из 50 макротехнологий, среди которых 22 приходятся на Соединенные Штаты Америки, 9 – на ФРГ, 7 – на Японию, по 4 – на Францию и Англию, по 1 – на Италию, Норвегию, Швейцарию и Россию [26].

Также критическим остается отставание России от стран-лидеров в части развития передовых технологий, лежащих в основе новой промышленной революции. По данным Росстата, по итогам 2016 года число раз-

работанных передовых производственных технологий в России составило 1534 единицы, из них число новых для России составило 1342 единицы, а число принципиально новых – 192 единицы. При этом число используемых передовых производственных технологий в целом по России было существенно больше – 232338 единиц [1].

Кроме того, значительным остается разрыв между Россией и странами – лидерами новой технологической революции в части зарегистрированных патентов в таких сферах, как робототехника, новые материалы, аддитивные технологии, промышленный интернет вещей и т. д.

Несмотря на невысокие показатели развития цифровой экономики в России в сравнении с развитыми странами, РФ все же движется в сторону все большей «цифровизации» социально-экономических процессов. Так, удельный вес организаций, использующих информационные системы управления на производстве, увеличился с 26% в 2010 году до 31% в 2016 году. Во многом это связано с ростом числа организаций, внедряющих информационные системы, автоматизирующие процессы учета, планирования и контроля [24].

Анализ использования информационных систем управления в территориальном разрезе (по федеральным округам РФ) показал, что внедрение данных систем в большинстве случаев происходит в крупных промышленных и научных центрах (Уральский, Центральный, Северо-Западный федераль-

Таблица 4. Доля экспорта высокотехнологичной продукции в общем объеме экспорта, %

Страна	Год							2016 год к 2010 году, %
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Франция	24,9	23,7	25,4	25,9	26,1	26,8	26,7	1,8
Китай	27,5	25,8	26,3	27,0	25,4	25,6	25,2	-2,3
Великобритания	21,0	21,4	21,7	21,9	20,6	20,8	21,8	0,8
Австрия	11,9	11,7	12,8	13,7	13,9	13,4	17,5	5,6
Германия	15,3	15,0	16,0	16,1	16,0	16,7	16,9	1,6
Венгрия	24,1	22,7	18,1	16,3	13,7	-	14,0	-10,1
Россия	9,1	8,0	8,4	10,0	11,5	13,8	10,7	1,6
Финляндия	10,9	9,3	8,5	7,2	7,9	8,7	8,4	-2,5
Испания	6,4	6,5	7,0	7,7	7,0	7,1	7,0	0,6

Составлено по: данные Всемирного банка. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.MF.ZS>



Рис. 7. Использование специальных программных средств управления в организациях по Федеральным округам РФ в 2016 году, % от общего числа обследованных организаций
Источник: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm

ные округа). В этих регионах доля данного показателя варьируется от 35 до 37% (рис. 7).

Лидерами среди субъектов РФ по использованию автоматизированных систем управления на предприятиях являются: г. Москва (52%), Ханты-Мансийский автономный округ (49%), г. Санкт-Петербург (48%) (рис. 8).

⁴ Стратегия развития информационного общества в Российской Федерации (от 7 февраля 2008 года № Пр-212), Государственная программа «Информационное общество» на 2011–2020 годы (утверждена Постановлением от 15 апреля 2014 года № 313), Концепция региональной информатизации (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 29 декабря 2014 года № 2769-р).



Рис. 8. Субъекты РФ – лидеры по использованию информационных систем управления на производстве в 2016 году
Источник: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm

Также за последнее время в стране принят ряд нормативно-правовых актов⁴ для формирования цифровой экономики [23]. Кроме того АНО «Институт развития интернета» в 2016 году разработал Стратегию раз-

вития российского сегмента информационно-коммуникационной сети Интернет и связанных с ней отраслей экономики.

В Российской Федерации перевод национальной промышленности на цифровую технологическую платформу призвана осуществить программа «Цифровая экономика Российской Федерации» (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017 года № 1632-р), целью которой является системное развитие и внедрение цифровых технологий во всех областях жизни: в экономике, предпринимательстве, социальной деятельности и в госуправлении⁵.

Необходимость принятия данного документа была вызвана, с одной стороны, повсеместно происходящими процессами «цифровизации» отечественной экономики, с другой – стремлением несколько ускорить происходящие процессы, а также придать им некоторую упорядоченность.

Программа «Цифровая экономика Российской Федерации» также расширяет цели национальной технологической инициативы (НТИ), являющейся базой для долгосрочного прогнозирования передовых технологий в целях государственной безопасности и развития отраслей новой технологической парадигмы. Реализация национальной технологической инициативы подразумевает ассигнования из федерального бюджета в размере около 2,0 млрд руб. ежегодно в период с 2017 по 2020 год [21].

В настоящее время на национальном уровне и на уровне отраслевых объединений разрабатываются различные краткосрочные и среднесрочные стратегии в области промышленности, электроники, информационных технологий и других отраслей, тесно связанных с развитием цифровой экономики.

Основными барьерами на пути становления цифровой экономики являются зарегулированность бизнеса, моногорода, оборонно-промышленный комплекс, отсутствие доступа к базовым инфраструктурным объ-

ектам, дороговизна элементарной базы, дефицит частного ресурса [27].

Внедрение «цифровизации» в российскую экономику требует соблюдения принципов государственно-частного партнерства. Основные направления развития и фокус поддержки со стороны государства и игроков рынка IoT в части развития отдельных отраслей экономики, отечественной продукции с высокой степенью добавленной стоимости и экономики в целом представлены в *табл. 5*.

В заключение отметим, что существующие тенденции формирования цифровой экономики в России позволяют сделать вывод о том, что в стране сохраняется высокий потенциал для совершения технологического перехода в различных отраслях экономики, особенно в части цифровизации экономических и социальных процессов. Однако динамика, которую российская экономика демонстрирует в настоящий момент, не позволяет ни решить задачи повышения производительности труда, ни эффективно включиться в глобальные тренды, задаваемые новой технологической революцией. В этом контексте представляется, что вопросы выхода на инновационный путь развития национальной экономики должны быть предметом осознанной и системной государственной политики в научно-технологической и промышленной сферах. Стратегия развития цифровой экономики в РФ также должна решать вопросы радикальной технологической модернизации традиционных секторов российской экономики. Важными задачами, помимо вопросов, связанных с обновлением оборудования, являются мероприятия по поддержке поставщиков технологических решений для промышленности, подготовка кадров для качественно новой индустрии, а также меры по содействию переходу к новой организации бизнес-процессов на промышленных предприятиях традиционных секторов. При этом требуется активная поддержка государства в виде прямого государ-

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 28.07.2017 № 1632-р «Об утверждении программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

Таблица 5. Направления развития цифровой экономики в России

Участники	Роль и значение в развитии цифровой экономики	Направление и результат от участия в развитии цифровой экономики
Государство	Формирование условий для развития цифровой экономики (законодательство, программы, стандарты). Стимулирование спроса на продукцию: внедрение информационно-коммуникационных (цифровых) технологий в госучреждениях и госкомпаниях. Рост эффективности социально-значимых секторов экономики (ЖКХ, транспорт, здравоохранение, др.)	Стимулирование развития рынка и внедрение информационно-коммуникационных (цифровых) технологий: – законодательство; – программы развития и условия развития цифровой экономики и новых рынков. Инвестиции (пилотные проекты)
Потребители	За счет внедрения цифровой экономики можно повысить эффективность российского производства, а также модернизировать российскую экономику	Получение выгоды от использования информационно-коммуникационных (цифровых) технологий: – рост эффективности производства; – модернизация производства и рост качества продукции. Переход на новые бизнес-модели (от продажи продуктов к продаже услуг)
Поставщики	Продукты и решения цифровых технологий – это перспективное направление развития отечественного производства в области информационно-коммуникационных технологий и роста конкурентоспособности российской экономики	Создание новых продуктов и сервисов: – платформы; – сервисы и приложения; – устройства (электроника и датчики); – сети

Источник: Усков В.С. Развитие интернета вещей как инструмента реализации стратегии научно-технологического развития страны // Социальное пространство. 2017. № 2 (9). URL: <http://sa.vscs.ac.ru/article/2258>; Усков В.С. Формирование цифровой экономики в России в условиях четвертой промышленной революции и новой экономической реальности // Вестн. Владимир. гос. ун-та им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. 2018. № 3 (17). С. 182–197 [3].

ственного финансирования и государственно-частного финансирования совместно с крупнейшими игроками.

Поэтому на повестку дня выходит задача реализации эффективных механизмов государственной научно-технологической политики, обеспечивающей модернизацию традиционных отраслей и развитие новых высокотехнологичных секторов российской экономики, выход страны на новые рынки, перезапуск системы управления НИОКР, а также сквозную «цифровизацию» реальной экономики.

Прерогатива решения данной задачи заключается в более активных действиях федеральных и региональных органов власти.

Результаты исследования могут быть использованы для аналитических, прогнозных исследований динамики региональных и национальных макросистем, для выработки рекомендаций по созданию предпосылок активизации экономического роста в условиях перехода к четвертой промышленной революции. Это позволит повысить качество реализуемой экономической политики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Новая технологическая революция: вызовы и возможности для России: экспертно-аналит. докл. М., 2017. 136 с.
2. Никонова А. Потенциал и инструменты роста инновационных производств в процессе формирования нового уклада экономики: системный подход // Экономист. 2018. № 10. С. 20–39.
3. Усков В.С. Формирование цифровой экономики в России в условиях четвертой промышленной революции и новой экономической реальности // Вестн. Владимир. гос. ун-та им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. 2018. № 3 (17). С. 182–197.

4. Bendiek A., Romer M. Externalizing Europe: the global effects of European data protection. *Digital policy regulation and governance*, 2019, vol. 21, no. 1, pp. 32–43.
5. Holford W.D. The future of human creative knowledge work within the digital economy. *Futures*, 2019, vol. 105, pp. 143–154.
6. Харченко А.А., Конюхов В.Ю. Цифровая экономика как экономика будущего // Молодежн. вестн. ИрГТУ. 2017. № 3 (27). С. 17.
7. Клейнер Г.Б., Кораблев Ю.А., Щепетова С.Е. Человек в цифровой экономике // Экономическая наука современной России. 2018. № 2. С. 169.
8. Ленчук Е.Б. Формирование промышленной политики России в качестве задач новой индустриализации // Журн. новой экон. ассоц. 2018. № 3 (39). С. 140–141.
9. Анализ мирового опыта развития промышленности и подходов к цифровой трансформации промышленности государств – членов Евразийского экономического союза: инф.-аналит. отчет Евраз. экон. комис. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Forms/AllItems.aspx
10. Наумов Е.А., Понукалин А.А., Бенуа А.Е. Интеллектуальная экономика и устойчивое развитие в свете теории институционального конструктивизма // Устойчивое развитие: наука и практика. 2013. № 1 (10). С. 66–74. URL: <http://www.yrazvitie.ru/wp-content/uploads/2013/06/6-Naumov.pdf>
11. Салихов Б.В., Летунов Д.А. Интеллектуальная экономика как нравственно-этическая форма инновационного развития // Проблемы современной экономики. 2008. № 3 (27). С. 108–111.
12. Agtmael A., Bakker F. Made in the U.S.A. (Again). *Foreign Policy*, 2014, March 28. Available at: http://www.foreignpolicy.com/articles/2014/03/28/made_in_the_usa_again
13. Masuda Y. *The Information Society as Post-Industrial Society*. Washington, 1981. 178 p.
14. Stonier T. *The Wealth of Information*. London, 1983. 224 p.
15. Porat M., Rubin M. *The Information Society: Development and Measurement*. Washington, 1978. 87 p.
16. Толкачев С.А., Андрианов К.Н., Лапенкова Н.В. Интеллектуальное производство сквозь призму третьей промышленной революции // Мир новой экономики. 2014. № 4. С. 28–38.
17. Булдыгин С.С. Концепция промышленной революции: от появления до наших дней // Вестн. Томск. гос. ун-та. 2017. № 420. С. 91–95.
18. Смолькин А.Е., Буйнов В.Н. Индустриальные революции и их особенности // Символ науки. 2016. № 4. С. 125–131.
19. Гулин К.А., Усков В.С. Тренды четвертой промышленной революции (Рецензируется: Шваб К. Четвертая промышленная революция: монография; пер. с англ. (Top Business Awards)) // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2017. Т. 10. № 5. С. 216–221. DOI: 10.15838/esc.2017.5.53.15
20. Бублик Н.Д. Развитие цифровой экономики в регионах России: проблемы и возможности (на примере Республики Башкортостан) // Региональная экономика и управление. 2018. № 1 (53). URL: <https://eee-region.ru/article/5313>
21. Индустриальный (промышленный) интернет вещей. Мировой опыт и перспективы развития в России. Оценка влияния на качество жизни граждан и экономическое развитие страны. URL: <https://clck.ru/FCfyY>
22. Spulber D.F. The economics of markets and platforms. *Journal of Economics & Management Strategy*, 2019, vol. 28, no 1, pp. 159–172.
23. Мойсейчик Г.И. Цифрофикация экономики стран евразийского союза как стратегический императив XXI века // Проблемы современной экономики. 2016. № 1 (57). URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=5673>
24. Гулин К.А., Усков В.С. О роли интернета вещей в условиях перехода к четвертой промышленной революции // Проблемы развития территории. 2017. № 4 (90). С. 112–131.
25. Колодня Г. Цифровая экономика: особенности развития в России // Экономист. 2018. № 4. С. 63–69.

26. *High-technology exports*. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.MF.ZS>
27. Максютин Е.В., Головкин А.В. Неоиндустриализация российской экономики на основе технологий четвертой промышленной революции и развития человеческого капитала // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2017. Т. 10. № 1. С. 43–52.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Усков Владимир Сергеевич – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник отдела проблем научно-технологического развития и экономики знаний. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Вологодский научный центр Российской академии наук». Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а. E-mail: v-uskov@mail.ru. Тел.: +7(8172) 59-78-10.

Uskov V.S.

TRENDS IN FORMATION AND PROBLEMS OF DIGITAL ECONOMY DEVELOPMENT IN RUSSIA

The rapidly spreading new technologies in all spheres of human activity leads to rapid and profound changes in the structure of modern industrial production, global markets, as well as the economic and social sphere. Modern developed countries have engaged in active search for new sources of growth based on the development of scientific and technological potential emerging from new information, digital and industrial technologies. The development of these spheres is followed by a new technological revolution and a strong increase in productivity. Collectively, these changes are evaluated as a “new industrial revolution”. In this regard, the scientific understanding of organizational and methodological problems of forming a technological framework for the economic growth of the Russian economy in the global transformation of the world system of labor division under the influence of large-scale introduction of innovative technologies of the fourth industrial revolution will develop a paradigm and methodological tools for further introduction and successful implementation of digital economy focused on improving the efficiency of industrial production through the use of new technologies. The purpose of the article is to study the trends in formation, as well as to identify the problems of development of the digital economy in Russia amid scientific and technological changes associated with the transition to the fourth industrial revolution. The paper provides a brief analysis of the unfolding global processes leading to a shift in the technological structure and models of economic growth; summarizes the theoretical approaches to defining the concepts of “knowledge economy” and “digital economy”; covers the challenges posed to Russia by the technological transition taking place worldwide; and analyzes the country’s readiness for a technological revolution.

Digital economy, the fourth industrial revolution, features of formation, development problems

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Uskov Vladimir Sergeevich – Ph.D. in Economics, Senior Research Associate at the Department for Issues of Scientific and Technological Development and Knowledge Economy. Federal State Budgetary Institution of Science “Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences”. 56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation. E-mail: v-uskov@mail.ru. Phone: +7(8172) 59-78-10.

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.4

УДК 332.1, 338.26, 338.49, 339.56 | ББК 65.053, 65.37

© Тарасова О.В., Панкова Ю.В.

ДВУХУРОВНЕВАЯ ОЦЕНКА КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА¹



ТАРАСОВА ОЛЬГА ВЛАДИСЛАВОВНА

Институт экономики и организации промышленного производства
Сибирского отделения Российской академии наук
Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, д. 17
E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com



ПАНКОВА ЮЛИЯ ВЛАДИМИРОВНА

Институт экономики и организации промышленного производства
Сибирского отделения Российской академии наук
Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, д. 17
E-mail: yu.v.pankova@mail.ru

В статье анализируется текущее состояние дальневосточных портов России, подчеркивается их роль в развитии внешней торговли страны. Инвестиционные проекты отрасли и перспективы морских перевозок в регионе обсуждаются в контексте интенсификации взаимодействия с контрагентами из АТР. Приведены различные мнения относительно возможности и необходимости привлечения инвестиционных ресурсов из-за рубежа для осуществления стратегически важных для России транспортных проектов. Целью исследования являлась комплексная оценка эффектов от иностранного финансового участия в крупных проектах развития морской транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока. Предложено использование двухуровневого моделирования инвестиционных

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

For citation: Tarasova O.V., Pankova Yu.V. Two-stage assessment of major transport projects in the Far East. *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 67–79. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.4

¹ В рамках проекта РФФИ-РГО № 17-05-41018 «Комплексная оценка вариантов формирования опорной транспортной сети Азиатской части России: ресурсные и социально-экономические возможности».

проектов, преимущество которого состоит в возможности оценить как прямые, так и косвенные эффекты для различных экономических агентов. Количественные оценки эффектов получены с помощью моделей народнохозяйственного и проектного уровней на примере имитации реализации проекта по развитию транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке РФ – международного транспортного коридора «Самарга». Сформированы и формализованы сценарии развития портовой инфраструктуры макрорегиона в зависимости от источников финансирования. Показано, что при привлечении средств из-за рубежа на результирующий 2030 год выигрыш страны с учетом чистого дисконтированного дохода бизнеса, федерального и регионального бюджетов возрастает. Однако, согласно оценке, расчет которой был осуществлен на оптимизационной межотраслевой межрегиональной модели народнохозяйственного уровня, эффект в тот же год в терминах конечного потребления населения страны в целом отрицательный. В качестве развития исследования видится разработка методик для сопоставления размеров указанных эффектов в стоимостном выражении.

Дальний Восток РФ, морской порт, оценка инвестиционных проектов, прогноз эффектов, народнохозяйственная оценка, имитационная модель.

Выгодное со стратегической точки зрения географическое положение Дальнего Востока России естественным образом ориентирует этот макрорегион на развитие международных отношений, прежде всего со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В связи с этим, а также по ряду иных обусловленных географически и исторически причин (например, большое расстояние до европейских регионов страны, обеспеченность избыточными для внутреннего потребления природными ресурсами и др. [1]) внешнеторговая деятельность имеет особенно важное для Дальнего Востока значение и осуществляется преимущественно с указанной ранее группой стран. Так, по итогам 2017 года к крупнейшим странам-контрагентам Дальневосточного региона относятся Китай (27,2% стоимости товарооборота Дальнего Востока), Республика Корея (24,9%), Япония (18,9%). Всего же на долю стран АТР приходится более 75% стоимости товарооборота [2]. В ближайшем будущем, согласно «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», внешнеэкономические связи Дальнего Востока и стран АТР будут только усиливаться, в связи с чем прогнозируются рост экономики за счет развивающихся

стран (преимущественно Китая и Индии) и рост объема перевалки морских портов Тихоокеанской России на 30% к 2020 году и более чем на 50% к 2030 году (в сравнении с 2011 годом)².

Политика государства свидетельствует об интенсификации взаимодействия и, как стало принято называть этот процесс в СМИ, «развороте на Восток»: активное участие России в интеграционных процессах в АТР определено майским Указом Президента «О мерах по реализации внешнеполитического курса РФ» и Концепцией внешней политики РФ, а также рядом других нормативно-правовых актов и госпрограмм по развитию дальневосточных регионов. Такой «разворот» показывает необходимость усиления восточного геополитического и геоэкономического вектора в условиях, когда исчерпан потенциал экстенсивного наращивания экспортных доходов на европейских рынках, а новых возможностей для извлечения внешнеторговой ренты так и не появилось [3].

Однако усиление внешнеэкономических связей требует соответствующего развития транспортной инфраструктуры и в частности морского транспорта, который в ближайшем будущем не только сохранит, но и усилит свои позиции в качестве основы для

² Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года / ФГУП «Росморпорт». URL: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (дата обращения 10.09.2018).

обслуживания международной торговли³. Дальний Восток является абсолютным лидером России по числу морских портов (33 из 70, включая Крым), причем большинство из них являются международными. Вместе с тем на фоне угольной эйфории дальневосточные морские порты теряют экономический приоритет по сравнению с морскими портами стран АТР, где доминирующую роль играют высокотехнологичные и более эффективные операции по перевалке генеральных и контейнерных грузов [4]. На данный момент можно говорить о недостаточном уровне и качестве развития транспортного сектора на Дальнем Востоке, а также его несоответствии задаче интеграции в международное пространство (например, [5; 6]). Кроме того, сложилась тенденция к сокращению объемов перевозок грузов, выполняемых российскими пароходствами, что приводит к усилению зависимости России от мирового фрахтового рынка, к увеличению импорта транспортных услуг, сдерживанию развития отечественного судостроения, что создает угрозу национальной безопасности страны. Одновременно развитие транспортно-логистических узлов ограничивается проблемами, связанными с низким уровнем развития складской инфраструктуры на территории портов; несоответствием технологических возможностей портов, железнодорожного и автомобильного транспорта; дисгармонией в развитии портов и их транспортно-логистической инфраструктуры, расположенной в городской черте; отсутствием специализации причалов [7].

Изменение ситуации на перспективу до 2030–2035 гг. требует значительного финансирования, а также стимулирования участия частного сектора в инвестиционных проектах отрасли. Согласно расчетам Газпромбанка, с 2016 по 2020 год внутренние инвестиции в транспортную инфраструктуру останутся на сопоставимом с предыдущей пятилеткой уровне, однако с учетом инфля-

³ The Global Transport System of the Future: Transport & Innovation – Unleashing the Potential. The Organisation for Economic Co-operation and Development. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10highlights.pdf>

ции в реальном выражении они сократятся. В то же время специалистами прогнозируется рост вложений китайских инвесторов⁴.

По словам Ю.П. Трутнева на III Восточном экономическом форуме, новая модель инвестиционной привлекательности Дальнего Востока является одной из лучших в АТР, о чем говорят оценки создателей 837 инвестиционных проектов, среди которых инвесторы из Японии, Республики Кореи, КНДР и других стран [8]. Зарубежные инвесторы проявляют интерес в том числе и к развитию портовой инфраструктуры в России. Один из таких примеров – строительство перегрузочных комплексов в порту «Зарубино» с привлечением средств из Китая («China Merchants Holding International»). По оценке В.В. Путина⁵, в ближайшие годы в модернизации дальневосточных портов и верфей перспективно участие южнокорейских компаний. В данном контексте возникает необходимость учета влияния участия иностранного капитала при реализации крупных инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке и анализе развития макрорегиона.

Отметим, что единого мнения относительно эффектов, оказываемых иностранными инвестициями на экономику страны-реципиента, нет. Если рассматривать исключительно прямое влияние, то иностранные инвестиции способствуют экономическому росту. Косвенные эффекты более сложны, а кроме того, могут перевешивать преимущество прямых. Согласно зарубежным исследованиям, в одних странах влияние прямых иностранных инвестиций положительно, в других – отрицательно, в третьих зависимость не выявлена [9–11]. Касательно российской экономики взгляды ученых также различны – иностранные инвестиции могут оказывать как положительное, так и отрицательное влияние [12; 13].

⁴ Ганелин М., Яковлев Я., Тайц М. Инфраструктура России: инвестиции сократить нельзя увеличить / АО «Газпромбанк». URL: <https://goo.gl/KXu96X> (дата обращения 10.09.2018).

⁵ Зиброва Е., Акулова Е. Триллион за два дня: итоги III Восточного экономического форума / RT. URL: <https://russian.rt.com/business/article/427453-vef-2017-koreya-investicii> (дата обращения 10.09.2018).

С учетом всего вышесказанного сценарное моделирование развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока в контексте интенсификации внешнеэкономического сотрудничества со странами АТР является актуальным направлением исследований. Кроме того, возникает необходимость обратить внимание на участие иностранного капитала в реализации инвестиционных проектов. В связи с этим настоящая работа призвана сделать шаг в развитии подходов к оценке через формализацию моделирования внешнеторговых связей приграничного региона с учетом различного происхождения инвестиционного капитала.

Оценке влияния уровня развития инфраструктуры на темпы регионального экономического роста посвящен ряд работ отечественных и зарубежных ученых. Например, Е.А. Коломак [14] отмечает, что в целом в литературе бытует широко разделяемое мнение, согласно которому физическая и институциональная инфраструктура должна снижать транзакционные издержки (коммуникационные, транспортные, информационные) и способствовать развитию, росту производительности и эффективности экономики. Так, например, Н. Надири и Т. Мамунес [15], К. Моррисон и А.-Э. Шварц [16] подтвердили наличие значимого эффекта на увеличение производительности труда в промышленности в результате роста инфраструктурного капитала, а Д. Ошауер [17] выяснил, что транспортная инфраструктура имеет значимый положительный эффект на среднюю производительность факторов производства в США. К схожим выводам пришли О.С. Пчелинцев и М.М. Минченко [18]: проанализировав состояние экономики РФ в 2002–2004 гг., они сделали вывод о том, что инфраструктурные проблемы являются одним из главных ограничителей экономического роста.

В работе П.В. Дружинина [19] представлен механизм влияния внешнеэкономической деятельности на экономику приграничных районов. Автор рассматривает период с 1990 по 2013 год и обозначает некоторое положительное влияние экспортоориентированно-

сти на темпы экономического роста. Однако нам видится необходимым проверить гипотезу о положительном влиянии открытости экономики в целом, выражающейся в интенсификации как экспортных, так и импортных операций. Для Дальнего Востока важно также, что регион зачастую не является производителем экспортируемой и потребителем импортируемой продукции. А потому следует иметь представление о межрегиональных транспортных потоках и возможностях их трансформации.

Особое внимание мы уделили работам по оценке инвестиционных проектов. Четыре основных метода, принятых в настоящее время в ряде зарубежных стран, сравниваются группой авторов [20]: анализ «затраты-результативность» (cost-effectiveness analysis), анализ «затраты-полезность» (cost-utility analysis), анализ «затраты – взвешенная результативность» (weighted cost-effectiveness analysis), анализ «затраты-выгоды» (cost-benefit analysis). Наиболее распространенным подходом к оценке проектов с участием государства является последний метод. Определенные сложности возникают при количественной оценке экономических потоков за период (общественных выгод на уровне региона или страны). Также нет единого мнения по поводу методики определения социальной ставки дисконтирования. В ряде методик предлагается использование качественных показателей наряду с количественными.

По нашему мнению, оценка межрегиональных и мегапроектов исключительно на указанных выше методах основываться не может. Поясним: оценка инвестиционных проектов, основанная на расчете денежных потоков, которые характеризуют финансовые показатели проекта в каждый год предполагаемого периода реализации и за весь период в целом, показывает эффективность только с точки зрения участников проектов. Иначе говоря, производится оценка исключительно прямого эффекта, который отражается в получении прибыли инвестором, с возможностью расчета бюджетно-налогового эффекта, состоящего в по-

лучении налоговых отчислений бюджетами различного уровня. В то же время крупные инвестиционные проекты оказывают влияние на экономическое развитие региона, на территории которого осуществляются, а также на другие субъекты, имеющие тесные хозяйственные связи с указанным регионом. Кроме того, крупные проекты обладают межотраслевым комплексным характером, вовлекая сопряженные отрасли, обеспечивающие их реализацию. Таким образом, возникает необходимость учета эффектов народнохозяйственного уровня – межотраслевого и межрегионального. В качестве оценки этих эффектов в ИЭОПП СО РАН предлагается использовать разницу в объеме конечного потребления населения между двумя сценариями развития экономики страны в целом: с включением проекта в экономику и без [21]. При этом исследователи пользуются моделью типа «затраты-выпуск» народнохозяйственного уровня. В настоящей работе использованы две модели. Первая – оптимизационная межотраслевая межрегиональная модель (ОМММ) – находится в рамках описанной ранее методологии и служит для оценки общественных эффектов, вторая – модифицированная имитационная модель согласования интересов (ИМСИ) – для учета прямого и бюджетно-налогового эффектов.

Целью настоящего исследования можно считать получение комплексной оценки участия иностранного капитала при реализации крупных транспортных инфраструктурных проектов Дальнего Востока с точки зрения различных экономических агентов на проектном и народнохозяйственном уровне.

В соответствии с обозначенной целью поставлены следующие задачи:

1) проанализировать текущее состояние дальневосточных портов, погрузочно-разгрузочного комплекса, провести мониторинг инвестиционных проектов, касающихся развития прибрежной инфраструктуры в ДФО;

2) разработать рабочие гипотезы и формализовать содержательные сценарии развития ключевых проектов транспортно-логистического комплекса Дальнего Востока с

учетом различного происхождения финансовых ресурсов, необходимых для их реализации;

3) с помощью моделей проектного и народнохозяйственного уровней осуществить оценку сценариев, провести интерпретацию полученных результатов, сделать содержательные выводы.

За относительно короткий период 2013–2016 гг. товарооборот в Дальневосточном бассейне вырос на 28,1%, что больше общего по России темпа прироста на 5,5%. Одним из главных экспортных продуктов портов Дальнего Востока в 2017 году стал уголь [2]. После завершения строительства и ввода в эксплуатацию ряда новых терминалов (угольный морской терминал «Порт Вера», ТПК для перегрузки угля в Ванино), реконструкции старых и улучшения технологических характеристик существующих портов (углепогрузочный комплекс в порту Восточный, модернизация портов Ольга, Холмск, Невельск) появятся дополнительные возможности роста.

Среди прочих выделим проект ООО «Самарга холдинг» по созданию и объединению ряда инфраструктурных проектов, формирующих единый комплекс крупнейшего на территории ДФО международного транспортного коридора (МТК) «Самарга» (рис.). Он предполагает создание инфраструктуры с нуля и включит в себя терминально-логистический центр (ТЛЦ) «Ракитное», железнодорожное сообщение «Хабаровск – Самарга» и универсальный морской порт (УМП) «Самарга». Последний будет иметь контейнерный (мощностью перевалки до 1 млн контейнеров в 20-футовом исчислении), угольный (20 млн тонн) и универсальный (10 млн т) терминалы, а также комплексы по перевалке нефтепродуктов (10 млн т) и обработке паромных грузовых судов (10 млн тонн). Согласно инвестиционному проекту, основная цель – создание передового транспортно-логистического коридора, который будет способствовать существенному повышению прибыли за счет увеличения объема перевозок транзитных грузов через российские участки международных транспортных коридоров, а результатами должны

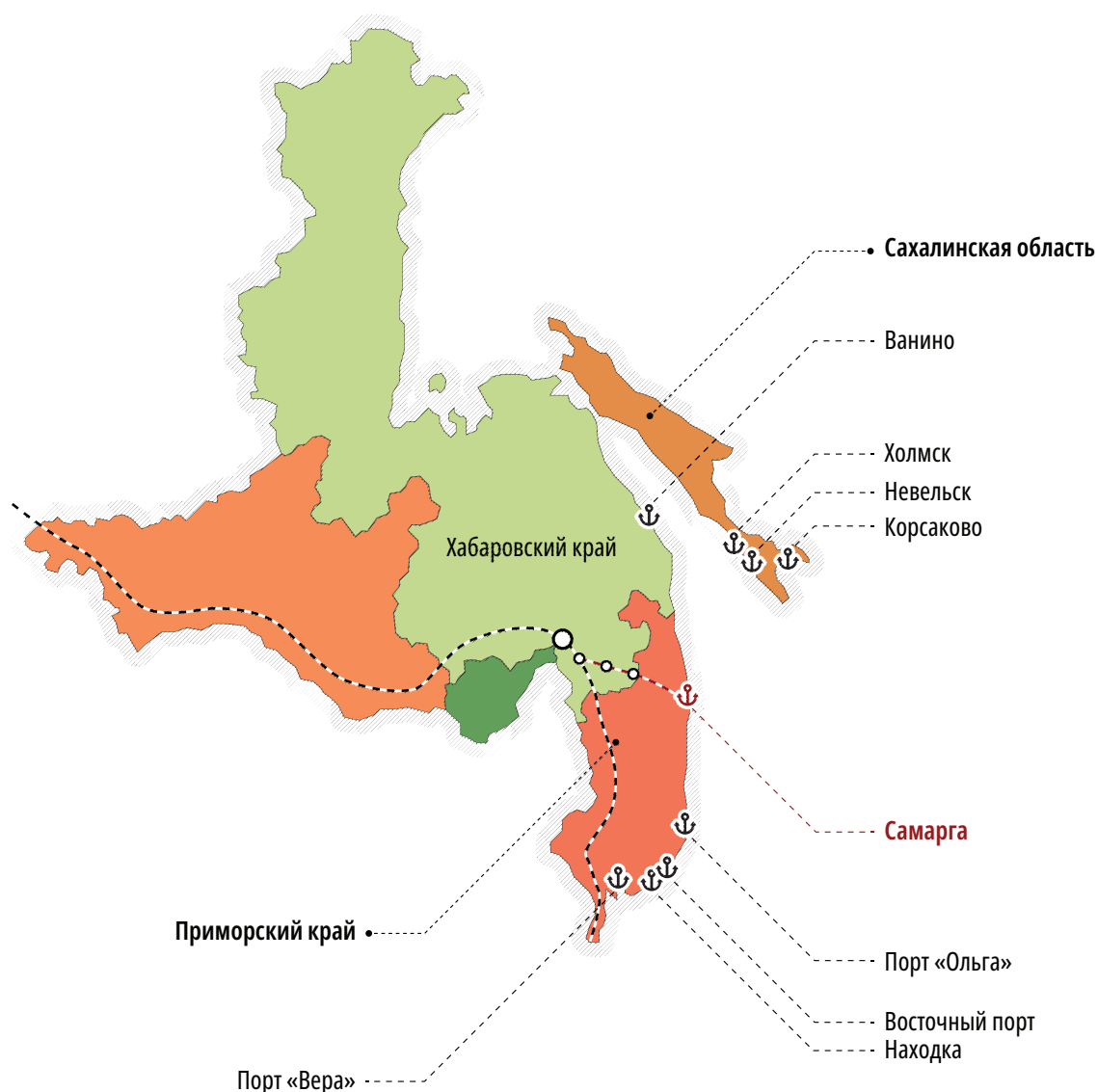


Рис. Проекты развития портового комплекса южной части Дальнего Востока РФ

стать совершенствование уровня организации внешних и внутренних перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении; ускорение экономического развития сырьевой, перерабатывающей промышленности и транспортно-логистической сферы; развитие торгово-транспортных отношений со странами АТР. Общий объем требуемых для реализации проекта инвестиций – 416 млрд руб., из них: УМП «Самарга» – 200 млрд руб., железнодорожная ветка – 210 млрд руб., ТЛЦ «Ракитное» – 6 млрд руб. Именно этот проект взят нами за основу для составления сценарных вариантов.

Обратимся теперь непосредственно к сценарным вариантам, на основе которых с

использованием ОМММ [22] в разрезе 53 отраслей и 20 регионов нами были построены три пространственных прогноза на 2020–2035 гг. Отметим, что прогнозы сбалансированного по отраслям и регионам плана развития экономики являются выработкой желательных с точки зрения страны в целом по показателю потребления направлений как для государственных, так и для частных компаний. При этом в ОМММ нет никаких рекомендаций по механизмам достижения этих желательных направлений развития, а только выявляется потенциальная возможность таких изменений, которые должны совпадать и с интересами частных компаний. По этой причине анализ различных

вариантов решений по этой модели проводится в режиме «возможного, допустимого и желательного», но не обязательного к исполнению оптимального плана производственной и пространственной структуры.

Первый «Базовый» сценарий имитирует инерционное развитие экономики страны и не предусматривает «взрывное» наращивание развития ДФО в связи с необходимостью создания там новых объектов обороны, в числе которых, прежде всего, портовые сооружения, базы береговой поддержки на всем протяжении побережий Северного Ледовитого и Тихого океанов. Его пространственное решение взято в качестве «эталонного» и необходимо для сравнения с другими вариантами по основным обобщающим показателям, например, таким как конечное потребление населения, объем валового выпуска (в основных ценах), темпы роста отраслей, уровень занятости в территориальном разрезе и другие. Ограничимся только первыми двумя показателями для 2030 года. Валовой выпуск по РФ составляет 117734 млрд руб., конечное потребление – 66257 млрд руб., по ДФО – 6018 и 3250 млрд руб. соответственно (здесь и далее оценки приведены в ценах на 2010 год, для которого составлена базовая таблица межотраслевого баланса).

В Морской доктрине РФ в числе долгосрочных задач на Тихоокеанском региональном направлении обозначены создание условий, в том числе с привлечением возможностей региона, для базирования и использования составляющих морского потенциала, обеспечивающих защиту суверенитета, суверенных и международных прав РФ; развитие прибрежно-портовой инфраструктуры и российского флота на Дальнем Востоке, особенно на Сахалине и Курильских островах. Также в программе «Социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона» отмечается необходимость укрепления оборонных возможностей Дальневосточного федерального округа. Выполнение военно-стратегической функции государства на Дальнем Востоке РФ имитируется нами построением и оценкой

«оборонного» сценария. Формализация сценария осуществляется следующим образом: начиная с 2016 года осуществляются инвестиции в отрасли машиностроение и строительство по 20 млрд руб. ежегодно вплоть до 2035 года. Причем эти значения добавлены в так называемые «правые части» ОМММ, т. е. показывают дополнительную, непроизводительную нагрузку на экономику.

$$-k_r \times x_r + y_r \geq K_r, \quad (1)$$

где:

$K_r = (K_{ir})$ – объем незавершенных вложений, а также другие вложения данного года, осуществляемые сверх сумм возмещения основных фондов (амортизации) в районе r ;

$x_r = (x_{ir})$ – векторы-столбцы производства валовой продукции по отраслям;

$y_r = (y_{ir})$ – капитальные вложения (инвестиции в основной капитал) i -го вида в районе r в данном году, для некапиталообразующих отраслей $y_{ir} = 0$;

$k_r = (k_{ijr})$ – коэффициенты ежегодных капитальных вложений в части амортизации i -го вида в районе r на единицу выпуска отрасли j , для некапиталообразующих отраслей $k_{ijr} = 0$.

Фактически это чистый отток от потребительского комплекса, что сокращает перспективное потребление населением. Поэтому результат в целом достаточно ожидаем: валовая продукция – 117637 млрд руб., конечное потребление – 66053 млрд руб. по РФ; 6004 и 3240 млрд руб. по Дальневосточному федеральному округу соответственно. Потеря совокупного потребления в 204 млрд руб. связана с необходимостью отвлечения значительных материальных ресурсов на оборонные нужды (создание дополнительных портовых мощностей), т. е. отрасли строительства и машиностроение работают на непосредственные нужды населения в меньшей степени. Сокращение валовой продукции более скромное – 97 млрд руб. В плане изменения пространственной структуры это означает, что нет необходимости, например, развивать строительный комплекс в том же объеме, что в «базовом» варианте (среднего-

довые темпы прироста за период 2015–2030 гг. в «оборонном» варианте оцениваются в 1,89% против 1,91 в «базовом» сценарии). Причем это не касается Сибирских регионов, поскольку в них сохраняется потребность в продукции этой отрасли, а строительство в Северо-Западном (2,55 против 2,68% в «базовом» варианте) и Приволжском (3,03 против 3,06% в «базовом» варианте) округах можно развивать более скромными темпами, переориентировать вектор развития на другие отрасли – целлюлозно-бумажное производство, машиностроение, производство готовых металлических изделий. Дальний Восток в основном ввозит продукцию машиностроения, а строительные работы вахтовым методом выполняют строители из Сибири и Урала. Очень заметна потребность в дополнительных трудовых ресурсах на Дальнем Востоке: оценки ограничений значительно превышают значения оценок ограниченности мощностей всех других отраслей.

Формирование следующего, «внешнеторгового», сценария связано с комплексным подходом к формированию новой структуры хозяйства Дальнего Востока РФ в соответствии с гипотезой о возможном совместном использовании портовых сооружений как для нужд обороны, так и для хозяйственных целей. Реальными примерами такого успешного сосуществования могут служить порты Балаклава, Мурманск, Петропавловск-Камчатский и другие. По нашему предположению, такой вариант потребует в том числе ввода дополнительных энергетических мощностей на Дальнем Востоке и в Сибири. На данный момент реализуются проекты по развитию энергетики на Дальнем Востоке РФ. Например, в 2017 году запущены три гидроагрегата Нижне-Бурейской ГЭС (Амурская область), строительство которой велось с 2010 года, а также Якутской ГРЭС-2; на 2018 год намечен пуск первой очереди Сахалинской ГРЭС-2, а также ТЭЦ в городе Советская Гавань (Хабаровский край). В связи с этим мы включили во «внешнеторговый» сценарий возможность дальневосточной и сибирской энергетики расти более высокими темпами, изменяя ограничение:

$$x_r \leq K_r, \quad (2)$$

где:

$D_{jr} = (D_{jr})$ – максимально возможные объемы производства в отрасли j , определяемые ограничениями по инфраструктуре, ресурсам, наличию кадров, экологии и другими условиями района $г$.

Создание новых инфраструктурных объектов (отрасли транспорт и энергетика) потребует привлечения дополнительных трудовых ресурсов, поэтому мы увеличили баланс трудовых ресурсов для Дальнего Востока РФ на 200 тысяч человек:

$$l_r \times x_r \leq L_r + 100, \quad (3)$$

где:

$l_r = (l_{jr})$ – коэффициенты затрат трудовых (природных и др.) ресурсов на единицу выпуска отрасли j ;

L_r – численность активного населения в регионе, которое может быть использовано в сфере производства.

Данные изменения повлекут, в свою очередь, необходимость нового гражданского строительства, то есть дополнительных инвестиций по отрасли строительство по сравнению с «оборонным» сценарием (+2 млрд ежегодно). Кроме того, рост объема трудовых ресурсов в регионе дает право изменить пространственную структуру потребления, увеличивая долю Дальнего Востока.

Также закладываются дополнительные инвестиции в перегрузочно-разгрузочные мощности созданных портов и предполагаемые к использованию для коммерческих нужд (+10 млрд руб. ежегодно).

Однако ключевым моментом для моделирования и оценки инфраструктурных проектов в приграничном регионе было изменение объемов экспортно-импортных операций, которое становится возможным в результате совместного использования новых портовых мощностей. Так, изменяются задания на экспорт и импорт и (соот-

ответственно максимальными и минимальными объемами экспорта и импорта):

$$V_r \geq E_r, W_r \leq J_r \quad (4)$$

Баланс внешней торговли:

$$\sum P_r (V_r - W_r) \geq S, \quad (5)$$

где:

S – сальдо внешнеторгового баланса;

$P_r = p_{ir}$ – ожидаемые индексы цен внешнего рынка, прилегающего к району r , по отношению к внутренним ценам;

$V_r = (v_{ir})$ и $W_r = (w_{ir})$ – объемы экспорта и импорта из района-производителя и в район-потребитель r .

Выбор товарной и пространственной структуры «дополнительного» экспорта и импорта осуществлялся с учетом информации о перспективах усиления внешнеэкономического взаимодействия со странами АТР, а также о товарной структуре экспорта и импорта Дальневосточного федерального округа за 2017 год [2]. Так, нами существенно расширены возможности экспорта по отраслям угольная (на Дальнем Востоке, в Кемеровской области, Республике Бурятия), продукты нефтедобычи (на Дальнем Востоке, в Красноярском крае, Тюменской области), продукты газовой промышленности (в Тюменской области, Иркутской области, на Дальнем Востоке). Возможности импорта расширены по отраслям машиностроение, пищевая и легкая промышленность, древесина и изделия из нее.

Для того чтобы увеличение грузооборота достигалось именно за счет использования новых портовых мощностей на Дальнем Востоке, произведена имитация регистрации перевозчиков в Дальневосточном федеральном округе: введены ограничения по оказанию услуг морского транспорта в Мурманске и Красноярске Дальнему Востоку.

В итоге валовая продукция сценария оценена в 117610 млрд руб., конечное потребление – 66164 млрд руб. по РФ; 6311 и 3246 млрд руб. по Дальневосточному федеральному

округу соответственно. То есть с увеличением внешнеторгового оборота и при выполнении указанных выше условий получена положительная динамика в отраслях экономики страны в целом (табл. 1).

Таблица 1. Сравнение народнохозяйственных сценариев, млрд руб.

	Сценарий/годы	2030
	Валовая продукция РФ	Базовый
Оборонный		117637
Внешнеторговый		117610
Внешнеторговый иностранный		117522
Конечное потребление РФ	Базовый	66257
	Оборонный	66053
	Внешнеторговый	66164
	Внешнеторговый иностранный	66146
Источник: рассчитано авторами.		

Последующая модификация «внешнеторгового» сценария идет в направлении увеличения реального иностранного капитала (до 30% от требуемого) в инфраструктурных проектах в период с 2016 года: задается дополнительный импорт оборудования и строительно-монтажных работ. Впоследствии с 2021 года, для того чтобы отдать иностранному инвестору долг (с процентами), стране необходимо получить выручку в валюте, обеспечив дополнительный экспорт по традиционным отраслям (природный газ, нефтепродукты). В этом варианте кроме потерь конечного продукта (оцениваются в 111 млрд руб. относительно «базового» сценария) можно отметить следующий важный пространственный аспект: с высокой долей вероятности он приведет к усилению сырьевой направленности экономики Сибири и Дальнего Востока. Нехватка кредитных ресурсов на российском финансовом рынке, а также настойчивые предложения азиатских партнеров делают этот сценарий наиболее реалистичным. Совмещение оборонных интересов с интересами иностранных участников коммерческих портовых проектов потребует более внимательной проработки всех соглашений о совместной деятельности. Разработка институциональных схем

реализации проектов требует проектного уровня моделирования согласования интересов при учете полученных народнохозяйственных оценок.

Для этого обратимся к модифицированной ИМСИ [23]. Указанная модель состоит из финансово-экономического блока, имитирующего осуществление проекта «Самарга», а также ситуационной комнаты, отражающей основные управляющие параметры проекта и эффекты от его реализации для различных экономических агентов (приводятся сальдированные результаты для регионального и федерального бюджетов, иностранных инвесторов и инвесторов-резидентов в сопоставимых ценах 2017 года). Модификация модели была необходима, поскольку ее авторская форма подходит для оценки инвестиционных проектов горнодобывающей отрасли, имеющих отличные от транспортных проектов характеристики. Соответственно, в производственно-экономическом блоке внутренние и экспортные цены были заменены на цены за услуги морского и железнодорожного транспорта при различных видах грузов (уголь, нефть, контейнеры, универсальные грузы, паромная переправа) в соответствии с планируемыми производственными возможностями МТК «Самарга». Корректировка коснулась расчета себестоимости выпуска, основанием для которой послужил анализ отчетных данных морских портов России (в качестве эталонных рассматривались порты Новороссийск, Ванино и Восточный); блока налоговых отчислений, в который был включен земельный налог, изменены в соответствии с существующим федеральным и региональным законодательством налоговые ставки. Кроме того, были учтены налоговые послабления, поскольку ООО «Самарга-Холдинг» имеет статус резидента территории опережающего развития «Хабаровск».

По результатам расчетов с помощью указанной модели получено, что чистый дисконтированный доход (ЧДД) частного инвестора на 2035 год при реализации «внешнеторгового» сценария оценивается в 32,5 млрд руб., суммарный выигрыш страны с учетом

ЧДД федерального и регионального бюджетов – в 47,9 млрд руб. При привлечении финансовых ресурсов иностранных инвесторов (также в размере 30% от размера требуемых) коммерческий эффект сохраняется на том же уровне, однако общий выигрыш страны от проекта на результирующий год во «внешнеторговом иностранном» сценарии выше на 54,2 млрд руб. и составляет 102,1 млрд руб. (табл. 2). Помимо этого необходимо отметить, что только в 2030 году инвесторы впервые начинают получать доход. Этим может быть объяснена разница в суммарных выигрышах: иностранный инвестор вплоть до 2030 года берет на себя существенную часть инвестиционных и текущих затрат, а значит, не осуществляет вывод прибыли.

Таблица 2. Эффекты на проектном уровне, млрд руб.

	Внешнеторговый	Внешнеторговый иностранный
ЧДД федерального бюджета	0,413	0,413
ЧДД регионального бюджета	14,93	14,93
ЧДД инвесторов	32,52	32,52
Вывод прибыли	0	-54,22
Суммарный выигрыш страны	47,86	102,09
Источник: рассчитано авторами.		

Результаты, полученные с помощью разных моделей, можно сравнить, однако эти значения не являются сопоставимыми по абсолютным значениям в силу различия цен, в которых они оценены. То есть можно говорить исключительно о том, что эффекты на народнохозяйственном и проектном уровнях противоположны, а значит, их необходимо учитывать при разработке механизма реализации проекта. Развитием исследования может служить разработка методики для возможности сопоставления эффектов в стоимостном выражении и, соответственно, принятия решения о реализации проекта. Одним из возможных вариантов решения может быть использование межрегиональной межотраслевой финансовой модели [22].

Таким образом, предложен подход по двухуровневому моделированию реализации инвестиционного проекта развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока и проведена комплексная оценка

эффектов при учете иностранного участия. Количественные показатели свидетельствуют о разнонаправленности эффектов на народнохозяйственном и проектном уровне.

ЛИТЕРАТУРА

1. Изотов Д.А. Дальний Восток России и прогнозы конъюнктуры рынков сырьевых товаров // Регионалистика. 2014. Т. 1. № 3. С. 39–60. DOI: 10.14530/reg.2014.3
2. Обзор внешнеэкономической деятельности Дальнего Востока за 2017 год // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. № 1 (82). С. 110–118. DOI: 10.17238/ISSN1815-0683.2018.1.110
3. Минакир П.А., Прокапало О.М. Российский Дальний Восток: экономические фобии и геополитические амбиции // ЭКО. 2017. № 4 (514). С. 5–26.
4. Сергеев А.С. Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса и развитие экономики морских портов Дальневосточного региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2014. № 3. С. 107–114.
5. Лаврентьев А.В. Российский Дальний Восток и страны Северо-Восточной Азии: некоторые итоги, проблемы и перспективы транспортного сотрудничества // Известия Восточного института. 2016. № 1 (29). С. 67–74.
6. Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2015 году // Региональные проблемы. 2016. Т. 19. № 4. С. 90–100.
7. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований; под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко. Владивосток: Дальнаука, 2011. 912 с.
8. Дробышева И. Дальний Восток: создавая новую реальность // Окно в АТР. 2017. № 19. С. 1–5.
9. Lipsey E.R., Sjöholm F. The Impact of Inward FDI on Host Countries: Why Such Different Answers? *Does Foreign Direct Investment Promote Development?* 2005, ch. 2, pp. 23–44.
10. Al-Qaisi K.M. Foreign Direct Investment and Its Literature Review. *Journal of Review on Global Economics*, 2017, vol. 6, pp. 105–112. DOI: 10.6000/1929-7092.2017.06.09
11. Simionescu M. The relation between economic growth and foreign direct investment during the economic crisis in the European Union. *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci*, 2016, vol. 34, no. 1, pp. 187–213. DOI: 10.18045/zbefri.2016.1.187
12. Федорова Е.А., Коркмазова Б.К., Муратов М.А. Спилловер-эффекты в российской экономике: региональная специфика // Экономика региона. 2016. Т. 12. № 1. С. 139–149. DOI: 10.17059/2016-1-10
13. Akgun L., Hopoglu S., Kunu S. Foreign Direct Investment in Russia: Unfavorable Investment Climate, Uneven Distribution. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 2015, vol. 5, no. 8, pp. 172–183. DOI: 10.6007/IJARBS/v5-i8/1774
14. Коломак Е.А. Эффективность инфраструктурного капитала в России // Журнал Новой экономической ассоциации. 2011. № 10. С. 74–93.
15. Nadiri I., Mamuneas T. The Effects of Public Infrastructure and R&D Capital on the Cost Structure and Performance of U.S. Manufacturing Industries. *The Review of Economic and Statistics*, 1994, pp. 189–198. DOI: 10.2307/2109823
16. Morrison C.J., Schwartz A.E. State Infrastructure and Productive Performance. *American Economic Review*, 1996, vol. 86, no. 5, pp. 1095–1111. DOI: 10.3386/w3981
17. Aushauer D. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Money, Credit and Banking*, 1989, vol. 23, pp. 177–200. DOI: 10.1016/0304-3932(89)90047-0
18. Пчелинцев О.С., Минченко М.М. Региональная инфраструктура как условие экономического роста // Проблемы прогнозирования. 2004. № 6. С. 3–16.

19. Дружинин П.В. Влияние внешних связей на развитие российских регионов // Региональная экономика. Юг России. 2015. № 4 (10). С. 15–22.
20. Оценка социально-экономической эффективности инфраструктурных проектов / А.А. Алаев [и др.] // Финансовый журнал. 2015. № 4. С. 41–52.
21. Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Алешина О.В. Комплексная оценка крупных региональных проектов // Регион: экономика и социология. 2009. № 3. С. 116–129.
22. Мелентьев Б.В., Ершов Ю.С., Алимбиева А.А. Методические рекомендации построения межрегионального межотраслевого финансового баланса «платежи-доходы». Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2010. 144 с.
23. Тарасова О.В. Согласование интересов участников освоения северных территорий: дис. ... канд. экон. наук. Новосибирск, 2013. 189 с.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Тарасова Ольга Владиславовна – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук. Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, д. 17. E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com. Тел.: +7(383) 330-25-96.

Панкова Юлия Владимировна – лаборант. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук. Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, д. 17. E-mail: yu.v.pankova@mail.ru. Тел.: +7(913) 739-03-57.

Tarasova O.V., Pankova Yu.V.

TWO-STAGE ASSESSMENT OF MAJOR TRANSPORT PROJECTS IN THE FAR EAST

The article analyzes the current state of the Far Eastern ports of Russia and emphasizes their role in the development of the country's foreign trade. The industry's investment projects and prospects for maritime transport in the region are discussed in the context of intensifying interaction with counterparties from the Asia-Pacific Region. Various opinions on the possibility and necessity of attracting investment resources from abroad for implementing transport projects strategically important for Russia are given. The purpose of the study is to conduct comprehensive assessment of effects of foreign financial participation in major projects for the development of the maritime transport infrastructure in the Russian Far East. It is suggested to use two-level modeling of investment projects, the advantage of which is the ability to assess both direct and indirect effects for different economic agents. The quantitative estimates of effects were obtained using the models of national economic and project levels using the example of simulating the project for the development of transport infrastructure in the Russian Far East – Samarga international transport corridor. The port infrastructure development scenarios in the macroregion are developed and formed depending on the sources of financing. It is demonstrated that raising foreign funds for the resulting 2030 increases the country's gain taking into account net present value of business, federal and regional budgets. However, according to the assessment calculated for the optimization inter-sectoral interregional model of the national economic level, the effect in terms of final consumption in the country as a whole is negative. The study can be further elaborated through the development of methods for comparing the size of these effects in value terms.

Russian Far East, sea port, investment project evaluation, effects forecast, national economic evaluation, simulation model.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Tarasova Ol'ga Vladislavovna – Ph.D. in Economics, Senior Research Associate. Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. 17, Academician Lavrent'ev Avenue, Novosibirsk, 630090, Russian Federation. E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com. Phone: +7(383) 330-25-96.

Pankova Yuliya Vladimirovna – Laboratory Assistant. Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. 17, Academician Lavrent'ev Avenue, Novosibirsk, 630090, Russian Federation. E-mail: yu.v.pankova@mail.ru. Phone: +7(913) 739-03-57.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО И МУНИЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.5

УДК 332.145 | ББК 65.049 (2)

© Дьяков М.Ю., Михайлова Е.Г., Шарахматова В.Н.

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА В РЕГИОНАЛЬНОМ ПЛАНИРОВАНИИ



ДЬЯКОВ МАКСИМ ЮРЬЕВИЧ

Тихоокеанский институт географии
Дальневосточного отделения Российской академии наук
Россия, 683009, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Партизанская, д. 6
E-mail: ekfig@mail.ru



МИХАЙЛОВА ЕЛЕНА ГЕННАДЬЕВНА

Тихоокеанский институт географии
Дальневосточного отделения Российской академии наук
Россия, 683009, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Партизанская, д. 6
E-mail: ekfig@mail.ru



ШАРАХМАТОВА ВИКТОРИЯ НИКОЛАЕВНА

Всероссийская академия внешней торговли
Министерства экономического развития Российской Федерации
Россия, 683003, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Вилюйская, д. 25
E-mail: v.sharakhmatova@gmail.com

В работе показана необходимость использования стратегической экологической оценки при разработке региональных стратегических планов социально-экономического развития. Отмечается, что стратегическая экологическая оценка позволяет увязать основные компоненты устойчивого развития, включив экологические подходы в документы стратегического планирования и увязав их с экономическими и социальными последствиями. Объектом исследования стала стратегия регионального развития, предметом – экологи-

Для цитирования: Дьяков М.Ю., Михайлова Е.Г., Шарахматова В.Н. Стратегическая экологическая оценка в региональном планировании // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 80–94. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.5

For citation: D'yakov M.Yu., Mikhailova E.G., Sharakhmatova V.N. Strategic environmental assessment in regional planning. *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 80–94. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.5

зация этой стратегии при помощи инструмента стратегической экологической оценки. Цель работы – демонстрация отдельных методов стратегической экологической оценки для выявления соответствия приоритетов стратегического развития региона требованиям устойчивого развития. Методологической основой исследования является концепция устойчивого развития. Информационную базу составили методические и практические материалы регионального стратегического планирования и стратегической экологической оценки. В работе рассмотрены основные этапы становления и развития стратегической экологической оценки, а также возможности этого инструмента для учета региональных особенностей развития. На примере принятой Стратегии развития Камчатского края до 2030 года были показаны возможности применения методического инструмента стратегической экологической оценки для анализа и определения стратегических приоритетов развития региона. По итогам применения методики впервые установлено, что по таким значимым для региона экологическим проблемам, как, например, негативное воздействие на окружающую среду и биоразнообразие при поиске и добыче полезных ископаемых, сокращение мест обитания диких животных, действующая Стратегия социально-экономического развития в большинстве случаев приводит к усугублению указанных проблем и в целом не обеспечивает устойчивое развитие края. Полученные результаты могут иметь значение при разработке и анализе концепций, стратегий, целевых программ на уровне регионов, макрорегионов и крупных муниципальных образований. Дальнейшие исследования по рассматриваемой проблематике позволят сформировать методическую основу для разработки региональных стратегических планов, наиболее полно учитывающих требования устойчивого развития. Результаты работы должны представлять интерес для лиц, принимающих решения в сфере стратегического планирования регионального развития, а также для работников науки и образования из соответствующих областей.

Стратегическая экологическая оценка, устойчивое развитие, регион, стратегия развития, стратегическое планирование.

Введение

С принятием в 2014 году Федерального закона № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»¹ процесс разработки региональных стратегий социально-экономического развития приобрел регламентированный характер. К настоящему времени в Государственной автоматизированной информационной системе «Управление» раздел «Документы стратегического планирования» содержит 79 стратегий социально-экономического развития субъектов РФ, 53 региона представили Схемы территориального планирования².

В законе отмечается, что стратегическое планирование призвано не только укрепить национальную безопасность, но и обеспечить решение задач устойчивого социаль-

но-экономического развития РФ. Практика разработки стратегий социально-экономического развития регионов в рамках регламентируемых указанным законом процедур позволяет отметить недостатки как в методическом, так и в нормативно-правовом обеспечении этой процедуры [1]. Ряд замечаний был высказан учеными практически сразу при появлении законопроекта [2]. По мнению авторов, одним из важных и актуальных аспектов разработки социально-экономической стратегии в регионе, не отраженным в ФЗ № 172, является стратегическая экологическая оценка (СЭО).

Разнообразные трактовки СЭО опираются на базовое определение, приведенное в Протоколе ЕЭК ООН о СЭО (статья 2), где отмечается, что «стратегическая экологиче-

¹ О стратегическом планировании в Российской Федерации: Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ (с изм. и доп.) // КонсультантПлюс. URL: www.consultant.ru (дата обращения 18.07.2018).

² Документы стратегического планирования // Государственная автоматизированная информационная система «Управление». URL: <http://gasu.gov.ru/stratdocuments> (дата обращения 18.07.2018).

ская оценка» означает оценку вероятных экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, последствий и включает в себя определение сферы охвата экологического доклада и его подготовки, обеспечение участия общественности и получения ее мнения, а также учет в плане или программе положений экологического доклада и результатов участия общественности и высказанного ею мнения»³.

В отдельном издании Организации экономического сотрудничества и развития (OECD), посвященном практическим вопросам применения СЭО, указывается, что СЭО относится к целому ряду «аналитических и основанных на широком участии подходов, которые направлены на интеграцию экологических соображений в политику, планы и программы и оценку взаимосвязи с экономическими и социальными соображениями»⁴. В этом же руководстве указаны основные принципы, способствующие совершенствованию процесса разработки политики, планирования и принятия решений с помощью СЭО.

Наиболее общее определение дает М.И. Хотулева, трактуя СЭО «как процесс систематического анализа экологических последствий планов, программ, политик и других стратегических инициатив и учета результатов в системе принятия решений» [3]. СЭО, по мнению автора, может применяться к любой стратегической инициативе выше уровня отдельного проекта. Это могут быть, например, концепции, стратегии развития, межгосударственные соглашения, законодательные инициативы и др.

Для СЭО характерно использование не единого и фиксированного инструментария, а различных методов, наиболее подходящих и адаптированных к объекту оценки. СЭО проводится на более ранних этапах проектирования, чем оценка воздействия

на окружающую среду (ОВОС). Поэтому такая оценка рассматривается как инструмент для выявления на начальных стадиях планирования возможных воздействий на окружающую среду (ОС), поиска альтернатив и увязки их с решением социально-экономических задач. В целом СЭО позволяет обоснованно выбирать из разных вариантов экономического развития те, которые благоприятствуют охране окружающей среды и здоровью населения.

Устойчивое развитие невозможно обеспечить только реализацией планов, направленных на достижение социально-экономических целей. Исключение экологической оценки из процедуры стратегического планирования ставит под сомнение осуществимость решения задач устойчивого социально-экономического развития РФ.

Включение СЭО в процедуру формирования стратегий социально-экономического развития региона позволяет также улучшить практику взаимодействия различных заинтересованных лиц, что приводит к росту доверия общественности в процессе принятия и реализации управленческих решений, повышает эффективность стратегического планирования⁵. По мнению специалистов, прозрачность процедуры оценки и включение в процесс обсуждения всех заинтересованных сторон являются принципиально важными атрибутами СЭО для планов и стратегий [4].

СЭО: становление и развитие

История СЭО сложилась в результате распространения принципов ОВОС, которая применяется для отдельных проектов, на стратегическое планирование государственного и местного уровней. ОВОС была введена в конце 1960-х годов в США для прогноза воздействия намечаемой промышленной деятельности на ОС, а также выявления воз-

³ Протокол по стратегической экологической оценке к Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте / Европейская экономическая комиссия ООН. Киев, 2003 г. URL: <https://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/legaltexts/protocolrussian.pdf> (дата обращения 23.10.2018).

⁴ Applying Strategic Environmental Assessment. Good practice guidance for development co-operation. OECD, 2006. 164 p. URL: <https://www.oecd.org/environment/environment-development/37353858.pdf> (дата обращения 23.10.2018).

⁵ Отметим, что помимо традиционно используемых в этих целях общественных слушаний и рабочих встреч хороший результат имеет проведение деловых игр, практикуемых специалистом ООО «ИнЭКА-консалтинг» Е.В. Перфильевой.

возможности смягчения отрицательного воздействия. В период с 1970-х по 1980-е годы этот механизм применялся в других странах, а к концу 1990-х подобные процедуры были приняты во всех странах Европейской экономической комиссии ООН [5].

К началу 1980-х годов государственные органы разных стран пришли к заключению, что ОВОС используется на уровне отдельных проектов и недостаточна для защиты ОС. Это дало толчок к разработке концепции СЭО «эволюционным путем». Для решения экологических проблем, выходящих за пределы отдельных стран, была разработана Конвенция об оценке воздействия на ОС (Конвенция Эспо). К началу 1990-х годов положения о СЭО были включены в законодательство Канады [6], Чешской Республики, Дании, Великобритании и США, Китая [7]. В 1991 году в Финляндии Конвенция Эспо была подписана, а в 1997 году вступила в силу. К 2016 году Конвенцию ратифицировали 44 государства и Европейский союз.

В рамках СЭО программы действий «Предпринимательство и инновации в Чешской Республике в 2007–2014 годах» была предложена общая схема мониторинга воздействия на окружающую среду и здоровья населения, что позволило усилить экологические компоненты программы. Применение СЭО в Дании позволило отказаться от одной из площадок для размещения ветроэлектростанций из-за вероятности высокого уровня шума, который бы создал неудобства для жителей окрестностей. В Англии по результатам СЭО было принято решение о пересмотре действующей Стратегии по управлению отходами, а также для улучшения практики по управлению отходами в Англии⁶.

Международные правовые нормы в отношении СЭО были приняты под влиянием решений Конференции ООН по охране окружающей среды и развитию (Рио-де-Жанейро, Бразилия, 1992 год). В 2003 году принят Прото-

кол по стратегической экологической оценке к Конвенции Европейской Экономической Комиссии ООН об оценке воздействия на окружающую среду. В этих документах сформулированы требования к осуществлению СЭО, включая положения процедурного и методического характера. Протокол по СЭО подписали 38 стран. В 2010 году он вступил в силу, и хотя Россия не входит в Европейский союз и не подписала Протокол по СЭО, эти документы могут быть использованы в качестве методической базы для ее проведения [8; 9]. В российском контексте применим Протокол по СЭО, разработанный для стран, не входящих в Евросоюз⁷.

В российской системе экологической оценки существовали аналоги СЭО. Для федеральных целевых программ, программ по использованию природных ресурсов, проектов нормативных актов применяют государственную экологическую экспертизу (ГЭЭ) [10; 11]. Так, при разработке генерального плана г. Москвы именно ГЭЭ реализовала отдельные функции СЭО: рассматривала различные аспекты Генплана с точки зрения их экологических, социальных и экономических последствий [12]. Несмотря на определенную субъективность и слабую формализацию, ГЭЭ внесла значительный вклад в повышение качества разработки проектов, заложила тенденцию к более полному учету экологических норм и требований в территориальном планировании [13]. В настоящее время еще не утверждена отечественная правовая база для проведения СЭО, но это не может быть препятствием для ее проведения в добровольном порядке [14].

Российский опыт проведения СЭО в соответствии с принципами Протокола ограничен несколькими пилотными проектами регионального и муниципального уровня, реализованными в Томской и Вологодской областях, Республике Татарстан (2005–2007 гг.) [15; 16]. Проведение СЭО в Забайкальском крае явля-

⁶ Практическое пособие по организации и проведению стратегической экологической оценки в Российской Федерации. М., 2017. 133 с. URL: <http://proon.rpn.gov.ru/sites/default/files/news/SEAGeneralUNDPGuidelines.pdf> (дата обращения 23.10.2018).

⁷ Протокол по стратегической экологической оценке к конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте / Европейская экономическая комиссия ООН. Киев, 2003. URL: <https://www.unepce.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/legaltexts/protocolorussian.pdf> (дата обращения 23.10.2018).

ется первым пилотным проектом по внедрению СЭО в Российской Федерации.

В 2016 году была подготовлена СЭО программы устойчивого развития района угледобычи в Кемеровской области. Впервые в России была выполнена экономическая оценка ценности биоразнообразия и экосистемных услуг для целей стратегического планирования на муниципальном уровне (Новокузнецкий муниципальный район) и проведена апробация разнообразных инструментов и методов СЭО. В результате выполнения СЭО в Новокузнецком районе проведена корректировка кадастровой оценки муниципальных земель, дана обоснованная оценка земель с учетом экосистемных услуг.

Проведение СЭО Стратегии социально-экономического развития Амурской области до 2025 года в части развития топливно-энергетического комплекса позволило дать оценку сценариев развития этого комплекса с позиций возможных экологических и социально-экономических последствий их реализации и выработать рекомендации по оптимальным вариантам развития⁸.

Реализация пилотных проектов создает важные прецеденты, позволяющие нарабатывать национальный опыт и содействовать разработке нормативно-методической базы. В *табл. 1* представлены примеры пилотных проектов по СЭО в России.

По итогам уже имеющихся результатов СЭО можно предположить, что ее масштабное внедрение будет способствовать повышению эффективности системы стратегического планирования. Это подтверждается сложившейся практикой применения СЭО как за рубежом, так и в России.

Учет социально-экономических особенностей регионального развития в СЭО

Существует целый спектр региональных особенностей, характерных как для Камчат-

ского края, так и для аналогичных ему в географическом и социально-экономическом плане регионов, для учета которых может быть использована СЭО.

В качестве первой из них может быть отмечено анклавное и фактически островное положение Камчатки, которое оказывает определяющее влияние на формирование ее экосистем. Такое положение позволяет сохраняться здесь целому ряду эндемичных видов флоры и фауны, но с другой стороны означает повышенную уязвимость относительно биологического загрязнения, случайно или намеренно интродуцированных видов.

Прокладка трубопроводов, строительство и модернизация грузовых терминалов и аэропортов – все эти недавно реализованные, реализуемые сейчас и планируемые к реализации проекты требуют тщательной СЭО, поскольку несут риски ущерба ОС в ходе строительства и при эксплуатации, как прямого, так и косвенного, имеющего отдаленные и труднопредсказуемые последствия.

Вторым направлением, где применение СЭО является востребованным, можно считать необходимость разрешения противоречия между приоритетами развития горной промышленности, с одной стороны, и рыбной промышленности и туризма – с другой [17].

Так, количество выброшенных в атмосферу загрязняющих веществ по виду экономической деятельности «добыча полезных ископаемых» в 2017 году достигало 5,5 тыс. т, что превысило 14% от общего объема⁹. Очевидно, что загрязнение атмосферного воздуха не способствует туристической привлекательности региона. Кроме того, горные выработки нарушают ландшафты, лишив их эстетической и рекреационной ценности.

Еще более острым представляется противоречие между интересами горной и рыбной промышленности. В качестве примера следует привести исследования Ю.В. Василевского [18], а также С.Р. Чалова и В.Н. Ле-

⁸ Экологический Доклад по результатам выполнения стратегической экологической оценки Стратегии социально-экономического развития Амурской области до 2025 года в части развития топливно-энергетического комплекса. Предварительный вариант для общественного обсуждения от 25 ноября 2017 года / АНО «Дальневосточный центр по развитию инициатив и социального партнерства». Благовещенск, 2017. 142 с.

⁹ Доклад о состоянии окружающей среды в Камчатском крае в 2017 году / Министерство природных ресурсов и экологии Камчатского края, 2018. С. 2–27.

Таблица 1. Пилотные проекты по СЭО в России

Год	Регион	Основные результаты
2004–2006 гг.	Проект «Развитие потенциала интегрированной оценки и планирования для устойчивого развития» в Томской области на примере Стратегии развития области до 2030 года.	Рассмотрена эффективность СЭО в условиях российских регионов; улучшение качества системы регионального стратегического планирования; общественные обсуждения использованы как способ эффективного внедрения стратегической инициативы; подготовлена стратегия, отвечающая критериям устойчивого развития; выполнена корректировка Программы социально-экономического развития Томской области по результатам СЭО
2005–2007 гг.	СЭО Республики Татарстан	Отработана методология применения СЭО на региональном уровне; проведена апробация инструментов и методов СЭО
2005–2007 гг.	СЭО Вологодской области	Отработана методология применения СЭО на региональном уровне; проведена апробация инструментов и методов СЭО
Сентябрь 2015 г. – декабрь 2016 г.	СЭО Стратегии социально-экономического развития Забайкальского края до 2030 года	Территориальный план развития Забайкальского края; внедрение СЭО в Российской Федерации; выработан комплексный подход к процессу выбора целей и приоритетов программы социально-экономического развития Забайкальского края
Февраль 2016 г. – ноябрь 2017 г.	СЭО в Новокузнецком муниципальном районе Кемеровской области	Оценка и анализ структуры природного капитала; дана экспертная экономическая оценка ценности биоразнообразия и экосистемных услуг, ущербов от угледобычи; оценка рисков и их последствий от деятельности горнорудных компаний; предотвращение экологических рисков и снижение социальной напряженности; повышение качества жизни местного населения; разработаны экологические индикаторы; разработаны рекомендации по сохранению биоразнообразия, совершенствованию системы стратегического планирования, землепользования, муниципального экологического менеджмента; учет результатов СЭО в Стратегии социально-экономического развития муниципального района до 2035 года; повышение экономичности и качества работы муниципального хозяйства
Апрель – декабрь 2017 г.	СЭО Стратегии социально-экономического развития Амурской области до 2025 года в части развития топливно-энергетического комплекса	Оценка последствий гидростроительства; разработаны сценарии развития ТЭК; разработаны рекомендации по оптимизации процессов стратегического планирования в Амурской области
Составлено по: Официальный интернет-портал Администрации Томской области. Стратегия социально-экономического развития Томской области до 2030 года (2015). URL: https://tomsk.gov.ru/strategija-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiija (дата обращения 18.07.2018); Министерство природных ресурсов Забайкальского края. Стратегическая экологическая оценка (2016). URL: http://xn--h1aakfkgb.xn--80ap4as.xn--p1ai/strategicheskaya_ekologicheskaya_ocenka.html (дата обращения 18.07.2018); Общественная палата Амурской области. Стратегическая экологическая оценка (2017). URL: http://www.opamur.ru/?page_id=11077 (дата обращения 18.07.2018); ООО «ИнЭкА-консалтинг». Материалы стратегической экологической оценки, Новокузнецкий муниципальный район Кемеровской области (2017). URL: http://ineca.ru/?dr=about/news/2017/11/24/&pg=01 (дата обращения 18.07.2018).		

мана [19] в бассейнах рек Ича и Вывенка, по результатам которых можно сделать вывод о реальной угрозе речным экосистемам, и в их составе – рыбным запасам, в результате открытых горнорудных разработок. При этом уже в 2017 году, по данным Доклада¹⁰,

ситуация в бассейне р. Ича выглядит благополучной, что признается результатом эксплуатации очистного оборудования. Таким образом, разработки, сопровождаемые природозащитными мерами, по-видимому, не вызывают серьезных негативных послед-

¹⁰ Доклад о состоянии окружающей среды в Камчатском крае в 2017 году / Министерство природных ресурсов и экологии Камчатского края, 2018. С. 137.

ствий. Очевидно, было бы разумно провести предварительную СЭО перед введением в строй не только данных месторождений, но и вообще объектов горнорудной промышленности, а также перед принятием любых стратегических решений, касающихся освоения минерально-сырьевого потенциала Камчатского края.

Еще одним важным направлением, где применение СЭО можно считать перспективным, является развитие камчатской энергетики. К настоящему времени энергосистема Камчатки столкнулась с рядом серьезных вызовов, таких как выработка технологического ресурса Камчатской ТЭЦ-2, нехватка запасов местного газа, высокая себестоимость местной электроэнергии.

В качестве одной из возможных стратегий дальнейшего развития энергетики предлагается преимущественная ориентация на привозной сжиженный природный газ с доставкой его по Северному морскому пути, в качестве другой – ориентация на местные гидроэнергетические ресурсы. При этом какой бы ни была избранная в итоге стратегия, она неизбежно будет иметь свои экологические издержки. Кроме того, сравнительные издержки для разных стратегий также могут существенно различаться. Все это означает, что при принятии решений о дальнейшем развитии камчатской энергетики необходима предварительная оценка возможных экологических последствий от их реализации.

Другим значимым направлением применения СЭО можно назвать оценку стратегии развития туризма. Его важность обусловлена относительно бурным ростом этой сферы в регионе за последние годы. В целом туризм считается сравнительно экологически безопасным видом деятельности, но при отсутствии серьезных исследований экологической емкости туристических территорий он также в состоянии нанести непоправимый ущерб местным экосистемам, особенно с учетом отмеченного выше наличия редких и эндемичных видов животного и растительного мира, а также повышенной их уязвимости.

Среди негативных воздействий со стороны туризма на ОС выделяют воздействие

на растительный покров и место обитания диких животных, загрязнение атмосферного воздуха, воздействие транспорта, браконьерства и мусора [20, с. 180–181]. Все это хорошо заметные, прямые формы ущерба ОС, но существует еще и множество косвенных форм, имеющих отдаленные и труднопредсказуемые последствия (подрыв кормовой базы, снижение средозащитных функций и т. д.). При этом в рамках данной проблематики в качестве отдельного аспекта можно выделить туристическую активность в особо охраняемых природных территориях (ООПТ) Камчатского края.

Безусловно, определение несущей емкости камчатских экосистем, в том числе подверженных антропогенному прессу со стороны туризма, является фундаментальной научной задачей, требующей многолетних скоординированных исследований. Но туристическая активность, названная одним из приоритетных стратегических направлений развития края¹¹, возрастает уже сейчас. И в качестве текущего инструмента ее регулирования может и должна быть использована СЭО как быстрый и малозатратный способ оценки.

Следующим широким полем для применения СЭО может стать выявление и, по возможности, устранение более широкого круга противоречий, касающихся ООПТ (не только в связи с туристической активностью в них, но и в целом), между наличием значительного числа ООПТ в Камчатском крае и необходимостью развития его экономики.

По мнению профильных специалистов, «существующая сеть региональных ООПТ не справляется с задачей сохранения популяций крупных и мигрирующих животных, эталонных экосистем и сообществ» [21]. Они же отмечают неспособность имеющейся сети ООПТ обеспечить баланс между использованием и восстановлением природных ресурсов, в качестве причины такого положения указывая несистемность и неточность площадей ООПТ.

¹¹ Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2030 года: утв. постановлением Правительства Камчатского края от 9 января 2018 г. № 1-П. URL: http://strategy2030.kamgov.ru/uploads/page/files/1_P_ot_09012018.pdf (дата обращения 17.09.2018).

С другой стороны, хозяйственное освоение территорий края является объективной и неизбежной реальностью и не может быть прекращено. И именно для согласования «интересов» природы, с одной стороны, и интересов хозяйственного освоения, с другой стороны, может быть эффективно применен инструмент СЭО с его преимуществами скорости и малозатратности осуществления.

В качестве перспективного направления применения СЭО следует упомянуть также проблемы, сопряженные с проживанием коренных малочисленных народов Севера (КМНС) на территории края, их традиционным природопользованием и социальными и экономическими интересами, связанными главным образом с рыболовством и оленеводством. Здесь возникает целый спектр противоречий: между традиционным рыболовством КМНС и промышленным рыболовством, пастбищным оленеводством и горнопромышленными разработками, между интересами КМНС и ООПТ и ряд смежных с ними.

При этом для перехода к устойчивому развитию региона интересы коренных народов должны быть учтены в максимальной степени, поскольку социальная составляющая выступает неотъемлемым компонентом такого развития. А с учетом того что традиционное природопользование, как правило, является намного менее разрушительным в экологическом плане, именно с применением СЭО для него может быть найдена оптимальная ниша в хозяйственной деятельности.

Отдельной и специальной сферой применения СЭО можно назвать его возможное использование при планировании размещения объектов военного назначения и военной инфраструктуры. С одной стороны, размещение в Камчатском крае таких объектов несет риски для хозяйственной деятельности – промышленности, туризма, традиционного природопользования КМНС, а также экосистем, с другой стороны, военная сфера вносит существенный вклад в увеличение регионального ВРП через создание рабочих мест и потребительского спроса. И в любом случае размещение объектов военного на-

значения и военной инфраструктуры является такой же объективной реальностью, как и промышленное освоение региона. Именно поэтому СЭО представляется эффективным инструментом, применение которого должно помочь если не исключить, то существенно снизить экологические риски в результате деятельности таких объектов.

Конечно, представленное в соответствии с авторским взглядом относительно перспективных направлений применения СЭО не является исчерпывающим. Их можно и нужно дополнять, уточнять и расширять. Именно эти направления сейчас являются наиболее актуальными и требуют максимально широкого применения такого инструмента, как СЭО.

Использование инструментов СЭО в стратегическом планировании

Среди инструментов, используемых в СЭО, можно выделить группу инструментов стратегического планирования и группу специальных инструментов эколого-экономической оценки. К первой группе относятся SWOT-анализ, сценарный анализ, анализ альтернатив, формирование видения, мультикритериальный анализ, контрольные списки, методы экспертной оценки, анализ затрат и выгод. Специальные методы, адаптированные для целей СЭО, включают целевой анализ, анализ значимых экологических проблем, анализ последствий (матрица оценки воздействий), тренд-анализ (анализ исходных экологических и социальных условий и трендов), анализ контекста стратегического планирования, оценку жизненного цикла, оценку на основе аналогов, консультации с общественностью, метод картирования, геоинформационный анализ. Расширение практики СЭО позволяет вовлекать, адаптировать и другие методы, поэтому список методов остается открытым. Заметим, что, с одной стороны, стратегическое планирование обогатило практику СЭО своими инструментами, с другой стороны, для успешной постановки целей и задач в стратегическом планировании возможно применение специальных методов СЭО.

При выборе инструментов следует учесть особенности стратегического документа, подлежащего СЭО, сферу охвата, степень детализации оценки, доступность информации и других ресурсов для проведения анализа, вовлеченность заинтересованных сторон. На процедуру оценки также оказывают влияние чувствительность окружающей среды и степень озабоченности общественности [22]. Специалисты отмечают, что не существует единственной лучшей методики проведения СЭО [13; 23]. Как показывает опыт, лучшие результаты получаются при сочетании различных методов.

В качестве примера использования специальных методов СЭО в практике регионального стратегического планирования остановимся на целевом анализе, анализе значимых экологических проблем и анализе последствий применительно к «Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2030 года» (далее – Стратегия). Стратегия была утверждена в 2018 году. Однако проведение ретроспективной СЭО Стратегии может быть актуальным для ее корректировки и актуализации.

Метод целевого анализа позволяет дать оценку соответствия стратегических целей, задач, мероприятий экологическим критериям. Внесенные по результатам целевого анализа коррективы в стратегические документы помогут гармонизировать стратегические цели социально-экономического развития с целями сохранения ОС [4]. Для проведения целевого анализа важно привлечь группу экспертов, представляющих интересы различных заинтересованных лиц и максимально охватывающих все сферы общественной жизни. На первом этапе целевого анализа эксперты определяют экологические цели регионального развития.

В качестве критериев оценки соответствия приоритетов социально-экономического развития Камчатского края национальным стратегическим экологическим целям

и задач авторами были определены те задачи государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности, которые обозначены в «Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года»¹² (статья 25). Помимо этого документа можно обратиться к списку экологических целей, отмеченных, например, в Стратегии национальной безопасности РФ, в «Пятом национальном докладе «Сохранение биоразнообразия в Российской Федерации», в Экологической доктрине РФ и др.

На втором этапе целевого анализа эксперты должны дать оценку тому, как каждый заявленный в Стратегии развития приоритет развития (стратегическое видение) соотносится с экологическими целями. Оценка приоритетам можно давать по трехуровневой шкале: способствует, не способствует, нейтрален.

На третьем этапе для тех приоритетов регионального развития, которые не соответствуют экологическим целям, группа экспертов выявляет экологические риски и предлагает специальные задачи и мероприятия, которые нужно предусмотреть для снижения экологического риска и устранения конфликтов с национальными экологическими целями и задачами.

На четвертом этапе необходимо отметить наличие или отсутствие в Стратегии развития раздела по охране окружающей среды, управлению экологическими рисками. При наличии такого раздела важно установить, соответствуют ли указанные в нем риски тем, которые выявлены экспертами.

Опыт проведения пилотных СЭО показывает, что в ходе целевого анализа выявляются разночтения и противоречия в структуре и составе стратегических и тактических целей¹³. Справедливо это и для формулировки целей стратегического развития в Камчатском крае. Например, стратегическое видение к 2030 году такой перспективы Камчатского края, как «активное освоение морских минерально-сырьевых ресурсов территории

¹² Стратегия экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года: утв. Указом Президента Российской Федерации от 19 апреля 2017 г. № 176. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420396664> (дата обращения 18.07.2018).

¹³ Целевой анализ «Комплексной программы социально-экономического развития Новокузнецкого муниципального района до 2025 года». Новокузнецк: ООО «ИнЭКА-консалтинг», 2017. 43 с.

путем добычи углеводородов на шельфе Охотского моря», не способствует решению ни одной задачи государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности. При этом это видение вступает в противоречие с другой целью – «обеспечить продовольственную безопасность Российской Федерации по позиции «рыба и рыбопродукты». Устойчивое развитие экономики невозможно при наличии «конфликта ресурсных баз», когда использование одних природных ресурсов приводит к отрицательным экстерналиям в сфере использования других, в первую очередь, к трудно учитываемым экологическим потерям [17].

Содержательный анализ Стратегии развития Камчатского края показал, что мероприятия, представленные в разделе «Оценка экологических последствий от реализации мероприятий», не соответствуют заявленным стратегическим целям и задачам. Оптимистичное утверждение, что «экологическая ситуация на территории Камчатского края в ходе реализации Стратегии развития улучшится», не обосновано и не подкреплено соответствующими мероприятиями. Оценка экологических последствий от реализации мероприятий, указанных в Стратегии развития, качественно улучшится, если содержание данного раздела будет опираться на результаты анализа последствий, проводимого в ходе СЭО.

Другой инструмент СЭО – проведение анализа последствий – позволяет определить наиболее значимые региональные экологические проблемы и сформулировать региональные стратегические экологические цели для использования их в качестве индикаторов для СЭО. Процесс анализа последствий предполагает выполнение следующих пяти процедур: формулировка перечня значимых экологических проблем края; оценка их тренда; выявление их основных причин; формирование приоритетных региональных экологических целей и задач; анализ содействия приоритетных направлений развития региона на решение региональных значимых экологических проблем; разработка предложений и рекомендаций по устранению негативных

экологических тенденций. Результаты первых трех действий, выполненные авторами для отдельных экологических проблем Камчатского края и представленные в матричной форме, приведены в *табл. 2*. Матричный формат помогает наглядно показать, как экологические проблемы трансформируются в региональные стратегические цели и задачи. Важно учесть, что количество и характер основных значимых экологических проблем существенно варьируются в зависимости от объекта СЭО. В качестве примеров авторы выбрали проблемы, касающиеся разных сфер взаимодействия человека и ОС и имеющие различный масштаб воздействия на ОС.

С помощью матрицы проведем оценку воздействия выбранных в Камчатском крае стратегических целей на решение значимых региональных экологических проблем (*табл. 3*). По вертикали перечислены указанные в Стратегии приоритеты развития, по горизонтали – значимые для региона экологические проблемы (перечень проблем взят из *табл. 2*). Задача экспертной группы – определить, как повлияет реализация приоритетного направления развития на характер экологической проблемы в регионе. Экспертные оценки можно систематизировать по трехуровневой шкале исходя из состояния экологической проблемы: способствует решению проблемы, ухудшает проблему, не влияет. В другом случае можно использовать четырехуровневую шкалу оценок исходя из требуемых действий по отношению к существующей экологической проблеме: не требуется дальнейших действий, необходимо управление воздействием, требуются дополнительные меры контроля, требуется немедленное принятие мер.

Как видно из *табл. 3*, реализация предложенных в Стратегии приоритетов регионального развития в большинстве случаев способна только усугубить значимые экологические проблемы, что говорит о ее недостаточной проработанности с точки зрения учета экологической составляющей и перехода к устойчивому развитию региона.

С методической точки зрения, проведенный матричный анализ служит примером выявления возможных конфликтов между

Таблица 2. Некоторые значимые экологические проблемы в Камчатском крае

Примеры значимых экологических проблем	Основные причины значимых экологических проблем	Приоритетные региональные стратегические экологические цели и задачи
Комплексное негативное воздействие на ОС и угрозы биоразнообразию при поиске и разведке месторождений полезных ископаемых	Отсутствие учета экологических аспектов при планировании и проведении геологоразведок; использование тяжелой техники; отсутствие реабилитации нарушенных при геологоразведке территорий; недостаточное правовое регулирование (обязательной рекультивации)	Цель: предотвращение или снижение негативного воздействия на ОС при планировании и проведении геологоразведок Задачи: – разработка проектов геологоразведочных работ с выполнением предварительных оценок экологических рисков и планированием мероприятий по их минимизации; – обязательная реабилитация территорий и экосистем после геологоразведочных работ; – ограниченное использование самозарастания как метода рекультивации
Сокращение и фрагментация местообитаний диких животных	Расширение производственной деятельности; развитие транспортной инфраструктуры; стихийные проезды; повышение мобильности населения	Цель: сохранение биоразнообразия Задачи: – регламентирование стихийных проездов; – использование системы ГЛОНАСС* для контроля движения коммерческой техники
Несанкционированные мусорные свалки	Отсутствие лицензионных полигонов и заводов по переработке отходов; рост объемов потребления населения; отсутствие ресурсосберегающих технологий в производстве	Цель: эффективное обращение с отходами производства и потребления Задачи: – строительство полигонов и заводов по переработке мусора; – стимулирование внедрения ресурсосберегающих технологий, в т. ч. направленных на сокращение отходов; – организация приемов вторичного сырья
* ГЛОНАСС – Глобальная навигационная спутниковая система. Источник: подготовлено авторами на основании проведенного исследования.		

заявленными стратегическими приоритетами развития региона и некоторыми значимыми для него экологическими проблемами. В то же время он позволяет выявить и возможный положительный эффект для решения указанных проблем, являясь, таким образом, комплексным инструментом оценки стратегических приоритетов и позволяя своевременно разрабатывать мероприятия по устранению экологических проблем.

Заключение

В работе показана применимость методического инструмента СЭО к стратегическому планированию развития регионов, находящихся на начальных этапах промышленного освоения и обладающих уникальным составом природных ресурсов и экосистемами.

Стратегическая экологическая оценка является сравнительно новым и эффективным инструментом оценки последствий экономической деятельности, уже зарекомендо-

вавшим себя как в мировой, так и в отечественной практике.

Использование международных документов и современных подходов в сочетании с ясным пониманием особенностей российского законодательства и практики экологической оценки дает самые широкие возможности для применения и развития СЭО в стратегическом планировании.

Включение СЭО в процесс разработки стратегии социально-экономического развития позволит учесть все три компонента устойчивого развития: экономический, социальный, экологический.

СЭО может быть успешно использована в ходе стратегического планирования развития Камчатского края и аналогичных ему регионов и предоставит дополнительные возможности для соблюдения баланса между задачами экономического развития и сохранением социальной и экологической устойчивости.

**Таблица 3. Оценка последствий реализации
Стратегии социально-экономического развития Камчатского края**

Видение Камчатского края к 2030 году (стратегические приоритеты регионального развития)	Региональные значимые экологические проблемы		
	негативное воздействие на ОС и угрозы биоразнообразию при поиске и разведке месторождений полезных ископаемых	увеличение несанкционированных мусорных свалок	сокращение мест обитания диких животных
1. Форпост РФ в северной части Тихого океана			
1.1. Функции стратегического ядерного «щита», обеспечивающего безопасность России	нейтрально/ неприменимо	усугубляет проблему	усугубляет проблему
1.2. Функции транзитного порта, опорного для Северного морского пути	усугубляет проблему	способствует решению проблемы	нейтрально/ неприменимо
2. Обеспечена продовольственная безопасность Российской Федерации по позиции «рыба и рыбопродукты»	нейтрально/ неприменимо	нейтрально/ неприменимо	усугубляет проблему
3. Рационально используются местные энергетические ресурсы	способствует решению проблемы	способствует решению проблемы	нейтрально/ неприменимо
4. Активное освоение природных ресурсов			
4.1. Освоена добыча морских биологических ресурсов, развитая аквакультура	нейтрально/ неприменимо	нейтрально/ неприменимо	усугубляет проблему
4.2. Освоена добыча минерально-сырьевых ресурсов	усугубляет проблему	усугубляет проблему	усугубляет проблему
4.3. Освоена добыча углеводородов на шельфе Охотского моря	усугубляет проблему	усугубляет проблему	усугубляет проблему
4.4. Освоена добыча и использование водных ресурсов	нейтрально/ неприменимо	нейтрально/ неприменимо	усугубляет проблему
5. Экологические ресурсы и ландшафты включены в систему хозяйствования за счет создания туристского продукта	нейтрально/ неприменимо	усугубляет проблему	усугубляет проблему
6. Развитие социальной сферы			
6.1. Обеспечены потребности населения в социальных услугах	нейтрально/ неприменимо	способствует решению проблемы	способствует решению проблемы
6.2. Стабилизирована численность постоянного населения региона	нейтрально/ неприменимо	способствует решению проблемы	нейтрально/ неприменимо
6.3. Сформирован необходимый трудовой потенциал с высоким удельным весом квалифицированных работников	способствует решению проблемы	способствует решению проблемы	способствует решению проблемы
7. Внедрены в практику эффективные управленческие технологии	способствует решению проблемы	способствует решению проблемы	способствует решению проблемы
Источник: подготовлено авторами на основании проведенного исследования.			

Результаты исследования имеют практическую значимость для органов государственной власти при корректировке действующей Стратегии развития Камчатского края. В це-

лом материалы исследования могут быть использованы при совершенствовании процесса стратегического планирования с целью учета всех аспектов устойчивого развития в регионе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Стратегическое планирование в Российской Федерации: состояние методического обеспечения / А.В. Клименко [и др.]. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2016. 60 с.
2. Ускова Т.В., Чекавинский А.Н. Закон о стратегическом планировании в Российской Федерации: достоинства и нерешенные вопросы (экспертная оценка) // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2014. № 4 (34). С. 63–67. DOI: 10.15838/esc/2014.4.34.6
3. Хотулева М.В., Волостнов Д.В. Экологическая оценка стратегических инициатив в России: современный статус и перспективы. История и законодательные предпосылки для развития СЭО // Эко-бюллетень ИнЭКА. 2007. № 5 (124). URL: <http://ineca.ru/?dr=bulletin/arhiv/0124/&pg=007> (дата обращения 18.09.2018).
4. Глазырина И.П. Стратегическая экологическая оценка как средство предотвращения экологически неравномерного обмена в трансграничных взаимодействиях // Кулагинские чтения: техника и технологии производственных процессов: сб. ст. XV Международ. науч.-практ. конф. Чита: Изд-во Забайкал. гос. ун-та, 2015. С. 87–91. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25289091> (дата обращения 18.09.2018).
5. Arts J. et al. The effectiveness of EIA as an instrument for environmental governance: reflecting on 25 years of EIA practice in the Netherlands and the UK. *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, 2012, vol. 14, no. 4. Available at: https://www.researchgate.net/publication/263985266_The_Effectiveness_of_EIA_as_an_Instrument_for_Environmental_Governance_Reflecting_on_25_Years_of_EIA_Practice_in_the_Netherlands_and_the_UK. DOI: 10.1142/S1464333212500251
6. Sheate W. et al. *SEA and Integration of the Environment into Strategic Decision Making. Executive Summary*, 2014. 10 p. Available at: https://www.researchgate.net/publication/260514803_SEA_and_Integration_Executive_Summary
7. Gibson R.B. et al. Strengthening Strategic Environmental Assessment in Canada: An Evaluation of Three Basic Options. *Journal of Environmental Law and Practice*, 2010, vol. 20, iss. 3. Available at: https://uwaterloo.ca/sustainability-assessment-project/sites/ca.sustainability-assessment-project/files/uploads/files/gibson_et_al_jelp_strategic_ea_in_canada.pdf
8. Tian M. et al. Strategic environmental assessment and sustainable development. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 2018, vol. 133. 5 p. Available at: <http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/133/1/012029/pdf>. DOI:10.1088/1755-1315/133/1/012029
9. Богданова Э.Ю. Процедура стратегической экологической оценки в международном праве // Право и общество. 2012. № 12 (46). С. 352–358.
10. Пинаев В.Е. Обзор современной практики проведения стратегической экологической оценки за рубежом // Наукоедение. 2016. Т. 8. № 6. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/02EVN616.pdf> (дата обращения 18.09.2018).
11. Фоменко Г.А. Методологические проблемы и особенности стратегической экологической оценки региональных и локальных программ и планов развития // Проблемы региональной экологии. 2016. № 6. С. 78–90.
12. Бекташи Л. Возможности внедрения стратегической экологической оценки (СЭО) в России на примере генерального плана развития города Москвы до 2020 года // Экологический консалтинг. 2005. № 1 (17). URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=16443279> (дата обращения 18.09.2018).
13. Журба А.О., Байбаков Э.И. Методы стратегической экологической оценки и их приложения для решения задач территориального планирования // Экологический консалтинг. 2009. № 4 (36). С. 2–12. URL: elibrary.ru/item.asp?id=16444780 (дата обращения 18.09.2018).
14. Книжников А.Ю., Долинина Ю.Л., Бондарев А.И. Проведение стратегической экологической оценки региональных программ и проектов как ключевой фактор внедрения передовых международных стандартов // Журнал Сибир. федерал. ун-та. Сер. «Гуманитарные науки». 2015. Т. 8. № 1. С. 253–261. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=22954646> (дата обращения 18.09.2018).

15. Практическое пособие по организации и проведению стратегической экологической оценки в отраслях энергетического сектора России / А.М. Артов [и др.]. М., 2017. 124 с. URL: https://wwf.ru/upload/iblock/d85/wwf_seo.pdf (дата обращения 20.09.2018).
16. Мекуш Г.Е., Елгина Ю.М. Актуальность стратегической экологической оценки в целях стратегического экологического планирования территорий // Управление экономическими системами. 2017. № 11. URL: www.uecs.ru/economica-prirodopolzovaniyz/item/4633-2017-11-14-08-56-58 (дата обращения 18.09.2018).
17. Михайлова Е.Г., Дьяков М.Ю. Выбор стратегических направлений развития региона с учетом требований устойчивого развития // Вопросы региональной экономики. 2017. № 4 (33). С. 47–35.
18. Василевский Ю.В. Горнорудная промышленность Камчатки: первый опыт, первые итоги // Экология Камчатки и устойчивое развитие региона: мат-лы I Всерос. науч.-практ. конф. Петропавловск-Камчатский: КамГУ им. Витуса Беринга, 2013. С. 163–171.
19. Чалов Р.С., Леман В.Н. Нормирование допустимого воздействия открытых разработок россыпных месторождений полезных ископаемых на речные системы (Камчатский край) // Водное хозяйство России. 2014. № 2. С. 69–86.
20. Бородина Н.П. Рекреационный потенциал и особо охраняемые природные территории // Экология Камчатки и устойчивое развитие региона: мат-лы I Всерос. науч.-практ. конф. Петропавловск-Камчатский: КамГУ им. Витуса Беринга, 2013. С. 156–159.
21. Гордиенко Т.А., Черныгина О.А. Особо охраняемые природные территории Камчатского края: современное состояние и перспективы развития // Экология Камчатки и устойчивое развитие региона: мат-лы I Всерос. науч.-практ. конф. Петропавловск-Камчатский: КамГУ им. Витуса Беринга, 2013. С. 177–184.
22. Horvath C., Barnes J. Applying a Regional Strategic Environmental Assessment Approach to the Management of Offshore Oil and Gas Development. *24th Annual Conference of the International Association of Impact Assessment*, 2004. Available at: http://siteresources.worldbank.org/INTRANETENVIRONMENT/1705736-1127758054592/20686579/UK_Oil_and_Gas_SEA.pdf
23. Partidário R. M. *Strategic Environmental Assessment Better Practice Guide Methodological guidance for strategic thinking in SEA*. Lisbon, 2012. 76 p. Available at: http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/2012%20SEA_Guidance_Portugal.pdf

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Дьяков Максим Юрьевич – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник лаборатории эколога-экономических исследований. Камчатский филиал Федерального государственного бюджетного учреждения науки Тихоокеанского института географии Дальневосточного отделения Российской академии наук. Россия, 683009, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Партизанская, д. 6. E-mail: ekfig@mail.ru. Тел.: +7(4152) 44-64-34.

Михайлова Елена Геннадьевна – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник лаборатории эколога-экономических исследований. Камчатский филиал Федерального государственного бюджетного учреждения науки Тихоокеанского института географии Дальневосточного отделения Российской академии наук. Россия, 683009, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Партизанская, д. 6. E-mail: ekfig@mail.ru. Тел.: +7(4152) 44-64-34.

Шарахматова Виктория Николаевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления. Дальневосточный филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации». Россия, 683003, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Вилюйская, д. 25. E-mail: v.sharakhmatova@gmail.com. Тел.: +7(4152) 42-01-47.

D'yakov M.Yu., Mikhailova E.G., Sharakhmatova V.N.

STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT IN REGIONAL PLANNING

The paper shows the need to use strategic environmental assessment in the development of regional strategic plans for socio-economic development. It is noted that strategic environmental assessment makes it possible to link the main components of sustainable development by including environmental approaches in strategic planning documents and linking them to economic and social consequences. The research object is the strategy of regional development, the subject – the “greening” of the strategy using the tool of strategic environmental assessment. The purpose of the research is to demonstrate some methods of strategic environmental assessment to identify compliance of priorities of region’s strategic development with the requirements of sustainable development. The methodological framework consists of the concept of sustainable development. The information framework – of methodological and practical materials of regional strategic planning and strategic environmental assessment. The paper discusses the main stages of strategic environmental assessment formation and development, as well as the possibilities of this tool taking into account the regional characteristics of development. On the example of the adopted Development strategy of Kamchatka Krai until 2030, the possibilities of using the methodological tool of strategic environmental assessment for analysis and determination of strategic priorities for the development of the region were demonstrated. For the first time the results of the methodology revealed that in terms of the region’s important environmental problems such as the negative impact of mineral extraction on the environment and biodiversity, the reduction of wildlife habitats, the current Strategy of socio-economic development in most cases leads to aggravation of these problems and generally does not ensure the region’s sustainable development. The results can be important for the development and analysis of concepts, strategies, and target programs at the regional level, macro-regions and large municipalities. Further research into these issues will form the methodological framework for the development of regional strategic plans that take into account the requirements of sustainable development. The research results should be of interest to decision-makers in strategic planning of regional development, as well as workers of science and education in relevant fields.

Strategic environmental assessment, sustainable development, region, development strategy, strategic planning

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

D'yakov Maksim Yur'evich – Ph.D. in Economics, Senior Research Associate at the Laboratory for Eco-Economic Research. Kamchatka branch of Federal State Budgetary Institution of Science Pacific Geographical Institute of the Far-Eastern Branch, Russian Academy of Sciences. 6, Partizanskaya Street, Petropavlovsk-Kamchatsky, 683009, Russian Federation. E-mail: ekfig@mail.ru. Phone: +7(4152) 44-64-34.

Mikhailova Elena Gennad'evna – Ph.D. in Economics, Associate Professor, Senior Research Associate at the Department for Eco-Economic Research. Kamchatka branch of Federal State Budgetary Institution of Science Pacific Geographical Institute of the Far-Eastern Branch, Russian Academy of Sciences. 6, Partizanskaya Street, Petropavlovsk-Kamchatsky, 683009, Russian Federation. E-mail: ekfig@mail.ru. Phone: +7(4152) 44-64-34.

Sharakhmatova Viktoriya Nikolaevna – Ph.D. in Economics, Associate Professor at the Department of Economics and Management. Far-Eastern Branch of Federal State Higher Education Institution “Russian Foreign Trade Academy at the Ministry of Economic Development of the Russian Federation”. 25, Vilyuiskaya Street, Petropavlovsk-Kamchatsky, 683003, Russian Federation. E-mail: v.sharakhmatova@gmail.com. Phone: +7(4152) 42-01-47.

КАЧЕСТВО ЖИЗНИ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ТЕРРИТОРИЙ

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.6

УДК 32.019.52 | ББК 60.82

© Нацун Л.Н.

ИНТЕГРАЦИЯ ИНВАЛИДОВ И ОБЩЕСТВА: РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ МЕРОПРИЯТИЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ (НА ПРИМЕРЕ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ)¹



НАЦУН ЛЕЙЛА НАТИГОВНА

Вологодский научный центр Российской академии наук

Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а

E-mail: leyla.natsun@yandex.ru

Выстраивание интеграционных связей – одна из приоритетных целей развития социального государства. В любом обществе присутствуют группы населения, для которых риск социального исключения выше, чем для остальных. Инвалиды во всем мире рассматриваются как одна из таких уязвимых категорий. В социальной политике, направленной на обеспечение равного участия инвалидов в жизни российского общества, применяется программно-целевой подход. Результатом реализации государственной программы «Доступная среда» должно стать создание наиболее комфортных условий для инвалидов в ряде приоритетных сфер жизнедеятельности. В регионах Российской Федерации, в том числе и в Вологодской области, реализуются аналогичные по содержанию программы. В то же время вопрос об измерении социального эффекта выполнения их мероприятий остается дискуссионным. Цель настоящего исследования – проанализировать, каких результатов в плане создания условий для обеспечения интеграции инвалидов и общества удалось достичь в Вологодской области благодаря реализации программы «Безбарьерная среда». Выбор региона обусловлен тем, что на его территории действие соответствующей целевой программы заканчива-

Для цитирования: Нацун Л.Н. Интеграция инвалидов и общества: результативность мероприятий региональной социальной политики (на примере Вологодской области) // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 95–115. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.6

For citation: Natsun L.N. Integration of disabled people and the society: effectiveness of regional social policy measures (case study of the Vologda Oblast). *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 95–115. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.6

¹ Статья подготовлена в рамках выполнения работ по проекту РНФ № 16-18-00078 «Механизмы преодоления ментальных барьеров инклюзии социально уязвимых категорий населения для активизации процессов модернизации регионального сообщества».

ется в 2018 году и важно сейчас оценить ее успехи, определить приоритетные направления будущих усилий. Показано, что с точки зрения самих инвалидов ситуация с доступностью среды меняется медленно и неравномерно, а отношение общества к их проблемам остается преимущественно равнодушным. В заключительной части статьи сформулированы выводы и рекомендации по совершенствованию мероприятий, направленных на создание доступной среды в регионе. Результаты исследования могут представлять интерес для специалистов в сфере социальной защиты населения.

Ключевые слова: инвалидность, доступная среда, социальная интеграция, социальная политика.

Введение

В Российской Федерации, по данным на 2017 год, численность лиц с инвалидностью составляла около 13 млн человек, или 8% численности населения. Возрастной состав данной категории характеризуется доминированием группы 65 лет и старше. Численность детей-инвалидов составляет 5% от общей численности инвалидов. В регионах Северо-Западного федерального округа ситуация аналогична среднероссийской. В составе рассматриваемой категории также преобладают представители старшего поколения (табл. 1). В целом наблюдаемая картина согласуется с заключением Всемирной организации здравоохранения о том, что инвалидизация населения тесно связана с демографическим старением и сопутствующим увеличением распространенности хронических заболеваний². Поэтому преодолению инвалидизации взрослого населения может способствовать распространение практик активного долголетия. Так, по данным на 2015 год, ожидаемая продолжительность здоровой жизни (без хронических болезней и инвалидности) российских мужчин в возрасте 60 лет оценивалась экспертами ВОЗ в 12,5 лет, женщин того же возраста – 17,1 лет. Для сравнения, тот же показатель для японских мужчин составлял 18,9 лет, женщин – 23,1 года³.

Процесс демографического старения наблюдается и в регионах Северо-Западного федерального округа, что объясняет присутствие в составе контингента инвалидов 72% лиц в возрасте старше 60 лет [1; 2].

В спектре методов повышения социального участия инвалидов можно выделить прямые и косвенные. Прямые методы связаны с созданием культурных событий и явлений, способных привлечь и население в целом, и инвалидов, объединив их для выполнения совместной деятельности. Мероприятия могут носить развлекательный, образовательно-досуговый или воспитательный характер. Косвенные методы включают в себя все мероприятия, направленные на расширение собственных ресурсов инвалидов, создание для них благоприятной среды жизнедеятельности, улучшение качества социального и медицинского обслуживания, совершенствование законодательной базы, регулирующей социальную политику в отношении инвалидов. Особое место занимают мероприятия в сфере содействия их трудоустройству. Работа инвалидов на обычных (не специализированных) предприятиях, с одной стороны, напрямую расширяет опыт общения населения с ними, с другой стороны, создает дополнительные возможности для социального участия инвалидов через повышение их материальной обеспеченности.

В мире есть множество примеров комплексного решения проблем инвалидов. В Европейских странах социальная политика с 80-х гг. XX века была акцентирована на преодолении социального исключения инвалидов. Исторически обращение к проблемам социальной эксклюзии связано с развитием правозащитных движений самих инвалидов. Первым следствием всплеска гражданской

² Инвалидность и здоровье / Всемирная организация здравоохранения. URL: <http://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>

³ Healthy life expectancy (HALE). Data by country. Global Health Observatory data repository. World health organization. URL: <http://apps.who.int/gho/data/node.main.HALE?lang=en>

Таблица 1. Численность инвалидов по возрастным группам, 2017 год, тыс. человек и % от общей численности инвалидов

Территория	Всего	18–30		31–40		41–50		51–60		Старше 60	
	тыс. чел.	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%
РФ	11460	527	4,6	774	6,8	1027	8,9	2053	17,9	7078	61,8
СЗФО	1279	39	3,1	60	4,7	79	6,2	174	13,7	925	72,3
Республика Карелия	63	2	3,4	3	4,9	4	6,6	8	13,1	46	72,1
Республика Коми	63	3	5,0	5	8,5	6	9,9	12	19,7	36	56,8
Архангельская обл.	87	3	3,8	5	5,9	6	7,7	13	15,1	59	67,6
Ненецкий авт. округ	2	0,14	4,8	0,21	7,2	0,27	9,4	0,54	18,6	1,7	60,1
Вологодская обл.	101	3	3,1	5	5,3	7	6,9	17	17,2	68	67,6
Калининградская обл.	71	2	4,1	4	6,2	5	8,3	11	16,6	46	64,8
Ленинградская обл.	142	4	3,3	7	5,4	9	7,0	22	15,9	97	68,4
г. Санкт-Петербург	605	13	2,2	19	3,2	27	4,5	64	10,1	480	79,4
Мурманская обл.	28	1	5,5	2	7,9	2	10,3	4	16,4	17	59,8
Новгородская обл.	62	3	3,6	3	5,7	4	7,4	10	17,1	41	66,3
Псковская обл.	49	2	4,8	3	7,6	4	8,9	8	16,9	30	61,7

Источник: Федеральный реестр инвалидов. URL: <https://sfri.ru>

активности стал пересмотр преобладавшей в то время концепции инвалидности: утвердилось представление о том, что инвалидность является не недостатком человека, а скорее следствием несовершенства общества. Затем было преобразовано законодательство отдельных стран, разработаны и приняты международные нормативно-правовые акты, защищающие права инвалидов. Динамичное развитие общественного движения за независимую жизнь инвалидов в европейских странах сопровождалось расширением тематики научных исследований, связанных с оценкой эффективности социальной политики в отношении данной категории населения. Была сформулирована типология моделей политики инвалидности (F.R. Drake [3]). В работах таких авторов, как G.A.M. Backenroth [4], Ed. Westerhout [5], N. Acheson [6], W. van Oorschot, B. Hvinden [7], M. Floyd, J. Curtis [8], M.A. Verdugo, A. Jimenez, F.B.J. de Urries [9], W. van Oorschot, K. Boos [10], S. Bengtsson [11], F. Lundstrom, D. McAnaney, B. Webster [12], R. Lindqvist [13], представлены результаты исследований практического опыта и проблем, связанных с выстраиванием социальной политики в отношении инвалидов в странах Европы.

В России изучение отношений инвалидов и общества в рамках социальной модели инвалидности началось позднее, уже в постсоветский период. Социальное участие, уровень жизни, жизненные стратегии инвалидов исследовали Е.Р. Ярская-Смирнова, П.В. Романов. По их мнению, российская модель политики в отношении инвалидов по состоянию на 2005 год принадлежала к типу так называемой максимальной политики (согласно типологии Р.Ф. Дрейка). Ее отличительной чертой служит использование стратегического подхода государства к решению совокупности проблем, вызванных инвалидизацией населения, на фоне сохраняющейся сегрегации инвалидов от остального общества [14]. С момента написания указанной научной работы в российском законодательстве произошли некоторые прогрессивные изменения.

В настоящее время ключевым нормативно-правовым актом Российской Федерации, регулирующими проводимую в отношении инвалидов политику, служит ФЗ № 181 «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (принят в 1995 году). В тексте данного документа закреплены принципы недопустимости дискриминации по призна-

ку инвалидности в реализации гражданских прав, а также обязательства России по обеспечению доступности среды для инвалидов и всесторонней социально-экономической поддержке с целью предоставления им возможности наиболее полного участия в жизни общества.

На государственном уровне признание всесторонней ответственности по выполнению обязательств, касающихся создания условий для наиболее полного участия инвалидов в социальной жизни, ознаменовалось ратификацией Россией Конвенции ООН⁴ «О правах инвалидов» и принятием государственной программы «Доступная среда на 2010–2015 гг.»⁵, которая впоследствии была продлена до 2020 года. Концептуальной базой этой программы российские исследователи считают модель социальных и средовых изменений (согласно типологии Р.Ф. Дрейка) [15]. Данная модель социальной политики выгодно отличается от максимальной модели тем, что ориентирована на активное включение инвалидов в жизнь общества. Государство в данном случае гарантирует инвалидам реализацию гражданских прав. В том числе это обязательство предполагает устранение барьеров, препятствующих равному участию инвалидов в жизни общества. Российская программа «Доступная среда» служит одним из инструментов реализации такого рода политики. Ее цель состоит в создании правовых, экономических и институциональных условий, способствующих интеграции инвалидов и общества, повышению уровня их жизни. Тематическими направлениями подпрограмм являются: обеспечение доступности объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности, совершенствование работы системы МСЭ, системы комплексной абилитации и реабилитации. В числе ожидаемых результатов

программы увеличение доли работающих инвалидов трудоспособного возраста до 40% от общей численности инвалидов трудоспособного возраста, увеличение доли инвалидов, положительно оценивающих отношение общества к их проблемам, до 52% к 2020 году. Формирование доступной среды – одна из множества социальных проблем, в решении которых Россия пока отстает от развитых стран. Чем выше будет качество исполнения мероприятий тематических целевых программ, тем быстрее будет ликвидирован разрыв между декларируемыми и реально исполняемыми правами российских инвалидов.

Отечественные исследователи обращались к проблеме оценки результативности выполнения региональных и муниципальных программ, направленных на преодоление разобщенности инвалидов и общества. Ими использовались, как правило, данные точечных замеров, позволяющие оценить текущую ситуацию. В разные годы исследования, затрагивающие проблемы формирования доступной для инвалидов среды, а также качество госуправления в этой сфере, вели Э.К. Наберушкина [16], Г.З. Абдулхакова и О.Л. Гончарова [17], С.Г. Терскова, Е.С. Гаврилова и Е.Е. Юркова (2016) [18], О.Г. Седых и В.А. Ковтун (2015) [19]. Вопросы финансирования и управления реализацией госпрограммы «Доступная среда» рассматривали в своих работах С.С. Иванова и Е.В. Кириллова (2015) [20], Н.А. Бикалова и Е.А. Кротова (2015) [21], Т.В. Бутова, Д.А. Кузьмина и М.С. Цыплакова (2014) [22]. Полученные в их трудах выводы свидетельствуют о возможности существенного улучшения самой процедуры разработки целевых программ и о необходимости более детального контроля их выполнения на каждом этапе [23]. Так, в исследовании Т.А. Головиной показано, что формирование доступной среды в России по состоянию на 2012 год находилось на очень низком уровне. В качестве примера она приводит Новгородскую область, где, по результатам социологических исследований, доступны были только 10% объектов социальной инфраструктуры, а также г. Ар-

⁴ О ратификации Конвенции о правах инвалидов: Федеральный закон от 3 мая 2016 года № 46-ФЗ. URL: <http://base.garant.ru/70170066>

⁵ Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2020 годы: Постановление Правительства РФ от 1 декабря 2015 года № 1297. URL: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm>

хангельск и г. Курск, где критериям доступности для инвалидов отвечали только 13 и 5% таких объектов соответственно [24].

Мероприятия федеральной программы «Доступная среда» и типовых программ субъектов Российской Федерации в этой сфере в основном были ориентированы на приспособление к особым потребностям инвалидов социально значимых объектов и услуг. В меньшей степени акцент делался на сокращении социальной дистанции при взаимодействии инвалидов и остальных граждан. Между тем именно возможность социального участия приводит к интеграции. В связи с этим особую значимость приобретает изучение мнения самих инвалидов о доступности среды и возможности социального участия в том регионе, где они проживают.

В данной работе на примере Вологодской области мы проанализируем, как в течение ряда лет менялись оценки, высказываемые инвалидами, в отношении доступности среды и характера взаимоотношений с окружающими людьми. Попытаемся ответить на вопрос о том, привело ли выполнение мероприятий региональной программы «Безбарьерная среда» к существенному улучшению социального самочувствия людей с инвалидностью, удалось ли преодолеть в регионе средовые и отношенческие барьеры интеграции.

Материалы и методы

Цель исследования – анализ результатов реализации программы «Безбарьерная среда» в Вологодской области, связанных с обеспечением доступности объектов и услуг для людей с инвалидностью и преодолением их социального исключения.

Для достижения цели исследования были поставлены следующие задачи:

1) анализ общероссийской ситуации на основе данных о результатах реализации федеральной целевой программы «Доступная среда»;

2) оценка результатов реализации региональной программы Вологодской области «Безбарьерная среда» на основе данных репрезентативных социологических исследований;

3) сопоставление плановых и фактически достигнутых результатов региональной программы;

4) определение приоритетных проблем в сфере создания доступной среды и преодоления социальной эксклюзии инвалидов в Вологодской области;

5) формулировка предложений, направленных на решение выявленных проблем.

Информационную базу исследования составили публикации международных и российских организаций, труды отечественных и зарубежных авторов, нормативно-правовые акты Российской Федерации и Вологодской области, опубликованные в сети Интернет, данные о содержании и результатах реализации государственных целевых программ (федеральной программы «Доступная среда», программы (до 2014 года) и подпрограммы «Безбарьерная среда» (с 2014 года) Вологодской области), официальная статистика. Также использовались данные двух социологических исследований, проведенных специалистами Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Вологодский научный центр» (далее – ФГБУН ВолНЦ РАН) в Вологодской области в 2013–2016 гг. в рамках выполнения договорных работ с АНУ ВО «Агентство мониторинга и социологических исследований»⁶.

Период проведения социологических исследований не полностью совпадает с периодом реализации региональной программы «Безбарьерная среда». Ее выполнение началось еще в 2010 году и продолжалось до 2013 года включительно. Затем с 2014 года создание доступной среды продолжилось в рамках одноименной подпрограммы региональной целевой программы «Со-

⁶ Репрезентативная выборка социологического исследования отношения населения Вологодской области к проблемам инвалидов, проводившегося в 2013–2016 гг., включала ежегодно по 1200 респондентов, проживающих в крупных и малых городах региона. В опросе инвалидов о доступности объектов и услуг принимали участие ежегодно около 120 человек. В равной степени в выборке были представлены инвалиды по слуху, по зрению, требующие помощи при передвижении и требующие постоянного постоянного ухода. Ошибка выборки и в том, и в другом исследовании не превышала 5%.

циальная поддержка граждан Вологодской области на период до 2020 года» на основе постановления Правительства области от 28 октября 2013 года № 1098. Цель подпрограммы – создание равных условий для участия инвалидов в жизни общества. Подпрограмма «Безбарьерная среда» в силу изменения статуса, а также ввиду изменений, произошедших на федеральном уровне, отличается от предшествовавшей ей целевой программы по содержанию и объему финансирования. Эти обстоятельства учитывались нами при интерпретации результатов социологического исследования.

Результаты

Государственная программа «Доступная среда» содержит 55 целевых индикаторов, из которых 8 являются основными и описывают общую результативность выполнения ее мероприятий. Остальные показатели отражают результаты выполнения трех подпрограмм:

1) «Обеспечение условий доступности приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения» – 21 целевой показатель;

2) «Совершенствование системы комплексной реабилитации и абилитации инвалидов» – 15 показателей;

3) «Совершенствование государственной системы медико-социальной экспертизы» – 11 показателей.

Согласно отчетам о реализации государственной программы «Доступная среда», опубликованным на сайте Министерства труда и социальной защиты населения, в 2016 году величина показателя эффективности реализации ФЦП составила 0,982⁷, что свидетельствует о достаточно последовательном и качественном выполнении плановых мероприятий.

В рамках настоящего исследования мы рассмотрим изменение ряда ключевых по-

казателей программы «Доступная среда». На рост качества работы по таким направлениям ее реализации, как приспособление объектов и услуг приоритетных сфер к потребностям инвалидов, а также обеспечение их равного участия в жизни общества, указывает увеличение числа адаптированных объектов инфраструктуры, доли занятых инвалидов трудоспособного возраста, охвата инвалидов абилитационными и реабилитационными мероприятиями (значения показателей в 2016 году превысили целевое значение, запланированное на 2020 год; табл. 2). Незначительный прирост показателя доступности объектов и услуг в 2016 году, вероятно, обусловлен необходимостью большого объема работ по преобразованию среды. Медленно улучшаются оценки инвалидов отношения к ним и их проблемам населения, а также признания гражданами их навыков, достоинств и способностей. Представляется, что в преодолении этих проблем не следует ждать быстрых результатов в силу инерционности, присущей социальным отношениям. Вероятно, для расширения интеграционных процессов необходимо время, соответствующее периоду взросления подрастающих поколений, воспитываемых на принципах равенства достоинств и прав инвалидов и других людей.

Проанализирована динамика плановых и фактически достигнутых значений ключевых целевых показателей подпрограммы Вологодской области «Безбарьерная среда» за период с 2013 по 2016 год. В 2016 году перечень индикаторов подпрограммы «Безбарьерная среда» был расширен с 15 до 27. В табл. 3 представлены те индикаторы, которые фиксируются в отчетах по подпрограмме с 2013 года, а также отражают обобщенные результаты мероприятий по формированию доступной среды и обеспечению социальной интеграции инвалидов. Все целевые индикаторы подпрограммы можно разделить на две группы по методу их оценки: объективные и субъективные. К первым относятся количественные параметры, отражающие приспособление различных сфер жизнедеятельности к потребностям инва-

⁷ Отчет о реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2020 годы в 2016 году / Министерство труда Российской Федерации. URL: <https://rosmintrud.ru/docs/mintrud/handicapped/161>

Таблица 2. Фактические и плановые (на 2020 год) значения некоторых целевых индикаторов государственной программы «Доступная среда»

Наименование индикатора государственной программы	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2020 год**
Доля инвалидов, положительно оценивающих отношение населения к проблемам инвалидов, в общем количестве опрошенных инвалидов, %	41	46	49,6	50,8	52,5
Доля граждан, признающих навыки, достоинства и способности инвалидов, в общей численности опрошенных граждан	–	35,5	38,7	42	54,7
Доля доступных для инвалидов и других маломобильных групп населения приоритетных объектов социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры в общем количестве приоритетных объектов, %	16,9	30,9	50,7	51,3	55
Доля инвалидов, получивших мероприятия по реабилитации и/или абилитации, в общей численности инвалидов, имеющих такие рекомендации в индивидуальной программе реабилитации или абилитации (взрослые)	42,6	43	44	61,3	46,5
Доля инвалидов, получивших мероприятия по реабилитации и/или абилитации, в общей численности инвалидов, имеющих такие рекомендации в индивидуальной программе реабилитации или абилитации (дети)	50,9	51	52	73,4	57
Доля занятых инвалидов трудоспособного возраста в общей численности инвалидов трудоспособного возраста в Российской Федерации	–	28,2	28,2	31,8*	40

* В 2016 году в трудоспособном возрасте 3725053 инвалидов, из них занято – 1186665 инвалидов.
** Приведено плановое значение показателя в соответствии с Программой.
Источники: Отчет о ходе реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2015 годы в 2013 году / Министерство труда Российской Федерации. URL: <https://rosmintrud.ru/docs/mintrud/handicapped/70>; Отчет о реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2020 годы в 2016 году / Министерство труда Российской Федерации. URL: <https://rosmintrud.ru/docs/mintrud/handicapped/161>; Об утверждении Государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2020 годы: Постановление Правительства РФ от 1 декабря 2015 г. № 1297. URL: <http://gov.garant.ru/document?id=71165834&byPara=1>

лидов, ко вторым – показатели, полученные на основе данных социологических опросов населения региона (индикатор № 3) и инвалидов (индикаторы № 1 и 2; см. табл. 3).

Сопоставление плановых и фактически достигнутых в 2016 году значений объективных целевых индикаторов позволяет заключить, что большая часть задач подпрограммы была выполнена. В то же время значение субъективного показателя «доля инвалидов, положительно оценивающих уровень доступности объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности...», в 2016 году оказалось ниже, чем плановое (42 против 50%; см. табл. 3).

Следует отметить, что плановые значения по отдельным индикаторам даже на итоговый год реализации подпрограммы низкие. Это касается в частности индикаторов, иллюстрирующих создание условий

для инклюзивного образования инвалидов (индикаторы № 10 и 11; см. табл. 3). Низкие плановые значения предусмотрены и по объективным абсолютным показателям, касающимся приобретения специализированного транспорта для работы с инвалидами и детьми-инвалидами в системах социальной защиты и образования, а также переоборудования жилых помещений, занимаемых инвалидами. Финансирование работ по этим направлениям, вероятно, не носит регулярного характера и осуществляется по остаточному принципу. С принятием такого подхода может быть связано и упомянутое выше недостижение целевого индикатора № 2. Инвалиды, отвечая на вопрос о доступности среды, в первую очередь опираются на собственный жизненный опыт. Если занимаемое ими жилье, транспорт, которым они пользуются, не приспособлены к по-

Таблица 3. Фактические и плановые значения некоторых целевых индикаторов подпрограммы «Безбарьерная среда» Вологодской области

Целевой индикатор	2013 год	2014 год		2015 год		2016 год		2020 год
	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план
Доля инвалидов, положительно оценивающих отношение населения к проблемам инвалидов, в общей численности опрошенных инвалидов в Вологодской области, %	30	30	40	48	48,2	н/д	н/д	70
Доля инвалидов, положительно оценивающих уровень доступности приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности, в общей численности опрошенных инвалидов в Вологодской области, %	35	45	44,8	47	48,1	50	42,3	70
Доля граждан, признающих навыки, достоинства и способности инвалидов, в общей численности опрошенных граждан, %	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	15	40	54,7
Доля доступных для инвалидов и других маломобильных групп населения приоритетных объектов социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры в общем количестве приоритетных объектов, %	40	45	44,7	47	47	60	60	87
Доля приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов, нанесенных на карту доступности по результатам их паспортизации, среди всех приоритетных объектов и услуг	50	70	67	68	73	80	80	92
Доля объектов социальной инфраструктуры, на которые сформированы паспорта доступности, среди общего количества объектов социальной инфраструктуры в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других МГН	50	70	76,4	78	78	80	86	92
Количество жилых помещений, в которых проживают инвалиды, и входных групп в жилые помещения, приспособленных к потребностям инвалидов	86	0	0	0	0	4	5	0
Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки МГН, в парке этого подвижного состава	31,3	31,3	32	31,3	31,3	31,3	30,4	н/д
Количество транспорта, приобретенного для организации работы с инвалидами, детьми-инвалидами в организациях социальной защиты населения, образования	19	5	3	1	1	2	2	2
Доля общеобразовательных организаций, в которых создана универсальная безбарьерная среда для инклюзивного образования детей-инвалидов, в общем количестве общеобразовательных организаций	5,2	12,6	12,6	20	20	22,3	22,3	23,2
Доля приоритетных объектов в сфере среднего профессионального образования, в которых создана универсальная безбарьерная среда для инклюзивного образования инвалидов, в общем количестве приоритетных объектов в сфере среднего профессионального образования	7	11	11	11	14,8	14,8	19	25
Доля специалистов, прошедших обучение и повышение квалификации по вопросам реабилитации и социальной интеграции инвалидов, среди всех специалистов, занятых в этой сфере	40	50	50,1	55	55	75	76,3	86
Источники: Годовой отчет о ходе реализации и оценке эффективности государственной программы «Социальная поддержка граждан в Вологодской области на 2014–2018 годы» за 2014 год // Результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования / Департамент социальной защиты населения Вологодской области. URL: http://socium.gov35.ru/dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya/files/Godovoy-otchet-za-2014-god.pdf ; Сводный годовой доклад о ходе реализации и об оценке эффективности государственных программ Вологодской области за 2015 год // Результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования / Департамент социальной защиты населения Вологодской области. URL: http://socium.gov35.ru/dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya/files/skany/Svod_doklad_po_vsem_gos_prog.pdf ; Сводный годовой доклад о ходе реализации и об оценке эффективности государственных программ Вологодской области за 2016 год // Результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования / Департамент социальной защиты населения Вологодской области. URL: http://socium.gov35.ru/dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya/files/Godovoy-doklad-za-2016-god.pdf								

требностям инвалидов, оценка доступности среды автоматически снижается. В то же время ясно, что невозможно за несколько лет обеспечить полную доступность среды для каждого из инвалидов. Однако затраты на эти мероприятия можно оптимизировать при грамотной организации работы по выявлению потребностей инвалидов региона в конкретных приспособлениях среды.

Позитивным моментом реализации подпрограммы служит то, что удалось добиться высоких результатов в паспортизации и картировании объектов социальной инфраструктуры в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов. По состоянию на 2016 год паспорта доступности имели 86% этих объектов, на карту были нанесены 80% из них. Можно также ожидать, что преодолению иных барьеров интеграции будут способствовать высокие фактические значения показателя, отражающего охват дополнительной профессиональной подготовкой специалистов по социальной работе с инвалидами (см. табл. 3).

Целевые показатели, описывающие доступность объектов и услуг в отдельных приоритетных сферах жизнедеятельности,

были добавлены в подпрограмму «Безбарьерная среда» только в 2016 году. Поэтому для детального рассмотрения ситуации с доступностью обратимся к анализу данных социологических опросов инвалидов.

Динамика положительных и отрицательных оценок доступности объектов и услуг в отдельных сферах позволяет выявить наиболее проблемные из них, на приведение которых в соответствие потребностям инвалидов необходимо обратить особое внимание (рис. 1).

За период 2013–2016 гг. лучшие результаты в обеспечении доступности были отмечены для сфер информации и связи, культуры, спорта и физкультуры. Благоприятная динамика, выражающаяся в приросте доли положительных оценок доступности, зафиксирована также и для других сфер, за исключением здравоохранения: выросла доля отрицательных оценок доступности объектов и услуг данной сферы. Другая проблема касается того, что для всех сфер замечен прирост доли респондентов, затрудняющихся оценить их доступность. Вероятно, это связано с тем, что доступность объектов и услуг слишком дифференцирована как в

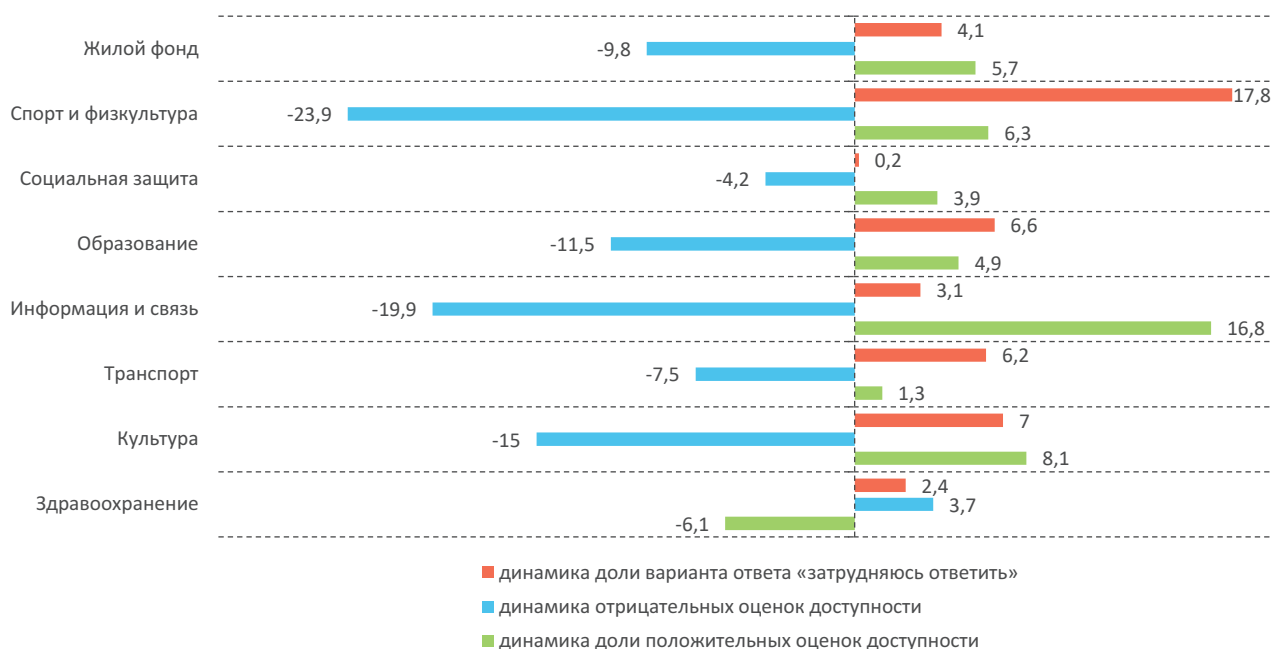


Рис. 1. Динамика оценок доступности объектов и услуг инвалидами в период 2013–2016 гг. (разница показателей начального и конечного года наблюдений)

Источник: данные социологических опросов инвалидов / ФГБУН ВолНЦ РАН, 2013–2016 гг.

территориальном разрезе, так и по отношению к потребностям различных категорий инвалидов. Следует помнить, что создание доступной среды является только первым, базовым условием интеграции инвалидов и общества. Сам процесс интеграции может осуществляться только в едином социокультурном пространстве, включающем ценности обеих сторон. Поэтому точнее отражает общую направленность изменений в формировании доступной среды оценка инвалидами готовности общества к интеграции, его отношения к их проблемам, возможности свободного общения с окружающими, а также ведения полноценной жизни с учетом их состояния здоровья. Последний аспект особенно важен, поскольку свидетельствует о социальном самочувствии рассматриваемой категории населения, о том, как позиционируют себя люди с инвалидностью в региональном сообществе.

Большинство инвалидов, принимавших участие в социологическом опросе в 2016 году, ответило, что отношение общества к их проблемам можно назвать равнодушным (46%; рис. 2).

На протяжении всего периода наблюдения среди респондентов доминировали пессимистические оценки изменений, происходящих в отношениях между инвалидами и обществом. В 2016 году 43% указали, что не заметили, чтобы люди стали внимательнее относиться к проблемам инвалидов. По срав-

нению с 2013 годом доля таких ответов выросла почти на 8 п. п. (рис. 3). Значительная часть инвалидов затрудняется при ответе на данный вопрос. Возможно, это связано с тем, что круг общения инвалидов ограничен близкими родственниками, друзьями и соседями, отношения с которыми, как правило, благополучны. Если человек не выходит из дома, ему крайне сложно оценить, как изменилось отношение окружающих людей с инвалидами.

Социологическое исследование позволяет установить, какие проблемы, связанные с формированием доступной среды и воспитанием толерантного отношения, беспокоят инвалидов, проживающих в регионе. В ходе опроса респондентам предлагалось указать,

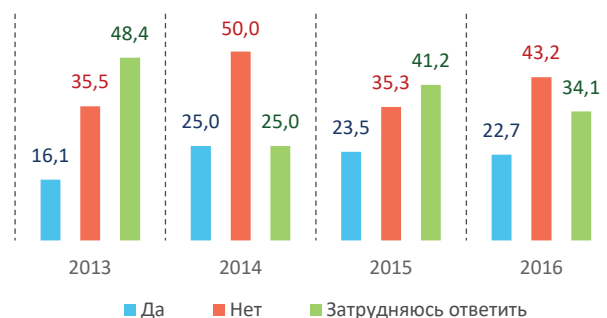


Рис. 3. Динамика распределения ответов инвалидов на вопрос «Отношение населения к проблемам инвалидов за последний год изменилось в лучшую сторону?», % от числа опрошенных

Источник: данные социологических опросов инвалидов / ФГБУН ВолНЦ РАН, 2013–2016 гг.

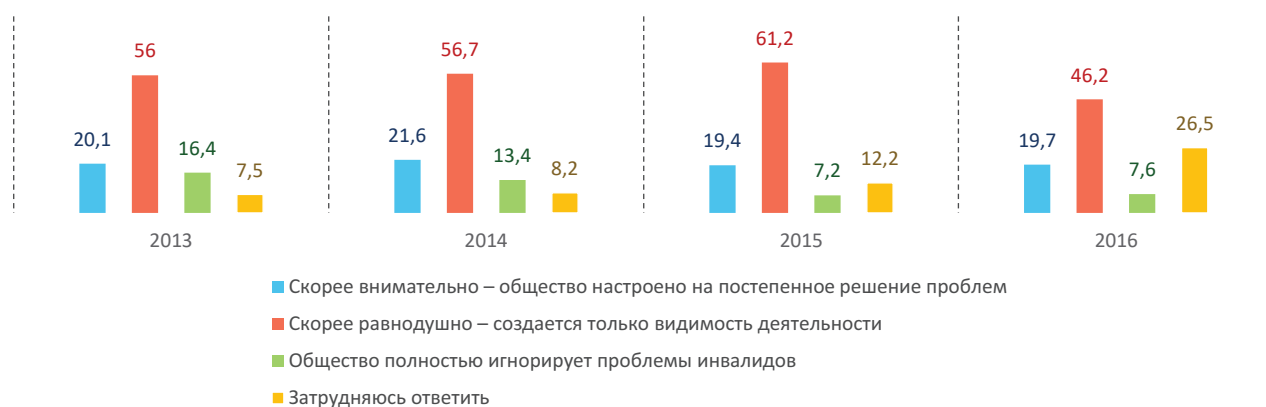


Рис. 2. Распределение ответов на вопрос «По Вашему мнению, как общество относится к проблемам инвалидов?» в территориальном разрезе, % от числа опрошенных

Источник: данные социологических опросов инвалидов / ФГБУН ВолНЦ РАН, 2013–2016 гг.

какие ситуации за последний год сопровождались тем, что в связи с инвалидностью они почувствовали негативное отношение окружающих. За рассматриваемый период наиболее часто упоминались среди таких обращений в медицинские учреждения, передвижение по улицам, нахождение в общественном транспорте и посещение торговых центров. Следует отметить, что наблюдаются положительные изменения: инвалиды стали реже отмечать действие отношенческих барьеров практически во всех ситуациях. В то же время к 2016 году заметно выше по сравнению с 2013 годом стала доля респондентов, затруднившихся ответить на данный вопрос (табл. 4). В связи с этим возникает проблема интерпретации полученных данных – наблюдаемая картина является свидетельством преодоления разобщенности или же говорит о том, что инвалиды, напротив, стали реже взаимодействовать с окружающими.

Для того чтобы разобраться с причинами произошедших изменений, обратимся к анализу ответов респондентов с учетом имеющегося у них типа ограничения здоровья. Респонденты всех четырех рассматриваемых категорий чаще всего среди напряженных ситуаций указывали обращение в медицинские

учреждения и передвижение по улицам города. В 2016 году, в отличие от трех остальных категорий, для инвалидов по зрению практически все предложенные к рассмотрению ситуации чаще сопровождались негативным отношением со стороны окружающих. То есть именно они чаще других инвалидов сталкивались с проявлениями дискриминации. Как и в 2013 году (28%), в 2016 году наибольшая доля тех, кто затруднился с ответом на поставленный вопрос, наблюдалась среди инвалидов, требующих постоянного постороннего ухода (36%). Одновременно среди них доля тех, кто ни разу не попал в такие неприятные ситуации, снизилась с 25 до 19%. Можно предположить, что социальное участие инвалидов данной категории сократилось, причем неравномерно. Об этом свидетельствует полное отсутствие отметок в тех ячейках таблицы, которые относятся к сфере досуга и образования. Сложно представить, что инвалиды, требующие постоянного ухода, не столкнулись бы с проблемами при посещении театра или спортзала, в то время как инвалиды трех других категорий такие проблемы испытывали. Следовательно, наблюдаемое распределение указывает на ограниченность опыта повседневного взаимодействия инвалидов данной категории с внешним миром, о замы-

Таблица 4. Распределение ответов инвалидов на вопрос «Какие ситуации в общении с другими людьми (не инвалидами) вызвали у Вас напряжение за последний год – то есть Вы почувствовали негативное отношение к себе?», % от числа опрошенных

Вариант ответа	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год
	134 чел.	134 чел.	139 чел.	132 чел.
Обращение в медицинские учреждения	39,6	36,6	32,4	31,8
За последний год не было ни одной ситуации	23,1	17,9	25,9	24,2
Затрудняюсь ответить	14,2	14,2	15,1	21,2
Передвижение по улицам города	32,8	34,3	15,8	18,9
Нахождение в общественном транспорте	22,4	18,7	8,6	12,1
Пребывание в магазинах, торговых центрах и т. п.	25,4	26,1	11,5	9,1
Общение с представителями органов социальной защиты	14,2	4,5	10,1	6,1
Посещение учреждений спорта и физкультуры	15,7	3,7	6,5	3
Пребывание в парках, на природе	11,2	5,2	1,4	2,3
Посещение учреждений культуры	10,4	9	6,5	2,3
Посещение образовательных учреждений	10,4	4,5	4,3	2,3
Другие ситуации	3	3,7	4,3	2,3

Источник: данные социологических опросов инвалидов / ФГБУН ВолНЦ РАН, 2013–2016 гг.

кании их социальных связей на ближайшем окружении и сотрудниках сфер соцзащиты и здравоохранения, от которых напрямую зависит состояние их здоровья и самочувствие. Инвалиды, требующие помощи при передвижении, в 2016 году реже, чем в 2013 году, указывали на то, что сталкивались с негативным отношением окружающих во всех перечисленных ситуациях. Среди них также выросла доля тех, кто обладал только положительным опытом взаимодействия с людьми (19% в 2013 году, 25% в 2016 году). Их положение можно назвать средним: данная категория сталкивается с негативным отношением окружающих реже, чем инвалиды по зрению, но чаще, чем инвалиды по слуху (табл. 5).

В ходе социологических исследований инвалиды имели возможность назвать те проблемы с доступностью среды, которые препятствуют их нормальному участию в жизни

общества. Перечень таких проблем в 2013 году включал 21 позицию, в 2014 году – 15, в 2015 году – 11, в 2016 – 16 позиций. Причем наблюдалась специфика проблем, характерных для инвалидов, имеющих разные типы ограничений жизнедеятельности. Так, в 2016 году инвалиды по зрению отмечали неудобство мелкого шрифта, используемого для написания номеров маршрутов на бортах общественного транспорта, а также на этикетках продуктов в магазинах, недоступность самого общественного транспорта. Инвалиды по слуху отмечали нехватку услуг по сурдопереводу, неудобство системы оповещения на вокзале, низкое качество технических средств реабилитации. Инвалиды, требующие помощи при передвижении, указывали на невозможность самостоятельного выхода из дома, недоступность общественного транспорта, отсутствие социального такси,

Таблица 5. Распределение ответов инвалидов на вопрос «Какие ситуации в общении с другими людьми (не инвалидами) вызвали у Вас напряжение за последний год – то есть Вы почувствовали негативное отношение к себе?», % от числа опрошенных

Вариант ответа	Инвалид по зрению		Инвалид по слуху		Инвалид, требующий помощи при передвижении		Инвалид, требующий постоянного постороннего ухода	
	2013 год	2016 год	2013 год	2016 год	2013 год	2016 год	2013 год	2016 год
Передвижение по улицам города	69,8	25,8	10,7	20,6	32,3	16,7	3,1	12,9
Обращение в медицинские учреждения	58,1	38,7	32,1	23,5	32,3	36,1	28,1	29
Нахождение в общественном транспорте	48,8	19,4	7,1	5,9	16,1	13,9	6,3	9,7
Пребывание в магазинах, торговых центрах и т. п.	62,8	16,1	10,7	5,9	12,9	8,3	0	6,5
Пребывание в парках, на природе	25,6	3,2	3,6	2,9	9,7	8,3	0	0
Посещение учреждений культуры	23,3	6,5	3,6	0	9,7	2,8	0	0
Посещение учреждений спорта и физкультуры	32,6	9,7	10,7	0	9,7	2,8	3,1	0
Общение с представителями органов социальной защиты	25,6	9,7	7,1	5,9	9,7	8,3	9,4	0
Посещение образовательных учреждений	30,2	3,2	0	2,9	3,2	2,8	0	0
Другие ситуации	2,3	6,5	7,1	2,9	3,2	0	0	0
За последний год не было ни одной ситуации	16,3	19,4	35,7	32,4	19,4	25	25	19,4
Затрудняюсь ответить	2,3	12,9	3,6	20,6	25,8	16,7	28,1	35,5

Источник: данные социологических опросов инвалидов / ФГБУН ВолНЦ РАН, 2013–2016 гг.

а также возможности пройти специальный курс лечения. В 2015 году респонденты этой категории также сообщали, что парковочные места инвалидов часто заняты обычными автомобилями. Для инвалидов, требующих постоянного постороннего ухода, специфическими проблемами являются платность социальных и бытовых услуг, особенно услуг социального работника, а также невозможность самостоятельного выхода из дома, сложность в оформлении льгот по коммунальным платежам. Проблемой, актуальной для трех из четырех рассматриваемых категорий инвалидов в регионе, является трудоустройство: в 2016 году ее наличие отметили 13% инвалидов по зрению, 12% инвалидов по слуху, 6% инвалидов, требующих помощи при передвижении.

На фоне приведенных фактов интересно обратиться к мнению жителей региона о готовности общества к интеграции инвалидов. В рамках проводимого в период 2013–2016 гг. ежегодного социологического опроса населения Вологодской области респондентам предлагалось ответить на ряд вопросов: в какой мере современное общество готово к интеграции, как они лично относятся к людям с инвалидностью, видят ли в них особые качества, отличающие их от остальных граждан, насколько терпимо относятся к возможности близких отношений с инвалидами. Установлено, что за указанный период выросла доля людей, которые не испытывают психологического дискомфорта во время общения с инвалидами (с 56 до 63%), а также тех, кто дал оптимистичные оценки готовности общества к интеграции (с 13 до 22%). Наряду с этим высокой оставалась доля респондентов, негативно воспринимающих возможное вступление близкого человека в брак с инвалидом: 23% опрошенных в 2016 году сказали, что стали бы препятствовать этому событию. Среди населения региона широко распространены представления о том, что инвалидов отличают от других людей более ярко выраженные любовь к жизни, выносливость и жизнестойкость (53% в 2016 году), воля (52%), доброта (40%), но в то же время – обидчивость (36%), застенчи-

вость (26%), беспомощность (19%). Перечисленные факты свидетельствуют о позитивном восприятии жителями региона самой идеи интеграции и наряду с этим об отсутствии у них объективных знаний о том, как правильно вести себя при общении с инвалидами. Это снижает готовность населения оказывать поддержку людям с инвалидностью и препятствует формированию у него корректных представлений об инвалидах.

Важнейшим участником современных социальных отношений выступают средства массовой информации. Контент их сообщений во многом формирует образ мыслей и представления современников об инвалидах и присущих им проблемах. В силу того что не всегда в задачи СМИ входит создание именно положительных стереотипных образов отдельных групп населения, часть информации об инвалидах не способствует, а скорее, препятствует интеграции общества. Очень часто рассказы о жизни инвалидов сопровождаются призывами к толерантности и взаимопомощи, но редко встречаются материалы, которые дают практические рекомендации о том, как именно можно способствовать улучшению социально-экономического положения группы. На сегодняшний день такие практически ориентированные сообщения в дефиците, именно их необходимо распространять среди разных аудиторий СМИ. Положительный образ инвалидов может быть сформирован и посредством распространения информации о биографиях выдающихся людей, имевших инвалидность, но сумевших благодаря своим личностным качествам и поддержке окружающих добиться успеха и признания своих достижений. Это могут быть биографии современников и соотечественников, живших в недавнем историческом прошлом. Главное требование к таким рассказам – они должны вызывать у аудитории сопереживание и формировать представление о равных достоинствах людей вне зависимости от состояния их здоровья.

В 2016 году инвалиды, проживающие в Вологодской области, низко оценили качество работы СМИ, указав, что освещению

проблем инвалидов уделяется недостаточное внимание (рис. 4). Помимо дефицита таких просветительских материалов в регионе существует проблема «разорванности» информационного поля: источники информации, а также тематика публикаций, которые интересны для инвалидов, могут быть неактуальными для населения. На сегодняшний день работа СМИ – «слабое звено» в системе мер по созданию общества равных возможностей.

В ходе исследования респондентам задавался обобщающий вопрос о том, что, на их взгляд, необходимо изменить в проводимой государством социальной политике.

Наибольшую поддержку получил вариант ответа «необходимы существенные изменения». При этом за период исследования (2013–2016 гг.) выросла доля тех, кто высказывался за полный пересмотр проводимой политики (рис. 5). Эти факты свидетельствуют о повышении гражданской активности и росте потребности инвалидов в улучшении среды. Для субъектов, участвующих в разработке социальной политики, такое распределение – сигнал о необходимости привлечения представителей гражданского общества к обсуждению актуальных направлений социальной поддержки инвалидов.

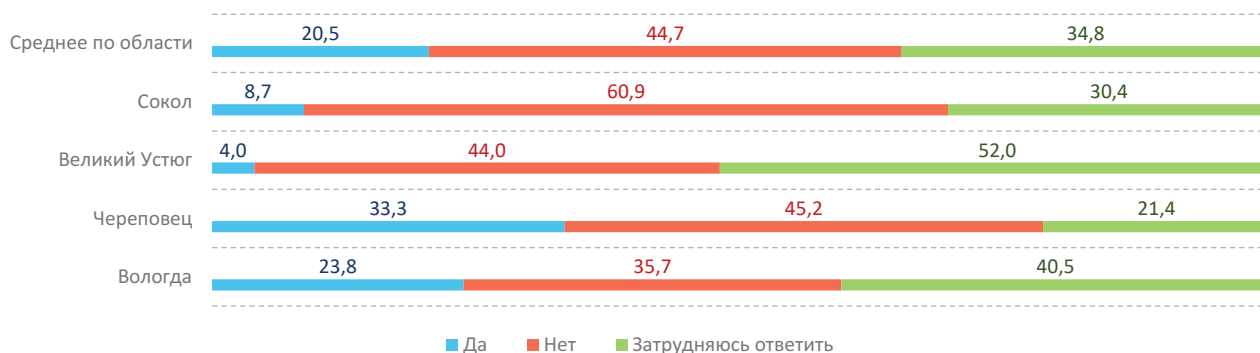


Рис. 4. Распределение ответов на вопрос «На Ваш взгляд, достаточно ли внимания уделяется в СМИ проблемам людей, имеющих инвалидность?» в территориальном разрезе, % от числа опрошенных

Источник: данные социологических опросов инвалидов, проживающих в Вологодской области / ФГБУН ВолНЦ РАН, 2013–2016 гг.



Рис. 5. Распределение ответов на вопрос «Что нужно изменить в государственной социальной политике в первую очередь?», % от числа опрошенных

Источник: данные социологических опросов инвалидов, проживающих в Вологодской области / ФГБУН ВолНЦ РАН, 2013–2016 гг.

Обсуждение

Как показывают результаты исследования, формирование доступной среды в Вологодской области отличается неравномерностью. Если для нескольких сфер заметны значительные прогрессивные изменения, то для остальных сохраняются проблемы. В некоторой степени сложившаяся ситуация обусловлена тем, что преобразования объектов в одних сферах требуют значительно больших затрат по сравнению с другими. Например, адаптация услуг связи может быть произведена однократно, но при этом она вызовет масштабный положительный эффект, поскольку изменения отметят сразу все абоненты. В то же время для того чтобы адаптировать пути передвижения в объектах жилого фонда, используемых инвалидами, требуются гораздо большие вложения, а эффект будет замечен только тем людям, которые непосредственно проживают в этих домах. Кроме того, имеют место проблемы распределения обязанностей и ответственности за реализацию мероприятий программы между различными ведомствами, а также неравномерность финансирования приспособления различных сфер. Так, на 2015 и 2016 годы не было запланировано выделения денежных средств для приспособления объектов жилого фонда.

В плане выявленных проблем с организацией доступной среды Вологодская область не является уникальным регионом. Например, в Казани в начале периода реализации тематической региональной целевой программы проводилось социологическое исследование доступности среды для инвалидов. Респонденты были выбраны из числа инвалидов-колясочников. Основные сложности, с которыми они сталкивались, в основном те же, что и выявленные в Вологодской области: узкие дверные проемы, отсутствие оборудованных лифтов и подъемников в зданиях (в том числе в жилых домах), трудности при посадке и высадке из общественного транспорта, некачественные пешеходные маршруты. Но между этими регионами есть и различие: в Вологодской области проблемы с формированием доступ-

ной среды сопровождаются сложностями в преодолении отношенческих барьеров. В это же время инвалиды в Казани, несмотря на перечисленные проблемы, в целом положительно воспринимали результаты реализации целевой программы «Доступная среда», в частности, 68% из них отметили, что отношение общества к инвалидам изменилось в лучшую сторону [17].

Как следует из приведенных данных, политика государства, в том числе на региональном уровне, должна носить системный характер, а ее мероприятия, особенно касающиеся воспитания населения, должны быть рассчитаны на долгосрочный период. Требуется налаживание межведомственных отношений при решении проблем организации доступной среды, преодолении дискриминации инвалидов на рынке труда, в сфере образования и реализации основных гражданских прав (на свободу передвижения, на свободу и личную неприкосновенность и др.).

Поскольку стереотипные представления людей о социальных группах, в том числе об инвалидах, сложно поддаются коррекции, усилия по преодолению социального исключения инвалидов и по формированию у населения толерантного отношения к ним будут результативны только при длительном и последовательном воспитательном воздействии, прежде всего, на подрастающее поколение. В связи с этим целесообразно введение специальных образовательных программ в школах, а также усиление внимания к культурно-просветительской работе со взрослыми посредством организации бесплатного обучения специальным языкам общения, правилам этикета при взаимодействии с инвалидами, развитию форм совместной досуговой деятельности инвалидов и остальной части населения, расширению спектра культурно-массовых мероприятий, доступных для посещения людьми с ограниченными возможностями здоровья.

В основе изменения сложившегося в обществе образа инвалидов должна лежать трансформация их социального положения, роли, которую они играют в культурной и экономической жизни. Инвалиды, имею-

щие заметные для всех нарушения здоровья, традиционно воспринимаются окружающими как люди, нуждающиеся в постоянной поддержке, зависимые и неспособные к самостоятельным решениям. О том, что этот стереотип все еще жив, свидетельствуют и данные проведенного социологического исследования.

За рубежом преодоление негативного образа инвалидов протекало параллельно с усилением общественной активности самих людей с инвалидностью, сопровождалось борьбой за равные права и возможности их реализации. В Великобритании, например, сложилось движение за независимую жизнь инвалидов под девизом «Ничего для нас без нас!». Благодаря развитию таких социальных движений идее создания общества равных возможностей удалось получить поддержку широких масс населения.

Уже на основе достижения общественного согласия по данному вопросу были разработаны законодательные нормы, регулирующие работу государства по социальной поддержке инвалидов и обеспечению их равного участия. На первых этапах преобразования социальной политики случались ошибки, обусловленные избыточным энтузиазмом относительно возможностей социальной инклюзии людей с ментальными или иными тяжелыми нарушениями здоровья. Благодаря таким примерам продемонстрирована важность дифференцированного подхода к разработке мероприятий и инструментов интеграции для людей с разными типами ограничений жизнедеятельности. Здесь следует отметить, что в России адресность выступает одним из принципов

развития системы социальной поддержки населения [25]. Поэтому можно ожидать, что со временем его реализация станет неотъемлемым элементом государственных целевых программ федерального и регионального уровня, направленных на создание условий для интеграции инвалидов и общества.

Отношение населения к проводимой социальной политике во многом определяется тем, насколько реализуемые мероприятия отвечают критерию социальной справедливости. Представление о ней, согласно исследованиям Института социологии РАН, составляет одну из фундаментальных черт национального менталитета [26]. Следовательно, в глазах населения расходы государства на поддержку инвалидов должны быть легитимны, в противном случае преодоление социальной разобщенности будет оставаться одной из острых социальных проблем. По данным социологического опроса «Социокультурная модернизация регионов», проведенного ФГБУН ВолНЦ РАН в 2016 году⁸, среди населения Северо-Западного федерального округа преобладает конструктивное, уважительное отношение к правам социально уязвимых категорий населения. О том, что относят инвалидов именно к этой категории, требующей особой поддержки государства, заявили 82% респондентов. Среди опрошенных 11% придерживаются мнения о том, что оказание помощи социально уязвимым категориям населения должно сочетаться с повышением их собственной активности в изменении жизненной ситуации. Но в целом ответственность за помощь данным категориям большинство опрошенных (88%) возлагает на государство, лишь 13%

⁸ Объем выборочной совокупности – 3100 респондентов в пяти регионах Северо-Западного федерального округа, в том числе: в Мурманской области – 400, в Калининградской – 400, в Новгородской – 400, в Республике Карелии – 400, в Вологодской области (контрольный регион) – 1500. Метод опроса – анкетирование по месту жительства респондентов. Репрезентативность выборки обеспечивается соблюдением пропорций между городским и сельским населением; пропорций между жителями населенных пунктов различных типов (сельские населенные пункты, малые и средние города); половозрастной структуры взрослого населения регионов. При определении точек опросов учитывается их равнопредставленность в федеральных избирательных округах; при проведении опросов в населенных пунктах – их равнопредставленность в избирательных округах (участках). Ошибка выборки не превышает 5%.

В проведении опроса с ФГБУН ВолНЦ РАН сотрудничали следующие организации: Новгородская область – ГОБУ «Общественно-аналитический центр», Калининградская область – Исследовательская компания «КМГ» (ООО), Мурманская область – ФГБУН Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского НЦ РАН, Республика Карелия – ФГБУН Институт экономики Карельского научного центра РАН.

респондентов отметили ведущую роль семьи, 16% – общества. Мнения о том, что соотечественники испытывают дискомфорт при общении с инвалидами вне зависимости от ситуации и личности собеседника, придерживаются 13% опрошенных.

Для государства такое восприятие означает, что необходимо избрать инструменты социальной политики, способные обеспечить достижение положительного экономического эффекта, в идеале – для всего населения. То есть задача государства – сформировать механизм создания определенного общественного блага. В связи с этим остановимся на тех инициативах, которые отвечают современным социальным настроениям.

В 2016 году в значительной мере активизировалась деятельность государства по разработке и внедрению механизмов содействия трудоустройству инвалидов. Так, Министерство труда планирует разработать в 2017–2019 годах единый стандарт услуги по сопровождению инвалидов молодого возраста при трудоустройстве. Ожидается, что к 2020 году он будет утвержден и станет обязательным для всех регионов. Разработка такого стандарта, в свою очередь, является частью плана мероприятий по реализации в субъектах РФ программ сопровождения инвалидов молодого возраста при получении образования и трудоустройстве. План предусматривает такие меры поддержки, как профессиональная ориентация детей-инвалидов, инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья, развитие практики целевого приема и целевого обучения инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья в вузах и профессиональных образовательных организациях, инклюзивное профессиональное образование, мониторинг трудоустройства инвалидов – выпускников вузов и ссузов, содействие развитию предпринимательских навыков у молодых людей с инвалидностью, внесение в перечень государственных услуг, оказываемых

региональными госорганами, услуги по сопровождению инвалидов молодого возраста при трудоустройстве⁹.

В других сферах также разрабатываются мероприятия, направленные на включение инвалидов в жизнь общества. Так, постоянно в зоне внимания власти находится тема инклюзивного образования, формирования у подрастающего поколения навыков общения с инвалидами. В школах проводят уроки толерантности, в тематику которых входит и обсуждение проблем инвалидов¹⁰.

Перспективным направлением в работе с инвалидами является поддержка и стимулирование развития проектов социальных инноваций. Данные проекты чаще всего реализуют социально ориентированные коммерческие предприятия или социально ориентированные некоммерческие организации. Причем в первом случае проекты предполагают не только ярко выраженный социальный эффект, но и получение экономической выгоды. Сотрудничество власти с социально ориентированными предприятиями и организациями позволяет оптимизировать распределение ресурсов, придать работе по формированию общества равных возможностей более динамичный и адресный характер, лучше учесть актуальные потребности местных сообществ и самих инвалидов.

В Вологодской области действуют общественные организации, заинтересованные в сотрудничестве в решении проблем инвалидов. К их числу принадлежат различные общества инвалидов, молодежные объединения, ветеранские организации. Активное участие этих организаций в решении проблем с созданием доступной среды говорит о том, что они составляют общественный ресурс, способный влиять на интеграционный процесс в регионе. В связи с этим полагаем, что региональной власти следует тесно сотрудничать с общественными организациями инвалидов, в том числе

⁹ Правила сопровождения молодых инвалидов при трудоустройстве появятся к 2020 году / Гарант.ру: информационно-правовой портал. URL: <http://www.garant.ru/news/816399>

¹⁰ Уроки толерантности в школах России. Досье / ТАСС: информационное агентство России. URL: <http://tass.ru/info/2440691>

привлекать их представителей к оценке результативности мероприятий областной подпрограммы «Безбарьерная среда» в качестве независимых экспертов и консультантов. Актуальным направлением совместной работы региональных властей и общественных организаций может стать создание открытых дискуссионных площадок для разработки общих ценностных ориентиров, обсуждения актуальных и для населения, и для инвалидов проблем. Это позволит получить представление о существующих барьерах в общении, выработать конструктивные решения по их преодолению.

Организация досуга инвалидов также должна стать одним из значимых направлений государственной социальной поддержки. В связи с высокой стоимостью посещения культурно-досуговых учреждений инвалиды часто лишены возможности интересно провести свободное время, сформировать собственное мнение о значимых культурных событиях региона. В то же время в г. Вологде есть опыт создания культурно-досугового центра для пожилых людей. Формат КДЦ «Забота»¹¹ может выступить в роли «прототипа» для создания аналогичных центров, целевой аудиторией которых станут люди с ограниченными возможностями здоровья. Если в регионе появятся такие центры, они станут «узлами» информационного и культурного обмена между инвалидами и населением, что будет способствовать преодолению социальной эксклюзии рассматриваемой категории граждан [27]. Принципиально важной чертой, которая должна обеспечить привлекательность таких центров для людей с инвалидностью по сравнению с общественными организациями, традиционно занимающимися организацией их культурного досуга, может служить то, что за возможность участия в проводимых мероприятиях не нужно будет постоянно платить членские взносы.

Выводы

Распределение мнений инвалидов указывает, что в Вологодской области достигнуты положительные результаты работы по

формированию доступной среды, но имеются некоторые проблемы в таких сферах, как транспорт и здравоохранение. Медленно улучшаются оценки готовности общества к интеграции, его отношения к проблемам инвалидов, качество освещения этой тематики в СМИ. Не всегда при реализации программы в полной мере учитываются специфические потребности инвалидов, имеющих разные типы ограничений жизнедеятельности.

Анализ ситуации показал, что ключевыми проблемами, препятствующими интеграции инвалидов в регионе, выступают слабая информированность населения о проблемах инвалидов и правилах общения с ними, а также несфокусированность мероприятий по приспособлению среды на реальных потребностях инвалидов. Последнее означает, что адаптация среды требует не только масштабы и больших объемов затрат, но и соблюдения адресности этих усилий. Если в микрорайоне города живут инвалиды по зрению, а среда адаптирована только для инвалидов-колясочников, то нужный социальный эффект мероприятий не будет достигнут. Избежать подобных проблем можно благодаря постоянному сотрудничеству с общественными организациями инвалидов, которые точно знают о проблемах каждого своего участника, могут выполнять функцию экспертов при определении оптимального количества и расположения элементов доступной среды.

Относительно задачи, связанной с достижением максимального (по масштабу охвата целевой группы) социального эффекта от мероприятий по формированию доступной среды, можно предложить их поэтапную реализацию, учитывающую численность отдельных категорий инвалидов, к примеру, в течение года целенаправленно адаптировать среду для инвалидов, испытывающих сложности при передвижении, затем – для инвалидов по зрению, других категорий людей с инвалидностью. Это позволит добиться постепенного повышения удовлетворенности инвалидов доступностью среды в регионе.

¹¹ Социальный проект «Забота». URL: <http://zabota.vologda-portal.ru>

На протяжении всего периода наблюдений наиболее дружественной средой населенных пунктов была по отношению к инвалидам по слуху. Барьеры, препятствующие их социальному включению, в регионе носили преимущественно отношенческий характер. Для инвалидов по зрению и требующих помощи при передвижении в первую очередь необходимо создать комфортную среду, учитывающую их особые потребности. Элементами такой среды должны стать решения, помогающие людям ориентироваться в пространстве, получать необходимую информацию и услуги с наименьшими затратами времени и сил, легко перемещаться в пределах населенного пункта. Свобода общения, передвижения, легкость получения социально значимой информации и основных услуг – минимум, который необходимо предоставить целевой категории населения в результате реализации программы «Безбарьерная среда».

Срок реализации подпрограммы «Безбарьерная среда» истек в 2018 году. Вероятно, работа по созданию доступной среды и обеспечению интеграции инвалидов будет продолжаться. В связи с этим считаем целесообразным в дальнейшем уделить особое внимание мероприятиям, направленным на организацию совместного культурного досуга для инвалидов и других людей, содействие трудоустройству инвалидов, развитие инклюзивного образования, обучение детей и взрослых корректному общению с инвалидами, привлечение инвалидов к принятию управленческих решений. Важную роль в преодолении отношенческих барьеров инклюзии могут сыграть культурные учреждения для инвалидов, подобные созданному в Вологде досуговому центру для пожилых людей «Забота». Благодаря перечисленным мерам можно добиться расширения сети социальных взаимодействий инвалидов, обеспечить социальную интеграцию.

ЛИТЕРАТУРА

1. Шабунова А.А., Барсуков В.Н. Тенденции демографического старения населения Российской Федерации и пути их преодоления // Проблемы развития территории. 2015. № 1 (75). С. 76–87.
2. Шабунова А.А. Общественное развитие и демографические вызовы современности // Проблемы развития территории. 2014. № 2 (70). С. 7–17.
3. Drake F.R. *Understanding Disability Policies*. London: Macmillan, 1999. 256 p.
4. Backenroth G.A.M. People with disabilities and the changing labor market: some challenges for counseling practice and research on workplace counseling. *International Journal for the Advancement of Counselling*, 2001, vol. 23, no. 1, pp. 21–30.
5. Westerhout Ed. Disability risk, disability benefits, and equilibrium unemployment. *International Tax and Public Finance*, 2001, vol. 8, no. 3, pp. 219–244.
6. Acheson N. Service delivery and civic engagement: disability organizations in Northern Ireland. *Voluntas: International Journal of Voluntary and Nonprofit Organizations*, 2001, vol. 12, no. 3, pp. 279–293.
7. Van Oorschot W., Hvinden B. Introduction: towards convergence? Disability policies in Europe. *European Journal of Social Security*, 2000, vol. 2, no. 4, pp. 293–302.
8. Floyd M., Curtis J. An examination of changes in disability and employment policy in the United Kingdom. *European Journal of Social Security*, 2000, vol. 2, no. 4, pp. 303–322.
9. Verdugo M.A., Jimenez A., de Urries F.B.J. Social and employment policies for people with disabilities in Spain. *European Journal of Social Security*, 2000, vol. 2, no. 4, pp. 323–341.
10. Van Oorschot W., Boos K. The battle against numbers: disability policies in the Netherlands. *European Journal of Social Security*, 2000, vol. 2, no. 4, pp. 343–361.
11. Bengtsson S. A truly European type of disability struggle: disability policy in Denmark and the EU in the 1990s. *European Journal of Social Security*, 2000, vol. 2, no. 4, pp. 363–377.

12. Lundstrom F., McAnaney D., Webster B. The changing face of disability legislation, policy and practice in Ireland. *European Journal of Social Security*, 2000, vol. 2, no. 4, pp. 379–397.
13. Lindqvist R. Swedish disability policy: from universal welfare to civil rights? *European Journal of Social Security*, 2000, vol. 2, no. 4, pp. 399–418.
14. Романов П.В., Ярская-Смирнова Е.Р. Политика инвалидности. Проблема доступной среды и возможности занятости // *Социологические исследования*. 2005. № 2. С. 44–55.
15. Лига М.Б., Щеткина И.А., Пояркова З.Д. Оценка инвалидами реализации государственной программы «Доступная среда» // *Социологические исследования*. 2016. № 4. С. 75–78.
16. Наберушкина Э.К. Доступность городской среды для инвалидов // *Социологические исследования*. 2010. № 9. С. 58–64.
17. Абдулхакова Г.З., Гончарова О.Л. Исследование влияния реализации государственной программы «Доступная среда» на качество жизни инвалидов // *Теоретические и прикладные аспекты современной науки*. 2014. № 5 (2). С. 180–183.
18. Терскова С.Г., Гаврилова Е.С., Юркова Е.Е. Результаты реализации федеральной программы «Доступная среда» на 2011–2015 гг.: социологический анализ // *Гуманитарные научные исследования*. 2016. № 2 (54). С. 216–222.
19. Седых О.Г., Ковтун В.А. Проблемы формирования безбарьерной среды для людей с ограниченными возможностями // *Baikal Research Journal*. Иркутск, 2015. Т. 6. № 4. URL: <http://brj-bguer.ru/reader/article.aspx?id=20279>. DOI: 10.17150/2411-6262.2015.6(4).23
20. Иванова С.С., Кириллова Е.В. Анализ и управление рисками при реализации программы «Доступная среда» // *Проблемы и перспективы реализации учетной, контрольной и аналитической функций в социокультурном пространстве современного бизнеса: мат-лы I Республ. с международ. участием науч.-практ. конф. Донецк, 2015*. С. 27–30.
21. Бикалова Н.А., Кретова Е.А. Совершенствование программно-целевого бюджетирования (на примере государственной программы «Доступная среда» на 2011–2015 годы в Калужской области) // *Современный взгляд на будущее науки: сб. ст. Международ. науч.-практ. конф. Уфа: Аэтерна, 2015*. С. 75–79.
22. Бутова Т.В., Кузьмина Д.А., Цыплакова М.С. Роль федеральных целевых программ в социально-экономическом регулировании государства. Проблемы разработки и реализации федеральных целевых программ на примере программы «Доступная среда» на 2011–2020 гг. и возможные пути их решения // *Вестн. академии*. 2014. № 4. С. 122–127.
23. Мигранова Л.А., Ненахова Ю.С. Программа «Доступная среда» и оценка ее реализации инвалидами // *Народонаселение*. 2015. № 1. С. 107–122.
24. Головина Т.А. Государственная программа Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2015 годы – последовательное решение проблем для людей с особыми потребностями // *Вестн. Череповец. гос. ун-та*. 2012. № 4. Т. 3. С. 84–86.
25. Больницкая А.Н. Государственная политика социальной поддержки населения // *Региология*. 2016. № 2 (95). С. 90–98.
26. Горшков М.К. Российское общество в социологическом измерении // *Социологические исследования*. 2009. № 3. С. 15–26.
27. Эксклюзия как критерий выделения социально уязвимых групп населения / А.А. Шабунова [и др.] // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2016. № 2 (44). С. 29–47.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Нацун Лейла Натиговна – младший научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Вологодский научный центр Российской академии наук». Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а. E-mail: leyla.natsun@yandex.ru. Тел.: +7(8172) 59-78-10.

Natsun L.N.

INTEGRATION OF DISABLED PEOPLE AND THE SOCIETY: EFFECTIVENESS OF REGIONAL SOCIAL POLICY MEASURES (CASE STUDY OF THE VOLOGDA OBLAST)

Building integration ties is one of the priority goals of the development of a social state. Any society has groups of people with higher risks of social exclusion than others. Disabled people worldwide are considered to be one of these vulnerable categories. The social policy aimed at ensuring equal participation of disabled people in the social life in Russia applies a program-target approach. The result of the state program “Accessible Environment” should be creating the most comfortable conditions for people with disabilities in a number of priority areas of life. Similar programs are being implemented in Russian regions including the Vologda Oblast. At the same time, the issue of measuring the social impact of their activities remains controversial. The purpose of the study is to analyze what results in terms of creating conditions for integrating people with disabilities and the society have been achieved in the Vologda Oblast through the implementation of the program “Barrier-Free Environment”. The choice of the region is due to the fact that here, the relevant target program ends in 2018 and it is important now to evaluate its success and identify priority areas for future efforts. It is shown that from the point of view of disabled people themselves, the situation with accessibility of environment is changing slowly and unevenly, and the attitude of the society to their problems remains mainly indifferent. The final part of the article presents conclusions and recommendations on improving measures aimed at creating an accessible environment in the region. The research results may be of interest to specialists in social security.

Disability, accessible environment, social integration, social policy.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Natsun Leila Natigovna – Junior Research Associate at the Department of Living Standards and Lifestyle Studies. Federal State Budgetary Institution of Science “Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences”. 56a, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation. E-mail: leyla.natsun@yandex.ru. Phone: +7(8172) 59-78-10.

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.7

УДК 656.08 | ББК 39.808

© Абдульзянов А.Р.

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА СОВРЕМЕННОГО ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА (СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ)



АБДУЛЬЗЯНОВ АРТУР РАШИДОВИЧ

Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан
Россия, 420111, г. Казань, ул. Лево-Булачная, д. 36а
E-mail: gailj_07@bk.ru

Повышение смертности на дорогах является одной из социально-демографических проблем. Поэтому стабильное состояние дорожно-транспортной системы выступает гарантом безопасности дорожного движения в городской среде. Таким образом, целью данной статьи является рассмотрение проблем дорожно-транспортной системы в социологическом ракурсе. Теоретико-методологический анализ показал, что отечественные и зарубежные ученые фокусируют свое внимание на анализе отдельных компонентов. При этом возникает необходимость комплексного исследования дорожно-транспортной системы, которая базируется на трех компонентах: автотранспортный парк, дорожно-транспортная инфраструктура, дорожно-транспортная среда. Эмпирической базой исследования выступили данные официальной статистики и социологического опроса «Безопасность дорожного движения», проведенного Центром семьи и демографии АН РТ. Опрос продемонстрировал следующие результаты: низкие оценки качества дорог и их освещенности определяют лидерство этих показателей в рейтинге неудовлетворительных дорожных условий. В каждом третьем случае респонденты указывают на плохое состояние дорог, тогда как технические аспекты (отсутствие подземных и наземных переходов и пр.) занимают последние места. Делается вывод о том, что рост числа дорожно-транспортных нарушений в первую очередь связан с человеческим фактором, а именно с нарушением правил дорожного

Для цитирования Абдульзянов А.Р. Дорожно-транспортная система современного городского пространства (социологический анализ) // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 116–126. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.7

For citation: Abdul'zyanov A.R. Road transport system in the modern urban space (sociological analysis). *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 116–126. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.7

движения водителями. На основе проведенного исследования были выявлены следующие показатели состояния дорожно-транспортной системы: отсутствие взаимного уважения на дорогах между пешеходами и водителями, наличие взаимных обвинений в несоблюдении правил дорожного движения; превалирование отрицательных значений в оценке транспортной культуры и недостаточная функциональность деятельности образовательных учреждений в отношении трансляции ценностей и норм безопасного поведения в дорожном пространстве; неудовлетворенность населения деятельностью дорожно-патрульной службы и наличие в ее адрес обвинений в коррупции и недостатке профессионализма. В заключение сделан вывод о необходимости выработки стратегических направлений дальнейшего развития и повышения эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения как социального института.

Дорожно-транспортная система, социальные нормы, безопасность, дорожно-транспортная среда, социальное взаимодействие, риск, дорожно-транспортная культура, конфликтное поведение.

Дорожно-транспортная система является многофункциональным институциональным комплексом, призванным реализовывать целую совокупность потребностей общества, которые связаны с движением и взаимосвязью в социальном пространстве транспорта, водителей, пешеходов и пр. В современных условиях в развитии данной системы происходят существенные изменения, которые все чаще становятся источником увеличения количества и многообразия рисков. Автомобиль приобретает значение символической статусной вещи, происходит интенсификация использования индивидуального транспорта, увеличивается диспропорция между уровнем автомобилизации и темпами дорожного строительства, а мощность современных транспортных средств и их скоростные возможности создают эффект максимизации существующих рисков на дороге.

На фоне ускоряющегося темпа технического развития, автомобилизации и внедрения высоких технологий на первый план начинает выходить человек как основной субъект дорожно-транспортной системы. Значительная доля рисков, их возникновение и развитие, а также сохранение безопасности в целом связаны с общей и профессиональной компетентностью участников дорожного движения. От их умений, навыков, усвоенных и поддерживаемых ими ценностно-нормативных образцов поведения на дороге, их отношения к другим

участникам дорожного движения зависит безопасность дорожно-транспортной системы в целом.

Однако в настоящее время можно констатировать массовость нарушений правил дорожного движения, низкий уровень дорожно-транспортной культуры, возрастание агрессии и конфликтного поведения на дорогах. При этом расширение масштабов подготовки водителей не сопровождается повышением ее качества, а зачастую, наоборот, приводит к снижению уровня обученности, отсутствию четкости и единства управления процессом подготовки. В настоящее время общество нуждается в адекватных изменениях структуры, форм и методов обучения и воспитания, в улучшении материально-технической базы и разработке новых подходов, которые в совокупности будут способствовать формированию социально ориентированных участников дорожного движения, основными характеристиками которых станут сохранение безопасности и минимизация рисков. Данные тенденции обуславливают значимость научного осмысления дорожно-транспортной системы с позиции именно социологической науки, парадигмы и методы которой дадут новое видение проблем сохранения ее безопасности и позволят найти адекватные решения по снижению рисков на дорогах [1].

Значительный вклад в раскрытие специфики дорожно-транспортной системы внесли работы по общей теории систем, которые

диктуют необходимость учета наличия взаимосвязи между всеми элементами системы (Л. Берталанфи) [2; 3]; необходимость сотрудничества между ее отдельными элементами и внешней средой, соответствия новым потребностям общества (А.А. Богданов) [4].

Опираясь на определение системы Л. Берталанфи и А.А. Богданова, мы можем сделать попытку дать определение понятия «дорожно-транспортная система», которая включает в себя комплекс трех взаимодействующих компонентов (транспортный парк, дорожно-транспортная инфраструктура и дорожно-транспортная среда), находящихся в определенных взаимоотношениях друг с другом, они организованы для достижения одной поставленной цели, а именно гарантии безопасности дорожного движения.

В контексте исследуемой проблемы актуальны идеи системного подхода, позволяющие рассмотреть дорожно-транспортную систему через призму ее взаимодействия с окружающей средой (Н. Луман) [5; 6]. Логика исследования потребовала обращения к идеям П. Бергера и Т. Лукмана [7] о «запасе знаний» и социальном порядке, которые демонстрируют значение следования стандартам исполнения тех или иных ролей участниками дорожного движения как результата механизма типизаций.

В целом можно говорить о присутствии некоторой фрагментарности, фокусировке на анализе отдельных компонентов, что подчеркивает необходимость комплексного исследования дорожно-транспортной системы. Имеет место общественная потребность в совершенствовании институциональной практики обеспечения и усиления безопасности дорожного движения, направленной на сохранение жизни и здоровья населения [8]. Научное знание нуждается в концептуализации безопасности дорожно-транспортной системы, которая не только обогатит социологическое знание, но и будет направлена на снижение рисков для всех участников дорожного движения. Необходим социологический анализ дорожно-транспортной системы, основанной на социально ориентированном участнике дорожного движения, ведущими

мотивами действий которого будут сохранение безопасности и минимизация рисков на дорогах.

Непосредственно перед изучением дорожно-транспортной системы с социологической точки зрения возникает необходимость обращения к понятию социально-транспортной среды города. В соответствии с идеями Н. Лумана социально-транспортная система в городском пространстве включает следующие компоненты (составные части): дорожно-транспортный комплекс, участники дорожного движения, окружающая среда [9].

Показателем, свидетельствующим как о степени развития улично-дорожной сети города, так и о системе организации движения транспорта и пешеходов, является уровень безопасности движения транспорта и пешеходов.

Транспортные системы городов должны рассматриваться как цельные образования, реализующие свою сущность через системообразующие подсистемы и элементы (структуру системы), принципы функционирования, инструменты регулирования, нормативы бюджетного обеспечения разных уровней и их соотношения, механизмы регулирования внутрисистемных отношений, разграничение полномочий и предметов ведения в отношении транспортных систем городов между различными уровнями власти.

Системообразующие факторы определяют принципы выделения подсистем и элементов, инструментарий, то есть механизмы планирования и функционирования транспортной системы городов. Один из важнейших из них – построения транспортных систем городов – целенаправленность, реализуемая через сбалансированность всех элементов в целях удовлетворения интересов городского сообщества.

Окружающие нас системы непрерывно усложняются – увеличивается количество элементов и связей, становится практически невозможным вручную эффективно управлять ими. Без применения научно обоснованных методов системного анализа и современных информационных технологий нельзя оценить качество функционирова-

ния сложных систем и тем более прогнозировать их будущее. В полной мере это относится и к дорожно-транспортным системам.

Дорожно-транспортная система включает в себя три компонента:¹ автотранспортный парк, инфраструктуру и дорожно-транспортную среду.

К первому компоненту в структуре дорожно-транспортной системы предлагается отнести автотранспортный парк, основу которого составляет транспорт как вид хозяйственной деятельности. Полученные результаты анализа позволяют констатировать тенденцию автомобилизации городских дорог и устаревания возрастной структуры автомобильного парка, что, безусловно, ведет к усложнению функционирования дорожно-транспортной системы и актуализации различных проблем.

В настоящее время формирование официальной статистической информации о состоянии дорожно-транспортной системы осуществляется не только Росстатом, но и другими субъектами официального статистического учета, которые ведут статистическое наблюдение за процессами и явлениями, происходящими в регулируемых ими сферах деятельности, а также создают и ведут реестры соответствующих административных данных.

Согласно данным статистики, в РФ с 2000 года вдвое увеличилось количество транспорта, особенно находящегося в собственности граждан (рис.): грузовых (с 1568 до 3789 машин) и легковых (с 19097 до 42317 машин) автомобилей, автобусов (с 186 до 434 машин).

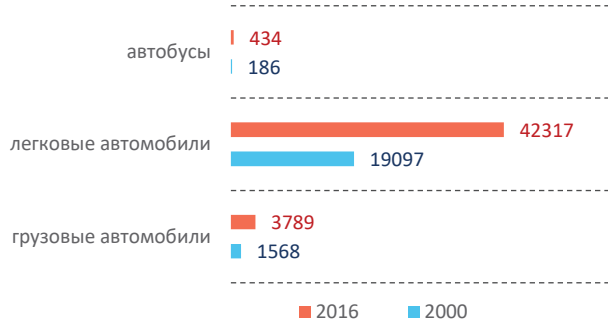


Рис. Динамика увеличения количества транспорта

Источник: Транспорт и связь в России: стат. сб. / Росстат. М., 2016. 112 с. [10].

Парк пассажирских автобусов, включая маршрутные таксомоторы, состоит из 253,1 тыс. единиц техники (11% от общего подвижного состава). Общая пассажироместность (мест для сидения) в них в 2015 году составила 5 млн 629 тыс. мест. Из парка пассажирских автобусов почти 14% оснащены системой ГЛОНАСС, 23% ГЛОНАСС/GPS [11].

В целом данные анализа позволяют утверждать о наличии тенденции автомобилизации российских городских дорог, что, безусловно, можно рассматривать как фактор усложнения функционирования дорожно-транспортной системы в целом [12]. Если рассмотреть возрастной состав автомобильного транспорта в городах РФ, его можно представить в виде фактора, усугубляющего состояние дорожно-транспортной системы. Несмотря на увеличение числа всех типов транспорта, находящихся в эксплуатации до 5 лет, по общей структуре каждый второй лег-

¹ Анализ результатов сделан на основе данных, полученных в ходе эмпирических исследований: авторский анкетный опрос «Безопасность дорожно-транспортной системы» (n=2500, 2016 год); проект «Мониторинг профилактики детского транспортного травматизма в образовательных учреждениях дополнительного образования детей» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах с применением анкетного опроса (n=842 педагога, n=2563 учащихся, 2017 год); анкетный опрос, проведенный по рекомендации и методологии Министерства транспорта РФ «Транспортно-социологическое обследование функционирования транспортной инфраструктуры» (n=1500, 2018 год). Исследования проводились в городах: Казань, Набережные Челны, Нижнекамск, Альметьевск, Зеленодольск, Бугульма, Елабуга, Лениногорск, Чистополь, Азнакаево, Заинск, Нурлат, Бавлы, Менделеевск, Буинск, Агрыз, Арск, Кукмор.

Использовались информационно-справочные материалы Научно-исследовательского центра безопасности дорожного движения МВД РФ, ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» и Республиканского государственного унитарного предприятия «Безопасность дорожного движения» в РТ. В работе был привлечен большой массив статистических данных, представленных на сайте ГИБДД «Показатели состояния безопасности дорожного движения» и в материалах ВОЗ «Доклад о безопасности дорожного движения в мире».

ковой автомобиль и автобус находится в эксплуатации более 10 лет (46,9 и 49,8 машин). При этом устаревание автобусов и грузовых автомобилей идет достаточно интенсивными темпами (с 43,2% в 2000 году до 49,8% автобусов в 2015 году; с 50,8 до 61,3% грузовых в 2015 году)².

Изучение структуры использования городским населением различных видов транспорта показало, что каждый второй опрошенный использует личный автомобиль, каждый третий – маршрутное такси и автобус. Чем крупнее по количеству жителей город, тем чаще используются такие виды транспорта, как такси, троллейбус и трамвай. При этом по всей выборке снижается число пользующихся личным автомобилем в населенных пунктах с населением менее 10 тыс. и более 1 млн человек. Основными причинами мотивированного отказа от общественного транспорта в пользу личного названы большая длительность поездки в сравнении с личным транспортом, а также удаленность остановок от пунктов отправления/назначения. На низкий уровень комфорта поездки и высокое наполнение общественного транспорта жалуется четверть населения. На низкий уровень комфорта и качества транспортных средств (отсутствие низкопольных транспортных средств и кондиционера в них) обращают внимание лишь 14% респондентов [13]. С уменьшением числа городских жителей увеличивается частота пользования велосипедом, тогда как с увеличением числа жителей возрастает количество перемещений на электричке, мотоцикле и служебном авто³. В ходе анализа возникла необходимость сравнения данных, полученных от городского и сельского населения. По результатам авторского исследования, жители городской местности выше оценивают работу общественного транспорта, тогда как сельчане

чаще называют ее плохой. В частности, работа общественного транспорта была выше оценена в столице Республики Татарстан (21,2% к 15,2% в других городах и к 8,4% – в сельской местности). При этом каждый третий сельчанин и каждый пятый житель других городов республики очень низко оценивает работу данного вида транспорта, тогда как в столице придерживается такого же мнения только каждый десятый горожанин. В работе общественного транспорта городские жители отметили следующие недостатки: частое нарушение водителями скоростного режима (44,4%), резкое торможение (42,5%), вследствие высокой конкуренции частые случаи так называемого «подрезания» других участников дорожного движения (38,6%). Не осталась без внимания и такая проблема, как техническая изношенность парка общественного транспорта. Для решения выявленных недостатков население предлагает повысить требования к водителям при приеме на работу и усилить контроль за техническим состоянием транспорта.

В основу второго блока включена дорожно-транспортная инфраструктура, основным компонентом которой выступают дороги как основное место дорожно-транспортных происшествий. Согласно авторскому подходу, здесь необходимо применить анализ статистических данных по протяженности и плотности дорог, а также массовый опрос населения с целью получения данных о качестве дорог и безопасности дорожных условий.

Проведенный анализ данных параметров позволил получить следующую картину. За последние 15 лет в РФ произошло увеличение количества дорог и возросла их плотность. Согласно статистическим данным, с 2000 года в РФ количество дорог увеличилось вдвое (с 898 до 1643), в том числе и с твердым покрытием (с 752 до 1154). За аналогичный период времени возросла и плотность автомобильных дорог (с 44,1 до 67,4%)⁴. Однако по качеству дорог в мировом рейтинге Россия находится на 123 месте из 140 возможных [14; 15].

² Транспортные средства и пути сообщения в Республике Татарстан. URL: http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat/ru/statistics/enterprises/transport (дата обращения 13.02.2017).

³ Российский статистический ежегодник – 2017. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B16_5563/Main.htm (дата обращения 23.01.2018).

⁴ Транспорт и связь в России – 2016: стат. сб. / Росстат. М., 2016. 112 с. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (дата обращения 13.01.2016).

Анализ ситуации в городах Республики Татарстан показал, что интенсивность дорожного движения и объем грузов на автомобильные дороги постоянно возрастают. В целом по региону протяженность дорог общего пользования в пределах Республики Татарстан на 1 января 2017 года составила 39140,4 км (из них асфальтобетонных – 29531,5 км) [16].

В целях реализации государственной политики в области транспортной системы Республики Татарстан Кабинет министров РТ утвердил Государственную программу «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014–2022 годы»⁵. Цель программы заключается в обеспечении дальнейшего развития транспортного комплекса и создании современной коммуникационной транспортной инфраструктуры, направленной на удовлетворение потребностей экономики и опережающее развитие инфраструктуры в Республике Татарстан.

Основные задачи данной программы сводятся к созданию устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения единой системы общественного транспорта на основе формирования рынка услуг, регулируемого в интересах общества и хозяйствующих субъектов; развитию сети логистических, терминально-складских услуг и автомобильных дорог для удовлетворения потребности населения в качественных и безопасных перевозках; росту эффективности и конкурентоспособности экономики с обеспечением требуемого технического состояния, пропускной способности, безопасности и надежности конфигурации дорожной сети; повышению безопасности транспортной системы и совершенствованию государственной политики в транспортном комплексе Республики Татарстан.

В настоящее время анализ современного состояния городских и сельских дорог в Республике Татарстан выявил ряд проблем. Во-первых, происходит постоянная интенсифи-

кация дорожного движения, а также повышение нагрузок на автомобильные дороги, особенно городские. Во-вторых, присутствует несоответствие технического состояния сети автомобильных дорог общего пользования нормативным требованиям («неотремонт»). В-третьих, имеется недостаточная плотность дорог из-за наличия населенных пунктов, которые не имеют подъездов с твердым покрытием [9]. Также имеют место несоответствие технического состояния сети автомобильных дорог нормативным требованиям и недостаточная плотность дорог. В целом по республике каждый третий житель считает состояние дорог в месте своего проживания плохим. Отрицательные оценки существенно преобладают у сельчан (42,3% к 28,7% в других городах и к 21,2% в столице), что в итоге предопределило лидерство такой меры, как увеличение количества дорог с твердым покрытием в сельской местности [17]. Низкое качество дорог и их недостаточное освещение являются лидерами в рейтинге неудовлетворительных дорожных условий. При этом именно они достаточно часто выступают основной причиной дорожно-транспортных происшествий.

Завершающим блоком социологического анализа дорожно-транспортной системы выступает дорожно-транспортная среда. Согласно авторской точке зрения, она неоднородна и в ее структуре следует четко разграничить компоненты [18]. В первый компонент предлагается включить особенности социального взаимодействия участников дорожного движения (водитель и пешеход), в котором присутствуют как точки соприкосновения, так и разногласия. В частности, они единодушны в том, что рост числа ДТП происходит вследствие нарушений правил дорожного движения в первую очередь водителями, а во вторую – пешеходами. Однако при переходе пешеходом проезжей части в качестве основного виновника получения им травм признается сам пешеход. При

⁵ Постановление Кабинета министров № 1004 от 18.12.2017 «О реализации мер по повышению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан, сокращению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий». URL: http://prav.tatarstan.ru/rus/docs/post/post1.htm?pub_id=1241434 (дата обращения 10.05.2017).

этом пешеходы чаще обвиняют водителей в неуважительном к ним отношении, тогда как водители ссылаются больше на технические причины.

При определении мер по повышению безопасности на городских дорогах пешеходы настаивают на ужесточении наказания водителей, водители в приоритет ставят санкции в отношении пешеходов. Большинство опрошенных согласилось с необходимостью увеличить количество наземных переходов, а также улучшить качество обучения правилам поведения. Однако число сторонников ужесточения наказания водителей среди самих водителей гораздо меньше, чем среди пешеходов. При этом водители чаще выступают сторонниками необходимости ужесточения наказания пешеходов, установления для них заградительных турникетов и увеличения количества подземных переходов (табл. 1).

Таблица 1. Меры по повышению безопасности на дорогах, %

Меры	Водители	Пешеходы
Увеличить качество обучения правилам поведения	45,1	43,6
Увеличить количество наземных переходов	33,7	33,5
Ужесточение наказания водителей	37,6	52,7
Установление для пешеходов заградительных турникетов	41,1	35,9
Увеличение количества подземных переходов	35,6	29,7
Ужесточение наказания пешеходов	48,8	41,9

Второй компонент дорожно-транспортной системы – культура и совокупность норм безопасного поведения на дорогах [19]. И здесь специфика социологического подхода проявляется в том, что помимо учета знаний и поведенческих установок отдельного участника дорожного движения основной акцент предлагается сделать на деятельности социальных институтов, отвечающих за трансляцию и усвоение норм безопасного поведения.

В ходе социологического исследования респондентам было предложено оценить

транспортную культуру по пятибалльной шкале. Согласно полученным данным, отличной ее признали только 2,3% населения, как «хорошо» и «удовлетворительно» оценил каждый пятый респондент, большинство поставило оценку «плохо». В оценке изменений транспортной культуры больше половины опрошенных говорят об отсутствии в ней каких-либо изменений. Доля тех, кто отмечает ухудшение, примерно равна доле тех, кто констатирует улучшение (23,8% к 23,2%). Существенное ухудшение или существенное улучшение отметило не большое количество опрошенных.

Анализ полученных данных показал, что население в большинстве своем оценивает степень безопасности дорожного движения удовлетворительно и отрицает наличие в нем существенных изменений за последние пять лет. В само понимание безопасности дорожного движения население закладывает соблюдение правил дорожного движения и безопасное передвижение транспорта. В причинах роста числа дорожно-транспортных нарушений (табл. 2) в первую очередь видится человеческий фактор, а именно нарушение ПДД водителями. В каждом третьем случае респонденты винят плохое состояние дорог [20], тогда как технические аспекты (отсутствие подземных и наземных переходов и пр.) занимают последнее место.

Таблица 2. Причины роста дорожно-транспортных происшествий, %

Нарушение ПДД водителями	74,1
Плохое состояние дорог	37,1
Отсутствие подземных и наземных переходов и пр.	18,3

В ходе исследования были выявлены наиболее опасные места в организации дорожного движения. По мнению большинства опрошенных, к ним относятся переход по нерегулируемому пешеходному перекрестку и проезд велосипедистов по проезжей части. Подавляющее большинство респондентов отметило в качестве основной причины дорожно-транспортных происшествий нарушение правил дорожного движения.

Наиболее опасными среди них признаются употребление алкоголя за рулем, выезд на красный сигнал светофора и полосу встречного движения (табл. 3). Сами респонденты отмечают, что иногда переходят улицу в неположенном месте (18,5%) или на запрещающий сигнал светофора и не пристегиваются ремнями безопасности (16%).

Таблица 3. Причины дорожно-транспортных происшествий, %

Употребление алкоголя за рулем	86,4
Выезд на красный сигнал светофора	61,2
Выезд на полосу встречного движения	50

Третий компонент дорожно-транспортной среды представлен в рамках деятельности социальных институтов по поддержанию дорожно-транспортной системы в состоянии безопасности (семья, образование (школа), контроль дорожно-транспортного движения (ДПС, ГИБДД)).

Согласно итогам опроса, большинство водителей и пешеходов считают, что обучение детей правилам дорожного движения должно осуществляться еще до школы. За необходимость обучения в период младшего школьного возраста высказались 36,5% водителей и 39,3% пешеходов. Каждый десятый из них убежден, что обучение должно осуществляться в средних классах школы.

Основной акцент в данном компоненте предлагается сделать на дорожно-патрульной службе, деятельность которой, согласно результатам исследования, население оценивает не очень высоко. Несмотря на это, наибольшее признание получили такие направления работы этой службы, как предотвращение дорожно-транспортных происшествий с нарушителями в состоянии опьянения и задержание преступников, нарушивших правила дорожного движения. Больше всего нареканий со стороны респондентов вызывает деятельность дорожно-патрульной службы по противодействию правонарушениям в отношении пешеходов, борьбе с преступлениями, связанными с хищением чужого имущества и подделкой документов.

Безусловно, у населения сложилось определенное представление о причинах неудовлетворительной работы дорожно-патрульной службы. В частности, наиболее часто звучали обвинения в коррупции, взяточничестве. Каждый четвертый респондент указал на недостаток профессионализма, необходимых навыков, компетентности у сотрудников правоохранительных органов и низкое качество отбора кадров. Каждый пятый участник опроса видит причины сложившегося положения в неprestижности профессии полицейского в глазах общества, недостаточном контроле органов внутренних дел со стороны государства и общества, а также в неуважительном отношении сотрудников дорожно-патрульной службы к населению. Последний аспект чаще выделяли городские жители. Пятая часть опрошенных убеждена, что сотрудников этой службы можно охарактеризовать с помощью таких определений, как «вседозволенность» и «уверенность в собственной безнаказанности». При этом респонденты не исключают влияния и ряда социально-юридических факторов: нерешенность социальных проблем сотрудников (низкая зарплата, необеспеченность жильем и т. п.), несовершенство законодательной базы по борьбе с преступностью и недостаточное количество сотрудников.

Таким образом, дорожно-транспортная система представляет собой многоуровневую структуру, в которую входят автотранспортный парк различного вида; дорожно-транспортная инфраструктура; дорожно-транспортная среда, включающая социальное взаимодействие основных участников дорожного движения, культуру и социальные нормы безопасного поведения в дорожном пространстве, процесс трансляции данных норм в обществе и функционирование социальных институтов по поддержанию состояния дорожно-транспортной системы в состоянии безопасности.

Основу социологического анализа дорожно-транспортной системы составляют включение ценностно-нормативного комплекса и правил дорожного движения как его основного регулятора, акцент на поведенче-

ском аспекте социального взаимодействия участников дорожного движения, анализ функционирования социальных институтов по трансляции ценностей и норм безопасного поведения в дорожном пространстве и поддержанию дорожно-транспортной системы в состоянии безопасности.

Выводы

1. Институционализация дорожно-транспортной системы и усиление контроля за работой общественного транспорта. Выявлено недовольство населения работой и состоянием общественного транспорта.

2. Качество и условия говорят о состоянии институциональных признаков. Исследование показало, что большинство респондентов определяет качество дорог как неудовлетворительное.

3. Социальное поведение участников дорожно-транспортного движения. Основной причиной дорожно-транспортных происшествий чаще всего выступает не состояние дорог, а неправомерное поведение участников дорожного движения (употребление алкоголя за рулем, выезд на красный свет и полосу встречного движения, несоблюдение скоростного режима, переход в неположенном месте и т. д.).

4. Оценка транспортной культуры как институционального признака. Культура поведения на дорогах региона неудовлетворительная. Необходимо ее повышать посредством разъяснения всем участникам дорожного движения важности соблюдения

ПДД для поддержания безопасности жизнедеятельности человека.

5. Выполнение социально-институциональных функций. Выявлена неудовлетворенность работой дорожно-патрульных служб, основанная на недостатке профессионализма, необходимых навыков и компетенции сотрудников, недостаточности контроля со стороны государства.

Представленное исследование вносит существенный вклад в изучение безопасности дорожного движения в социологической науке и институциональное развитие дорожно-транспортной системы, в которой могли бы использоваться предложенные схемы решения проблем профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, а также его итоги должны способствовать разработке путей более полного включения социальных групп, организаций и институтов в данный процесс. Результаты работы позволят выработать стратегические направления дальнейшего развития и повышения эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения как социального института. Полученные данные должны способствовать выявлению основных проблем и формированию возможных перспектив их решения, предоставить рекомендации в государственные и частные учреждения, организующие свою деятельность в сфере дорожно-транспортной системы в целях эффективной модернизации этой деятельности с позиции профилактики социальных рисков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Яницкий О.Н. Социология риска. М.: Изд-во LVS, 2003. 192 с
2. Берталанфи Л. Общая теория систем – критический обзор // Исследования по общей теории систем: сб. переводов. М.: Прогресс, 1969. С. 23–82.
3. Bertalanffy L. *General System theory: Foundations, Development, Applications*. New York: George Braziller, 1968. 289 p.
4. Богданов А.А. Тектология (Всеобщая организационная наука). М.: Экономика, 1989. 309 p.
5. Луман Н. Общество как социальная система. М.: Логос, 2004. 232 с.
6. Luhmann N. *Soziale Systeme. Grundriss einer allgemeinen Theorie*. Suhrkamp: Frankfurt am Main, 1984. 643 p.
7. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности: трактат по социологии знания. М.: Медиум, 1995. 323 с.

8. Hamilton W. Institution. *Encyclopedia of social sciences*, 1932, vol. VIII. 84 p.
9. Единая транспортная система / В.Г. Галабурда [и др.]. М.: Транспорт, 1996. 295 с.
10. Транспорт и связь в России – 2016: стат. сб. / Росстат. М., 2016. 112 с. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (дата обращения 18.09.2018).
11. Косяков С.А. Общественный транспорт как способ борьбы с негативными последствиями автомобилизации // Организация и безопасность дорожного движения: мат-лы VII Всерос. науч.-практ. конф. Тюмень: ФГБОУ ВО ТИУ, 2014. С. 104–106.
12. Voas R.B., Fell J.C., McKnight A.S., Sweedler B.M. Controlling Impaired Driving Through Vehicle Programs: An Overview. *Traffic Injury Prevention*, 2004, vol. 5 (3), pp. 292–298. DOI: 10.1080/15389580490465409
13. Глемба К.В. Влияние перцептивных процессов пространственного восприятия участников дорожного движения на безопасность // Вестн. ЧГАА. 2012. Т. 62. С. 26–31.
14. Чванов В.В. Ровность дорожных покрытий и безопасность движения // Транспорт: наука, техника, управление. 2010. № 11. С. 33–36.
15. Буранов И. В России дороги как в Нигерии и Сьерра-Леоне // Коммерсант. 2015. 11 дек. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2876005> (дата обращения 18.09.2018).
16. Транспортные средства и пути сообщения в Республике Татарстан. URL: http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat/ru/statistics/enterprises/transport (дата обращения 18.09.2018).
17. Абдульязнов А.Р. Взаимодействия участников дорожного движения в рамках социального пространства города (теоретико-методологический анализ) // Изв. высш. учебн. заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2017. № 4. С. 115–126.
18. Буй Х.Л. Влияние основных дорожных факторов на безопасность движения в условиях Вьетнама // Наука и техника в дорожной отрасли. 2010. № 2 (53). С. 17–19.
19. Абдульязнов А.Р. Безопасность дорожного движения в городском пространстве: опыт теоретико-методологического анализа // Общество, социология, культурология. 2016. № 4. С. 27–29.
20. Филиппов В.В., Смирнова Н.В., Кияшко Д.И. Оценка влияния неровностей дорожных покрытий на безопасность движения // Вестн. Харьков. нац. автомобильно-дорожного ун-та. 2009. № 47. С. 63–65.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Абдульязнов Артур Рашидович – кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник. Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан. Россия, 420111, г. Казань, ул. Лево-Булачная, д. 36а. E-mail: gailj_07@bk.ru. Тел.: +7(843) 292-38-59.

Abdul'zyanov A.R.

ROAD TRANSPORT SYSTEM IN THE MODERN URBAN SPACE (SOCIOLOGICAL ANALYSIS)

Increased road fatality is one of the socio-demographic problems. Therefore, the sustainability of the road transport system is a guarantee for road safety in the urban environment. Thus, the purpose of the article is to consider the problems of the road transport system from a sociological perspective. Theoretical and methodological analysis demonstrates that domestic and foreign researchers focus on the analysis of individual components. At the same time, there is a need for a comprehensive study of the road transport system, which is based on three components: the transport vehicle park, the

road transport infrastructure, and the road transport environment. The empirical framework of the study is based on official statistics and sociological survey "Road Safety" conducted by the Family and Demography Center at the Tatarstan Academy of Sciences. The survey shows the following results: low estimates of road quality and illumination determine the fact that these indicators are on top in the ranking of poor road conditions. In every third case, respondents note poor condition of roads, while technical aspects (lack of underground and land crossings, etc.) rank last. It is concluded that the increasing number of road traffic violations is primarily associated with the human factor, namely the violation of traffic rules by drivers. Based on the study, the following indicators of the state of the road transport system were identified: lack of mutual respect between pedestrians and drivers, mutual accusations of non-compliance with traffic rules; prevalence of negative values in the assessment of transport culture and lack of functionality of educational institutions in terms of transmitting the values and standards of safe road behavior; population's dissatisfaction with the activities of the road patrol service and accusations of corruption and lack of professionalism. In conclusion, it is concluded that it is necessary to develop strategic areas for further development and increasing the efficiency of the road safety system as a social institution.

Road transport system, social standards, safety, road transport environment, social interaction, risk, road transport culture, conflict behavior.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Abdul'zhanov Artur Rashidovich – Ph.D. in Sociology, Leading Research Associate. Family and Demography Center, Tatarstan Academy of Sciences. 36a, Levo-Bulachnaya Street, Kazan, 420111, Russian Federation. E-mail: gailj_07@bk.ru. Phone: +7(843) 292-38-59.

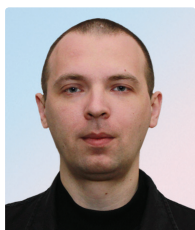
АКТУАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: ЦИФРЫ И ФАКТЫ

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.8

УДК 316.42(470.12) | ББК 60.527(2Рос-4Вол)

© Морев М.В., Дементьева И.Н., Леонидова Е.Э.

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ СОЦИАЛЬНОГО САМОЧУВСТВИЯ НАСЕЛЕНИЯ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ В ФЕВРАЛЕ 2019 ГОДА



МОРЕВ МИХАИЛ ВЛАДИМИРОВИЧ

Вологодский научный центр Российской академии наук
Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а
E-mail: 379post@mail.ru



ДЕМЕНТЬЕВА ИРИНА НИКОЛАЕВНА

Вологодский научный центр Российской академии наук
Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а
E-mail: irinika_74@mail.ru



ЛЕОНИДОВА ЕЛЕНА ЭДУАРДОВНА

Вологодский научный центр Российской академии наук
Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а
E-mail: leoele@mail.ru

Для цитирования: Морев М.В., Дементьева И.Н., Леонидова Е.Э. Основные тенденции социального самочувствия населения Вологодской области в феврале 2019 года // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 127–133. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.8

For citation: Morev M.V., Dement'eva I.N., Leonidova E.E. Main trends in the social well-being of the Vologda Oblast population in February 2019. *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 127–133. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.8

В январе – феврале 2019 года ФГБУН ВолНИЦ РАН провел очередной этап мониторинга общественного мнения о социально-экономической и политической ситуации в стране и регионе¹. Результаты исследования представлены в нижеследующем материале.

В феврале 2019 года по сравнению с декабрем 2018 года оценки социального настроения жителей области ухудшились: соответствующий индекс уменьшился на 5 пунктов (со 147 до 142 п.; табл. 1). В разрезе различных социально-демографических категорий населения наиболее существенное ухудшение оценок социального настроения произошло в возрастных группах до 30 лет (на 9 п., со 167 до 158 п.) и от 30 до 55 лет (на 6 п., со 149 до 143 п.), среди лиц, имеющих среднее и неполное среднее образование (на 11 п., со 141 до 130 п.), в 20%-й группе наименее обеспеченных (на 18 п., со 129 до 111 п.), а также в Череповце (на 6 п., со 152 до 146 п.) и районах области (на 5 п., со 147 до 142 п.)².

Таблица 1. Динамика некоторых показателей социального самочувствия населения Вологодской области, % от числа опрошенных*

Показатель	Вариант ответа	2007	2011	2012	2016	2017	2018	Апр. 2018	Июнь 2018	Авг. 2018	Окт. 2018	Дек. 2018	Февр. 2019	Среднее за последние 6 опросов	Изменение (+/-), среднее за последние 6 опросов к		
															2017	2011	2007
Настроение	Прекрасное настроение; нормальное состояние	63,6	63,1	67,3	68,0	70,4	71,2	71,5	72,5	72,5	71,3	70,7	68,0	71,1	+1	+8	+8
	Испытываю напряжение, раздражение; страх, тоску	27,8	28,9	27,0	26,2	24,2	23,1	23,1	22,8	22,5	23,1	23,5	25,6	23,4	-1	-6	-4
	Индекс социального настроения	135,8	134,2	140,3	143,8	146,2	148,2	148,4	149,7	150,4	148,2	147,2	142,4	147,7	+2	+14	+12
Запас терпения	Все не так плохо и можно жить; жить трудно, но можно терпеть	74,1	74,8	76,6	78,0	77,7	77,1	79,0	76,5	78,0	75,7	77,1	74,3	76,8	-1	+2	+3
	Терпеть наше бедственное положение уже невозможно	13,6	15,3	15,8	15,6	15,8	16,3	14,8	16,6	15,5	17,1	17,5	19,1	16,8	+1	+2	+3
	Индекс запаса терпения	160,5	159,5	160,8	162,4	162,0	160,8	164,2	159,9	162,5	158,6	159,6	155,2	160,0	-2	+1	-1

2007 год – последний год II президентского срока В.В. Путина; 2011 год – последний год президентства Д.А. Медведева.
2007, 2011, 2012, 2016, 2017, 2018 гг. – среднегодовые данные.
* Согласно методике проведения исследования, ошибка выборки не превышает 3%, поэтому здесь и далее изменения с разницей в 2 п. п. не учитываются, в таблицах они выделены синим цветом; изменения с разницей в 3–4 п. п. считаются незначительными.

¹ Мониторинг общественного мнения ФГБУН ВолНИЦ РАН (ранее – ИСЭРТ РАН) проводится с 1996 года с периодичностью один раз в два месяца. Опрашивается 1500 респондентов старше 18 лет в городах Вологде и Череповце, в Бабаевском, Великоустюгском, Вожегодском, Грязовецком, Кирилловском, Никольском, Тарногском, Шекснинском районах. Репрезентативность выборки обеспечивается соблюдением следующих условий: пропорций между городским и сельским населением; пропорций между жителями населенных пунктов различных типов (сельские населенные пункты, малые и средние города); половозрастной структуры взрослого населения области. Метод опроса – анкетирование по месту жительства респондентов. Ошибка выборки не превышает 3%.

² В исследовании анализируется динамика оценок в разрезе 14 социально-демографических категорий, выделенных по:

- полу (мужчины; женщины);
- возрасту (до 30 лет; от 30 до 55 лет; старше 55 лет);
- уровню образования (среднее и неполное среднее; среднее специальное; высшее и незаконченное высшее);
- самооценке уровня доходов (20% наименее обеспеченных, 60% среднеобеспеченных, 20% наиболее обеспеченных);
- территории проживания (г. Вологда, г. Череповец, районы области).

Оценки запаса терпения в среднем по региону за два последних месяца также стали менее благоприятными: соответствующий индекс снизился на 5 пунктов (со 160 до 155 п.). Наиболее значительное понижение индекса запаса терпения в декабре 2018 года – феврале 2019 года отмечается среди жителей области в возрасте до 30 лет (на 15 п., со 171 до 156 п.), в 20%-й группе наименее обеспеченных (на 23 п., со 142 до 119 п.), среди лиц, имеющих среднее и неполное среднее образование (на 11 п., со 155 до 144 п.), в Череповце (на 6 п., со 162 до 156 п.).

В среднем за последние 6 опросов (апрель 2018 года – февраль 2019 года) показатели социального самочувствия примерно соответствуют уровню 2018 года: индекс социального настроения составляет 148 пунктов, индекс запаса терпения – 160 пунктов.

В динамике самооценок материального положения за период с декабря 2018 года по февраль 2019 года произошли неоднозначные изменения.

С одной стороны, за последние два месяца возрос уровень дохода среди людей, входящих (по субъективным оценкам) в категории 60% среднеобеспеченных (с 13119 до 14058 руб.) и 20% наиболее обеспеченных (с 26415 до 28005 руб.; табл. 2).

С другой стороны, за рассматриваемый период снизился размер фактического дохода в 20%-й группе наименее обеспеченных (с 7678 до 7442 руб.).

В среднем за последние 6 опросов, по сравнению с 2018 годом, соотношение фактического дохода с прожиточным минимумом в среднем по области существенно не изменилось (1,4 раза). При этом в высокодоходной категории населения данный показатель ниже, чем в 2007–2012 гг.

В период с декабря 2018 года по февраль 2019 года характер суждений об экономическом положении России и области существенно не изменился. Доля положительных оценок ситуации в стране и регионе установилась на уровне 14 и 11% соответственно, отрицательных – на уровне 26 и 37% (табл. 3). Соответствующие индексы сохранились на уровне 88 и 82 пункта. В разрезе социально-демографических категорий населения существенных изменений в оценках экономической ситуации в стране и области не наблюдалось.

Оценки материального положения семьи в среднем по области не претерпели существенных изменений: удельный вес тех, кто считает его «хорошим», сохранился на уровне 12%, негативные суждения высказывали 30% жителей региона, индекс установился на отметке 82 пункта. В разрезе социально-демографических групп населения заметное улучшение ситуации наблюдалось среди представителей 20%-й группы наиболее обеспеченных (на 8 п., со 106 до 114 п.).

Таблица 2. Доход на одного члена семьи и соотношение дохода на одного члена семьи и прожиточного минимума (в распределении по доходным группам)

Доходная группа	2007	2011	2012	2016	2017	2018	Апр. 2018	Июнь 2018	Авг. 2018	Окт. 2018	Дек. 2018	Февр. 2019	Среднее за последние 6 опросов	Изменение (+/-), среднее за последние 6 опросов к		
														2017	2011	2007
Доход на одного члена семьи, руб.																
20% наименее обеспеченных	2086	3905	4330	5679	5584	6598	6372	6905	6563	6370	7678	7442	6888	+1304	+2983	+4802
60% среднеобеспеченных	4633	8425	9293	11707	12154	13245	13367	13534	13396	13741	13119	14058	13536	+1382	+5111	+8903
20% наиболее обеспеченных	11218	17637	19907	25292	25360	27428	27185	26230	28718	29114	26415	28005	27611	+2251	+9974	+16393
Среднее по области	5440	9363	10425	13220	13479	14752	14723	14745	15094	15344	14692	15526	15021	+1542	+5658	+9581
Прожиточный минимум, руб.	3765	6514	6563	10102	10511	10658	10234	10507	10995	10995	10980	10980	10782	+271	+4466	+7017
Соотношение дохода на одного члена семьи и прожиточного минимума по доходным группам, раз																
20% наименее обеспеченных	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	+0,2	+0,1	+0,1
60% среднеобеспеченных	1,2	1,3	1,4	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	+0,1	0	+0,1
20% наиболее обеспеченных	3,0	2,7	3,0	2,5	2,4	2,6	2,7	2,5	2,6	2,6	2,4	2,6	2,6	+0,2	-0,1	-0,4
Среднее по области	1,4	1,4	1,6	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,4	1,4	+0,1	0	0

Таблица 3. Динамика оценок экономического и материального положения, % от числа опрошенных

Показатель	2007	2011	2012	2016	2017	2018	Апр. 2018	Июнь 2018	Авг. 2018	Окт. 2018	Дек. 2018	Февр. 2019	Среднее за последние 6 опросов	Изменение (+/-), среднее за последние 6 опросов к		
														2017	2011	2007
Экономическое положение России																
Хорошее	20,9	10,0	10,7	7,5	11,5	14,4	14,7	15,4	14,3	14,3	14,7	14,1	14,6	+3	+5	-6
Среднее	49,2	49,7	51,2	41,0	41,6	43,9	42,9	45,3	44,5	45,3	44,5	44,7	44,5	+3	-5	-5
Плохое	15,0	28,5	25,5	37,5	32,2	27,2	26,5	25,0	27,4	27,0	27,6	26,1	26,6	-6	-2	+12
Индекс	105,9	81,5	85,2	70,0	79,4	87,2	88,2	90,4	86,9	87,3	87,1	88,0	88,0	+9	+7	-18
Экономическое положение области																
Хорошее	22,5	10,4	9,9	6,5	9,5	11,8	10,7	12,3	12,4	11,7	12,3	11,3	11,8	+2	+1	-11
Среднее	49,5	48,2	49,4	35,5	36,9	39,2	38,1	41,1	38,5	39,3	40,4	41,3	39,8	+3	-8	-10
Плохое	14,2	30,2	29,4	46,0	39,5	36,9	36,4	35,4	38,1	37,6	38,1	36,7	37,1	-2	+7	+23
Индекс	108,3	80,2	80,5	60,5	70,0	74,9	74,3	76,9	74,3	74,1	74,2	74,6	74,7	+5	-6	-36
Материальное положение семьи																
Хорошее	14,7	9,6	10,1	9,3	10,7	11,8	11,1	13,5	12,0	12,3	11,1	11,9	12,0	+1	+2	-3
Среднее	52,7	50,3	54,2	50,0	49,7	48,7	49,3	49,8	47,9	49,1	47,7	50,1	49,0	-1	-1	-4
Плохое	22,2	29,8	27,4	32,6	31,9	30,2	29,8	27,9	30,4	30,3	32,1	29,8	30,1	-2	0	+8
Индекс	92,5	79,8	82,7	76,7	78,8	81,6	81,3	85,6	81,6	82,0	79,0	82,1	81,9	+3	+2	-11

За последние 6 опросов по сравнению с показателями 2018 года характер суждений об экономике России и области не изменился: индексы сохранились на уровне 88 и 75 пунктов. Индекс материального благополучия семьи установился на отметке 82 п., что соответствует уровню 2018 года.

За последние два месяца характер суждений относительно ситуации в политической жизни России существенно не изменился: доля тех, кто считает обстановку в стране «благополучной, спокойной», составляет 42%, «напряженной, критической, взрывоопасной» – 44%. Стабильны и оценки политической ситуации в регионе: доля положительных суждений составляет 56%, отрицательных – 35% (табл. 4).

В некоторых социально-демографических категориях населения отмечается улучшение оценок политической обстановки в стране и области. Наиболее существенные позитивные тенденции отмечаются среди представителей 20%-й группы наиболее обеспеченных (в стране – на 14 п., со 107 до 122 п.; в области – на 10 п., со 135 до 145 п.).

В среднем за последние 6 опросов по сравнению с 2018 годом характер суждений о политической ситуации в стране и регионе не изменился: индекс оценки политической обстановки в России сохранился на отметке 96 пунктов, в области – 121 пункт.

РЕЗЮМЕ

Итоги социологических опросов, проведенных ФГБУН ВолНИЦ РАН, свидетельствуют о том, что за период с декабря 2018 года по февраль 2019 года в социальном самочувствии жителей Вологодской области произошли неоднозначные изменения:

- ухудшились показатели социального настроения (индекс снизился на 5 п., со 147 до 142 п.);
- менее благоприятными стали оценки запаса терпения (на 5 п., со 160 до 155 п.);
- на прежнем уровне сохранились оценки экономической ситуации в стране и области (соответствующие индексы фиксировались на отметках 87–88 п. и 74–75 п.);
- существенно не изменились оценки материального положения семьи (82 п.);

Таблица 4. Динамика оценок политической обстановки, % от числа опрошенных

Показатель	2007	2011	2012	2016	2017	2018	Апр. 2018	Июнь 2018	Авг. 2018	Окт. 2018	Дек. 2018	Февр. 2019	Среднее за последние 6 опросов	Изменение (+/-), среднее за послед- ние 6 опросов к		
														2017	2011	2007
В России																
Благополучная, спокойная	48,4	44,1	39,8	25,5	33,9	40,4	38,3	42,0	41,5	40,3	42,3	42,1	41,1	+7	-3	-7
Напряженная, критическая, взрывоопасная	34,1	37,8	43,2	56,0	49,3	45,6	45,4	43,3	46,1	47,3	46,0	44,2	45,4	-4	+8	+11
Индекс	114,3	106,3	96,6	69,5	84,6	94,8	92,9	98,7	95,4	93,0	96,3	97,9	95,7	+11	-11	-19
В области																
Благополучная, спокойная	60,1	51,8	51,8	44,2	52,0	54,9	55,3	56,6	54,7	52,9	55,1	55,6	55,0	+3	+3	-5
Напряженная, критическая, взрывоопасная	24,7	26,5	31,8	39,5	33,8	33,3	32,0	31,5	33,9	35,3	34,9	34,5	33,7	0	+7	+9
Индекс	135,4	125,3	120,0	104,7	118,2	121,6	123,3	125,1	120,8	117,6	120,2	121,1	121,4	+3	-4	-14

- не претерпели существенных изменений суждения жителей области относительно политической ситуации в стране и регионе (соответствующие индексы фиксировались на отметках 96–98 п. и 120–121 п.).

В отдельных категориях населения за последние два месяца отмечались существенные негативные изменения:

- в возрастной группе до 30 лет снизились индексы социального настроения (на 9 п.) и запаса социального терпения (на 15 п.);
- в возрастной группе от 30 до 55 лет уменьшились индексы оценки социального настроения (на 6 п.), оценки запаса терпения (на 6 п.);
- в 20%-й группе наименее обеспеченных ухудшились показатели социального настроения (на 18 п.) и запаса терпения (на 23 п.).

В некоторых категориях в период с декабря 2018 года по февраль 2019 года наблюдались заметные позитивные изменения:

- среди представителей 20%-й категории наиболее обеспеченных жителей региона улучшились оценки материального положения (на 8 п.), а также индексы оценки политического положения в стране (на 14 п.) и области (на 10 п.);
- в возрастной группе от 30 до 55 лет увеличились индексы оценки экономической ситуации в стране (на 5 п.) и политической обстановки в регионе (на 6 п.).

Динамика общественных настроений в последние месяцы во многом определялась ситуацией, складывающейся на потребительском рынке региона. Ухудшение социальных настроений жителей области связано с ростом цен на продовольственные и непродовольственные товары и тарифов на платные услуги. Так, по данным официальной статистики, в январе 2019 года по сравнению с декабрем 2018 года индекс потребительских цен на продовольственные товары составил 100,9% (в январе 2018 года – 100,3%), на непродовольственные товары – 100,7% (в январе 2018 года – 100,3%), на услуги – 101,1% (в январе 2018 года – 100,2%)³. Наиболее существенно возросли тарифы на жилищно-коммунальные услуги (102,7%) и цены на медицинские услуги (102,2%).

³ Социально-экономическое положение Вологодской области в январе 2019 года: докл. / Вологдастат. Вологда, 2019. 88 с.

Особую обеспокоенность жителей региона вызвала жилищно-коммунальная реформа, связанная с переходом Вологодской области на новую схему обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО). Изменения предполагают введение нового механизма начислений за вывоз мусора по количеству зарегистрированных в квартире человек и установление фиксированной платы в размере 140 рублей. Это означает, что большинство семей будет платить за ту же самую услугу в несколько раз больше, чем сейчас⁴.

В связи с этим 3 и 16 февраля 2019 года в Вологде объединенными усилиями КППФ, партии «Яблоко» и движения «Вместе» были организованы митинги, на которых собралось несколько сотен противников «мусорной» реформы. Жители Вологодской области недовольны работой единого регионального мусорного оператора и немотивированным повышением тарифов на вывоз бытовых отходов. Кроме того, в повестку митинга внесен вопрос об охране зеленых насаждений и прекращении незаконной застройки⁵.

Дальнейшая динамика общественных настроений будет зависеть в первую очередь от того, насколько эффективной окажется деятельность властей на региональном потребительском рынке, в частности относительно реализации реформы обращения с ТКО.

В каком направлении будут развиваться изменения в общественном мнении жителей области в ближайшем будущем, покажут результаты следующего этапа мониторинга ФГБУН ВолНИЦ РАН, который пройдет в апреле 2019 года.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Морев Михаил Владимирович – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, заведующий лабораторией исследования социальных процессов и эффективности государственного управления, заместитель заведующего отделом исследования уровня и образа жизни населения. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Вологодский научный центр Российской академии наук». Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а. E-mail: 379post@mail.ru. Тел.: +7(8172) 59-78-10.

Дементьева Ирина Николаевна – научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Вологодский научный центр Российской академии наук». Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а. E-mail: irinika_74@mail.ru. Тел.: +7(8172) 59-78-10.

Леонидова Елена Эдуардовна – научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Вологодский научный центр Российской академии наук». Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а. E-mail: leoele@mail.ru. Тел.: +7(8172) 59-78-10.

⁴ Новый тариф на вывоз мусора в Вологодской области: вопросы и ответы. URL: <https://newsvo.ru/news/117862> (дата обращения 25.02.2019).

⁵ «Сюда нас привело отсутствие у большинства мозгов на выборах»: вологжане возмутились на митинге «мусорной» реформой. URL: <https://newsvo.ru/news/118768> (дата обращения 25.02.2019).

Morev M.V., Dement'eva I.N., Leonidova E.E.

MAIN TRENDS IN THE SOCIAL WELL-BEING OF THE VOLOGDA OBLAST POPULATION IN FEBRUARY 2019

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Morev Mikhail Vladimirovich – Ph.D. in Economics, Leading Research Associate, Head of the Laboratory for Studies of Social Processes and State Administration Performance, Deputy Head of the Department of Living Standard and Lifestyle Studies. Federal State Budgetary Institution of Science "Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences". 56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation. E-mail: 379post@mail.ru. Phone: +7(8172) 59-78-10.

Dement'eva Irina Nikolaevna – Research Associate at the Department of Living Standard and Lifestyle Studies. Federal State Budgetary Institution of Science "Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences". 56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation. E-mail: irinika_74@mail.ru. Phone: +7(8172) 59-78-10.

Leonidova Elena Eduardovna – Scientific Associate at the Department of Living Standards and Lifestyle Studies. Federal State Budgetary Institution of Science "Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences". 56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation. E-mail: leoele@mail.ru. Phone: +7(8172) 59-78-10.

ХРОНИКА НАУЧНОЙ ЖИЗНИ

КОНФЕРЕНЦИИ, ЗАСЕДАНИЯ, СЕМИНАРЫ

С ЗАСЕДАНИЙ УЧЕНОГО СОВЕТА



Заседание ученого совета ФГБУН ВолНЦ РАН 26.02.2019

26 февраля 2019 года состоялось заседание ученого совета ФГБУН ВолНЦ РАН. Директор ФГБУН ВолНЦ РАН д-р экон. наук **А.А. Шабунова** представила сообщение «Об основных итогах работы за 2018 год и задачах на 2019–2021 гг. ФГБУН «Вологодский научный центр РАН» в рамках реализации национального проекта «Наука».

Доклад начался с указания целей, задач и основных приоритетов национального проекта «Наука» в рамках научно-технологического развития Российской Федерации. После сообщения общей информации о ФГБУН «Вологодский научный центр РАН», результатах его деятельности в 2018 году, взаимодействии с общественностью и органами власти, о достижениях и выполнении плановых показателей, установленных на 2018 год, Александра Анатольевна обозначила научно-организационные задачи на 2019–2021 гг. К ним относятся выполнение государственного задания, организация визитов ведущих отечественных и зарубежных ученых для чтения курсов для аспирантов и сотрудников, развитие магистратуры и аспирантуры, расширение сотрудничества с вузами Вологодской области, активное развитие интернет-ресурсов, усиление работы по подготовке публикаций совместно с зарубежными учеными и др.

С докладами об итогах 2018 года и задачах на 2019–2021 гг. также выступили руководители научных подразделений ФГБУН ВолНЦ РАН.

В обсуждении материалов совета приняли активное участие д-р экон. наук **В.А. Ильин**, канд. социол. наук **Д.В. Афанасьев**, д-р экон. наук **Е.С. Губанова**, д-р экон. наук **Т.В. Ускова**, канд. экон. наук **К.А. Задумкин**.

*Материал подготовила
Д.В. Соколова
инженер-исследователь ФГБУН ВолНЦ РАН*

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ ФГБУН ВОЛНЦ РАН



Глобальные вызовы и региональное развитие в зеркале социологических измерений: мат-лы III межд. науч.-практ. интернет-конф., 26–30 марта 2018 г.: в 2 ч. Вологда: ВолНЦ РАН, 2018. 261 с.

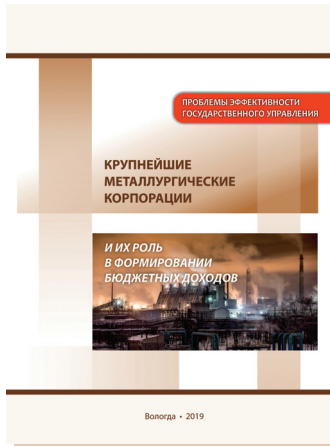
В сборнике представлены материалы III международной научно-практической интернет-конференции «Глобальные вызовы и региональное развитие в зеркале социологических измерений», проходившей в г. Вологде 26–30 марта 2018 года.

В конференции приняли участие социологи, экономисты, демографы и представители смежных наук из научных учреждений и вузов регионов России, а также стран ближнего зарубежья. Организаторами мероприятия выступили ФГБУН «Вологодский научный центр Российской академии наук» (ВолНЦ РАН), Государственное научное учреждение «Институт социологии Национальной академии наук Беларуси», Ереванский государственный университет и Армянский государственный педагогический университет имени Х. Абовяна.

В публикуемых материалах затрагивается широкий спектр вопросов, связанных со спецификой национального развития в условиях интенсивных глобальных процессов. Обсуждаются проблемы территориального, в том числе социально-экономического, развития, социокультурной модернизации и национальной идентичности, гражданской ответственности и политического участия, современных особенностей демографических процессов и духовно-нравственных ценностей молодых поколений, а также многие другие актуальные вопросы, от которых зависит настоящее и будущее всего постсоветского пространства.

Материалы конференции будут полезны для научных работников, социологов, экономистов, преподавателей вузов, специалистов в области государственного управления, представителей общественности, СМИ и всех интересующихся вопросами социального развития России.





Ильин В.А., Поварова А.И. Крупнейшие металлургические корпорации и их роль в формировании бюджетных доходов: монография. Вологда: ВолНЦ РАН, 2019. 204 с. (Проблемы эффективности государственного управления)

В монографии представлены результаты комплексного анализа производственно-финансовой деятельности крупнейших российских металлургических корпораций.

Акцент делается на роли корпораций в формировании бюджетных доходов.

Систематизированы факторы, влияющие на формирование прибыли корпораций и их участие в мобилизации доходов бюджетной системы. Обоснована неэффективность корпоративного управления холдингами в части распределительных отношений.

Выявлено, что ключевой типологической характеристикой деятельности российских корпораций металлургии следует рассматривать олигархическую форму собственности с регистрацией контролирующих акционеров в офшорных юрисдикциях, позволяющих масштабно использовать многочисленные каналы оптимизации прибыли для целей налогообложения.

Авторы приходят к выводу о том, что изменения налогового законодательства были направлены на создание легитимных условий для минимизации налогообложения доходов олигархического капитала. Высказаны предложения по корректировке экономической политики, проводимой в отношении крупных частных собственников.

Книга будет интересна лицам, принимающим решения в сфере национальной и региональной экономической политики, исследователям в области промышленного и регионального развития, преподавателям, аспирантам и студентам экономических вузов, а также читателям, которые интересуются проблемами национальной экономической политики.

ПРАВИЛА
приема статей, направляемых в редакцию
научного журнала «Проблемы развития территории»
(в сокращении)

Журнал публикует оригинальные статьи теоретического и экспериментального характера, тематика которых соответствует тематике журнала, объемом не менее 16 страниц (30 000 знаков с пробелами). Максимальный объем принимаемых к публикации статей – 25 страниц (50 000 знаков с пробелами). К публикации также принимаются рецензии на книги, информация о научных конференциях, хроника событий научной жизни. Статьи должны отражать результаты законченных и методически правильно выполненных работ.

Решение о публикации принимается редакционной коллегией журнала на основе заключения рецензента, также учитывается новизна, научная значимость и актуальность представленных материалов. Статьи, отклоненные редакционной коллегией, повторно не рассматриваются.

ТРЕБОВАНИЯ К КОМПЛЕКТНОСТИ МАТЕРИАЛОВ

В электронном виде в редакцию предоставляются следующие материалы:

1. Файл со статьей в формате Microsoft Word с расширением .docx. Имя файла должно быть набрано латиницей и отражать фамилию автора (например: Ivanova.docx).
2. Данные об авторе статьи на отдельной странице, включающие Ф.И.О. полностью, ученую степень и ученое звание, место работы и должность автора, контактную информацию (почтовый адрес, телефон, при наличии – e-mail), идентификатор ORCID, идентификатор Researcher ID и оформленные по образцу.
3. Отсканированная копия обязательства автора не публиковать статью в других изданиях.
4. Цветная фотография автора в формате .jpeg/.jpg объемом не менее 1 Мб.

Комплект материалов в электронном виде может быть прислан по электронной почте на адрес редакционной коллегии (pdt.isert@mail.ru).

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ТЕКСТА СТАТЬИ

1. Поля: Правое – 1 см, остальные – по 2 см.
2. Шрифт: Размер (кегель) – 14, гарнитура – Times New Roman (если необходимо применить шрифт особой гарнитуры (при наборе греческих, арабских и т. п. слов, специальных символов), нужно пользоваться шрифтами, устанавливаемыми системой Windows по умолчанию). Если в работе есть редко используемые шрифты, их (все семейство) нужно предоставить вместе с файлом. Интервал – 1,5.
3. Абзацный отступ – 1,25. Выставляется автоматически в MS Word.
4. Нумерация: номера страниц статьи должны быть поставлены автоматически средствами MS Word в правом нижнем углу.
5. Оформление 1 страницы статьи

В верхнем правом углу страницы указывается индекс УДК. Далее через полуторный интервал – индекс ББК. Далее через полуторный интервал – знак ©, отступ (пробел), фамилия и инициалы автора статьи. Применяется полужирное начертание. После отступа в два интервала строчными буквами приводится название статьи (выравнивание по центру, полужирное начертание). После отступа в два интервала приводится аннотация (выравнивание по ширине, выделение курсивом, без абзацного отступа). После отступа в один интервал приводятся ключевые слова (выравнивание по ширине, выделение курсивом, без абзацного отступа). После отступа в два интервала приводится текст статьи.

6. Требования к аннотации

Объем текста аннотации должен составлять от 200 до 250 слов.

Аннотация должна представлять самодостаточный текст, оформленный одним абзацем и выступающий как краткая модель статьи. В аннотации обязательно должны быть отражены актуальность, основная идея и цель проведенного исследования, лаконично изложены образующие несомненную научную новизну отличия выполненной работы от аналогичных работ других ученых, перечислены использованные автором методы исследования, приведены основные результаты, кратко сформулированы ограничения/направления будущих исследований.

Текст аннотации должен быть лаконичным и четким, не должен содержать общих слов и пространственных формулировок. Рекомендуется использовать ключевые слова и выражения, которые максимально емко отражают суть исследования. Следует употреблять простые синтаксические конструкции, свойственные академическому письму, избегать сложных грамматических конструкций, длинных предложений.

Примеры аннотаций для различных типов статей (обзоры, научные статьи, концептуальные статьи, практические статьи) представлены на сайте: <http://www.emeraldinsight.com/authors/guides/write/abstracts.htm?part=2&PHPSESSID=hdac5rtkb73ae013ofk4g8nrv1>

7. Требования к ключевым словам

К каждой статье должны быть даны ключевые слова (до 8 слов или словосочетаний). Ключевые слова должны наиболее полно отражать содержание рукописи. Количество слов внутри ключевой фразы – не более трех.

8. Требования к оформлению таблиц

В названии таблицы слово «Таблица» и ее номер (при наличии) даются без выделения (обычное начертание). Название таблицы выделяется полужирным начертанием. Выравнивание – по центру.

Таблицы должны быть вставлены, а не нарисованы из линий автофигур. Не допускается выравнивание столбцов и ячеек пробелами либо табуляцией. Таблицы выполняются в табличном редакторе MS Word. Каждому пункту боковика и шапки таблицы должна соответствовать своя ячейка. Создание и форматирование таблиц должно производиться исключительно стандартными средствами редактора, недопустимо использование символа абзаца, пробелов и пустых дополнительных строк для смысловой разбивки и выравнивания строк.

9. Требования к оформлению рисунков, схем, графиков, диаграмм

Название и номер рисунка располагаются ниже самого рисунка. Начертание слова «Рис.» обычное (без выделения). Название рисунка приводится с полужирным выделением. Выравнивание – по центру. Интервал – одинарный (приложение 4).

Для создания графиков должна использоваться программа MS Excel, для создания блок-схем – MS Word, MS Visio, для создания формул – MS Equation.

Рисунки и схемы, выполненные в MS Word, должны быть сгруппированы внутри единого объекта. Не допускается использование в статье сканированных, экспортированных или взятых из интернета графических материалов.

Алгоритм вставки графиков из MS Excel в MS Word:

- 1) в MS Excel выделить график компьютерной мышью, правой клавишей выбрать пункт контекстного меню «копировать»;
- 2) в MS Word правой клавишей мыши выбрать пункт контекстного меню «вставить», выбрать параметр вставки «специальная вставка», «диаграмма Microsoft Excel».

10. Оформление библиографических сносок под таблицами и рисунками

Пишется «Источник:», «Составлено по:», «Рассчитано по:» и т. п. и далее приводятся выходные данные источника.

11. Оформление постраничных сносок

Постраничные сноски оформляются в строгом соответствии с ГОСТ Р 7.0.5-2008.

12. Оформление и содержание списка литературы

Слово «Литература» печатается строчными буквами полужирным курсивом, выравнивается по центру, дается через полтора интервала после текста статьи. После слова «Литература» делается полуторный интервал и приводится список библиографических источников.

Список литературы составляется в том же порядке, в котором источники упоминались в тексте статьи, а не по алфавиту (используется ванкуверский стиль оформления).

Если статья имеет DOI, его указание в выходных данных является обязательным.

Ссылки на русскоязычные источники оформляются в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5-2008. Ссылки на англоязычные источники оформляются в соответствии со схемой описания на основе стандарта Harvard¹.

В списке литературы должны быть приведены ссылки на научные труды, использованные автором при подготовке статьи. Обязательно наличие ссылок на все источники из списка литературы в тексте статьи.

В соответствии с международными стандартами подготовки публикаций рекомендуемое количество источников в списке литературы – не менее 20, из которых не менее 30% должны быть зарубежными.

Количество ссылок на работы автора не должно превышать 10% от общего количества приведенных в списке литературы источников.

Авторам не рекомендуется включать в список литературы следующие источники: 1) статьи из любых ненаучных журналов, газет; 2) нормативные и законодательные акты; 3) статистические сборники и архивы; 4) источники без указания автора (например, сборники под чьей-либо редакцией); 5) словари, энциклопедии, другие справочники; 6) доклады, отчеты, записки, рапорты, протоколы; 7) учебники и т. д. Ссылки на указанные источники рекомендуется давать посредством соответствующих постраничных сносок.

В список литературы рекомендуется включать следующие источники: 1) статьи из печатных научных журналов (или электронных версий печатных научных журналов); 2) книги; 3) монографии; 4) опубликованные материалы конференций; 5) патенты.

Ссылка в тексте статьи на библиографический источник приводится в квадратных скобках с указанием порядкового номера источника из списка литературы и номера страницы, на которую ссылается автор. Возможна отсылка к нескольким источникам из списка, порядковые номера которых должны быть разделены точкой с запятой (например: [26, с. 10], [26, с. 10; 37, с. 57], [28], [28; 47] и пр.).

Статьи без полного комплекта сопроводительных материалов, а также статьи, не соответствующие требованиям издательства по оформлению, к рассмотрению не принимаются!

■ ИНФОРМАЦИЯ О ПОДПИСКЕ

■ Уважаемые читатели!

Вы можете оформить подписку на журнал «Проблемы развития территории» в отделении ФГУП «Почта России» (подписка осуществляется через объединенный каталог «Пресса России», подписной индекс журнала – 41318) либо на сайте <http://www.akc.ru>

Редакционная подготовка
Технический редактор, верстка
Корректор

М.В. Чумаченко
И.В. Артамонов
В.М. Кузнецова

Дата выхода в свет 29.03.2019.
Формат 60 × 84¹/₈. Печать цифровая.
Усл. печ. л. 16,28. Тираж 500 экз. Заказ № 85
Свободная цена

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство ПИ № ФС 77-71360 от 17 октября 2017 года.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
«Вологодский научный центр Российской академии наук» (ФГБУН ВолНЦ РАН)

Адрес редакции, издателя и типографии:
160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а, ФГБУН ВолНЦ РАН
Телефон: +7(8172) 59-78-03, факс +7(8172) 59-78-02
E-mail: common@volnc.ru, pdt.isert@mail.ru