

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

ВЕРБАЛЬНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Адаменья А. И.

ОАО «Амурское речное пароходство», Хабаровск, Россия

VERBAL MODELING OF TRANSFORMATIONS IN THE SHIP-BUILDING INDUSTRY

Adamenja A.I.

The JSC «Amur river shipping company», Khabarovsk, Russia

The article is devoted to formulating conceptual preconditions for the domestic shipbuilding process reformation, as a basis for the corresponding concept elaboration, which can become an essential fragment of the federal target program of the ship-building industry development in the Russian Federation.

Настоящая работа посвящена, главным образом, формулированию концептуальных предпосылок реструктуризации отечественного судостроения как основы для разработки соответствующей концепции, которая, в свою очередь, может стать существенным фрагментом федеральной целевой программы развития судостроительной промышленности РФ. Поэтому основная задача этой работы должна заключаться в определении набора и содержания основных этапов и входящих в них итеративных процедур общего процесса принятия тех или иных управленческих решений относительно реструктуризации отрасли. В рамках каждой такой процедуры должны осуществляться либо выбор наиболее целесообразного из предполагаемых вариантов, либо необходимые условия, регламентирующие последующие такие выборы, либо и то, и другое.

На первом этапе – обоснование масштабов изменений условий и параметров функционирования и развития отрасли – должны осуществляться следующие итеративные процедуры:

- 1) выявление необходимости изменений в российской судостроительной отрасли;
- 2) формулирование принципов принятия государственных решений относительно функционирования и развития судостроения;
- 3) выбор вербальной модели реформирования оборонно-промышленного комплекса;
- 4) выбор основных направлений развития судостроения и выбор ключевого такого направления;
- 5) выбор разновидности содержательных масштабов изменений условий и параметров функционирования и развития отечественного судостроения;
- 6) обоснование применения формы государственного документа относительно изменений в отрасли.

Второй этап – обоснование вербальной модели реструктуризации российского судостроения – предусматривает осуществление следующих итеративных процедур: 1) разработку классификации рынков и выбор рациональной вербальной модели рынка продукции судостроения и судоремонта; 2) выбор типа корпоративного объединения как представителя среднего звена ОСУ судостроительной отрасли; 3) выбор количества корпоративных образований в каком-то одном сегменте рынка производителей; 4) выбор принципов деления отрасли на несколько корпоративных образований (географический, продуктовый, потребительский и др.); 5) обоснование оптимального соотношения в отрасли форм собственности; 6) обоснование рациональной приватизации государственных активов отрасли; 7) выбор организационно-правовых форм производственных судостроительных организаций; 8) выбор модели корпоративных отношений, применяемых производственными организациями; 9) выбор типа корпорации (производственной организации) низшего (основного) уровня судостроительной отрасли.

На третьем этапе – обоснование для корпоративных объединений судостроительной отрасли их возможных стратегий дальнейшей реструктуризации – реализуются следующие итеративные процедуры: 1) определение круга участников формулирования целей и стратегий реструктуризации отрасли; 2) определение компетенций и предполагаемых целей различных организаций относительно реструктуризации отрасли; 3) выбор возможных стратегий корпоративных объединений отрасли; 4) выявление задач и инструментов дальнейшей реструктуризации корпоративных объединений отрасли.

Вся трехэтапная комплексная процедура определения набора и содержания основных этапов и входящих в них итеративных процедур общего процесса принятия тех или иных управленческих решений относительно реструктуризации отрасли должна рассматриваться и использоваться с учетом следующих позиций:

- все сформулированные выводы должны рассматриваться с учетом мировой практики и соответствующих реструктуризации (а не реформированию) масштабов изменений судостроительной отрасли, но

в рамках действующего законодательства РФ. То есть тот зарубежный опыт, который не соответствует существующим российским правовым нормам (например, положениям «Гражданского кодекса РФ» или закона РФ «Об акционерных обществах»), не может использоваться;

- все эти выводы могут выступать как концептуальные положения и предложения по формированию концепции реструктуризации судостроительной отрасли или составлению технического задания к конкретному проекту реструктуризации крупных корпоративных объединений;

- все предложения и рекомендации настоящего исследования изложены в нем не с позиции «что необходимо выбрать», а в аспекте «как осуществить выбор» или «в каком направлении необходимо осуществить выбор». То есть в настоящей работе предложены не конкретные рациональные варианты того или иного выбора, а, в основном, рекомендуемые методические подходы к осуществлению выбора целесообразного варианта реструктуризации судостроительной отрасли и ее корпораций.

В настоящее время особенно важной становится разработка процедур выявления множества принципиально возможных моделей рынка продукции промышленных отраслей российской экономики и диагностики существующих моделей функционирующих рынков такого рода. Важны также процедура диагностики рыночных моделей присутствующих (в неявной форме) в предлагаемых подходах к реформированию и реструктуризации указанных отраслей и вновь разрабатываемых аналогичных моделей, а также процедура выбора оптимальных моделей для каждой отрасли промышленности. Методики разработки этих процедур и применение этих моделей могут стать важнейшими инструментами реализации целей эффективного функционирования смешанной российской экономики, управления государственными активами и государственными предприятиями, и государственного регулирования деятельности частных и смешанных экономических субъектов. Эти методики и модели могут применяться и в процессах осуществления целей реформирования, реструктуризации и осуществления протекционистской политики в отношении промышленных отраслей, а также для самостоятельной разработки и реализации отдельными промышленными организациями разнообразных стратегий собственного функционирования и развития.

Таким образом, оптимальная реструктуризация судостроительной промышленности РФ, прежде всего, зависит от выбора оптимальной вербальной модели рынка продукции судостроения.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ОБЛАСТИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПРИМЕРЕ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ И ПРОВИНЦИИ ХЭЙЛУНЦЗЯН

Бабина В.А.

Институт народной дипломатии АТР, Благовещенск, Россия

SOME PECULIARITIES OF INTEGRATION PROCESSES IN THE FIELD OF FOREIGN- ECONOMIC ACTIVITY, ON THE AMUR REGION AND HEILONGJIANG PROVINCE EXAMPLE

Babina V.A.

Institute for Public Diplomacy in Asia-Pacific, Blagoveschensk, Russia

The article is devoted to peculiarities of integration processes in the field of foreign-economic activity, by the example of the Amur Region and Heilongjiang province.

В работе освещены отдельные аспекты оценки управления интеграционными процессами экономических систем приграничных территорий с точки зрения диспаритетов социально-экономического развития приграничных территорий. На примере Амурской области приводятся ряд факторов в рамках диспаритетов экономического развития, позволяющих оценить воздействие управления на международные интеграционные процессы.

Оценка управления изменениями приграничной региональной экономической системы предполагает проведение детального анализа диспаритетов, образующихся в результате интенсификации международных интеграционных процессов и сотрудничества между приграничными территориями.

С одной стороны, сложившая в настоящее время структура торговли товарами и услугами между приграничными территориями Дальнего Востока и северо-восточных провинций Китая превосходно вписывается в традиционные модели интеграции, при которых разноплановость и взаимодополняемость выпускаемой продукции, поставляемой на внешние рынки разными странами, обеспечивает максимально достижимый в заданных условиях экономический эффект, так как позволяет каждой из стран реализовать свои конкурентные преимущества (Д.Рикардо, закон Хекшера-Олина).

С другой стороны, например, в теории торговой модели и мест расположения экономической активности «trade patterns and location of economic activity», разработанной Нобелевским лауреатом Полом Кругманом, описывается ситуация, при которой большая часть международного торгового оборота приходится на развитые страны со сходными условиями производства. Особое место в модели занимают

сравнительные преимущества, включающие климат, доступность ресурсов и поставщиков (транспортную инфраструктуру), а качестве главного сравнительного преимущества определено развитие технологий.

В соответствии с теорией сравнительных преимуществ, северо-восточные провинции КНР поставляют индустриальные товары в регионы Дальнего Востока РФ, а те, в свою очередь, поставляют в КНР природные ресурсы, для использования в производстве которых, нужен массовый и дешевый труд. И чем больше разница в наборе и масштабах продукции для внешней торговли, тем больше должна быть торговля между ними.

В результате происходит специализация экономических систем приграничных территорий в рамках международной торговли. Данное заключение подтверждается ростом внешнеторгового оборота между Амурской областью и провинцией Хэйлуцзян, долей КНР в экспорте и импорте Амурской области, а также номенклатурой внешнеэкономической деятельности, сложившейся между данными приграничными территориями, что подтверждается многими статистическими данными.

Начиная с 2004 г. внешнеторговый оборот между приграничными территориями вырос фактически в 4,7 раза, что явилось результатом урегулирования вопроса о спорных участках российско-китайской границы и подписания 14 октября 2004 г. «Плана действий по реализации положений Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве на 2005–2008 годы».

В импорте из КНР сохраняется высокий уровень диверсификации ввозимой продукции, а также расширение ввоза продукции с более высокой добавочной стоимостью. Так, доля ввоза продукции машиностроения в общем объеме импорта из КНР стабильно сохраняется на уровне 30–35 %, а в 2007 г. достигла 51 %. Помимо основных импортируемых групп товаров доля прочих ввозимых товаров с 2000 г. увеличилась в 2 раза и составляет в среднем одну пятую всего импорта из КНР.

Сужение номенклатуры экспорта товаров в КНР главным образом обусловлено низким уровнем и недостаточностью развития обрабатывающих производств на территории Амурской области, неосвоением имеющихся природных ресурсов на своей территории, и как следствие, потери существенной части налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, утечкой рабочих мест и финансовых потоков из региона.

Следовательно, встает вопрос о возможности удвоения рынков за счет налаживания аналогичных производств между развивающимися странами (такими как КНР и РФ), и ухода от модели комплементарного развития в международной торговле между приграничными территориями. Результатом низкой эффективности управления социально-экономическим развитием и интеграционными процессами в условиях приграничных регионов Дальнего Востока стали растущие диспаритеты развития приграничных территорий.

Под диспаритетом развития приграничных территорий в настоящей работе понимается ситуация, при которой происходит рост различий в экономическом развитии приграничных территорий. На это влияет и разный уровень эффективности управления интеграционными процессами.

СОЦИАЛЬНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Башалханова Л.Б.¹, Башалханов И.А.², Веселова В.Н.¹

¹Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, Иркутск, Россия;

²Сибирский Институт физиологии и биохимии растений СО РАН, Иркутск, Россия

SOCIAL-GEOGRAPHIC PROBLEMS OF THE NORTHERN TERRITORIES DEVELOPMENT

Bashalkhanova L.B.¹, Bashalkhanov I.A.², Veselova V.N.¹

V.B. Sochava Institute of Geography, SB RAS, Irkutsk, Russia;

Siberian Institute of Plant Physiology and Biochemistry SB RAS, Irkutsk, Russia

Social-geographic problems of the Northern territories represented in the work are connected with a low living standard. Insufficient consideration of the climate severity has resulted in accumulation of problems in the social sphere which has a bad effect on the population health and, on the whole, leads to economic decline.

Современный контекст модернизации социально-экономической сферы в России заключается в капитализации знаний как основы формирования опережающих мировые достижения технологий, роста нового качества человека, удовлетворяющих требованиям «умной» экономики. Стратегические ориентиры такой экономики, обеспечивающей устойчивое развитие региональных систем, предполагают выравнивание социально-экономических параметров жизнедеятельности населения северных территорий Российской Федерации, в том числе с учетом их климатической дискомфортности. Суть выравнивания заключается в формировании новых направлений в наилучшем использовании трудовых и природных ресурсов, в создании благоприятного инвестиционного климата и эколого-экономической безопасности там, где это целесообразно и эффективно.

Основанием учета климатической дискомфортности является рост удорожания производственной и социальной деятельности за счет влияния сурового климата – объективного и неустраняемого природно-географического явления. По степени влияния климата на жизнь и здоровье населения в пределах Азиатской России нами выделены зоны с умеренным, сильным, очень сильным, жестким и крайне жестким уровнями дискомфортности. На северных территориях наличие многолетней мерзлоты, низкая интенсивность физико-биологического и геохимического кругооборота вещества в геосистемах, их слабая устойчивость к антропогенному и техногенному воздействию способствуют высокой вероятности появления негативных тенденций при освоении природно-ресурсного потенциала.

Исследование роли перечисленных факторов в жизнедеятельности населения Азиатского Севера показывает, что качество его жизни, в том числе экологическая безопасность и социальная защищенность людей, не соответствуют фактической дискомфортности климата. Выявлено, что установленный Правительством прожиточный минимум не отвечает росту природно-климатической дискомфортности, особенно на северных территориях. Так величина прожиточного минимума отличается на всей изучаемой территории немногим более чем вдвое, на фоне почти шестикратных различий в продолжительности периода, ограничивающего пребывание человека на открытом воздухе.

Заниженный прожиточный минимум, особенно в районах жесткого и крайне жесткого дискомфорта, не позволяющий обеспечить нормальные физиологические потребности организма человека в силу сложившихся экономических условий (транспортной удаленности, удорожания продуктов питания, товаров и услуг) едва выравнивает уровень реальной зарплаты до ее средних размеров на остальной территории. Постепенное повышение прожиточного минимума и заработной платы, проводимые Правительством, не меняют коренным образом уровень жизни населения, сохраняя существующие диспропорции. Например, в южных и центральных районах Республики Бурятия величина прожиточного минимума с 1998 по 2008 гг. выросла в 9,2 раза, а в крайних северных районах Республики Саха (Якутия) – всего в 4,2 раз. В этот период чуть менее половины населения муниципальных районов Республики Бурятия жила при покупательной способности заработной платы менее 1,5 раза, а в Саха (Якутии) – от менее 1,5 до 2 раз. Но, если учесть явно заниженные величины прожиточного минимума для Республики Саха (Якутия), то все население, за исключением работников промышленных предприятий, живет на грани выживания.

Анализ влияния природной дискомфортности на жизнедеятельность населения в северных условиях показал постепенное снижение эффективности работ на открытом воздухе с усилением суровости климата и загрязнением окружающей среды: индексы доходов снижаются от 100 % в благоприятных условиях до 77 % в крайне жестком дискомфорте; соответственно увеличиваются индексы издержек – от 100 до 850 % [Корытный и др., 1998]. Полученные результаты позволяют прогнозировать зоны экологического неблагополучия. Производство продукции выгодно лишь при умеренном дискомфорте. С возрастанием суровости климата сохранение выгодного соотношения затратной и доходной части возможно либо при использовании эффективного природного ресурса, либо при многократном снижении издержек за счет внедрения новых технологий. В иных случаях большая часть издержек перекладывается на человека, его здоровье, продолжительность жизни, благосостояние, социальные права, гуманитарные потребности.

Это приводит, наряду с падением эффективности производства, к снижению ресурсов здоровья населения, росту числа заболеваний и распространению их осложнений с длинным латентным периодом, увеличению безработных, что в итоге выливается в существенные экономические потери. Тем самым отсутствие работы, рост численности населения с низким доходом в совокупности с жестким климатом ограничивают возможности самообеспечения и самовыживания людей в условиях северных территорий.

Выявленные проблемы в первом приближении могут найти свое решение посредством организации транспортной доступности [Малов и др., 2008] при освоении северных районов Азиатской России. Проектируемая Северо-Сибирская магистраль, соединяющая Север Европейской части РФ с регионами Дальнего Востока, позволит привлечь инвестиции и местные трудовые ресурсы для освоения природно-ресурсного потенциала северных территорий, станет очагом развития новых производственных предприятий по глубокой переработке особо ценного сырья, получения разнообразных продуктов с высокой добавленной стоимостью и реализации этой конкурентноспособной продукции в стране и за рубежом.

Экономическое развитие позволит поднять качество жизни, повысить уровень экологического благополучия и совокупность благоприятных условий для проживания населения, в том числе разрешение проблем транспортной доступности, жилищной, инженерно-инфраструктурной обустроенности, информационно-образовательной обеспеченности и высокого качества медицинской помощи. Реализация проектируемого транспортного коридора при адекватном суровости климата уровне прожиточного минимума позволит снизить влияние дискомфортности климата на качество жизни населения в зависимости от социально-географических и социально-экономических факторов.

**ПЕРСПЕКТИВЫ ФАКТОРНОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕДИКО-СОЦИАЛЬНЫХ СИСТЕМ**

Болотин Е.И.

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, Владивосток, Россия

**THE FACTOR PROGNOSIS PROSPECT
FOR MEDICINAL-SOCIAL SYSTEMS FUNCTIONING**

Bolotin E.I.

Pacific Institute of Geography FEB RAS, Vladivostok, Russia

The factor prognosis prospect for medicinal-social systems functioning has been elaborated.

В современный период Российский Дальний Восток, да и Россия в целом, характеризуются весьма неблагоприятной и неустойчивой как демографической обстановкой, так и общей эпидемической ситуацией по обширному комплексу инфекционной и соматической заболеваемости. Уровень популяционного здоровья остается очень низким, что приводит к огромным моральным и материальным потерям. Со всей очевидностью можно утверждать, что состояние здоровья населения превратилось из чисто медицинской проблемы в проблему национальной безопасности в социально-экономическом смысле. Совершенно понятно, что поддержание и укрепление как общественного, так и индивидуального здоровья должно иметь статус ведущей долговременной стратегической цели современной России. Значительно выгоднее предупредить болезнь, чем ее лечить. Этот широко известный медико-профилактический постулат остается особенно актуальным в нынешний период кризисов, экономической нестабильности и глобальных изменений климата.

Вообще вопрос о влиянии климата и его колебаний на здоровье людей в настоящее время стал одним из центральных в области медицинской экологии и общей экологии человека. Если же смотреть значительно шире, то вопрос связи состояния здоровья людей и климата является основополагающим в формировании наших научных представлений и прогнозов о возможностях дальнейшей жизни человека. Это определяется тем, что хорошо заметные и фиксируемые изменения климата, которые, по всей вероятности, одновременно детерминированы существующей естественной природной цикличностью, а также и антропогенным влиянием, подвели человечество к так называемой бифуркационной точке развития. За этой временной точкой могут последовать события любого характера и масштаба, возможно вплоть до самых негативных, как для всего населения Земли, так и отдельных ее регионов.

Вместе с тем изучение особенностей связи климата и здоровья человека как актуальнейшей научно-практической задачи чрезвычайно сложно, поскольку оно связано с очень глубоким анализом связей и зависимостей в многокомпонентных открытых антропоэкологических системах, пожалуй, самых сложных системах, интегрирующих всё многообразие природы и общества. При этом следует подчеркнуть, что хотя в настоящее время уже накоплены определенные научные знания, касающиеся затрагиваемых вопросов, тем не менее, в решении обозначенной проблемы не заметно какого-либо серьезного содержательного положительного сдвига. Ясно только одно, что, естественно, какие-то связи между здоровьем и климатом существуют, но вопросы о том, каковы формы, направления, уровни и т.д. этих связей, остаются пока без каких-либо более или менее обоснованных и конкретных научных ответов.

Одним из важнейших, реальных инструментов и мер для положительного изменения эпидемической ситуации являются теоретическая разработка методов факторного прогнозирования заболеваемости и практическое внедрение их в реальную жизнь. Совершенно очевидно, что факторное прогнозирование являет собой одно из наиболее перспективных направлений современной медицинской науки и экологии человека, поскольку обеспечивает опережающее знание, позволяющее предпринимать оптимальные управленческие решения по профилактике болезней.

Конкретно говоря о перспективах использования факторного прогнозирования при изучении временной динамики медико-социальных систем, отметим, что нами совместно с сотрудниками Института прикладной математики ДВО РАН (проф. Цициашвили Г.Ш. и др.) разработана методика и получены весьма важные содержательные материалы по факторному прогнозированию инфекционной заболеваемости.

Материалы наших прогнозных исследований широко представлены в ряде российских рейтинговых изданий, таких как: «Экология человека», «Паразитология», «Информатика и системы управления», «Здоровье населения и среда обитания», «Вестник ДВО РАН» и др., а также зарубежом. Причем первоначально данная методика использовалась для прогнозирования, только одной, весьма актуальной, особенно для юга Дальнего Востока, модельной инфекции – клещевого энцефалита, но в дальнейшем была экстраполирована на всю изучаемую нами инфекционную патологию.

Используемый нами в работе «факторный» подход основан на идее прогнозирования не конкретных тех или иных абсолютных показателей, а уровней заболеваемости, которые могли быть выше или рав-

ными некоторой критической линии, задаваемой исследователем. Такая постановка задачи принципиально важна не только в чисто содержательном плане, поскольку снимается чрезвычайно острая проблема «нелинейности», но и методически, так как предлагаемый способ ее реализации имеет универсальный характер и может легко воспроизводиться как в эколого-эпидемиологических исследованиях, так и в других научных областях.

Очень важно отметить, что используемый для прогнозирования набор факторов является «символическим», поскольку нынешний уровень наших знаний о причинных связях в изучаемых системах пока еще очень ограничен, ввиду их чрезвычайной иерархической сложности. По существу, реализуя факторный прогноз с использованием тех или иных факторов, мы работаем вслепую, опираясь лишь на наш опыт и априорные представления о возможных связях в изучаемых системах. Строго говоря, факторному прогнозированию должен предшествовать мощный экспериментальный модельный экологический блок научных исследований по выявлению истинных причинных факторов и механизмов их воздействия на заболеваемость или иные эпидемиологические показатели. Однако такая задача вряд ли разрешима в ближайшем будущем.

В настоящее время активно ведется работа по адаптации данной методики к прогнозированию и соматических патологий, т.е. болезней сердечно-сосудистой, онкологической, эндокринной и других систем человека. Болезни этих систем прочно заняли ведущее место среди причин смертности и инвалидности людей. За последние десятилетия уровень заболеваемости данными болезнями стал стремительно расти, несмотря на неослабевающее к ним внимание со стороны органов здравоохранения.

Таким образом, разрабатываемое в лаборатории социальной и медицинской географии ТИГ ДВО РАН совместно ИПМ ДВО РАН прогнозируемое направление исследований может внести определенный теоретический и прикладной вклад в область изучения влияния широкого спектра факторов различной природы, в том числе и колебаний климата, на здоровье населения, а также возможности адаптации общества к последствиям этих колебаний.

ПОЛОЖЕНИЕ КИТАЯ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ И ИНВЕСТИЦИИ В СТРАНЫ АФРИКИ

Бреусов А.В.¹, Реймер В.В.², Лаврова Н.А.²

¹Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана, Москва, Россия;

²Дальневосточный государственный аграрный университет, Благовещенск, Россия

CHINA POSITION IN THE WORLD'S ECONOMY AND INVESTMENTS IN AFRICA'S COUNTRIES

Breusov A.V., Rejmer V.V., Lavrova N.A.

Bauman Moscow State Technical University, Moscow, Russia;

Far Eastern State Agrarian University, Blagoveshchensk, Russia

The article deals with economical development in China. Economical progress in China of the last decades takes the first place all over the world both in development and economical increasing. Strategical perspectives are determined in economical development in China

Китайская Народная Республика достигла значительных экономических успехов в конце XX – начале XXI вв. ВВП Китая увеличился с 223 млрд. дол. США в конце 1970-х гг. до 4,4 трлн. дол. США в 2008 г. Объем китайской экономики удваивается каждые 7–8 лет и средний годовой коэффициент роста составляет около 10 %. В 2009 г. прирост ВВП страны составил 8,3 % и это происходит на фоне мирового экономического кризиса. При этом Китай стал единственным государством среди десяти крупнейших стран мира, в экономике которого был отмечен рост.

Экономика Китая становится крупнейшим мировым потребителем многих видов сырья. В последние годы на ее долю приходится 30 % мирового импорта цинка, 27 % стали и железа, 25 % свинца, 23 % алюминия, 22 % меди. Также растут закупки олова, никеля, угля, хлопка и резины. По уровню потребления нефти КНР уступает только США, но разрыв между странами, в последние годы, стремительно сокращается. В Китае ВВП на душу населения составляет 6,5 тыс. дол. США. Как прогнозируют экономисты, в течение ближайших двадцати лет этот показатель приблизится к южнокорейскому (11,3 тыс. дол. США) и потребление Китая алюминия вырастет в пять, нефти – в восемь, а меди – в девять раз.

Достигнутые в последние десятилетия экономические успехи Китая опережают все страны мира, как по скорости развития, так и по величине роста экономики.

В условиях роста глобализации мировой экономики Китай активизировал инвестиционную политику в странах Африки, на территории которых сосредоточено 98 % мировых запасов хрома, 90 % кобальта, 90 % платины, 64 % марганца, 50 % золота, 30 % урана. К 2008 г. прямые инвестиции Китая в экономику африканских стран составили по разным оценкам экономистов от 7 до 12 млрд. дол. США, что более чем в 15 раз превышает уровень 1999 г. и составляет 9 % общего объема зарубежных инвестиций страны. Суммарный объем инвестиций Китая в экономику стран Африки уже превысил инвестиции Все-

мирного банка. Правительство КНР создало в 2007 г. «Фонд развития Китай – Африка» объемом в 5 млрд. дол. США, призванный поощрять национальные компании инвестировать в экономику африканских стран. Более 900 китайских компаний сегодня работают в разных государствах Африке.

Китайские инвесторы вложили в нефтяную и газовую промышленность африканских стран более 30 млрд. дол. США. Так, крупнейшими являются государственные нефтедобывающие компании China National Offshore Oil Corporation – инвестирует 1,5 млрд. дол. США на освоение нового месторождения нефти в Анголе и China National Petroleum Corporation, в ближайшие три года инвестирует 5 млрд. дол. США в нефтяную промышленность Нигера.

В развитие инфраструктуры и горнодобывающей промышленности республики Конго Китай планирует вложить около 12 млрд. дол. США в течение 15 лет. Совместное предприятие Socomin вложит 3 млрд. дол. США в добычу полезных ископаемых и разработку новых месторождений.

Сегодня Export-Import Bank of China (находится под полным контролем Правительства КНР) финансирует более 300 проектов почти в 40 африканских странах и уделяет особое внимание тем отраслям экономики, в отношении которых западный инвестор не проявляет интереса. В 2007 г. банк выдал африканским государствам кредитов на сумму более 15 млрд. дол. США, что составило пятую часть всех кредитов банка. Так, кредитный портфель американского банка US ExIm в странах к югу Сахары не превышает 500 млн. дол. США.

Industrial and Commercial Bank of China, который является самым большим в мире по размерам рыночной капитализации (на 30.06.2008 г. – 9,4 трлн. юаней или 1,37 трлн. дол. США), в конце 2007 г. купил за 5,6 млрд. дол. США 20 % акций Standard Bank, крупнейшего африканского банка, главный офис которого находится в Йоханнесбурге.

Телекоммуникационная компания Китая Zhongxing Communications осуществляет инвестиции в экономику стран Африки с 1995 г. и ее «африканский портфель» превышает 6 млрд. дол. США.

Крупнейшая в Азии железнодорожная компания China Railway Engineering Corporation, проложившая две трети всех железных дорог в КНР (свыше 400 тыс. км), строит и восстанавливает железные дороги в республике Конго. Ведется подготовка к строительству высокоскоростной автодороги в Алжире и железнодорожных дорог в Нигерии стоимостью в 6,3 млрд. и 8,3 млрд. дол. США.

Сегодня КНР является крупнейшим торговым партнером Африки, после Америки и стран Европейского союза. К началу 2008 г. товарооборот между КНР и африканскими государствами достиг 66,1 млрд. дол. США, что на 31,6 % больше по сравнению с предыдущим годом. В первой пятёрке торговых партнеров Китая по стоимости товарооборота были ЮАР (12,99 млрд. дол. США), Ангола (12,14), Судан (5,09), Египет (4,18) и Нигерия (3,91 млрд. дол. США). По прогнозам экономистов через два-три года товарооборот вырастет до 100 млрд. дол. США, что должно заметно поднять значение африканского сегмента, в настоящее время весьма ограниченного, в региональной структуре внешнеторгового оборота Китая. Последний станет главным торговым партнером стран Африки среди отдельно взятых государств.

Однако товарная структура взаимной торговли мало восприимчива к изменениям в мировой экономике и отличается низкой степенью диверсификации. Основными статьями экспорта африканских стран являются стратегические сырьевые ресурсы, а импорт представлен товарами народного потребления и полуфабрикатами. Торгово-экономические отношения Китая и стран Африки несут в себе двойственный аспект и не всегда могут оцениваться как однозначно положительные и взаимовыгодные. Африканские страны получают определенную инвестиционную выгоду, но одновременно и экономические издержки: неэквивалентный обмен природных ресурсов на китайскую продукцию, импорт дешевой продукции, приток рабочей силы из Китая при высокой безработице местного населения, отрицательный баланс внешней торговли с КНР у многих стран континента. Например, дефицит торгового баланса ЮАР с КНР вырос с 3 млрд. до 60 млрд. рандов за период 2004–2007 гг., хотя поставки минерального сырья в Китай из ЮАР выросли в семь раз.

Инвестиционная и торгово-экономическая деятельность китайских компаний в странах Африки проходит на фоне экономического роста КНР и превращения ее в сверхдержаву, в стратегическом партнерстве с которой заинтересованы африканские государства. Но при этом возникают противоречия и несовпадения интересов стран-участников. Несмотря на все негативные моменты сотрудничества Китая и стран Африки, перспективы внешнеэкономической деятельности достаточно большие.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Вэй Чжаоли. Подъем Китая полезен для всего мира // Китай. 2009. № 11(49). С. 36–38.
2. Лебедева Э. Активизация КНР и ЕС в Африке // Мировая экономика и международные отношения. 2008. № 10. С. 93–101.
3. Мануков С. Пробуждение дракона // Компания. 2008. № 35(528). С. 52–57.

СИСТЕМА РАССЕЛЕНИЯ ЕВРЕЙСКОЙ АВТОНОМНОЙ ОБЛАСТИ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

Гаева И.В.

Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, Биробиджан, Россия

A SYSTEM OF SETTLING IN THE JEWISH AUTONOMOUS REGION: THE PAST, THE PRESENT AND THE FUTURE

Gaeva I.V.

Institute for Complex Analysis of Regional Problems FEB RAS, Birobidzhan, Russia

In the article a system of the population moving in the Jewish Autonomous Region is considered. The retrospective analysis and estimation of a current state is given, and the system's prospect is considered.

Объектом изучения географии являются сложные территориальные системы. По определению английского географа Д. Харвея, система включает множество элементов, идентифицируемых по некоторому переменному признаку объектов; множество отношений между признаками объектов и внешней средой. В 1983 г. Э.Б. Алаевым дано следующее определение системы – это «сочетание объектов (с их свойствами, отношениями) с упорядоченными взаимными связями, что придает сочетанию новые качества: целостность (понимаемая как наличие единой для всего сочетания цели, функции, каковых не было у отдельного составляющего элемента), автономность (понимаемая как стремление к большей внутренней упорядоченности, восполнение «недостающих» элементов и функций), устойчивость (понимаемая как стремление к сохранению или такому развитию структуры, которое обеспечивает отправление системой генерализованной функции)» [Алаев, 1983].

Объект или совокупность объектов, выполняющих в системе одну функцию, называются «элементом системы», а совокупность всех элементов, выполняющих различные функции и всевозможных связей между ними, считается собственно социально-экономической системой. То есть «система существует, поскольку каждый ее элемент отправляет присущую ему функцию, и, существуя, она выполняет свою «системную» функцию» [Алаев, 1983]. Функционирование системы можно отождествить с ее ростом, если система воспроизводит себя на расширенной основе, если же функционирование сопровождается прогрессивным изменением структуры, говорят о развитии системы.

Расселение выступает одной из важных социально-экономических систем в человеческом обществе, так как все населенные пункты, выполняющие различные функции, связаны между собой производственными, трудовыми, общественными и другими связями. Следовательно, «системой расселения (или системой поселений) следует именовать территориальное сочетание поселений, между которыми существуют более или менее четкое распределение функций (взаимный обмен функциями), производственные и социальные связи» [Алаев, 1983]. Под «территориальной системой расселения понимается выделенная на определенной территории из окружающей среды целостная совокупность городов и других поселений, находящихся в многообразных взаимосвязях и взаимоотношениях друг с другом» [Анимича, 1978].

Данная работа посвящена изучению системы расселения Еврейской автономной области (ЕАО), ее ретроспективе, современному состоянию и возможным направлениям развития.

Формирование системы расселения началось со второго сплава по Амуру в 1858 г. и основания на территории будущей области нескольких казачьих станиц, расположившихся вдоль Амура и, тем самым, укрепляющих государственную границу России. К 1869 г. здесь образовалось 24 российских сельских населенных пункта, помимо нескольких туземных поселков и поселений староверов. Строительство Транссиба с 1905 по 1916 гг. увеличило общее число населенных пунктов до 38, и определило новую ось расселения, при этом внутренние территории будущей автономии были незаселенными. С 1909 г. началось крестьянское заселение внутренних районов восточной части области – территории Малой Биры и Бирского Опытного поля, и к 1915 г. здесь образовалось около 11 сельских населенных пунктов. Таким образом, к официальному образованию области (1934 г.) на территории будущей автономии уже сформировалась система расселения, состоящая, в основном, из сельских поселений и нескольких рабочих поселков, выполняющих различные функции. Именно выполнение тех или иных функций населенными пунктами в последствии оказало влияние на развитие всей системы расселения.

К началу Великой Отечественной войны в области насчитывалось 363 населенных пункта, которые относительно равномерно были расположены по всей территории, за исключением труднодоступных горных участков или заболоченных низин. В предвоенные годы в связи с преобразованиями в стране происходит сокращение мелких хуторов. Военные годы принесли потерю населения и, соответственно, снижение числа небольших сельских населенных пунктов. До пятидесятих годов XX в. шло сокращение приисков, связанное с выработкой месторождений. Государственные преобразования сельской местности шестидесятых годов XX в. сказались на сокращении «неперспективных» населенных пунктов на территории области. 1980-е гг. внесли свой вклад в сокращение станций и полустанков, в связи с модерни-

защией железной дороги. К концу XX века в автономии располагалось всего 99 сельских и 14 городских населенных пунктов.

В настоящее время система расселения области представлена 107 населенными пунктами, расположенными вдоль путей сообщения. Городские поселения сконцентрированы вдоль Транссиба, сельские – вдоль автомобильных дорог местного сообщения. Значительное количество населенных пунктов, располагавшихся вдоль Амура, прекратили свое существование за исключением тех, которые занимали выгодное расположение или выполняли административные функции.

Перспективы развития системы расселения видятся нам в следующем: реализация существующих проектов в Облученском (строительство горно-обогатительного и металлургического комбинатов) и Ленинском (строительство моста через Амур, промышленных предприятий по переработке древесины) районах позволит укрепить не только межпоселенные связи, но и приведет к структурным изменениям в системе расселения области. Например, возможно изменение статуса административного центра Ленинского района с села на городское поселение, развитие села Кимкан или его трансформация в поселок городского типа. Соответственно, будет происходить развитие близлежащих к данным населенным пунктам территорий и собственно развитие области в целом.

Таким образом, анализ трансформации системы расселения показал, что с 1858 г. по настоящее время система характеризуется развитием. С конца 1930-х гг. до настоящего времени изменился рисунок расселения: если в довоенный период населенные пункты размещались практически по всей территории области, за исключением редких белых пятен, то, сейчас населенные пункты вытянулись вдоль путей сообщения, а большая часть территории представляет собой большое белое пятно. Связи, существующие между населенными пунктами, укрепляются за счет развития качества транспортных путей и увеличения количества личного транспорта в поселениях. Современные тенденции трансформации расселения позволяют говорить о том, что в ближайшем будущем система расселения ЕАО будет продолжать развиваться.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ФУНКЦИЙ СЕЛЬСКИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЮГА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ (НА ПРИМЕРЕ ВЯЗЕМСКОГО РАЙОНА И РАЙОНА ИМ. П. ОСИПЕНКО)

Гаева И.В.

Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, Биробиджан, Россия

TRANSFORMATION OF FUNCTIONS OF RURAL SETTLEMENTS IN THE SOUTH OF THE KHABAROVSK KRAI (ON THE EXAMPLE OF THE VYAZEMSK AND THE POLINY OSIPENKO AREAS)

Gaeva I.V.

Institute for Complex Analysis of Regional Problems FEB RAS, Birobidzhan, Russia

Author considers transformation of the social control function over the territory of rural settlements in the south of the Khabarovsk Krai on the example of two areas (Vjazemsky and P. Osipenko).

Большая часть нашей страны является сельской местностью. В связи с увеличением протяженности границ и количества приграничных регионов в геополитическом смысле эта территория очень важна, особенно для приграничья, к которому относится Дальний Восток России (ДВР), так как именно эти земли представляют интерес для сопредельных государств. Произошедшие в конце прошлого столетия социально-экономические преобразования отразились на сельской местности ДВР, поскольку после сокращения государственного финансирования колхозов и совхозов произошло уменьшение рабочих мест, социальная инфраструктура пришла в упадок и сельские жители оказались один на один со своими проблемами.

Сельская местность многофункциональна. Она выполняет различные функции для общества, начиная с производства сельскохозяйственной, лесной и промышленной продукции, экологической и рекреационной функции и заканчивая функцией политической и социального контроля над территорией. Таким образом, развитие сельской местности необходимо не только для выполнения общественных функций, но и для нормального существования и развития системы расселения в целом.

Соглашаясь с Ю.П. Михайловым, отметим, что «фундаментом для города всегда была, есть и останется сельская местность. Она является особым типом социальной и природной среды, вне которой город не может жить и развиваться, без которой он не мыслим». То есть, «от уровня экономического освоения территории, плотности населения и обустройства сельской местности в значительной степени зависит безопасность, целостность и территориальное единство государства и его потенциальные возможности противостоять территориальным посягательствам извне».

В данной работе рассмотрим изменение функции социального контроля над территорией сельских населенных пунктов юга Хабаровского края на примере двух районов (Вяземского и им. П. Осипенко), отличающихся друг от друга агроклиматическими условиями и видами хозяйственной деятельности населения.

Функция социального контроля над территорией заключается в содействии сельского населения государственным органам в обеспечении общественного порядка и безопасности в малолюдных поселениях и слабообжитых территориях, в контроле за недрами, земельными, водными и лесными ресурсами, флорой и фауной. Ныне это особенно актуально для российских дальневосточных регионов.

Вяземский район расположен в нижнем течении р. Уссури. По его территории проходят важнейшие транспортные пути (Транссиб и федеральная трасса «Уссури»). В агроклиматическом отношении данный район располагает изменяющимися с запада на восток условиями от наиболее благоприятных для сельского хозяйства (растениеводства и животноводства), до умеренно холодных горных территорий, с неблагоприятными условиями для ведения сельского хозяйства.

Сельские населенные пункты, большая часть которых располагается в благоприятных агроклиматических условиях, заняты сельским хозяйством, но здесь имеет место и несельскохозяйственная деятельность (в основном в сельских поселениях, расположенных вдоль железных дорог – обслуживание путей сообщения, лесозаготовки в удаленных сельских поселениях). Сельские поселения, располагающиеся на менее благоприятных для сельского хозяйства территориях, благодаря богатым таежным угольям, специализируются на заготовке и переработке дикорастущих растений, лесозаготовках, охоте и рыболовстве.

Район им. П. Осипенко расположен в долине р. Амгунь. По сравнению с Вяземским районом данный район обладает менее благоприятными агроклиматическими условиями, ухудшающимися к северу. Данные условия определяют в основном несельскохозяйственные виды деятельности населения (рыболовство, охота, лесо- и золотодобыча, обслуживание морского транспорта). Но, на высоких незаболоченных поймах Амгуни и Амура жители возделывают ранние зерновые, холодоустойчивые овощные и ранние сорта картофеля. В 1960-е гг. данный район считался сельскохозяйственной житницей северных районов Хабаровского края, но экономические преобразования 1990-х гг. негативно повлияли на развитие сельского хозяйства и привели к полному упадку данного вида деятельности, в настоящее время сельское хозяйство представлено только личными подсобными хозяйствами населения.

Социально-экономические условия конца XX начала XXI вв. оказали значительное влияние на функции сельских поселений. Функция социального контроля над территорией, на наш взгляд играющая большую роль в приграничных районах, уменьшилась. Произошло сокращение влияния сельского населения на прилегающую к поселениям территорию, а, следовательно, и контроля над данной местностью.

Анализируя статистическую информацию, мы выяснили, что в Вяземском районе с 1980 г. по настоящее время произошло сокращение общего количества сельских населенных пунктов на 39 %, а в районе им. П. Осипенко на 18 %. Уменьшение числа сельских пунктов первого района повлекло сокращение всего 5 % населения, что свидетельствует о малой людности данных поселений. В районе им. П. Осипенко, незначительное сокращение сельских пунктов повлекло сокращение количества жителей на 13 %. В результате плотность населенных пунктов уменьшилась на 40 % в Вяземском районе и на 11 % в районе имени Полины Осипенко, следовательно, произошло увеличение среднего расстояния между поселениями и уменьшение площади социального контроля над территорией.

Таким образом, социально-экономические преобразования девяностых годов XX в. повлекли неизбежные преобразования функции социального контроля над территорией сельских населенных пунктов: сокращение количества сельских поселений и изменение качественной характеристики населенных пунктов, повлияло на уменьшение социального контроля в приграничных территориях.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ЕВРЕЙСКОЙ АВТОНОМНОЙ ОБЛАСТИ

Галкина О. В.

Биробиджанский филиал ГОУ ВПО «Амурский государственный университет», Биробиджан, Россия

STATE REGULATION OF EMPLOYMENT BY THE EXAMPLE OF THE JEWISH AUTONOMOUS REGION

Galkina O.V.

Birobidzhan branch of the Amur State University, Birobidzhan, Russia

A high employment rate is one of the main objects for the state labor market regulation in the situation of economic crisis. The research significance increases, as soon as it is associated with a new organizational administrative approach. A key point of the anti-crisis program is to meet state social engagements promised to the population. The analysis made by the JAR employment center allows eliciting the problems, which are typical for the region, and to elaborate the preventive measures.

Уже в декабре 2008 г. в Еврейской автономной области (ЕАО) были зафиксированы более 1000 высвобождений. Массовые увольнения в I квартале 2009 года проводили: Биробиджанский комбайновый завод Дальсельмаш», профессиональное училище № 5, был закрыт детский сад в количестве 15 работников в п. Биракан, произошло сокращение штата работников Теплоозерского цементного завода. Численность работников, уволенных по желанию работодателя, составляла 186 человек и 974 человека были переведены на неполное рабочее время по инициативе администрации.

В главном управлении центра занятости населения (далее ГУ ЦЗН) ЕАО была организована работа консультационных пунктов и телефонной «горячей линии». За время работы «горячих линий» в ноябре – декабре 2008 г. поступило от граждан более 100 вопросов о гарантиях и порядке увольнения работников при ликвидации предприятия или сокращении штата, возможности профессионального обучения и трудоустройства, в том числе вахтовым методом, размерах пособия по безработице.

На территории ЕАО была организована работа шестнадцати выездных консультационных пунктов занятости населения на предприятиях, планирующих увольнение работников в связи с ликвидацией организации либо сокращением численности или штата работников. Так, например, на предприятии ЗАО «Биробиджанский комбайновый завод», где было намечено массовое увольнение работников, ГУ ЦЗН г. Биробиджана открыли выездной консультационный пункт центра занятости населения и государственной инспекции труда в ЕАО. Подготовлен и размещен на предприятии информационно – справочный материал о государственных услугах службы занятости населения и инспекции труда в ЕАО, вакансиях, возможностях получения профессии, повышении квалификации. Организован индивидуальный прием увольняемых граждан и работа юридической службы.

В декабре 2008 г. – январе 2009 г. в 70-ти организациях проведены предупредительные консультации для работодателей и работников по вопросам трудового законодательства и о занятости населения, предоставлена информация о государственных услугах службы занятости населения. Издан информационный материал «Памятка высвобождаемому работнику».

В управлении, ГУ центрах занятости населения ЕАО обеспечен свободный доступ к информации о возможности переезда на работу в другую местность. В рамках соглашений с органами службы занятости населения Хабаровского, Приморского, Камчатского краёв, Амурской и Сахалинской областей проводится ежемесячный обмен информацией о вакансиях. За 2009 год для жителей области поступила информация о 2417 вакансиях. В то же время отсутствие рынка жилья в субъектах ДФО и ЕАО затрудняет гражданам принимать решение о переезде в другую местность в связи с трудоустройством.

Программа «Содействие занятости населения Еврейской автономной области» на 2009–2010 гг.» претворяется в жизнь. Государственные услуги в 2009 г. по содействию в поиске подходящей работы получили 9 тыс. человек, (7,5 тыс. человек в 2008 г.). С целью повышения конкурентоспособности на рынке труда, 562 безработных гражданина направлено на профессиональную подготовку, переподготовку, повышение квалификации, стажировку по профессиям, востребованным на рынке труда, что в 1,7 раза больше уровня 2008 г. Оказано содействие во временной занятости 2,6 тыс. безработным гражданам, испытывающим трудности в поиске работы. Государственные услуги по профессиональной ориентации граждан в целях выбора сферы деятельности, трудоустройства, профессионального обучения и психологической поддержки безработных граждан на рынке труда получили 13 тыс. человек. Было проведено 19 групповых информационных встреч для работников, высвобождаемых с предприятий промышленного комплекса.

По состоянию на 1 января 2010 г. на реализацию мероприятий занятости населения и социальной поддержки безработных граждан было израсходовано средств областного бюджета (субвенции) в размере 33867,8 тыс. руб., что составляет 100 процентов от доведенных лимитов бюджетных обязательств 2008 г.

Таким образом, значительную роль, в ослаблении напряженности в сфере занятости, в ЕАО имеют выездные консультационные центры и работа телефонов «горячей линии», которые смогли предотвратить увольнения, не соблюдающие трудовое законодательство. Существенный результат, которого удалось достичь – это избежать широкомасштабных социальных конфликтов. Граждане, находящиеся под социальной защитой государства, получили максимально возможную поддержку.

Данное исследование проведено с учетом государственных программ. Информационной базой исследования послужили официальные статистические материалы Федеральной службы государственной статистики, ведомственная отчетность Федеральной службы по труду и занятости ЕАО.

ВОЗМОЖНОСТИ РЫНКА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ В РЕГИОНАХ СЕВЕРА РОССИИ

Гасникова А.А.

Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН, Апатиты, Россия

POTENTIAL OF ELECTRIC ENERGY MARKET IN THE RUSSIAN NORTH REGIONS

Gasnikova A.A.

The Luzin Institute for Economic Studies of the Kola Science Centre of RAS, Apatity, Russia

Reforming the Russian electric power industry assumed its restructuring and developing the electric energy market. Northern regions may be divided to three groups. First, regional energy systems have good connections with the Unified Energy System (UES). Their reforming is not specific. Second, the energy systems are technologically isolated from UES. They are completely under the state control, and not restructured. Third, the energy systems are relatively isolated from UES. They are in the unique situation: actors of the electric energy market were formed, but the market is impossible.

Реформирование российской электроэнергетики началось в 2001 г. Его причинами стали накопившиеся в отрасли проблемы: ухудшение количественных и качественных показателей, резкое сокращение темпов прироста генерирующих мощностей, физически и морально устаревший парк оборудования и др. Реформа подразумевала реструктуризацию, направленную на разделение естественно-монопольных (передача и распределение электроэнергии, оперативно-диспетчерское управление) и потенциально конкурентных (производство и сбыт электроэнергии, ремонт и сервис) видов деятельности в электроэнергетике. Вместо вертикально-интегрированных АО-энерго предполагалось создание структур, специализированных на отдельных видах деятельности. Структуры, осуществляющие монопольные виды деятельности, оставались под контролем государства. Предприятия, занимающиеся потенциально конкурентными видами деятельности, переходили в частную собственность. Часть стратегически важных генерирующих активов – ряд гидроэлектростанций и ядерная энергетика – остались в руках государства. В результате к 2008 г. сформировались новые субъекты отрасли, была сформирована коммерческая инфраструктура оптового рынка электрической энергии (мощности). Однако рынок электроэнергии возможен не везде. Для его работы большое значение имеет включенность территориальных энергосистем в единую электроэнергетическую систему (ЕЭС) страны посредством магистральных сетей, что обеспечивает возможность передачи электроэнергии, то есть товарообмена на рынке электроэнергии.

С точки зрения возможностей конкурентного рынка электроэнергии регионы Севера России можно разделить на три группы. В первую группу входят регионы, энергосистемы которых имеют достаточную связь с ЕЭС России (Республика Тыва, Хатны-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ). В них процесс реформирования электроэнергетики не отличался от общероссийского.

Ко второй группе относятся регионы, чьи энергосистемы технологически изолированы от ЕЭС (западный и центральный районы Республики Саха (Якутия), Камчатский край, Магаданская область, Сахалинская область, Чукотский автономный округ). В них конкуренция производителей электроэнергии невозможна по технологическим причинам. В соответствии с российским законодательством в таких энергосистемах сохраняется государственное регулирование всех видов деятельности в электроэнергетике, кроме того, в них допускается осуществление одним юридическим лицом всех видов деятельности: производства, передачи, распределения и сбыта электроэнергии. Технологически изолированные энергосистемы сосредоточены на Дальнем Востоке. В ходе реформирования электроэнергетики был создан холдинг ОАО РАО «Энергетические системы Востока», в состав которого вошли активы ОАО «Дальневосточная энергетическая компания», объединяющего активы неизолированных энергосистем Дальнего Востока, и изолированные АО-энерго, которые не были подвергнуты реструктуризации.

В третью группу входят регионы европейского Севера, чьи энергосистемы являются относительно изолированными. Это означает, что у них есть связь с ЕЭС, но она характеризуется недостаточной пропускной способностью линий электропередачи. К относительно изолированным относятся: зона Арх-энерго и Комиэнерго; зона Колэнерго (то есть территория Мурманской области, чья энергосистема называется Кольской) и Карелэнерго. АО-энерго здесь были подвергнуты реструктуризации в общем порядке. Таким образом, регионы европейского Севера оказались в уникальной ситуации – в них созданы субъекты рынка электроэнергии, но ввиду относительной изоляции территориальных энергосистем реальный конкурентный рынок электроэнергии здесь невозможен. Ситуация усугубляется тем, что работающие в регионах европейского Севера генерирующие и сетевые компании помимо них обслуживают территории других, несеве́рных регионов, с неизолированными энергосистемами.

Существование технологически и относительно изолированных энергосистем повлекло за собой включение некоторых территорий в неценовые зоны оптового рынка электроэнергии (мощности). На таких территориях торговля электроэнергией и мощностью осуществляется на основе цен и объемов, ежегодно регулируемых Федеральной службой по тарифам РФ. К неценовым зонам относятся территории технологически изолированных энергосистем Дальнего Востока, Калининградской области (в силу ее географической удаленности) и регионов европейского Севера – Архангельской области и Республики

Коми. В мае 2010 г. появилась информация, что к августу того же года должно быть подготовлено постановление Правительства РФ о придании статуса неценовой зоны Мурманской области.

Планируемое развитие магистральных сетей предусматривает увеличение пропускной способности межсистемных связей, усиление связи между энергозонами Северо-Запада и Центра, присоединение Центрального энергорайона Якутии к объединенной энергосистеме Востока. Также в «Генеральной схеме размещения объектов электроэнергетики до 2020 года» рекомендуется объединение для совместной работы энергозон Сибири и Дальнего Востока. В целом ожидаемое развитие сетей повысит надежность энергоснабжения потребителей и эффективность работы региональных энергосистем. Но в обозримой перспективе развитие сетей будет недостаточным для обеспечения возможности функционирования реального конкурентного рынка в ныне изолированных энергосистемах Севера.

Таким образом, особенности большинства регионов Севера ограничивают возможности рынка электроэнергии на их территории. В процессе реформирования электроэнергетики технологическая изоляция северных энергосистем Дальнего Востока была учтена. Но в относительно изолированных энергосистемах регионов европейского Севера реструктуризация АО-энерго была проведена преждевременно.

Исследование выполнено при поддержке гранта Президента РФ по государственной поддержке научных исследований молодых российских ученых-докторов наук МД-1681.2009.6 «Сценарии социально-экономического развития регионов Севера РФ».

ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ МИГРАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Друзьяка А.В.

ГОУ ВПО «Благовещенский государственный педагогический университет», Благовещенск, Россия

PROBLEMS IN IMPLEMENTATION OF THE REGIONAL MIGRATORY POLICY IN THE RUSSIAN FAR EAST

Druzyaka A.V.

State Pedagogical University, Blagoveschensk, Russia

Elaboration and implementation of a more effective regional migratory policy is one of the greatest challenges for public management of social processes in contemporary Russia. Traditionally the Russian policy for managing migration flows has had the 2 components: managing external labor migration and encouraging internal flow of people moving to the region.

В середине XIX в. российский Дальний Восток стал территорией, открытой для свободного переселения как русских, так и иностранных подданных, которым первоначально предоставлялись равные возможности для водворения на дальневосточных землях. Благодаря либеральной миграционной политике, к 1887 г. доля иностранцев в составе оседлого населения Дальнего Востока достигла 27,5 %, из 130,8 тыс. чел. постоянных жителей Приамурского генерал-губернаторства 27,5 тыс. были подданными Китая и 8,5 тыс. – подданными Кореи. Массовый приток азиатских иммигрантов на Дальний Восток в имперский период его истории послужил мощным фактором освоения края, однако он был стихийным и неуправляемым. В советский период истории Дальнего Востока предпринимались меры по ограничению внешней миграции и аккультурации китайских и корейских мигрантов, включения их в общественно-политическую жизнь СССР. Процент азиатских мигрантов в общем количестве жителей региона оставался достаточно высоким: за первые шесть лет советской власти на Дальний Восток переселились 100 тыс. корейцев, в 1920-е гг. численность иммигрантов из Кореи на Дальнем Востоке достигала 110–150 тыс. чел. Численность китайцев только на юге Приморья достигала 50–70 тыс. чел., в целом азиатские мигранты в середине 1930-х гг. составляли примерно 10 % населения региона. В 1937–1938 гг. этнические китайцы и корейцы были выселены с Дальнего Востока, а граница на десятилетия закрыта. Основное внимание советского правительства до начала 1990-х гг. уделялось переселению на Дальний Восток из регионов с избыточными людскими ресурсами – Средней Азии и Закавказья. В Амурскую область в период с 1948 по 1988 гг. прибыло 285 тыс. переселенцев.

Максимальная численность населения на Дальнем Востоке была зафиксирована 1 января 1991 г. – 8056,6 тыс. чел., после 1991 г. основной тенденцией внутренней миграции стал массовый отток дальневосточников в западные регионы России. К 1 января 2005 г. Дальний Восток в сравнении с 1989 г. потерял 1,3 млн чел. – 16,5 % населения, на начало 2008 г. регион потерял уже до 1,7 млн чел. Убыль дальневосточного населения вплоть до середины 1990-х гг. компенсировал приток иммигрантов из стран СНГ, вызванный социально-экономическими последствиями распада СССР. На интенсивность притока переселенцев существенно повлияло последовавшее в середине 1990-х гг. резкое ухудшение миграционного климата, связанное с началом осуществления мер по ограничению внешней миграции. В этот период важнейшим приоритетом российской миграционной политики на Дальнем Востоке становится борьба с

нелегальной трудовой миграцией. В это время доля работников из стран СНГ, занятых в дальневосточной экономике, существенно сократилась. Освободившиеся места на рынке труда, начиная с 1992 г., занимали гастарбайтеры из стран АТР. В общем сегменте рынка ИРС на долю выходцев из СНГ в Амурской области в 2006 г. приходилось уже всего 10,2 % (в 1995 г. – 54,4). Начиная с 2000 г. переселенцы сталкивались и с новым субъективным препятствием для оседания на территории России в виде усложняющейся процедуры приёма в гражданство РФ (натурализации). По данным Федеральной миграционной службы за 2003 г. и первую половину 2004 г. в ДВФО гражданство России получили всего 2585 чел. – 2,8 % от общего количества принятых в гражданство в стране.

В настоящее время Россия находится в процессе выработки новой, более эффективной концепции миграционной политики. В 2006–2007 гг. наметилась тенденция к смягчению миграционного климата и к выработке новой государственной переселенческой программы (далее – Программы). В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 22 июня 2006 г. № 637, предпринимаются меры по стимулированию переселения на Дальний Восток. В краевых и областных программах по оказанию содействия добровольному переселению названы цифры количества переселенцев и членов их семей. Организованным переселенцам обещано первоочередное получение гражданства РФ. В 2007 г. на реализацию федеральной целевой программы по развитию Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 г. предполагалось направить более 560 млрд. руб. До 2025 г. в ДВФО планировалось привлечь около 3 млн иммигрантов. Итоги осуществления Программы подвёл в интервью агентству «Интерфакс» 03.02.2009 г. Представитель Президента О. Сафронов. По его данным, в 2008 г. на Дальний Восток переехал 181 переселенец. В 2007–2008 гг. в субъектах Дальнего Востока за счет средств федерального бюджета были произведены выплаты участникам Программы на сумму 6,3 млн руб. Основным препятствием для массового приезда соотечественников является отсутствие жилья.

Перед Дальневосточным регионом сегодня стоят важнейшие стратегические задачи по освоению огромных природных богатств. Общий экономический потенциал Амурской области по минеральному сырью, оценивающийся в 400 млрд. дол. США, используется всего на 5 %. Особенно важным в этих условиях будет реформирование системы привлечения трудовых мигрантов, учёта и контроля над их пребыванием. При этом важно учитывать ряд факторов:

1. Объективные условия жизни на Дальнем Востоке сегодня лишены миграционной привлекательности. В 2006 г. доходы ниже среднего уровня имели 60,6 % населения Амурской области, ниже прожиточного уровня – 30,7 %. В 2007 г. 43,8 тыс. чел. (9,3 % трудоспособного населения) в области не имели занятия и квалифицировались как безработные. Необходимо откорректировать систему заработной платы и пенсий, обеспечить дальневосточникам льготный проезд в западные районы страны, создавать в регионе экономически эффективные рабочие места с высокой оплатой труда.

2. Комплекс материального стимулирования переселенцев на Дальнем Востоке должен создавать преимущества для их дальнейшего долгосрочного пребывания в регионе. Возможно, потребуется изменение налогового режима в местностях вселения мигрантов.

3. Преимуществом иммиграции на Дальний Восток нужно сделать экономическую перспективу – возможность получения льготного кредита, организации собственного дела, аренды земли для сельскохозяйственного производства и строительства жилья, свободу предпринимательства. Для Амурской области это могут быть индивидуальные предприятия сельскохозяйственного и перерабатывающего профиля, старательские артели, предприятия в сфере внутреннего туризма и сервиса.

4. Необходимо создание системы социальной адаптации иммигрантов и их интеграции в принимающее общество, для чего потребуются новая миграционная идеология. О высокой созидательной мотивации мигрантов может свидетельствовать не только история развитых «иммиграционных» государств – США, Австралии, Канады, Израиля, но и история России как великого евразийского государства и история дальневосточного региона. Необходимо выработать адекватное и понятное обществу миграционное законодательство, закрепить систему ускоренного льготного получения российского гражданства. В перспективе осуществление массовых переселенческих программ будет возможно только совместно с параллельным осуществлением мер по экономическому подъёму региона.

**ВЛИЯНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ СРЕДЫ ОБИТАНИЯ
НА СОСТОЯНИЕ ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

Журавкова Н.В., Трегубова Т.И.

Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева, Красноярск, Россия

**INFLUENCE OF THE HABITAT ECOLOGICAL FACTORS
ON THE POPULATION'S HEALTH IN THE KRASNOYARSK REGION**

Zhuravkova N.V., Tregubova T.I.

Krasnoyarsk State Pedagogical University by V. Astafyev, Krasnoyarsk, Russia

The results of the research dealing with the pollutants influence on human organs and systems in urban territories of the Krasnoyarsk Region are analyzed in the article.

Качество жизни населения – совокупность жизненных ценностей, характеризующих условия существования и виды деятельности человека; его удовлетворенность социальной и окружающей средой. Многокомпонентность системы понятия обуславливает многообразие показателей, характеризующих отдельные элементы качества жизни населения или всю их совокупность. Показатели ранжируются на группы, каждая из которых объединяет ряд показателей. В общей сложности выделяют три группы факторов, оказывающих влияние на качество жизни населения на региональном уровне: эколого-географические, социально-демографические и социально-экономические.

Первая группа характеризует природно-климатические и экологические условия региона. Экологические условия региона оказывают влияние на состояние здоровья населения. Для полной оценки экологической ситуации требуется несколько десятков показателей. Наиболее важными из них являются уровень загрязнения атмосферного воздуха, водных ресурсов, почв; структура данных загрязнений. Загрязнение окружающей среды химическими веществами оказывает негативное влияние на здоровье населения крупных промышленных городов Красноярского края, вызывая распространение экологических зависимых заболеваний.

Содержание загрязняющих веществ в атмосферном воздухе в концентрациях, превышающих гигиенический норматив, наблюдается по следующим ингредиентам: *взвешенным веществам* в гг. Ачинск (2,2 ПДК), Красноярск (1,34 ПДК), Назарово (1, 15 ПДК); *диоксиду серы* в г. Норильске (12,6 ПДК), *диоксиду азота* в гг. Ачинск (1, 4 ПДК), Канск (1,1 ПДК), Красноярск (1, 37 ПДК); *фенолу* в г. Лесосибирск (2,82 ПДК); *формальдегиду* в гг. Ачинск (1,46 ПДК), Красноярск (2,17 ПДК), Лесосибирск (2,82 ПДК), Минусинск (1, 54 ПДК), Назарово (2,53 ПДК); *бензапирену* в гг. Ачинск (2,82 ПДК), Канск (2,37 ПДК), Красноярск (3,86 ПДК), Лесосибирск (2,71 ПДК), Минусинск (4,32 ПДК), Назарово (2,98 ПДК); *меди и ее окислам* в г. Норильск (2,22 ПДК); *никелю и его окислам* в г. Норильск (3,1 ПДК).

Содержание других исследуемых химических ингредиентов в атмосферном воздухе крупных промышленных городов региона регистрировалось в пределах гигиенических нормативов. Качество питьевой воды, подаваемой населению централизованными системами водоснабжения, по показателям безопасности для здоровья населения, по сравнению с 2007 г. ухудшилось. По результатам санитарно-химических исследований удельный вес неудовлетворительных проб увеличился с 13,9 до 22,8 %, по отношению к показателю 2007 г.; по Российской Федерации также отмечается отрицательная динамика. По микробиологическим показателям, по сравнению с 2007 г., доля проб, не соответствующих гигиеническим нормативам, увеличилась незначительно с 6,59 до 6,9 %; данный показатель остается выше среднего показателя по Российской Федерации.

Уровень заболеваемости населения края экологически обусловленными болезнями на протяжении 2003–2009 гг. имеет тенденцию роста практически по всем классам заболеваний. Темпы прироста уровня заболеваемости населения по различным классам болезней в 2009 г. по сравнению с 2003 г. составил 8,3...78,2 %. Наибольший темп прироста отмечается по классу болезней, характеризующихся повышенным кровяным давлением, ишемической болезнью сердца и цереброваскулярных заболеваний; уровень заболеваемости которыми увеличился в 1,7–1,8 раза.

На протяжении исследуемого периода (2003–2009 гг.) наблюдается динамика роста заболеваемости населения злокачественными новообразованиями, темп прироста которых составил 11,6 %. Заболеваемость детей в возрасте до 14 лет аналогичными экологически зависимыми заболеваниями выше уровня заболеваемости совокупного населения края болезнями органов дыхания, в том числе аллергическими ринитами, астмой; болезнями крови и кроветворных органов, болезнями нервной системы.

В ходе проведения ранжирования муниципальных образований Красноярского края по среднемуголетнему уровню заболеваемости населения за 1992–2009 гг. выявлено, что уровень заболеваемости по злокачественным новообразованиям выше в 17 территориях края; по классу «Болезни нервной системы» – в 14, «Болезни системы крови и кроветворных органов» – в 15, «Болезни системы кровообраще-

ния» – в 16; «Болезни эндокринной системы» в 6; «Болезни органов дыхания» – в 10; «Осложнения беременности и родов» – в 9 территориях края.

Воздействие загрязняющих веществ в атмосферном воздухе на различные органы и системы человека в большой степени испытывает население урбанизированных промышленно развитых территорий края – гг. Ачинск, Красноярск, Канск, Лесосибирск, Минусинск, Назарово, Норильск. В 2009 г. в г. Лесосибирске, чаще чем в других городах края и в целом по краю, регистрировались случаи (число случаев на 1000 человек) болезней крови и кроветворных органов (13,2 ‰ при краевом показателе 4,9 ‰), болезней системы кровообращения 112,3 ‰ при краевом показателе 36,7 ‰). Болезни нервной системы последние два года (2007–2009 гг.) чаще регистрируются среди населения г. Ачинска (39,4 ‰ при краевом уровне 18,7 ‰; при этом стабильно высокие значения регистрируются также в г. Назарово (33,8 ‰). По классу «Болезни органов дыхания» лидирует г. Норильск 364,4 ‰ при краевом уровне 280,3 ‰. На протяжении последних четырех лет неблагополучными по заболеваемости населения злокачественными новообразованиями являются гг. Назарово и Минусинск: уровень заболеваемости населения составляет 483,3 и 442,1 соответственно при краевом показателе 297,5.

Сравнение показателей заболеваемости населения Красноярского края и России показало, что за период 2002–2009 гг. уровень заболеваемости населения Красноярского края не превышает российские показатели по группе «болезни системы кровообращения». Показатели по болезням эндокринной и нервной систем находятся на уровне российских показателей в течение последних двух лет.

Расчеты по эффекту воздействия вредных веществ на организм человека показывают, что наибольшему риску для здоровья подвергается население городов Норильска, Красноярска и Ачинска, наименьшему – население Лесосибирска, Канска, Минусинска. Наряду с факторами экономического и социального характера факторы среды обитания человека, неблагополучно характеризующиеся в санитарно-эпидемиологическом отношении на отдельных территориях Красноярского края, проявились в значительном ухудшении здоровья населения региона, что требует принятия и реализации региональной политики, направленной на его сохранение и укрепление.

СВЕРХСМЕРТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ: ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО УЩЕРБА

Изергина Е.В., Лозовская С.А.

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, Владивосток, Россия

VERY-HIGH MORTALITY OF POPULATION OF PRIMORSKY KRAI: THE THE ESTIMATION OF ECONOMIC DAMAGE

Izergina E.V., Lozovskaya S.A.

Pacific Institute of Geography FEB RAS, Vladivostok, Russia

The economical damage from population mortality in Primorsky Krai from 2004 to 2008 by basic reasons (cardiovascular diseases, external causes, oncological diseases) and as a result of alcoholic abuse has been evaluated. It was determined that deaths of external causes such as traumatism with fatal accidents and cardiovascular diseases were the cause of maximal economical damage. Taking in consideration that the frequent alcoholic abuse as a result of traumatism with fatal accidents in many cases is considered to have inflicted enormous economic damage to both economy and population health of Primorsky Krai.

В связи с необходимостью обеспечения устойчивого социально-экономического развития Российской Федерации, одним из приоритетов государственной политики должно являться сохранение и укрепление здоровья населения на основе формирования здорового образа жизни и повышения доступности и качества медицинской помощи [Концепция развития системы здравоохранения в Российской Федерации до 2020 г., 2009]. Социально-экономический кризис, переживаемый Россией, оказал влияние на смертность прежде всего трудоспособного населения [Киселев, 2004; Гельцер, Калинин, 2004]. Показатель смертности в России является самым высоким среди европейских стран [Герасименко, 2009]. Этот процесс обусловлен превышением смертности над рождаемостью. Наиболее востребованной в текущий период, как в России, так и за рубежом, является экономическая оценка потерь трудового потенциала, обусловленных преждевременной смертностью населения [Прохоров и др., 2007]. Для экономического развития регионов очень важна численность и состояние здоровья трудоспособного населения. Население страны является основой будущего экономического роста и научно-технического развития страны.

При оценке экономического ущерба, нанесенного заболеваемостью, инвалидностью или смертностью, определяют величину прямого и непрямого ущерба. К прямым затратам относят стоимость лечения, проведения профилактических мероприятий и величину выплат по социальному страхованию. К непрямым затратам относят «недополученный продукт», который мог бы быть выработанным, если бы этот человек трудился. Поскольку жизнь человека обладает стоимостью, в случае его смерти следует

учитывать не только «явные» экономические затраты, к которым она приводит: упущенная выгода в производстве валового внутреннего продукта (ВВП) (для регионов – валового регионального продукта) и выплаты семьям в связи с потерей кормильца. Также следует учитывать потерянную стоимость самой жизни – стоимость количества лет, которые человек не дождался до возраста средней продолжительности жизни [Прохоров и др., 2007]. По данным Росстата [Демографический ежегодник России, 2009], уровень преждевременной смертности населения в Приморском крае превышает этот показатель по России.

По данным Росстата [Демографический ежегодник России 2009], уровень преждевременной смертности населения в Приморском крае превышает этот показатель по России. В 2004 г. эта разница составила 28 %. В 2005 г. смертность увеличилась как по России, так и в Приморском крае. С 2006 г. количество умерших как в России, так и в Приморском крае, снизилось до 15–18 %.

«Цена» демографических потерь в рабочих возрастах существенно выше, поэтому важно дать количественную оценку ущербу от отдельных причин смерти. По данным Тихоновой Г.И. с соавт. (2009), средний возраст смерти от несчастных случаев, отравлений и травм в интервале трудоспособного возраста составляет у мужчин 40,0 лет и у женщин – 38,4 года, тогда как от болезней системы кровообращения – соответственно 49,6 и 46,3 года.

Основные причины смерти населения трудоспособного возраста (как в России, так и в Приморском крае) – сердечно-сосудистые заболевания и внешние причины. Главными факторами риска сердечно-сосудистых заболеваний являются несколько причин: высокое артериальное давление, злоупотребление алкоголем. Преждевременная смертность населения от болезней кровообращения выше в Приморском крае, чем в России. В 2004 г. эта разница составила 45 %. Затем уровень смертности повысился как в России, так и в Приморском крае. Однако, преждевременная смертность населения по этому разделу по-прежнему в Приморье остается выше, чем в России, на 15–20 %.

Внешние причины смерти (дорожно-транспортные происшествия, убийства, самоубийства) в большинстве случаев вызваны злоупотреблением алкоголем. Количество умерших от внешних причин в Приморском крае ненамного превышает это значение по России – около 5 %. Количество умерших от отравления суррогатами алкоголя с 2006 года начало снижаться в результате усиления мер по контролю качества алкогольной продукции.

Преждевременная смертность от онкозаболеваний находится на третьем месте, как в России, так и в Приморском крае. Уровень смертности в Приморском крае выше на 12–13 %, чем в России.

Расчет экономического ущерба, нанесенного экономике Приморского края за 2004–2008 гг. преждевременной смертностью от сердечно-сосудистых заболеваний, показывает ежегодное увеличение упущенной выгоды в производстве ВРП (валового регионального продукта). Учитывая, что средний возраст умерших от сердечно-сосудистых заболеваний составляет 50 лет, экономика края ежегодно несет значительные потери. Полученные расчеты показывают, что ущерб от смертности ежегодно увеличивается: по сравнению с 2004 г. ущерб ВРП в 2008 г. возрос на 63 %. Учитывая недоработанные годы, эта сумма возрастает еще в 2–3 раза. Поскольку смертность от внешних причин и сердечно-сосудистых заболеваний практически равна, то сумма экономического ущерба не отличается. Если принять во внимание, что средний возраст умерших от внешних причин около 40 лет, то упущенная выгода в производстве ВРП многократно возрастает. Экономический ущерб от смертности от онкозаболеваний (в расчете на один недоработанный год) в три раза меньше, чем от первых двух причин. Своевременная обращаемость за медицинской помощью позволила бы снизить смертность от этих причин, и программы профилактики и лечения будут этому способствовать. Формирование здорового образа жизни, согласно Проекту концепции развития здравоохранения до 2020 г. (2009), будет способствовать прекращению убыли населения и увеличению продолжительности жизни.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ТУРИСТСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Кириенко Е. О.

Биробиджанский филиал ГОУ ВПО «Амурский государственный университет», Биробиджан, Россия

STATE POLICY IN THE SPHERE OF TOURIST WORK IN THE RUSSIAN FEDERATION

Kirienko E.O.

Birobidzhan branch of the Amur State University, Birobidzhan, Russia

Nowadays tourism is a highly profitable branch. Its investment efficiency can be compared to the oil-gas-extracting and processing branch. The tourist branch development in Russia is defined by the state policy in a lot of cases. The main state policies in the tourist sphere are such as supporting and development of internal, entrance, social and gainful tourism. The state policy is one of the kinds of social-economic state policy. It is necessary to support the tourism development.

Развитие сферы туризма в России во многом определяется государственной политикой. Основные цели, задачи, принципы и направления государственной политики России в сфере туризма определены в Федеральном законе от 24.11.1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации», последние изменения были внесены 30 декабря 2008 г., Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г., Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 г., Стратегии развития туризма в Российской Федерации до 2015 г. и других политико-правовых документах [1].

Основными направлениями государственной политики в сфере туризма является поддержка и развитие внутреннего, въездного, социального и самодельного туризма. Туристская политика строится на основе соблюдения Конституции Российской Федерации, общепризнанных принципов и норм международного права и обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, законодательства Российской Федерации.

Реализацию государственной политики в сфере туризма в России осуществляет Министерство спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации (Минспорттуризм России).

Минспорттуризм России руководит деятельностью Федерального агентства по туризму (Ростуризм), которое является органом исполнительной власти, осуществляющий реализацию государственной политики в сфере туризма, а также приоритетных направлений государственного регулирования туристской деятельности в Российской Федерации, в том числе: федеральных, отраслевых целевых программ развития туризма; содействие в продвижении туристского продукта на внутреннем и мировом туристских рынках [2].

Реализацию государственной политики в сфере туризма в субъектах Российской Федерации осуществляют региональные органы управления туризмом. В более половине субъектов Российской Федерации существуют специальные законы, регулирующие общественные отношения в сфере туризма (законы «О туризме», «О туристской деятельности в субъекте Российской Федерации», «О поддержке развития туризма», «О развитии внутреннего и въездного туризма» и так далее). Наряду с законами в субъектах Российской Федерации действуют концепции развития туризма (санаторно-курортного, туристского комплекса) на среднесрочную перспективу, утверждено множество региональных целевых программ развития туризма.

Принятые изменения (от 25.12.2008 № 281-ФЗ) в Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», связанные с наделением полномочиями сфере туризма органов местного самоуправления, сформировали правовую основу для более активной реализации муниципальной политики в сфере туризма, которая является продолжением государственной политики на местном уровне.

Важнейшим элементом государственной политики в сфере туризма является формирование «культуры отдыха». Культура отдыха – это качественное состояние сферы туризма, которое характеризуется высоким уровнем развития общественных отношений в данной сфере, индивидуального и общественно-го сознания у путешественников, должностных лиц, представителей власти, работников предприятий туристской индустрии, населения, принимающих туристов регионов (субъекты туризма).

Также государственной политикой в сфере туризма является «культура личной безопасности туриста», которая является частью «культуры отдыха». Каждый турист должен сознательно относиться к обеспечению своей личной безопасности, в том числе адекватно оценивать опасности (риски) причинения вреда его жизни и здоровью, строго соблюдать меры обеспечения личной безопасности, законы страны (места) временного пребывания, уважать обычаи и традиции населения регионов (центров, территорий) и т.д.

Формирование культуры отдыха невозможно и без развития «туристского сознания» местного населения. Гаагская декларация по туризму (1989) определяет «туристское сознание» как определенную «идеологию гостеприимства» по отношению к путешественникам и туристам. В российских регионах уже появляются первые программы, направленные на формирование туристского сознания населения туристских центров (например, проект «Сочи – гостеприимный город») [1].

Среди приоритетных задач государственной политики в сфере туризма на ближайшую перспективу в области правового регулирования туризма и государственной поддержки въездного, внутреннего и социального туризма выделяют: совершенствование механизма финансового обеспечения ответственности туроператоров; ужесточение юридической ответственности туроператоров; введение обязательной аттестации инструкторов-проводников, экскурсоводов, гидов-переводчиков; совершенствование нормативной правовой базы для развития культурно-познавательного туризма; введение обязательного страхования расходов туристов; подготовка проекта нового федерального закона «О туризме»; создание условий для расширения туристической и сервисной инфраструктуры в историко-культурных зонах городов и других территорий Российской Федерации, развития сельского туризма; создание налогового инструмента поддержки социального туризма (детей, молодежи, пожилых людей и другое); существенное уве-

личение бюджетных ассигнований на продвижение внутреннего и въездного туризма в России и за рубежом; создание полиязычного государственного информационного портала «Туризм России»; создание сети представительств Ростуризма за рубежом с целью продвижения туризма.

Таким образом, туристская политика является одним из видов социально-экономической политики государства и необходимым способом поддержки развития туризма.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Правительство Российской Федерации: [Электронный ресурс]. Режим доступа: // www.government.gov.ru.
2. О реализации федерального закона «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». Интервью Заместителя руководителя Ростуризма Евгения Писаревского информационному агентству «Гарант»: [Электронный ресурс]. Режим доступа: // www.russiatourism.ru/info/.

**ГИПОТЕЗЫ О ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ТРАНСПОРТА
К РАЗЛИЧНЫМ СФЕРАМ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

Леонтьева Н.Р.

Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет, Комсомольск-на-Амуре, Россия

**HYPOTHESES ABOUT THE TRANSPORT ACCESSORY
TO THE VARIOUS SPHERES OF THE REGIONAL ECONOMY**

Leonteva N.R.

Komsomolsks State Technical University, Komsomolsk-on-Amur, Russia

In the article the verification hypotheses procedure about a transport accessory as branch of regional economy to its various spheres is presented.

Когда говорят о специфике функционирования транспортной отрасли экономики, традиционно отмечают, что транспорту и производимым им услугам свойственны некоторые особенности, отличающие его от других отраслей экономики. Ориентируясь на эти особенности, некоторые авторы относили и относят транспорт к материальному производству, другие – к сфере обращения, третьи – к инфраструктуре, четвертые – к производственной инфраструктуре, пятые – к монопольному сектору, шестые – к сфере услуг.

Многие из авторов квалифицировали транспорт как отрасль нескольких указанных здесь сфер экономики. Вместе с тем, компромиссная попытка совместить установки всех традиционных подходов к определению места и значения транспорта в структуре экономики, безусловно принимая на веру их (подходов) объективность, кажется не совсем обоснованной и требующей дополнительных исследований. И, прежде всего, необходимо провести верификацию гипотез о принадлежности транспорта как отрасли экономики к ее различным сферам.

Собственно гипотеза о принадлежности транспорта к отраслям производственной и непродуцированной сфер экономики в явном виде не выдвигалась. Однако в неявном виде она вытекает из анализа содержания известных определений базовых экономических категорий (понятий). Анализируя эти определения, особенно, «современные» представления о транспорте как отраслях производственной и непродуцированной сфер, можно констатировать, что соответствующая гипотеза экономики является вполне правдоподобной.

Вместе с тем гипотеза о квалификации транспорта в качестве отраслей производственной и непродуцированной сфер экономики не является достаточно приемлемой для исследований различных проблем функционирования и развития транспорта как целостной отрасли экономики по следующим основаниям: а) эта гипотеза относит транспорт одновременно к обеим сферам экономики – производственной и непродуцированной; б) сама категория «сфера непродуцированная» противоречит не только содержанию своего определения, но и содержанию определений упомянутых выше других известных базовых экономических категорий.

Спорность некоторых гипотез о принадлежности транспорта к различным хозяйственным сферам можно подтвердить, используя следующие инструменты обоснования: 1) выявление тождеств понятий различных хозяйственных сфер; 2) обоснование спорности оснований (базиса) выдвижения гипотезы; 3) обоснование спорности экономического смысла практического применения гипотезы; 4) обоснование спорности гипотезы из-за специфики транспортного продукта.

Спорность гипотезы о квалификации транспорта как отрасли материального производства подтверждает обоснование спорности этой гипотезы из-за специфики транспортного продукта: а) главным подтверждением спорности гипотезы о квалификации транспорта как отрасли материального производства является отсутствие у транспортного продукта (транспортных услуг) свойств и возможностей производ-

ства и реализации, присущих продукту материального производства – товарам; б) многие авторы, включая транспорт в материальное производство, имели в виду то, что процесс оказания неимущественной транспортной услуги направлен на материальные объекты: либо людей – при пассажирских перевозках, либо принадлежащих им грузов – при грузовых перевозках. Однако, говоря строго, и в этом случае транспортная продукция является нематериальной, поскольку никакого товара при ее производстве не появляется.

Верификация не очень распространенной *гипотезы о квалификации транспорта как отрасли сферы обращения* является дискуссионной. На самом деле только *грузовой транспорт общего пользования* может в какой-то мере считаться отраслью сферы обращения, поскольку пассажирский транспорт по понятным причинам не может быть частью сферы обращения. Дискуссионной выглядит и попытка включить «железнодорожные подъездные пути предприятий, связывающие их с сетью магистральных путей сообщения» сначала в «специальный транспорт», а затем наряду с другими видами транспорта считать его «материальной основой процесса обращения». Возникает вопрос, почему нельзя сделать то же самое с, например, автомобильными подъездными путями предприятий, связывающими их с сетью магистральных путей сообщения?

Гипотеза о квалификации транспорта как отрасли производственной инфраструктуры является также спорной, как и предыдущая гипотеза о квалификации транспорта как отрасли сферы обращения. На самом деле только *грузовой транспорт общего пользования* может в какой-то мере считаться отраслью производственной инфраструктуры, поскольку пассажирский транспорт общего пользования как подотрасль транспортной отрасли экономики по понятным причинам не может быть частью производственной инфраструктуры.

Гипотеза о квалификации транспорта как отрасли инфраструктуры, как и гипотеза о квалификации транспорта в качестве отраслей производственной и непроизводственной сфер экономики, кажется вполне правдоподобной. Поскольку под понятие «транспорт как отрасль экономической инфраструктуры» подпадают и понятие «транспорт как отрасль производственной инфраструктуры» (*грузовой транспорт общего пользования*), и понятия «транспорт как отрасль инфраструктуры социальной сферы» или «транспорт как отрасль инфраструктуры сферы услуг» (*пассажирский транспорт общего пользования*).

Анализируя приведенные в предыдущих ближайших абзацах утверждения, а также выводы о верификации корректности рассмотренных выше гипотез о принадлежности транспорта как отрасли экономики различным ее сферам, можно сказать о том, что *гипотеза о квалификации транспорта как отрасли сервисной экономики* является самой корректной из всех рассмотренных гипотез. Более того, гипотеза о квалификации транспорта как отрасли сервисной экономики (производства услуг, сферы услуг, сервисного или третичного сектора экономики) является, с точки зрения автора настоящей работы, самой приемлемой для определения места и значения транспортной отрасли в структуре экономики.

Именно при таком понимании транспорт общего пользования действительно предстает *как единая отрасль экономики*, поскольку, с одной стороны, понятие «транспорт как отрасль сервисной экономики» является более корректным, чем понятия «транспорт производственной и непроизводственной сфер» и «транспорт – отрасль инфраструктуры», а, с другой стороны, оно «поглощает» остальные понятия, относящие транспорт к различным сферам экономики.

ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО УЩЕРБА ОТ ПОТЕРЬ ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Лозовская С.А., Изергина Е.В.

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, Владивосток, Россия

ESTIMATION OF ECONOMIC DAMAGE BY THE LOSS OF HEALTH WITH THE POPULATION IN THE PRIMORSKY KRAI

Lozovskaya S.A., Izergina E.V.

Pacific Institute of Geography FEB RAS, Vladivostok, Russia

The article is devoted to estimation of economic damage of the population health losses in the Primorsky Krai. The statistical living cost in the Primorsky Krai from 1995 to 2008 was generalized. The damage to the Primorsky Krai economics caused by diseases, disability, early death of the working-age population from 1995 to 2008 has been evaluated, and these calculations and data were analyzed.

Современная концепция устойчивого развития, предложенная в Программе развития ООН (1992), делает основной акцент на реализацию потребностей и устремлений людей. Согласно этой концепции, в центре общественного прогресса находится человек, и экономический рост служит средством для развития человечества. При этом здоровье человеческой популяции является одним из факторов экономического развития общества [Бобков, 2007; Прохоров и др., 2007]. Социально-экономический кризис при

переходе к рыночной экономике в России сопровождался интенсивным падением и дифференциацией реальных доходов населения, распространением бедности. Эти процессы привели к ухудшению здоровья, повышению уровня смертности, распространению социальных болезней (алкоголизм и наркомания). Снижение уровня здоровья населения приводит к огромным социально-экономическим потерям в обществе и депопуляции. Проведение экономических оценок динамики медико-демографической ситуации необходимо и важно для определения конечной результативности общественного воспроизводства.

Решение медицинских, социальных и производственных проблем в условиях ухудшения демографической ситуации в России требует пристального внимания к вопросам стоимости жизнеобеспечения людей. Для оценки экономических потерь общества в связи с заболеваемостью и смертностью граждан необходим учет цены «груза болезней». Эти оценки должны быть использованы для планирования мероприятий, направленных на повышение уровня общественного здоровья в различных регионах страны [Прохоров, 2002; Корчагин, Нарожная, 1998; Шаханина и др., 1993].

Используя методику Б.Б. Прохорова и Д.И. Шмакова «Оценка стоимости статистической жизни и экономического ущерба от потерь здоровья» (2002, 2007), мы выполнили экономическую оценку и проанализировали динамику одной из основных характеристик «человеческого капитала» – состояния здоровья населения Приморского края за 14 лет (1995–2008 гг.). Для определения тенденций развития здоровья в регионе за последние годы нами сделаны расчеты и денежные оценки показателей стоимости одной статистической жизни, прослежена многолетняя динамика экономического ущерба от потерь здоровья (заболеваемость, инвалидность, смертность) экономически активного населения Приморского края. При расчете стоимости потерянного года жизни (в случае инвалидности или преждевременной смерти) использовался вычисленный показатель «стоимость одного года жизни».

Расчет суммарного экономического ущерба проводился нами по трем компонентам: затраты в связи с заболеваемостью, инвалидностью и смертностью по формуле: $Lt = Mt + Dt + It$ (где Lt – суммарный экономический ущерб от потери здоровья населения в t году; Mt – экономический ущерб в результате смертности в t году; Dt – экономический ущерб, обусловленный заболеваемостью в t году; It – экономический ущерб, обусловленный инвалидностью в t году). Экономический ущерб в этом случае складывается из выплат по социальному страхованию (оплата больничных листов), затрат на лечение (оплата работы докторов и медицинского персонала) и недопроизведенного валового регионального продукта. В случае стойкой утраты трудоспособности (инвалидности) ущерб для экономики края складывается из выплат по социальному страхованию (пенсия инвалида), затрат на лечение (оплата работы докторов и медицинского персонала) и недопроизведенного валового регионального продукта (за год). Однако эти расходы не ограничиваются одним годом, и учесть их не представляется возможным, поскольку возраст наступления инвалидности или смерти неизвестен. В случае преждевременной смерти экономический ущерб состоит из выплаты пенсии семье умершего (пенсия по потере кормильца), упущенной выгоды в производстве валового регионального продукта и стоимости потерянного года жизни.

Расчет экономических потерь от «груза болезней» населения Приморского края по трем компонентам: заболеваемости, инвалидности и смертности показал, что основной ущерб экономике края приносит заболеваемость. Оплата больничного листа происходит из расчета средней заработной платы, да и количество заболевших гораздо больше, чем получивших инвалидность в этом году или умерших. Поскольку пенсия по инвалидности или потере кормильца гораздо меньше, чем средняя заработная плата, эти выплаты по социальному страхованию тоже гораздо меньше. Поэтому расходы при инвалидности и смертности меньше и сопоставимы между собой. Но с учетом недоработанных лет и недопроизведенным валовым региональным продуктом эта сумма многократно увеличивается, нанося более значительный ущерб экономике края.

На протяжении всего исследуемого периода (14 лет) прослеживается четкая тенденция роста показателей стоимости жизни и увеличения доли расходов на жизнь. При этом расходы на поддержание здоровья самим населением снижаются. Учитывая, что смертность и инвалидность в результате заболеваний сердечно-сосудистой системы достаточно велики как в Приморском крае, так и в других регионах России, необходимо своевременное обследование больных и профилактика этих заболеваний. В связи с этой проблемой Проектом концепции развития здравоохранения до 2020 года (2009) предусмотрено повышение качества и доступности медицинской помощи, гарантированной населению Российской Федерации. Полученные нами данные об ущербе для экономики Приморского края могут быть использованы для планирования мероприятий, направленных на повышение уровня общественного здоровья, в оценке общих экономических потерь общества, при расчете экономической эффективности различных программ по развитию социальной сферы.

ОСОБЕННОСТИ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПРОДУКТА ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ИЗ ЯПОНИИ (НА ПРИМЕРЕ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ)

Мирзеханова Д.Г.

Институт водных и экологических проблем ДВО РАН, Хабаровск, Россия

PECULIARITIES OF THE TOUR PRODUCT INFORMATION SUPPORT FOR THE CONSUMERS FROM JAPAN (ON THE EXAMPLE OF THE KHABAROVSK KRAI)

Mirzekhanova D.G.

Institute of Water and Ecology Problems FEB RAS, Khabarovsk, Russia

The article is devoted to the role of information resources, compiling a tour product for the consumers from Japan. The role and peculiarities of each information resource category in the border territory are pointed out in terms of organization of tourism (on the example of the Khabarovsk Krai). The analysis of entrance tourism to the Khabarovsk Krai and the character of Japanese tourists' preferences have been carried out. Requirements to the information component of tour product and methods of information transfer are defined, according to foreign consumers' preferences.

При формировании туристического образа того или иного региона всегда учитывается спрос на туристические услуги потенциальных их потребителей – соседей. Приграничные территории в развитии мирового туризма занимают особое место: при благоприятных условиях они служат импульсом для развития туристической деятельности в странах, разделенных границей.

Хабаровский край – один из наиболее перспективных районов России с точки зрения развития туризма. Приграничное положение территории в значительной степени определяет ближайшие туристические связи для южной части края. В развитии туристической отрасли региона приоритетным направлением остаётся въездной туризм. Благодаря территориальной близости, а также усилиям сторон по развитию всестороннего международного сотрудничества, Япония в течение ряда лет является одним из стратегических партнеров Хабаровского края в сфере туризма. Поэтому необходимость разработки турпродукта, учитывающая особенности менталитета путешественников из этой страны, является одной из основных задач не только в сфере туризма, но и укрепления партнерских связей между Россией и Японией.

Японские туристы ориентированы на дешевые, близкие и короткие поездки. В связи с этим край можно рассматривать как регион, удовлетворяющий этим условиям. Факторы, определяющие выбор японским туристом места путешествия: безопасность путешествия, известность, привлекательность с точки зрения цели путешествия, приемлемость цены, комфорт и легкость путешествия, удобство перемещения [2].

Японцев в крае интересуют европейская культура, культура малых народов, места связанные с деятельностью японцев, природа. Среди туристов мира японцы отличаются высоким познавательным интересом, преобладанием делового и активного туризма. Большая часть иностранного рыболовного туризма связана с японскими туристами [3]. Еще одна цель путешествия – знакомство с иностранной кухней.

Основной поток гостей из Японии останавливается в краевом центре на 2 ночи/3 дня. Традиционными элементами программы пребывания в г. Хабаровске являются: обзорная экскурсия по городу, посещение краеведческого музея, прогулка по р. Амур (летний период времени). Кроме того, пользуются спросом поездки в древнюю нанайскую деревню Сикачи-Алян, а также Большехехцирский заповедник [4].

Учитывая приграничное положение края и национальные особенности туристов из соседних государств, определяется специфика информационных ресурсов формируемых туристических продуктов. Под информационными ресурсами понимается совокупность воздействий и сведений, обеспечивающих познавательные и эстетические потребности туристов. Информационным ресурсом являются как сами сведения, так и способ передачи сведений. Основу информационного наполнения туристического продукта, составляет информация следующих направлений:

1 – научное обеспечение, гарантирующее получение туристами достоверных знаний обо всех ресурсах, используемых в процессе маршрута. Учитывая энциклопедическую подготовленность японцев к путешествиям, важно представить в туре научную информацию по наиболее известным объектам туристического интереса.

2 – мифологическое обеспечение, потенциал которого накопленный веками позволит представить значительное количество скучных научных данных и фактов в виде интересных и завораживающих повествований.

3 – топонимическое обеспечение, данные которого, безусловно, будут востребованы при объяснении названий любых географических объектов на территории маршрута. Перед предстоящим путешествием турист из Страны Восходящего Солнца знакомится с картами, схемами, путеводителями, читает географическую и историческую литературу, обращается к топонимике.

4 – культурно-эстетическое обеспечение, способствующее формированию у туристов образного, эстетического и эмоционального восприятия получаемой информации. Круиз по Амуру – один из ярких и ув-

лекательных маршрутов (своего рода туристическая визитная карточка Хабаровского края). Для японцев совершить путешествие по Амуру – это уже настоящая экзотика, так как тур предполагает знакомство с культурой и традициями коренных малочисленных народов, к которым у них известный интерес, и маршрут составлен таким образом, что предполагает массу «зеленых стоянок», а японцы любители настоящей природы.

Информация каждого из выделенных направлений обеспечивает достижение главной цели туризма – удовлетворение туристами информационных потребностей о месте отдыха. При этом для иностранных туристов в информационном обеспечении каждого блока должна присутствовать определенная «изюминка».

К информационным ресурсам предъявляются определенные требования: достоверность, полнота, актуальность, новизна, универсальность, сбалансированное соотношение информационных ресурсов всех направлений, потенциальное богатство эстетических, эмоциональных, ассоциативных впечатлений, которые могут получить от них туристы [1]. Немаловажную роль играет то, как передается информация. В зависимости от того, каким образом используются информационные ресурсы в турпродукте, определяется его качество в целом. Информация, переданная в виде игр или других сюжетно-ролевых и сюжетно-игровых способов, приобретает особую значимость и востребованность. Иностранные туристы, особенно японцы, всегда активно участвуют в игровых мероприятиях, культурно-развлекательных программах, конкурсах песен, обрядовых мероприятиях и т.д.

Таким образом, главный принцип, на котором должно основываться формирование турпродукта на территории Хабаровского края для иностранных туристов – это соответствие информационного обеспечения и способов подачи информации с требованиями, пожеланиями потребителя. Тщательное исследование особенностей культуры гостей поможет создать для них наиболее благоприятные для пребывания в крае условия, исходя из того, что может им предложить данный регион.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Мирзеханова З.Г., Мирзеханова Д.Г. Особенности информационного обеспечения туристического продукта в приграничных территориях // Проблемы устойчивого использования трансграничных территорий: Материала Международной конференции / Под ред. П.Я.Бакланова, С.С.Ганзея. Владивосток: ТИГ ДВО РАН, 2006. С. 51–55.
2. Морозов М.А. Маркетинговый анализ развития зарубежного туризма Японии // Маркетинг в России и за рубежом. 2000. № 4. С. 27–33.
3. Сазыкин А.М. Перспективы развития туризма Дальнего Востока. Туризм и устойчивое развитие регионов // Мат-лы второй Всеросс. науч.-практич. конф. Тверь: ТвГУ, 2005.
4. <http://www.adm.khv.ru>

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРУДОВАЯ МИГРАЦИЯ В РЕГИОНЕ: МНЕНИЕ ВЛАСТИ

Мищук С.Н.

Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, Биробиджан, Россия

INTERNATIONAL LABOR MIGRATION IN THE REGION: OPINION OF THE AUTHORITIES

Mishchuk S.N.

Institute for Complex Analysis of Regional Problems FEB RAS, Birobidzhan, Russia

The paper presents our findings in the investigation of the international labor migration role in the development of the Jewish Autonomous Region. There is a survey of experts representing the administrative structure.

В рамках исследования о влиянии международной трудовой миграции на развитие приграничного региона (в нашем случае рассматривалась территория Еврейской автономной области (ЕАО) нами проведены интервью с экспертами – представителями органов исполнительной власти, административных структур. Всего было проведено 7 интервью общей протяженностью 8 часов 20 минут. Экспертам было предложено 24 вопроса, которые распределены в четыре группы: конкуренция местной рабочей силы с трудовыми мигрантами, экспансия, нелегальная миграция, совместные браки с иностранцами.

В результате проведенных интервью можно сделать следующие выводы.

1. *Конкуренция местной рабочей силы с трудовыми мигрантами.* По оценкам экспертов в области существует острая необходимость привлечения иностранных трудовых мигрантов. Данная ситуация обусловлена недостатком местной рабочей силы, способной занять существующие вакансии. В основном привлекаются представители рабочих специальностей или низко квалифицированные кадры. Местное население часто не выдерживает конкуренции с китайскими рабочими, так как последние работают до 18 часов в сутки, требуют минимум условий для проживания, трудолюбивы и т.д. На вопрос о возможном повышении уровня безработицы в ЕАО из-за привлечения мигрантов эксперты отвечали отрицательно.

Кроме того, некоторые говорят о положительном опыте: например, местное население перенимает опыт китайцев в обработке сельскохозяйственных культур, что приводит к повышению урожайности в данной отрасли.

2. *Экспансия.* В общей численности привлекаемой иностранной рабочей силы в ЕАО в течение последних десяти лет на долю китайцев приходится более 90 %. Данная ситуация не является типичной в целом для дальневосточных субъектов. По мнению экспертов, данная ситуация обусловлена территориальной близостью области и КНР, наличием устойчивых деловых связей. Поиск новых деловых партнеров в данной ситуации не имеет смысла.

В ответах на вопрос о возможной экспансии нашей территории со стороны китайцев эксперты разошлись во мнениях. В целом респонденты не видят причин для беспокойства. Однако ряд специалистов, ориентированных на экологические аспекты международного взаимодействия, говорят о «тихой экспансии», что проявляется в бесконтрольном и в определенной мере незаконном использовании ресурсов, загрязнении окружающей среды.

Говоря об экономической зависимости ЕАО от китайской рабочей силы, некоторые эксперты категорично заявляют о невозможности развития отдельных отраслей без привлечения иностранной рабочей силы. Несмотря на существующие проблемы, большинство экспертов рассматривают трудовую миграцию позитивно.

3. *Нелегальная миграция.* Эксперты отмечают отсутствие иностранцев, незаконно (нелегально) пересекших границу, но допускают наличие нарушений административного кодекса в части осуществления трудовой деятельности мигрантом без оформления соответствующего разрешения на работу (что отмечается и в официальных отчетах ОФМС по ЕАО), работа на другом предприятии и т.д. Нарушения встречаются как со стороны работодателей, так и со стороны самих мигрантов. Одной из возможных причин возникающих нарушений эксперты называют практику квотирования рабочих мест. В результате иногда происходит «передача» мигрантов от одной фирмы, где их «избыток», другой.

Отметим, что эксперты подчеркивают довольно высокий уровень законопослушности китайских рабочих, в отличие от мигрантов, прибывающих по безвизовому режиму (страны СНГ). В то же время прослеживается идея о сложном контроле и учете нелегальной трудовой миграции при лесозаготовках («кто их считал в тайге») или в сельскохозяйственных районах, т.е. в отраслях, наиболее широко использующих труд китайцев.

Эксперты отмечают, что недостатки в российских законодательных документах позволяют мигрантам «расслабиться» и нарушать правила. Например, освоение природных ресурсов области происходит с нарушением экологических норм, что в значительной мере обусловлено особенностями существующей законодательной базы, не позволяющей своевременно регулировать вопросы природопользования иностранными рабочими и применять при необходимости штрафные санкции.

4. *Браки с иностранными гражданами.* Несмотря на существующие проблемы в результате привлечения иностранной рабочей силы, все эксперты положительно отнеслись к возможности брака своих близких или знакомых с китайцем («лишь бы законы соблюдали»). Более того, большинство из них приводят примеры проживания их знакомых в браке (официальном или неофициальном) с представителями КНР.

К сожалению, в настоящее время нет форм статистической отчетности, позволяющих проследить динамику браков местных жителей с иностранными гражданами и число детей, рожденных от неофициальных браков с иностранцами. Такой учет, на наш взгляд, является необходимым по стране в целом и особенно в ее приграничных регионах.

Таким образом, несмотря на общее мнение об отсутствии экспансии со стороны Китая, прослеживается сильная зависимость ряда отраслей экономики региона от наличия китайской рабочей силы. Очевидно, что в перспективе взаимодействие ЕАО и китайской территории будет сохраняться и развиваться, приобретая новые формы (расширение отраслей, привлекающих труд китайцев, совместные браки и т.д.). С российской стороны необходимо разрабатывать соответствующую законодательную базу, позволяющую минимизировать возможность развития негативных последствий международной трудовой миграции.

Работа выполнена при поддержке гранта Президента РФ для поддержки молодых российских ученых МК-72.2009.6, РГНФ 09-02-88201а/Т.

**ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТА КОНТЕЙНЕРОВ
ПО ТРАНССИБИРСКОМУ МАРШРУТУ**

Орлов А.Л.

Ванинский филиал Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета,
Комсомольск-на-Амуре, Россия

**PRECONDITIONS FOR THE DEVELOPMENT OF CONTAINER
TRANSIT BY THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY**

Orlov A.L.

Vaninsky branch of the Komsomolsk State Technical University, Komsomolsk-on-Amur, Russia

In the article preconditions for increasing the container transit volumes of transportation by the Western Europe – East Asia route are determined.

Сравнивая тенденции изменения объемов контейнерного транзита по ТСКМ и трансформации тарифов на перевозку транзитных контейнеров по ТСКМ и Южному морскому пути между Западной Европой и Восточной Азией, можно установить между этими изменениями и трансформациями если не прямую зависимость, то высокую степень корреляции. Это еще раз подтверждает, что для грузовладельцев главным (а чаще всего, единственным) фактором или показателем выбора того или иного смешанного (мультимодального) маршрута перевозки контейнерных грузов является стоимость доставки или «сквозной» перевозочный тариф. При этом следует учесть, что в условиях жесткой конкуренции ТСКМ с альтернативными маршрутами следует также учесть прогнозируемое очередное снижение уровня морских фрахтовых ставок на перевозку грузов судами глобальных морских перевозчиков. Это снижение будет связано со значительным увеличением тоннажа судов, введением в эксплуатацию контейнеровозов вместимостью 5500–9000 стандартных контейнеров и увеличением их грузоподъемности на 35 %. Очевидно, что эти факторы приведут к ситуации превышения предложения над спросом.

Увеличение объемов транзитных контейнерных перевозок по ТСКМ «Западная Европа – Восточная Азия» связано не только с нейтрализацией недостатков ТСКМ, но и с успешностью преодоления сложившихся к настоящему моменту следующих проблемных предпосылок такого увеличения; 1) отсутствие фактов позитивного влияния объективных предпосылок; 2) неэффективная результативность использования объективных преимуществ ТСКМ; 3) неэффективная результативность мер по устранению или нейтрализации недостатков ТСКМ; 4) завышенный российский прогноз роста транзитных контейнерных перевозок по Транссибу; 5) пессимистический зарубежный прогноз роста транзитных контейнерных перевозок по ТСКМ; 6) неконкурентоспособность ТСКМ при превышении его сквозного тарифа над фрахтовыми ставками морского пути; 7) прогноз дальнейшего снижения морских фрахтовых ставок на транссуэцком маршруте; 8) невозможность объективного определения на железнодорожном транспорте общего пользования собственных затрат организациями-перевозчиками и организациями инфраструктуры; 9) эксплуатация железнодорожных контейнерных платформ как «бесхозного» подвижного состава; 10) периодические скопления неразгруженных вагонов и неотправленных вовремя грузов в российских портах; 11) отсутствие закона РФ «О транзите»; 12) отсутствие единого оператора (перевозчика), специализирующегося только на перевозке контейнеров по ТСКМ между Европой и Азией.

Основной целью развития транзитных контейнерных перевозок по ТСКМ «Западная Европа – Восточная Азия» является создание условий для более значительного освоения растущих объемов транзитных контейнерных перевозок между Европой и Азией и получения административными территориями, по которым проходит этот маршрут, и РФ в целом максимального объема международной транзитной ренты.

Достижение указанной цели связано с соблюдением государственными учреждениями и корпорациями и независимыми компаниями транспортной сферы следующих *принципов*: осуществление только экономически выгодного для РФ транзита контейнерных грузов по ТСКМ; отсутствие субъективных препятствий со стороны государственных органов экономически выгодному для РФ транзиту контейнерных грузов по ТСКМ; государственное участие и поддержка приемлемого уровня конкурентоспособности транзита контейнеров по ТСКМ; осуществление постоянного мониторинга за соблюдением российских интересов в транзите контейнерных грузов по ТСКМ на межправительственном уровне и в международных организациях; соблюдение установленных законом нормативов загрязнения окружающей среды при эксплуатации ТСКМ; обеспечение доступа всех компаний – перевозчиков транзитных контейнеров к производственной инфраструктуре железнодорожного, морского и автомобильного транспорта на равных условиях; сохранение государственного контроля тарифной политики и организации функционирования объектов монопольной транспортной инфраструктуры ТСКМ; поддержание здоровой (законной) внутренней конкуренции между компаниями – перевозчиками, действующими на ТСКМ; ограничение доминирующего положения какого-либо перевозчика при слабом развитии конкуренции на

рынке транзитных контейнерных перевозок по ТСКМ; организация и сохранение приемлемого уровня инвестиционной привлекательности объектов транспортной инфраструктуры.

Основная цель развития транзитных контейнерных перевозок по ТСКМ может быть достигнута при реализации оптимального сочетания следующих *целей первого уровня*: получение максимальной прибыли от транзита контейнеров российскими участниками эксплуатации ТСКМ – компаниями перевозчиками и организациями транспортной инфраструктуры маршрута; максимальный вклад в госбюджет от транзита контейнеров по ТСКМ; наибольшая доля поступления налогов в территориальные и местные бюджеты на поддержание жизнеобеспечения территорий, пересекаемых ТСКМ; привлечение иностранных и отечественных инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры; удовлетворение государственных нужд; наибольший вклад в развитие экономики и социальной сферы территорий, пересекаемых ТСКМ; создание на территориях рабочих мест.

Увеличение объемов транзитных контейнерных перевозок по ТСКМ «Западная Европа – Восточная Азия» связано с успешной реализацией следующих *стратегий*: максимально возможное использование изменений международной конъюнктуры, связанной с ростом объемов транзитных контейнерных перевозок между Европой и Азией; эффективное использование объективных преимуществ ТСКМ; результативное устранение или нейтрализация недостатков ТСКМ; формирование конкурентоспособного сквозного тарифа на ТСКМ (хотя бы не превышающего фрахтовые ставки морского пути); создание условий для объективного определения на железнодорожном транспорте общего пользования собственных затрат организациями-перевозчиками и организациями инфраструктуры; постепенная организация сопровождения железнодорожного подвижного состава представителями собственников; исключение случаев скопления неразгруженных вагонов и неотправленных вовремя грузов в российских портах; формирование законодательной базы для осуществления транзитных перевозок (закона РФ «О транзите» и др.); действие организации института единых операторов (перевозчиков), специализирующихся только на перевозке контейнеров по ТСКМ между Европой и Азией; создание и поддержание условий для достижения минимально возможного уровня экологического ущерба от эксплуатации ТСКМ.

УСЛОВИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЫНКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ

Пашнева Н.Е., Леонтьев Р.Г.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровск, Россия

REGIONAL CONDITIONS FOR MARKETS OF RAILWAY SERVICES

Pashneva N.E., Leontiev R.G.

Far Eastern Railway State University, Khabarovsk, Russia

As the article puts it, restrictions in operation of the formal model of basic transport services competitive market are determined as certain conditions forming a basis for the actually functioning law applying model of exclusive public railway services market.

Некоторым положениям федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 2003 года и «Устава открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденного постановления правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585, соответствуют следующие выявленные *ограничения в действии формальной модели конкурентного рынка основных транспортных услуг*. Они (ограничения) касаются также и любой *вариативной формальной модели ограниченного конкурентного рынка*. Одновременно эти ограничения можно рассматривать как некие **условия**, на которых основано функционирование *фактически действующей правоприменительной модели монопольного рынка публичных железнодорожных услуг*.

1) **правовое декларирование процесса приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта**. С 2003 г. по настоящее время и в пока неопределенном будущем периоде функционирование сферы российских публичных железнодорожных перевозок должно было происходить в условиях приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта;

2) **связанная с декларированием приватизации правоприменительная единственность хозяйствующего субъекта**. Именно с приватизацией имущества федерального железнодорожного транспорта, призванной, вообще-то, уменьшить вмешательство государства в экономику железнодорожного транспорта общего пользования, способствовать возникновению в сфере железнодорожных перевозок конкуренции и соответственно повысить его эффективность, связано следующее парадоксальное явление. С 2003 г. а по настоящее время в сфере российских публичных железнодорожных перевозок фактически полноправно действовал лишь сугубо государственный (федеральный) единый хозяйствующий субъект – открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Только эта сугубо *государственная коммерческая организация* практически повсеместно осуществляла (и могла повсеместно

осуществлять) такие виды деятельности, как перевозки грузов и пассажиров (в том числе в пригородном сообщении), оказание услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, эксплуатация железнодорожного подвижного состава и контейнеров и оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги и др.;

3) *ужесточение централизованного управления железнодорожным транспортом общего пользования*. Для периода с 2003 г. по настоящее время характерно и другое не менее парадоксальное явление, смысл которого могут разъяснить следующие обстоятельства:

- до 2003 г. основой федерального железнодорожного транспорта являлись железные дороги как основные государственные унитарные предприятия железнодорожного транспорта, управляемые федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта – МПС России (ранее МПС СССР). То есть железные дороги имели статус юридического лица (ранее государственного предприятия) и, соответственно, обладали определенной правовой и хозяйственной самостоятельностью особенно в пределах обслуживаемой территории;

- с 2003 г. основой государственного единого хозяйствующего субъекта в сфере российских публичных железнодорожных перевозок – ОАО «РЖД» – также являются железные дороги, но уже как филиалы ОАО «РЖД», которые не имеют статуса юридического лица, осуществляют свою деятельность от имени ОАО «РЖД» и руководители которых действуют на основании выданных ОАО «РЖД» доверенностей. То есть железные дороги потеряли определенную часть правовой и хозяйственной самостоятельности особенно в пределах обслуживаемой территории и стали более зависимыми от центральных органов управления ОАО «РЖД»;

- более того, начиная с 2003 г., в организационной структуре управления ОАО «РЖД» начали создаваться по функциональному признаку вертикально-интегрированные структурные подразделения – различные дирекции (федеральная пассажирская дирекция, дирекция железнодорожных вокзалов и др.). Эти общетраслевые функциональные подразделения еще в большей степени ограничивали самостоятельность основных линейных структурных подразделений ОАО «РЖД» – железных дорог (филиалов общества) как горизонтально интегрированных структур;

- в то же время с 2003 г. по настоящее время формально действовали положения основополагающих правовых актов для российского железнодорожного транспорта – федеральных законов «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 г. Некоторые положения этих законов направлены на дерегулирование железнодорожных перевозок, то есть на переход от естественной монополии к конкурентному рынку основных услуг железнодорожного транспорта;

- таким образом, парадокс заключается в том, что в данный период должного становления в сфере публичного железнодорожного транспорта модели конкурентного рынка железнодорожных перевозок повсеместно действовала только одна сугубо государственная (федеральная) организация ОАО «РЖД» с *более жестким централизованным управлением* российским железнодорожным транспортом, чем в рассматриваемые предшествующие периоды. Степень парадоксальности увеличивалась тем, что эта государственная (федеральная) организация официально имела, вообще-то, вполне демократическую рыночную правовую форму – открытое акционерное общество, но на самом деле выступала как сугубо государственная корпорация;

4) *практическая единственность перевозчика*. ОАО «РЖД» фактически являлось и является единственным перевозчиком на российском естественно-монопольном рынке железнодорожных перевозок.

5) *применение модели односторонне монополизированных договорных отношений естественно-монопольного рынка грузовых перевозок*. В рамках фактически действующей правоприменительной модели монопольного рынка публичных железнодорожных перевозок применяется соответствующая ей (инициируемая со стороны ОАО «РЖД») *модель односторонне монополизированных договорных отношений естественно-монопольного рынка грузовых перевозок железнодорожным транспортом общего пользования*;

6) *практическая единственность собственника (владельца) инфраструктуры, являющегося перевозчиком*. Одновременно ОАО «РЖД» являлось и является единственным субъектом собственником практически всей инфраструктуры российского железнодорожного транспорта общего пользования.

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Позднякова Т.М.

ГОУ ВПО «Дальневосточная государственная социально-гуманитарная академия», Биробиджан, Россия

DEMOGRAPHIC PROBLEMS OF THE RUSSIAN FAR-EAST

Pozdnyakova T.M.

Far Eastern State Academy for Humanities and Social Studies, Birobidzhan, Russia

This publication considers regional demographic questions (the population decrease, the problem of working resources and some other aspects). Some of the ways to the solution of these problems have been proposed.

Демографический потенциал является одним из важнейших компонентов, обеспечивающих устойчивое социально-экономическое развитие государства в целом и отдельных его регионов, а его состояние – качественной характеристикой эффективности их функционирования. Вместе с тем, многие регионы России (особенно территории нового освоения) с конца 80-х гг. XX в. испытали существенные социально-экономические потрясения. Это нашло свое отражение в комплексном изменении демографического фона таких регионов, одним из которых является Дальний Восток.

Одной из ключевых проблем этой огромной, богатейшей в природно-ресурсном отношении, но традиционно слабо заселенной территории стало ускоренное разрушение демографического потенциала. Оно выразилось в значительном сокращении численности населения вследствие резкого снижения рождаемости на фоне высокого уровня смертности. Естественная убыль населения, темпы которой в 2–3 раза превышали общероссийские, усугубилась миграционным оттоком, масштабы которого составили за 90-е гг. порядка 2,7 млн человек.

Несмотря на некоторый рост демографических показателей в начале XX в., убыль населения за счет естественных причин и миграционного оттока продолжается, сократились лишь ее темпы. На начало 2009 г. рождаемость в регионе составила 12,6‰, смертность 13,7‰, естественный прирост – 1,1‰, а механический отток – 5 тыс. человек в год.

Важнейшим следствием снижения рождаемости, продолжительности жизни населения и миграционного оттока стало изменение возрастной структуры («старение») населения и обострение проблемы обеспеченности региона трудовыми ресурсами.

По возрастанию доли лиц пожилого возраста в структуре населения Дальний Восток значительно опередил все остальные регионы России, даже сходную по демографической ситуации Сибирь. Так, если в период с 1990 по 2008 гг. данный показатель в субъектах РФ в составе Сибирского федерального округа возрос в среднем на 2–3 %, то на Дальнем Востоке – на 6 % (на 8,5 % в Камчатской и Магаданской области, в пределах 4–5 % в остальных субъектах).

Наряду с этим наблюдалось значительное снижение доли лиц моложе трудоспособного возраста. Если в среднем по России этот показатель составил 8,5 %, то на Дальнем Востоке – 9,9 %, причем в Приморском и Хабаровском краях, Амурской области, Камчатском крае, Магаданской и Сахалинской областях, Еврейской автономной области его значения составили 10,5–11,2 %. Доминирующей причиной данного процесса стал миграционный отток.

Динамика доли лиц трудоспособного возраста в возрастной структуре населения в период с 1990 по 2009 гг. по региону в целом была положительной. Во многом это было обусловлено естественным процессом взросления детей, родившихся в начале 80-х гг. XX в. и их переходом в данную возрастную группу. Однако, абсолютная численность населения трудоспособного возраста на этом фоне значительно сократилась.

В ближайшие годы численность лиц трудоспособного возраста сократится как абсолютно, так и относительно из-за вхождения в трудоспособный возраст малочисленного поколения, рожденного в 1990-х годах прошлого века. С точки зрения социально-экономических последствий это означает актуализацию проблемы возрастания демографической нагрузки на работающее население, уменьшение трудового потенциала. Таким образом, состояние и перспективы трудовой сферы Дальневосточного региона актуализируют необходимость разработки комплексных мероприятий по ее оптимизации с учетом демографических и социально-экономических особенностей.

Центральное место в современных предложениях по оптимизации демографического состояния региона отводится идее восстановления его статуса как территории особой миграционной привлекательности. В частности, на правительственном уровне уже разработано несколько программ, касающихся привлечения на Дальний Восток трудовых ресурсов и некоторым мерам по их закреплению в регионе. Однако, многие из них по разным причинам (материальным, психологическим и другим) оказываются трудно выполнимыми.

Вместе с тем, дефицит трудовых ресурсов и ряд других демографических проблем необходимо решать не только привлечением мигрантов, но и оптимизацией социальной сферы региона. В целом для

выравнивания сложившегося природно-демографического дисбаланса и обеспечения социально-экономической устойчивости региона необходимо принять некоторые дополнительные меры:

- оптимизировать размещение населения и производства по территории Дальнего Востока, тип освоения природных ресурсов (в северной зоне шире использовать вахтовое освоение с целью снизить социальную и коммунальную нагрузку на наиболее продуктивную южную зону);

- рассмотреть вопрос об уровне доходов дальневосточников (привести в соответствие уровень доходов, который лишь номинально выше среднероссийского, реальной покупательной способности населения);

- отрегулировать сельскохозяйственную политику таким образом, чтобы жители региона могли самостоятельно обеспечить себя важнейшими продуктами питания (в частности посредством выгодных условий для развития крестьянско-фермерских хозяйств, особенно на юге региона, располагающем существенным агроклиматическим потенциалом);

- более детально проработать программу привлечения мигрантов в плане обеспечения социальных гарантий (в частности, существующую Программу по переселению бывших соотечественников), а основную долю в структуре миграции отвести близкому к нам в культурном отношении населению из других регионов России и бывших союзных республик;

- сформулировать основные принципы взаимовыгодного сосуществования с мигрантами из стран Дальнего Зарубежья (особенно в плане миграции китайского населения, удельный вес которого в последнее время в структуре мигрантов из-за рубежа значительно возрос);

- обратить внимание государства не только на экономические причины оттока населения с Дальнего Востока, но и на психологический аспект этого процесса – установить бесплатный или льготный проезд для дальневосточников в другие регионы России. Особенно это актуально в той связи, что основа демографического потенциала представлена переселенцами из европейской части страны и Сибирского региона. Следует отметить, что некоторые меры по данному направлению уже приняты, но, поскольку они охватывают лишь определенную категорию граждан, их пока недостаточно.

Немаловажную роль стабилизация демографического потенциала Дальнего Востока как пограничного региона имеет и в геополитическом контексте. Так, в связи с укреплением экономических и политических позиций в мире стран Азиатско-Тихоокеанского региона обеспечение определенной численности и плотности населения (которая сейчас в среднем составляет 1,1 человека на км², что почти в 8 раз ниже среднероссийского показателя) является необходимым условием сохранения контроля государства над этой территорией.

К ВОПРОСУ АДМИНИСТРАТИВНОГО УСТРОЙСТВА РЕГИОНА

Позднякова Т.М.

ГОУ ВПО «Дальневосточная государственная социально-гуманитарная академия», Биробиджан, Россия

ON THE ADMINISTRATIVE SYSTEM OF THE REGION

Pozdnyakova T.M.

Far Eastern State Academy for Humanities and Social Studies, Birobidzhan, Russia

This publication gives the analysis of administrative system features in the region. A contemporary organization of this territory was founded at the beginning of XX century. Now it is obsolete and non-effective. In the publication the necessity of reorganizing the regional territorial-administrative system is substantiated.

Современная административная система Дальневосточного региона была сформирована в результате нескольких этапов территориальных преобразований, которые были начаты еще в XVIII в. и продолжают вплоть до настоящего времени. Коренные изменения административного устройства находились в тесной взаимосвязи со сменой политических режимов, принципов региональной политики и управления территорией, политики хозяйственного освоения региона. Вместе с тем, основа существующей административной системы была сформирована еще в середине XX в. и имеет ряд издержек. Они обусловлены рядом объективных факторов, которые имеют преимущественно историческую основу:

1. изначально растущие населенные пункты региона возникали либо в пределах основной полосы освоения в южной его части, либо на некоторых «избранных» территориях за ее пределами. Чаще это были стратегические пункты, порты в устьях рек или на побережье (Анадырь, Магадан, Владивосток), или места пересечения традиционных торговых путей (Якутск);

2. при администрировании в государстве действовал так называемый населенческий ценз, предполагавший получение статуса административной единицы той или иной территорией лишь при наличии определенного количества проживающего на ней населения. В этой связи слабо освоенные пространства

региона в разные периоды административных преобразований входили, как правило, в немногочисленные, но крупные по размерам губернии, края и другие административные единицы;

3. исторически сложилась также преимущественно сырьевая специализация этого обширного региона, которая определила его в целом экстенсивное освоение и традиционно слабое вовлечение в активную хозяйственную деятельность государства;

4. в советский период к этим причинам прибавился также фактор «подтягивания» менее развитых территорий к относительно развитым с целью «выравнивания» (фактического усреднения) их производственных показателей и общего уровня экономического развития. Это усилило тенденцию административного прикрепления за единичными, относительно крупными хозяйственными центрами обширных слабо освоенных пространств, что было особенно характерно для районов нового освоения – Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Совокупность этих факторов послужила причиной специфики административно-территориального устройства региона. В его пределах преобладают крупные субъекты (за некоторым исключением, к примеру, Еврейская автономная область), в состав которых часто включены территории, существенно различающиеся по природным, ресурсным, демографическим, социально-экономическим показателям. Большинство таких субъектов обладают ярко выраженными крупными или относительно крупными центрами, которые окружены менее развитой периферией. Периферия при этом имеет преимущественно моноотраслевую, сырьевую специализацию (как Якутия) или отличается крайне низким уровнем селитебной и хозяйственной освоенности (например, территория Чукотского автономного округа).

В современных условиях подобная система администрирования является слабо эффективной, поскольку способствует все большему усилению внутренних контрастов уровней экономического, а также социального, развития административных центров и периферийных территорий. В условиях глобализации это приводит к потенциальному вовлечению точечных территорий в экономику государства и, фактически, к стагнации развития других пространств (что часто выражается в «консервации» производства на уровне добычи ресурсов или на их непосредственном «забрасывании» вследствие оттока немногочисленного населения в более крупные населенные пункты в поисках работы).

Имеет место также явление фактической административной бесконтрольности центра над периферией. Особенно актуальна данная проблема для крупных субъектов, причем не только сложносоставных (таких как Камчатский край, включающий Корякский автономный округ или, в современной интерпретации, административный район). Здесь, помимо краевого центра (Петропавловска-Камчатского), существует административный центр автономии (или автономного района, в данном случае – Палана), который выполняет своего рода некоторые «вспомогательные» по отношению к основной функции.

Существуют в регионе субъекты, средние расстояния между административными центрами и периферийными территориями которых достигают 2 тыс. км. К таковым относятся Республика Саха, занимающая 1/6 территории России; Хабаровский край, меридионально простирающийся вдоль побережья Охотского моря на более чем 2 тыс. км, с краевым центром, расположенным практически на южной границе субъекта.

Кроме того, подобные субъекты, как правило, не располагают надлежащей инфраструктурой, которая часто представлена лишь сезонными транспортными путями и редким авиасообщением. В таких условиях административные центры практически лишены возможности управлять своими перифериями, что негативно отражается на тенденциях экономического развития субъектов.

Таким образом, издержки современного административного устройства региона способствуют усилению асимметричности экономического развития субъектов РФ в его составе. Связанные с этим негативные тенденции регионального развития требуют реформирования административной системы. В этой связи необходимо разработать схему нового административно-территориального устройства региона, которая в максимальной степени учтет:

- природные реалии различных территорий (климатическую неоднородность, масштабны природных ресурсов и возможности их использования);
- демографические особенности региона (половозрастной состав, обеспеченность трудовыми ресурсами);
- сложившуюся специфику экономического развития отдельных территорий, в частности, отраслевую структуру хозяйства и особенности его территориальной организации.

Новая система администрирования, разработанная на основе данных реалий, должна быть направлена на решение определенных задач, стоящих перед конкретными территориями. Эти задачи, в свою очередь, должны быть согласованы с основными направлениями комплексной региональной политики. Подобные меры призваны обеспечить максимальную эффективность использования существующего природного и хозяйственного потенциала региона в целом и отдельных территорий в его составе, способствовать повышению общего уровня их социально-экономического развития.

**ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫХ ПРОВИНЦИЙ
КИТАЯ И ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Радченко М.В.

Биробиджанский филиал ГОУ ВПО «Амурский государственный университет», Биробиджан, Россия

**TRADE AND ECONOMIC COOPERATION NORTHEAST PROVINCE
CHINA AND BORDER IN THE RUSSIAN FAR EAST**

Radchenko M.V.

Birobidzhan branch of the Amur State University, Birobidzhan, Russia

Prospects of trade and economic cooperation of frontier territories of the Russian Far East and North – east provinces of China, problem of mutual relations are considered, and variants of their permission are offered.

По мере непрерывного укрепления отношений стратегического партнерства и взаимодействия Китая и России, их торгово-экономическое сотрудничество ожидает продолжительное динамичное развитие. По прогнозу, в ближайшие годы двусторонний товарооборот будет возрастать на 20 с лишним процентов в год.

На данный момент Китай является четвертым по величине торговым партнером России, а Россия занимает восьмое место во внешней торговле Китая. Однако их товарооборот равняется примерно 1,9 процента от общего объема внешней торговли Китая и намного уступает товарообороту между Китаем и Японией, РК и другими странами. Особую роль в расширении внешнеэкономических связей между двумя странами играют отношения Дальневосточного региона РФ и Северо-западных провинций Китая.

Перспективы. 1. Руководство России уделяет большое внимание развитию контактов и Сотрудничества на региональном уровне. 2. Осуществление стратегий возрождения старой промышленной базы северо-востока Китая создаёт особо благоприятную основу для развития торгово-экономического, научно-технического сотрудничества северо-востока КНР (особенно провинции Хэйлунцзян) с Россией (особенно с её Дальним Востоком и Сибирью).

Проблемы взаимоотношений. Несмотря на весь позитив, присутствующий в отношениях двух стран, и, соответственно, их регионов, существует несколько проблем, которые тормозят развитие связей между Россией и Китаем.

Вопрос о «китайской экспансии» в России и его интерпретации. Освещая так называемую китайскую угрозу России, следует отметить общий положительный фон российских настроений в отношении КНР. Опрос, проводимый Фондом общественного мнения в 2004 г., показал, что 64 % россиян считают Китай дружественным и только 14 % – недружественным. По сравнению с другими государствами (США, Японией) это самый высокий показатель. В районах Сибири и Дальнего Востока этот процент несколько ниже – 51 %, что связано с некоторыми опасениями местного населения по поводу миграционного влияния южного соседа.

Разность демографических потенциалов РФ и КНР очевидна. Плотность населения на китайской стороне границы в 15–30 раз выше, чем на российской. В Приморском крае она составляет 13,5 человека на кв. км, а в прилегающем Северо-Восточном Китае – 135 человек на км². На юге Дальнего Востока РФ живут 5 млн человек, а в трех соседних провинциях КНР – 109 млн. человек. Плотность населения самой малонаселенной провинции Хэйлунцзян 83 человека на км² – в шесть раз превосходит плотность населения Приморья. Стоит отметить высокую мобильность китайцев, их готовность переместиться в любое место, где есть работа и перспективы улучшения жизненных условий. Численность безработных только в Северо-Восточном Китае оценивается в 7–8 млн человек, скрытая безработица в городах составляет 15–20 %, что превышает население всей России. В ближайшее время в КНР в трудоспособный возраст войдут не менее 170 млн человек (сейчас средне годовой прирост населения составляет 12,5 млн человек и к 2010 г. возрастет до 19 млн). Для китайского руководства снижение безработицы, обеспечение рабочими местами избыточного населения – насущная социальная проблема. Эксперты прогнозируют сокращение населения РФ к 2050 г. до 130 млн человек против 147 млн в настоящее время. Так что только для поддержания численности населения и рабочей силы на прежнем уровне (не ставя вопрос о расширенном воспроизводстве) потребуется более 17 млн человек. Развитие российских приграничных территорий в последнее время, определяясь общими для страны процессами, имело ряд особенностей. Регионы получили возможность взаимодействовать с сопредельными территориями других стран. Совместные проекты, обмен ресурсами и товарами стали влиять на конкурентоспособность местной экономики и уровень жизни населения. Адаптация Дальнего Востока к рыночным условиям и экономическая открытость привели к резкому расширению экономических связей с партнерами из стран Северо-Восточной Азии, прежде всего Китая. Более того, эти связи оказались основным способом выживания регионов, оторванных от европейской части России, смягчения возникших здесь в постсоветский период социально-экономических диспропорций.

Однако ситуация в регионе далека от благополучной. Власти не проводили активной региональной структурно-отраслевой политики, вследствие чего прежние промышленные мощности либо разрушены, либо не в состоянии производить современную продукцию. Не получило должного развития сельское хозяйство, тогда как в смежных китайских районах производится все необходимые для полноценного питания продукты. Российский же Дальний Восток по многим продовольственным продуктам и товарам народного потребления более чем на 85 % зависит от импорта. Но главная проблема региона связана с резким старением населения, с оттоком молодого квалифицированного трудоспособного населения в Центральную Россию или за рубеж. Бегство населения связано со сложностью трудоустройства, низкими зарплатами и отсутствием карьерного роста. Именно в таком нелёгком положении Дальний Восток России оказался накануне кризиса. Почему и как это произошло, как это соотносится с внешнеэкономическим приграничным сотрудничеством, рассмотрим далее.

Вероятность существенных позитивных изменений в российско-китайском приграничном и межрегиональном сотрудничестве в ближайшее время чрезвычайно мала. По-прежнему основными трудноразрешимыми проблемами остаются: слабая диверсификация структуры российского экспорта; нелегальный вывоз и ввоз продукции; слабая информационная поддержка российских экспортеров и импортеров; различные требования к стандартизации и сертификации товара; низкая квалификация российских китайцев-практиков; сложности выхода российских производителей продукции НИОКР на китайский рынок.

Экспортную политику российских регионов в отношении Китая необходимо изменить. Во-первых, следует увеличивать объемы российского экспорта за счет продукции с более высокой добавленной стоимостью. К примеру, углубить переработку древесины, переработку рыбы и других биоресурсов моря, повысить степень передела в черной металлургии т.д. Только за счет этих товарных групп можно существенно прирастить объемы российского экспорта. Осуществить это можно путем создания совместных производств, налаживания производственной кооперации.

Во-вторых, нужно расширять экспорт машин, технического оборудования и других высокотехнологичных товаров. Пока, наоборот, наблюдается тенденция к постоянному сокращению удельного веса данной группы товаров в структуре экспорта. Разумеется, для этого требуется повысить конкурентоспособность российских машин и оборудования и кардинально улучшить маркетинговую работу на рынке Китая. В перспективе крупным российским компаниям можно было бы подумать об осуществлении инвестиций в Китай, создании здесь своих предприятий, налаживании более тесных контактов с китайскими производителями машинно-технической продукции.

ГРУППИРОВКИ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И АКСИОМЫ ОПИСАНИЯ ИХ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЫНКОВ

Соболев А.Н.

ООО «Хабаровская топливная компания», Хабаровск, Россия

GROUPS OF THE TRANSPORT SERVICES TYPES AND THEIR REGIONAL MARKETS AXIOMS OF DESCRIPTION

Sobolev A.N.

Ltd «The Khabarovsk Fuel Company», Khabarovsk, Russia

In the article an approach to the elaboration of transport services classification types is set forth, as well as principles of the regional markets' accompanying transport services grouping into basic categories (classes).

В аспекте обоснования подхода к разработке классификации видов транспортных услуг из трех возможных подходов к построению классификаций транспортных услуг должен реализовываться третий подход с одновременным использованием двух способов классификации: по принципу соподчиненности транспортных услуг и по принципу распределения тех или иных транспортных услуг по классам (разрядам) в зависимости от их общих признаков. То есть необходимо строить классификации транспортных услуг обоих типов.

На этапе основной (более высокого порядка) процедуры классификации и идентификации видов транспортных услуг формулируется соподчиненная (более низкого порядка) процедура. Эта «подпроцедура» выявления содержания и структуры комплексной грузовой услуги транспорта общего пользования, а также аксиом теоретического и практического описания рынка транспортных услуг, состоящая, в свою очередь, из нескольких этапов: 1) отбор известных утверждений о транспортных услугах; 2) анализ известных утверждений и формулирование более корректных умозаключений; 3) формулирование принципов группировки сопутствующих транспортных услуг в основные разряды (классы); 4) структурирование комплексной железнодорожной грузовой услуги; 5) формулирование аксиом описания рынка транспортных услуг.

Опираясь на авторские достаточно логичные утверждения относительно сути комплексной транспортной грузовой услуги, ее отдельных элементов и соотношения этих элементов, следует сформулировать, по мнению автора настоящей работы, следующие принципы группировки сопутствующих транспортных услуг в основные разряды (классы): а) объективной необходимости сопутствующих транспортных услуг; б) субъективной приемлемости сопутствующих транспортных услуг; в) общественной необходимости сопутствующих транспортных услуг.

На основании этих принципов можно обозначить следующие основные группы соподчиненных видов железнодорожных транспортных услуг:

1) *железнодорожная перевозка определенного вида* (транспортная услуга) – это *физический процесс* (физическая работа, рабочие операции) по осуществлению собственно перевозки (перемещения, транспортировки, доставки) груза от пункта отправителя до пункта получателя железнодорожным транспортом общего пользования;

2) *виды сопутствующих услуг, объективно необходимых для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида*. Данные транспортные услуги представляют собой физические и умственные работы, без которых невозможно перемещение груза с определенными физическими параметрами (весом, объемом, размером, количеством мест) на определенное расстояние;

3) *виды сопутствующих услуг, субъективно приемлемых для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида*. Данные транспортные услуги представляют собой физические и умственные работы, которые обеспечивают выполнение определенных *качественных показателей* железнодорожной перевозки определенного вида (своевременность доставки груза, ее экономичность, сохранность груза);

4) *виды сопутствующих услуг, общественно необходимых для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида* (транспортные услуги). Осуществление этих видов работ (страхование грузов, таможенный досмотр, специальные работы по перевозке опасных грузов и др.), сопутствующих железнодорожной перевозке определенного вида, вызвано общественной (государственной) необходимостью.

На основании данной структуры комплексной транспортной грузовой услуги, ее отдельных элементов и соотношения этих элементов, следует сформулировать следующие 4 аксиомы, определяющие теорию и практику описания рынка транспортных услуг:

1) *об основополагающей роли собственно перевозки* – собственно перевозка в сфере транспорта общего пользования, то есть физическая работа по непосредственному перемещению (транспортировке, доставке) объекта перевозки из пункта отправления в пункт назначения, играет основополагающую роль в процессе функционирования рынка транспортных услуг. Без осуществления собственно перевозки предоставление на этом рынке других (сопутствующих этой собственно перевозке) видов транспортных услуг не имеет никакого смысла;

2) *о единственности субъекта осуществления собственно перевозки* – собственно перевозка в сфере транспорта общего пользования, то есть физическая работа по непосредственному перемещению (транспортировке, доставке) объекта перевозки из пункта отправления в пункт назначения, может осуществляться на договорных началах только силами перевозчика как основополагающего субъекта (участника) рынка предложений транспортных услуг. Исходя из этого обстоятельства, только перевозчик как основополагающий субъект (участник) рынка предложений транспортных услуг может обладать соответствующими правами, принимать на себя обязанность по доставке объекта перевозки и ответственность за своевременность и качество собственно перевозки как основополагающего вида услуг, предлагаемых на рынке транспортных услуг;

3) *о статусе перевозчика* – официальный и фактический статус перевозчика в сфере транспорта общего пользования может иметь только транспортная организация (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель), которая своими силами непосредственно осуществляет собственно перевозку как основополагающий вид услуги рынка транспортных услуг. Эта организация обязательно должна иметь в собственном распоряжении соответствующие транспортные средства, иметь права на их эксплуатацию и обладать правом непосредственного использования соответствующей транспортной инфраструктуры;

4) *о множественности видов субъектов оказания сопутствующих транспортных услуг* – все виды сопутствующих собственно перевозке работ по оказанию транспортных услуг (объективно необходимые, субъективно приемлемые, общественно необходимые) могут выполняться представителями практически всех видов субъектов рынка транспортных услуг (самим перевозчиком, агентом перевозчика, транспортным экспедитором, третьим лицом по поручению транспортного экспедитора и др.). Эти же виды работ, но уже не как по оказанию сопутствующих собственно грузовой перевозке транспортных услуг, а как по выполнению соответствующих грузовых операций, может осуществлять сам грузовладелец (грузоотправитель или грузополучатель) как субъект (участник) потребительского рынка транспортных услуг.

Данным аксиомам должны соответствовать содержание различных моделей рынков транспортных услуг и содержание законодательных и нормативных актов, регулирующих деятельность транспорта общего пользования.

СТРАТЕГИИ АДАПТАЦИИ СЕЛЬСКИХ ЖИТЕЛЕЙ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Соловченков С.А.

Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, Биробиджан, Россия

STRATEGIES FOR RURAL RESIDENTS ADAPTATION IN THE CONDITIONS OF ECONOMIC TRANSFORMATION

Solovchenkov S.A.

Institute for Complex Analysis of Regional Problems FEB RAS, Birobidzhan, Russia

In the article the opportunities for adaptation of rural residents in the Jewish Autonomous Region to difficult economic conditions are considered.

Процесс экономических преобразований в первую очередь привел к тому, что на территории Еврейской автономной области (ЕАО) в упадок пришли сельскохозяйственные предприятия. Сокращение занятости на селе, а после и закрытие вследствие банкротства большинства предприятий (сначала колхозов, затем товариществ и т.д.) привело к ситуации экономического коллапса на селе. Если на первых порах занятость на сельскохозяйственном предприятии позволяла в счет заработной платы, которая не выплачивалась по нескольку лет, получать продукты самого предприятия, то чем сложнее становилась ситуация, тем меньше можно было рассчитывать на получение хоть какой либо оплаты со стороны предприятия. Под конец единственной формой оплаты, которую предлагало предприятие было получение любого по размеру земельного участка (вроде бы в счет долга по зарплате).

Довольно длительное время сельское население (работники сельскохозяйственных предприятий), несмотря на полное отсутствие оплаты труда, продолжали выполнять свои обязанности. Период подобных взаимоотношений продолжался от трех до семи лет. Только ближе к концу 90-х годов сложившаяся ситуация начала кардинально меняться. Факт невыплаты заработной платы стал основанием для прекращения трудовой деятельности. За весь указанный период на селе сложилось несколько стратегий адаптации к сложившейся ситуации.

1. Натуральный товарообмен продуктов сельского хозяйства, полученных как с личного хозяйства, так и с колхозных полей на промышленные товары, которые завозились в деревню именно с этой целью либо родственниками, либо иными лицами. Соотношение ценовых характеристик было явно не в пользу жителей села, но было приемлемо при отсутствии иных вариантов.

Стратегия связана: тесные контакты с родственниками или знакомыми, друзьями в городе; передача товара в город для помощи родственникам, знакомым (безвозмездная, хотя в реальности это не совсем так); получение от родственников, друзей из города некоторых промышленных товаров (безвозмездно, хотя в реальности это не совсем так).

2. Концентрация внимания на личном подсобном хозяйстве, его максимальное расширение, с возможностью вырастить как можно больше продуктов питания и обеспечить себя ими (фактически натуральное хозяйство). Деньги в этой стратегии играли некоторую роль. Источником денег был город, который являлся основным потребителем излишков, преимущественно мяса (реже растениеводства в силу их дешевизны).

Стратегия связана: с максимально возможным расширением размера земельного надела, поголовья скота и птицы в подсобном хозяйстве; с выращиваем большинства необходимых продуктов питания, овощей, ягоды; получение некоторых товаров переработки самостоятельно (сливочное масло, сыр, творог, сметана, соевое масло, вина, варка пива, выделка шкур домашних животных, пошив из них элементов одежды).

3. Схожая с предыдущей стратегия. Отличие заключалось в том, что значительная часть производимой продукции как животноводства так и растениеводства вывозилась в город, где продавалась. В рамках этой стратегии сельчане кооперировались группами с человеком, имеющим транспорт, компенсировали его расходы на топливо (4–5 человек скидывались и заправляли машину, либо кто-то заправлял машину своим топливом и т.д.) и выезжали в город. На рынке продукция распродавалась и закупались необходимые вещи и продукты.

Стратегия связана: с расширением надела обрабатываемой земли, увеличением поголовья скота и птицы, частые поездки в город для реализации продукции сельского хозяйства; эпизодичное производство продуктов переработки (сыра, творога, сливочного масла, сметаны) либо производство их на продажу; более широкое использование промышленных товаров, приобретенных в городе.

4. Стратегия удаленной занятости. Связана с нахождением работы в городе либо на территории области, отстоящей от места жительства. Чаще всего поиск работы велся через знакомых либо родственников. В дальнейшем, найдя работу в городе, человек постепенно перетягивал в организацию, в которой трудился, близких друзей, родню. Подобный стиль занятости был сопряжен с поиском жилья в городе, чтобы избежать ежедневных поездок *дом–работа–дом*. Жилье снималось в складчину, либо селились на

первых порах у родственников, знакомых и т.д. Наиболее хорошими вариантами работы признавались: командировочный стиль занятости (когда работники организации занимались ремонтами, строительством, выполнением каких либо заказов на территории области, и, следовательно, их разъезды и проживание на территории области оплачивались работодателем) и занятость с графиком дежурств (когда уровень заработной платы позволял человеку приехать на дежурство, отбыть его вернуться домой и отдышать несколько дней, что значительно сокращало транспортные расходы).

Рассмотренные стратегии не описывают всей совокупности стратегий приспособления, а лишь представляют рамочные конструкции, дальнейшее изучение которых позволит выявить большинство возможных сценариев преодоления сложных экономических условий сельскими жителями ЕАО.

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ В УРОВНЕ ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ ЕВРЕЙСКОЙ АВТОНОМНОЙ ОБЛАСТИ

Суховеева А.Б.

Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, Биробиджан, Россия

TERRITORIAL DISTINCTIONS IN THE STATE OF HEALTH WITH THE POPULATION IN THE JEWISH AUTONOMOUS REGION

Sukhoveeva A.B.

Institute for Complex Analysis of Regional Problems FEB RAS, Birobidzhan, Russia

It is for the first time that territorial distinctions in health are defined for the population of the Jewish Autonomous Region according to 14 basic groups of diseases, with a linear scaling method. The region is subdivided into 4 groups of municipal unions according to sickness rate.

Изучение общественного здоровья в различных субъектах страны представляет большой интерес для определения направления внутренней политики государства и понимания обществом, какое место занимает территория его проживания среди других регионов России. Понятие «общественное здоровье» непосредственно не несет в себе количественной меры, позволяющей судить о качестве здоровья. Поэтому, чтобы оценить качество или уровень общественного здоровья, его необходимо измерить. В этой связи оно выступает как совокупность статистических характеристик, что позволяет сравнивать между собой различные территориальные или социальные общности по уровню здоровья на микро- и мезо-уровнях.

Целью нашего исследования является выявление территориальных различий в уровне здоровья населения муниципальных образований (МО) Еврейской автономной области (ЕАО).

Для определения территориальных различий в уровне здоровья населения МО в данной работе был использован комплексный интегральный показатель – *уровень заболеваемости*. Индекс уровня заболеваемости может служить индикатором уровня здоровья населения в административных районах ЕАО и г. Биробиджане.

Оценка уровня заболеваемости населения, осуществлялась по 14 показателям, одновременное сопоставление которых весьма затруднительно. Этот показатель интегрирует коэффициенты 14 основных классов болезней (в расчете на 1000 человек): некоторые инфекционные и паразитарные болезни; новообразования; болезни эндокринной системы, расстройства питания, нарушения иммунитета; заболевания крови, кроветворных органов и отдельные нарушения вовлекающие иммунный механизм; психические расстройства и расстройства поведения; заболевания крови и кроветворных тканей; болезни нервной системы; болезни системы кровообращения; болезни органов дыхания; болезни органов пищеварения; болезни мочеполовой системы; болезни кожи и подкожной клетчатки; болезни костно-мышечной системы и соединительной ткани; врожденные аномалии; травмы, отравления.

Для расчета уровня заболеваемости использовался оценочный алгоритм, разработанный В.С. Тикуновым. Он включает нормировку системы исходных показателей по формуле (1):

$$Y = (X - X_{min}) / (X_{max} - X_{min}), \quad (1)$$

где Y – частный индекс по каждой группе заболеваний, X – показатель того или иного муниципального образования, X_{min} и X_{max} – референтные точки. Величина Y варьируется в пределах от 0 до 1. Ноль соответствует наихудшей комплексной оценке, а 1 – наилучшей. Минимальными и максимальными референтными точками выбраны наименьшие и наибольшие значения данных показателей в районах области в каждом исследуемом году. Для определения интегрального индекса уровня заболеваемости использовался показатель общей заболеваемости, взятый в целом для всего населения МО.

Высокие значения интегрального показателя уровня заболеваемости характеризуют уровень здоровья как высокий, а низкие значения интегрального показателя свидетельствуют о низком уровне здоровья.

Для получения объективной характеристики уровня здоровья населения административных районов ЕАО проведено их ранжирование по интегральному показателю уровня заболеваемости, рассчитанному по каждому году исследования и как среднее значение за период 2001–2008 гг. Каждый из административных районов был отнесен к одному из шести выделенных таксонов (высокий (0,90–1,0), выше среднего (0,70–0,89), средний (0,50–0,69), ниже среднего (0,30–0,49), низкий (0,10–0,29), критический (0,0–0,09)). Разница между минимальным и максимальным показателями уровня заболеваемости среди районов ЕАО и г. Биробиджана в разные года составляет 3,0–7,1 раза.

Исходя из полученных интегральных индексов за период 2001–2008 гг., в большинстве МО уровень заболеваемости определился как средний или выше среднего (Биробиджанский, Октябрьский, Ленинский и Смидовичский районы). Следует отметить, что в Биробиджанском и Ленинском районах, уровень заболеваемости за исследуемый период времени характеризуется как выше среднего и составлял от 0,75 до 0,89 в разные годы. Для данных районов характерны относительно низкие показатели заболеваемости по большинству исследуемых причин болезни (на 1000 населения) по сравнению с другими МО. Причиной этому может служить низкая обращаемость населения в учреждения здравоохранения в случае заболевания в связи с отсутствием во многих сельских населенных пунктах амбулаторий и с отдаленностью районных и областных специализированных медицинских центров. Также это объясняется лучшим экологическим состоянием сельских территорий, подвижным образом жизни и более стрессоустойчивым состоянием сельских жителей.

В Облученском районе и г. Биробиджане за исследуемый период времени уровень заболеваемости выявлен как ниже среднего (0,31–0,49) и низкий (0,12–0,29) соответственно. Для населения этих МО характерны относительно высокие показатели заболеваемости по большинству исследуемых нозоформ (на 1000 населения). Высокую заболеваемость населения данных районов можно объяснить доступностью медицинских учреждений, высокой и ранней выявляемостью сложных заболеваний. Также на высокую заболеваемость населения данных МО, несмотря на более высокие доходы населения, может оказывать влияние постоянный психологический стресс и сложная экологическая обстановка этих территорий.

Таким образом, по величине итогового индекса уровня заболеваемости населения и сочетанию составляющих его значений показателей исследуемых 14 классов болезней в ЕАО выделены 4 группы МО с дифференциацией по состоянию здоровья. Большинство районов области имеют средний и выше среднего уровень здоровья населения (41,1 % населения ЕАО). В административном центре автономии г. Биробиджане уровень здоровья за весь исследуемый период определен как низкий. Причиной этому служит накопившийся за весь период социально-экономических реформ большой психологический стресс у населения, недостаточная физическая активность большинства населения, а также своевременное обращение в учреждения здравоохранения за помощью в случае болезни.

О ПРОГРАММЕ СОДЕЙСТВИЯ ПЕРЕСЕЛЕНИЮ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ В ЕВРЕЙСКУЮ АВТОНОМНУЮ ОБЛАСТЬ

Тайорова М.А.¹, Мищук С.Н.²

¹Отделение Федеральной миграционной службы России по ЕАО, Биробиджан, Россия;

²Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, Биробиджан, Россия

ON THE PROMOTION PROGRAM FOR THE RESETTLEMENT OF THE JEWISH AUTONOMOUS REGION

Taylorova M.A.¹, Mishchuk S.N.²

¹Branch of the Federal Migration Service of Russia for the JAR, Birobidzhan, Russia;

²Institute for Complex Analysis of Regional Problems FEB RAS, Birobidzhan, Russia

The paper provides information on the program «To promote a voluntary resettlement of the Jewish Autonomous Region with compatriots living abroad» for 2010–2012 and the conditions for its fulfillment.

В настоящее время по типологии Минэкономики РФ Еврейская автономная область (ЕАО) относится к фоновым депрессивным регионам, для которых характерно снижение производственного и демографического потенциала. Кроме того, согласно типологии регионов по степени влияния миграционных процессов на региональные рынки труда, ЕАО относится пятому типу, для субъектов которого характерна высокая интенсивность миграционного оттока населения трудоспособного возраста с максимальной и повышенной напряженностью на рынке труда[1].

В июле 2010 г. в ЕАО зарегистрировано 593 вакансии на рынке труда, в том числе в муниципальных районах области около 193 [2]. Текущая ситуация на регистрируемом рынке труда свидетельствует о недостатке рабочих кадров по определенным профессиям, преобладает спрос на рабочих высокой квалификации.

Существующая в настоящее время потребность предприятий и организаций в квалифицированных рабочих кадрах лишь частично будет восполняться за счет организации профессионального обучения из числа безработных граждан области. Реализация крупных инвестиционных проектов, в том числе строительство Кимкано-Сутарского ГОКа на базе Кимканского и Сутарского железорудных месторождений, потребует привлечения высококвалифицированных специалистов, которых работодатели не смогут подобрать из числа осуществляющих поиск работы граждан области. Одним из возможных путей привлечения квалифицированных кадров в ЕАО является программа «Оказание содействия добровольному переселению в Еврейскую автономную область соотечественников, проживающих за рубежом» на 2010–2012 гг. Данная программа утверждена Постановлением правительства ЕАО от 23 марта 2010 г. № 98-пп.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.10.2009 г. № 1553 определено, что территории вселения в рамках реализации проектов переселения «Ленинский муниципальный район», «Облученский муниципальный район», «Октябрьский муниципальный район», «Смидовичский муниципальный район» относятся к территории вселения категории «А», установленной Государственной программой по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 22 июня 2006 г. №637 «О мерах по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом».

К территориям вселения категории «А» относят преимущественно стратегически важные для России приграничные территории, характеризующиеся сокращением численности населения. Для переселенцев в ЕАО предоставляются государственные гарантии и социальная поддержка в полном объеме. Одним из наиболее сложных (и важных) условий переселения в рамках обозначенной Программы является самостоятельное решение вопроса о приобретении жилья.

По Программе предусмотрено переселение на территорию области 630 участников Программы и 1890 членов их семей; планируемая численность переселенцев – 2520 человек; в том числе по годам: 2010 год – 155 участников Программы, 465 членов семей; 2011 год – 189 участников Программы, 567 членов семей; 2012 год – 286 участников Программы, 858 членов семей.

Учитывая выезд значительного числа жителей области в страны Дальнего Зарубежья в 1990-е гг., выполнение данной программы, вероятно, может быть реализовано за счет возвращения части эмигрантов. Подчеркнем, что главным условием получения статуса участника данной Программы является не сам факт проживания в России, до выезда за границу, а соответствие квалификации и специальности заявителя обозначенным вакансиям в регионе. Успешная реализация Программы «Оказание содействия добровольному переселению Еврейскую автономную область соотечественников» позволит стабилизировать ситуацию на рынке труда ЕАО, сократит негативное влияние миграционных процессов, происходящих в области в последнее десятилетие.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Топилин А.В., Парфенцева О.А. Перспективы трудовой миграции в России: от количественных к качественным параметрам. М.: МАКС Пресс, 2008.
2. <http://www.zancao.ru> Сайт управления трудовой занятости населения правительства Еврейской автономной области

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИННОВАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Хижняк О.П.

Биробиджанский филиал ГОУ ВПО «Амурский государственный университет», Биробиджан, Россия

PROBLEMS OF FORMATION OF THE REGIONAL INNOVATION SYSTEM IN THE RUSSIAN FAR EAST

Hizhnyak O.P.

Birobidzhan Branch of the Amur State University, Birobidzhan, Russia

In the article the processes proceeding in the innovation system of the Far East are considered, as well as the problems of its functioning, variants and forms of its improvement and stabilization.

Значительное возрастание роли сферы инновационной деятельности в структуре хозяйства региональных центров – городских агломераций и зон их влияния на российском Дальнем Востоке (РДВ) – тенденция территориальной организации сферы инновационной деятельности, свойственная территориально-технологическим комплексам многих стран, прошедших начальный этап формирования современных инновационных систем.

За последние 10 лет по сравнению со среднероссийскими показателями на достаточно высоком уровне остается численность кадров научно-исследовательского сектора, сконцентрированных в основном крупных городских центрах дальневосточного региона. Так, в 2009 г. на 1000 человек экономически активного населения России приходилось 12,4, а на 1000 занятых в экономике – 13,6 человек, занятых исследованиями и разработками (ИР), соответственно, в городах дальневосточного региона – 11,5 и 12,8. Эти цифры гораздо выше значений показателей даже по странам СНГ, где они в 2008 г. составили, соответственно, 9,9 и 10,5 человек.

В то же время доля затрат регионального бюджета на ИР, направленных на развитие производства, самая высокая среди регионов округа и в три раза превышает аналогичную долю затрат ряда регионов Центральной России. Иными словами, с одной стороны, региональный бюджет не в достаточной мере выполняет свои обязанности в социальной сфере, а с другой стороны, всеми силами стремится финансировать ИР в тех областях, где этим должно заниматься само производство. Но, несмотря на это, у экономики городов РДВ достаточно низкий инновационный потенциал. Он характеризуется количеством действующих охраняемых документов на изобретения и полезные модели, и он более чем в пять раз ниже инновационного потенциала только одной Москвы.

Низкий уровень изобретательского потенциала, недостаточный спрос со стороны производства на результаты научно-технической деятельности говорят о существовании серьезных внутренних проблем не только в предпринимательской среде, но также и в самой науке. Проблема инновационной, научно-технической и экономической политики в ее бессистемности. Города РДВ, обладающие достаточно развитым научно-техническим потенциалом, по состоянию институциональных инструментов инновационного процесса (по сравнению с ведущими городскими центрами России) находятся на уровне девяностых годов XX-го столетия.

Предпринимательский сектор. В деятельности предприятий дальневосточного региона в сфере технологических инноваций, непосредственно связанной с необходимостью проведения исследований и разработок, прослеживается тенденция уменьшения уровня инновационности с ростом размера предприятия. Среди организаций, введивших новую продукцию или усовершенствовавших прежнюю, подвергнув ее значительным технологическим улучшениям, доля инновационной продукции у крупных предприятий в три с половиной раза ниже, чем у малых организаций.

Инновационная активность предприятий плохо связана с активной научно-исследовательской деятельностью. В 2009 г. в структуре затрат на технологические инновации доля ИР возросла на 0,9 пункта относительно 2005 г., но при этом она была равна лишь 11,7 % (по России эта цифра составляет примерно 17 %) при доле затрат на приобретение машин и оборудования 29,3 %.

Процессы передачи знаний. Кооперирование и партнерство. За прошедшее десятилетие в результате действий государства появились новые институциональные структуры, позволяющие обеспечить развитие полноценной инновационной системы дальневосточного региона и его отдельных территорий. Возникла система государственных научных центров (ГНЦ), которая позволила, в основном, сохранить костяк научно-технического потенциала в условиях переходного периода. В эту систему сегодня входят 65 организаций, трудятся более 18 тыс. человек, в том числе около 2800 докторов и 9500 кандидатов наук, действуют 16 инновационно-технологических центров (ИТЦ), главной функцией которых является поддержка уже сформировавшихся и окрепших малых предприятий. На базе наиболее мощных ИТЦ создаются инновационно-промышленные комплексы (ИПК), развивается сеть технопарков, действует техноэкополис.

Процессы передачи интеллектуальной собственности. Реальный рынок интеллектуальной собственности в дальневосточном регионе практически отсутствует, хотя имеется значительный задел готовых результатов научно-исследовательской деятельности в виде патентов, лицензий и т.п. Общее количество зарегистрированных договоров на использование изобретений (лицензионных и об уступке патента на изобретения) в 2006 г. составило 186, то есть оно было равно всего 10,8 %. К этому стоит добавить, что в общем объеме зарегистрированных в 2006 г. договоров 52,9 % составляют договора уступки патента, значительная часть которых была заключена в связи с банкротством патентообладателя. С 2001 по 2006 гг. в первую тройку лидеров в РДВ в торговле промышленной собственностью устойчиво входят (четыре года из пяти) медицина и легкая промышленность.

Зарождение малых технологических предприятий. Инкубаторы. В настоящее время в дальневосточном регионе действует 17 технопарков. В частности, как правило, здесь не предусмотрено обучение предприятий организации бизнеса и менеджмента бухгалтерскому учету, не оказывается и содействие в поиске партнеров по бизнесу, установлению связей с научно-исследовательским и учебным секторами, не говоря уже о помощи в области защиты интеллектуальной собственности. В основном, дальневосточные инкубаторы сегодня представляют собой площадки безопасности, ограждающие предприятия, находящиеся на них, от агрессивной внешней среды. Срок пребывания в инкубаторе не ограничен. Поэтому предприятия и пытаются отсидеться на этих площадках подольше. Необходимо определение форм и регламента государственной поддержки процессов инкубации, а также создания государственными науч-

ными учреждениями и вузами дочерних фирм (спин-офф) для продвижения на рынок научно-исследовательских разработок.

Венчурный капитал. Для развития венчурного бизнеса в регионе, прежде всего, необходимо: четкое определение механизмов участия бизнеса и государства в формировании и функционировании системы венчурного финансирования, дифференцированных в зависимости от стадий роста малых технологических фирм; разработка механизмов налоговых послаблений и других льгот для участников процессов зарождения и развития малых технологических фирм; развитие в регионе биржевых площадок для технологических фирм, имеющих недолгую историю; повышение статуса и поддержка развития государственных и межкорпоративных фондов, деятельность которых направлена на развитие малых технологических фирм в регионе.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ В ПОСТКРИЗИСНЫЙ ПЕРИОД

Чжун Цзяньпин

Академия общественных наук провинция Хэйлунцзян, Харбин, Китай

STRATEGY OF THE COMMERCIAL-ECONOMIC COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA IN THE POST CRISIS PERIOD

Jung Tszjanpin

Academy of social studies Province Heilongjiang, Harbin, China

In given article strategic directions of development trading are considered – economic cooperation between Russia and China, the factors, making direct impact on this process in modern посткризисных conditions also are mentioned.

Под воздействием финансового кризиса и многих других факторов, в 2009 г. объем китайско-российской торговли резко уменьшился. При этом случае уровень снижения объема торговли России оказался наибольшим среди главных партнеров Китая. Все это отражает усугубление структурных противоречий и проблем торговых порядков в торгово-экономических взаимоотношениях между обеими странами. «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики», утвержденная в сентябре 2009 г., показывает, что в посткризисный период торгово-экономическое отношение между Китаем и Россией предстает всесторонняя реструктуризация, которая будет играть важную роль в повышении общего уровня китайско-российского сотрудничества и дальнейшем укреплении стратегического партнерства между двумя странами.

Влияние финансового кризиса на китайско-российские торгово-экономические отношения: в процессе распространения финансового кризиса произошел упадок объема торговли многих стран мира, импорт и экспорт Китая также тяжело пострадал. Среди основных торговых партнеров объем торговли Россия больше всех снизился. Основные стороны воздействий, нанесенных финансовым кризисом на китайско-российскую торговлю включены:

1) Из-за экономического упадка, уменьшения оборотных средств предприятий, повышения уровня безработицы, платежеспособность населения России снизилась. Инфляция и дефляция рублей подвели к уменьшению фактических доходов населения. Эти факторы снизили уровень потребления российских рынков, непосредственно повлияли на экспорт Китая в Россию.

2) В целях обеспечения роста доли товаров отечественных производителей на внутренних рынках, Россия предприняла ряд мер по ограничению импорта, причем цена на энергетику на международном рынке неуклонно снижалась, что стало главной причиной упадка объема китайско-российской торговли.

3) Финансовый кризис усугубил ситуацию китайских предприятий перерабатывающей промышленности, нацеленных на экспорт в Россию, прибыль этих организаций резко снизилась. В силу таких причин, как ухудшение состояние рынка, уменьшение объема финансирования и повышение цен на сырьевые материалы, некоторые китайские компании перерабатывающей промышленности, ориентированных на экспорт в Россию, столкнулись с проблемой денежного обращения, экспортно-ориентированная экономика Китая оказалась под сильнейшим ударом, в некоторой степени уменьшило потребление и ухудшило ситуацию рынка.

4) Значительно уменьшился объем торговли с Россией на приграничных территориях Китая, что оказало серьезное влияние на состояние экономики этих территорий. Например, объем внешнеторгового оборота провинции Хэйлунцзян, которая является крупнейшим регионом Китая в торговле с Россией, в 2009 г. с Россией составил 5,58 млрд дол. США, что на 49,5 % ниже уровня предыдущего года. Вследствие снижения торговли с Россией, темп прироста общего объема внешней торговли провинции упал на 24 процентных пунктов.

Реструктуризация: необходимый выбор для перехода китайско-российского стратегического сотрудничества на новый уровень. После того как начался финансовый кризис, большинство ученых считают, что мировая экономика вступит в длительный восстанавливающий период. На самом деле, такой процесс возобновления или урегулирования касается экономики всего мира.

В последние годы процесс экономической глобализации и региональной экономической интеграции становится все более очевидным, масштаб торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Россией непрерывно расширяется, изменяется товарная структура, развивается круг субъектов торгово-экономического сотрудничества с Россией и становится более разнообразной. В посткризисный период, экономика России совершает переход от пассивного к активному способу роста, прежняя модель экономического развития, зависящая от доходов от экспорта нефти и газа, а также выгод при получении низкопроцентных кредитов иностранных государств, начала проявлять серьезные недостатки под ударом финансового кризиса. Конечно, мы должны иметь сравнительно объективное познание об условиях, динамике, темпе проведения реструктуризации экономики в России.

Мы считаем, что в посткризисный период необходимо воспользоваться возможностью проведения реструктуризации и ускорить стимулирование торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Россией, что являются приоритетными направлениями в укреплении политических связей обеих стран, и поэтому имеют стратегическое значение, приоритетное направление реструктуризации: реализация сотрудничества в сфере крупных проектов резкое падение цен на энергоносители, вызванное финансовым кризисом, нанес тяжелый удар на экономику России, ориентированную на экспорт энергоносителей. В то же время обнаружились такие проблемы, существовавшие долгое время в китайско-российской торговле, как: сравнительно однообразная торговая структура, довольно низкий уровень инвестиционного сотрудничества, нехватка крупных проектов в межрегиональном сотрудничестве, слабо развитая транспортная и информационная инфраструктура соседних регионов, неразвитая законодательная база, требующий стандартизации, порядок торгового механизма. Проявление этих проблем показывает на то, что традиционная форма китайско-российской торговли уже находится в переходном этапе. В некоторой степени, это предоставило хорошую возможность для дальнейшего развития торгово-экономического взаимодействия между Китаем и Россией в посткризисном периоде. В процессе реструктуризации торгово-экономического отношения между Китаем с Россией, мы должны ориентироваться на потребности рынка, воспользоваться действием государственного регулирования, исходя из различных групп потребителей и структуры населения, определить подходящие товары и объем торговли на рынке. Необходимо предпринять меры по повышению качества продуктов легкой и текстильной промышленности, произведенные в Китае, на рынке России. Путем прохождения законного таможенного оформления, строгой процедуры контроля качества, а также стандартного торгового порядка, улучшить качество экспортных продукции из Китая. Путем усиления контроля над оптовой торговлей и повышения общей конкурентоспособности, увеличить фактическую долю китайских товаров на российском рынке. Необходимо повысить культурный, моральный уровни, а также уровень обладания законом китайских работников за границей, создать хороший образ китайских товаров и торговцев в глазах россиян. Путем двустороннего регулирования центральными и местными властями, как можно быстрее улучшить механизм и способ операции таможни, товарного инспекционного органа, органы качественного контроля товаров, повысить эффективность таможенного контроля в рамках своих полномочий, тем самым обеспечить здоровое развитие розничной торговли с Россией, и перейти на новый уровень.

ПРОГРАММНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЫНКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ

Чумакова Л.В., Леонтьев Р.Г.

Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет, Комсомольск-на-Амуре, Россия

PROGRAM PRINCIPLES FOR REGIONAL MARKETS OF RAILWAY SERVICES FORMATION

Chumakova L.V., Leontiev R.G.

Komsomolsks State Technical University, Komsomolsks-on-Amur, Russia

In the article basic principles are formulated for the governmental program of creating the market model of railway transport services (May, 2001).

Анализируя положения утвержденной постановлением правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384 «Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте», можно выявить следующие принципы формирования правительственной программной модели рынка железнодорожных транспортных услуг (май 2001 г.):

1) *становление конкурентного рынка железнодорожных перевозок.* Уже на первом этапе реформ должен быть построен эффективный механизм государственного регулирования, стимулирующий развитие конкуренции в грузовых и пассажирских перевозках. На третьем этапе реформ должна развиваться конкуренция в сфере грузовых перевозок и в сфере дальних пассажирских перевозок;

2) *функционирование хозяйствующего субъекта – ОАО «РЖД» как основного перевозчика и одновременно владельца инфраструктуры.* Хозяйствующему субъекту – открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») передаются функции хозяйственного управления федерального железнодорожного транспорта, в том числе, оперативное управление перевозочным процессом и организация разработки и выполнения графика движения поездов по сети железных дорог. В рамках ОАО «РЖД» функционируют компании пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении, отдельных специализированных грузовых перевозок. Одновременно ОАО «РЖД» предоставляет услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта и ее содержание;

3) *переход ОАО «РЖД» на преимущественное управление по видам деятельности.* В процессе реформирования осуществляется постепенный переход от преимущественно функционально-территориального принципа управления (основные структурные подразделения ОАО «РЖД» – железные дороги) к преимущественно управлению по видам деятельности (пассажирские перевозки, грузовые перевозки, эксплуатация инфраструктуры и др.);

4) *функционирование компаний – перевозчиков как дочерних акционерных обществ ОАО «РЖД».* Такие компании должны функционировать в следующих видах публичных железнодорожных перевозок:

- должно происходить организационное выделение *пассажирских перевозок дальнего следования* в виде нескольких самостоятельных региональных пассажирских компаний – дочерних ОАО «Федеральной пассажирской дирекции», в которые должен постепенно открываться доступ частному капиталу;

- *пригородные пассажирские перевозки* должны формироваться по территориальному признаку, осуществляться пригородными пассажирскими компаниями, расположение которых в основном совпадает со структурой административно-территориального деления страны. Пригородные пассажирские компании должны образовываться либо в форме подразделений ОАО «РЖД», либо в форме дочерних ОАО с участием региональных или муниципальных органов власти. При реорганизации ОАО «РЖД» его подразделения по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении преобразуются в дочерние акционерные общества;

- в отдельные компании выделяются *транзитные, рефрижераторные и интермодальные (в основном экспортные и импортные) грузовые перевозки.* Это выделение обеспечит большую прибыльность указанных видов деятельности за счет *специализации* и более оперативного принятия решений. При реорганизации ОАО «РЖД» его подразделения (компании) по указанным специализированным грузовым перевозкам преобразуются в дочерние акционерные общества;

5) *функционирование независимых компаний–перевозчиков.* Такие компании должны функционировать в следующих видах публичных железнодорожных перевозок: на некоторых направлениях *пассажирских перевозок дальнего следования* должны формироваться условия для функционирования независимых от ОАО «РЖД» частных пассажирских компаний; с целью повышения эффективности *пригородных пассажирских перевозок* ОАО «РЖД» должно предоставлять другим хозяйствующим субъектам возможность покупки лицензий на право осуществления пригородных перевозок в течение определенного периода (франшиза). При этом количество компаний, осуществляющих пригородные перевозки, принадлежащих частично или полностью субъектам РФ и (или) муниципальным властям, должно увеличиваться; должен быть определен порядок функционирования независимых перевозчиков на железнодорожном транспорте и должны быть сформированы условия, обеспечивающие создание и функционирование операторских компаний по *грузовым перевозкам*;

6) *функционирование вертикально-интегрированных железнодорожных компаний.* Во-первых, на базе предприятий промышленного железнодорожного транспорта должны быть созданы вертикально интегрированные железнодорожные компании, владеющие подъездными путями и линиями, подвижным составом. Во-вторых, должны быть рассмотрены возможности создания нескольких конкурирующих между собой, вертикально интегрированных железнодорожных компаний (имеющих в собственности инфраструктуру и подвижной состав) на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно в европейской части РФ);

7) *превалирование доли независимых (частных) компаний–перевозчиков в общем парке подвижного состава публичного железнодорожного транспорта.* На втором этапе реформ основная часть мелкопартионных грузовых перевозок и повагонных отправок должна осуществляться ОАО «РЖД», которое должно владеть инфраструктурой, локомотивным парком и частью вагонного парка, составляющей к концу второго этапа реформирования около 50 % от общего парка вагонов;

8) *реализация возможностей не дискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре независимых компаний–перевозчиков.* В ходе реформ должен быть определен порядок функционирования независимых перевозчиков на железнодорожном транспорте и – обеспечен недискриминационный доступ к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых компаний–операторов железнодорожных перевозок, в том числе владеющих инфраструктурой, не входящей в состав федерального железнодорожного транспорта;

9) *функционирование нескольких федеральных органов регулирования.* На всех этапах реформирования федерального железнодорожного транспорта должно осуществляться формирование единого федерального органа исполнительной власти по регулированию деятельности субъектов естественных монополий, формирование единого федерального органа исполнительной власти по государственному регулированию на транспорте и передача функций тарифного регулирования независимому государственному органу.

СОЦИАЛЬНЫЕ ФИЛЬТРЫ РЫНКА ТРУДА РЕГИОНА

Шкуркин А.М.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения,
Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, Хабаровск, Россия

SOCIAL FILTERS OF LABOUR-MARKET IN REGION

Shkurkin A.M.

Far Eastern Railway State University, Institute for Complex Analysis of Regional Problems, Khabarovsk, Russia

The conceptual notions that are based on the institutional conception and directed to development of the theory of social filters applicable to labour-market of a region are given in the paper.

Под *социальным фильтром* в общем случае понимают односторонне направленный механизм, который пропускает подходящих под задаваемые требования людей и отсеивает неподходящих [1]. Теорией социальных фильтров занимались такие западные исследователи, как А. Берг, М. Спенс, Дж. Стиглиц, П. Уилс, К. Эрроу и другие. Под социальным фильтром будем понимать множество сложившихся барьеров на пути социального перемещения, определяемые институциональной средой, в результате действия которых происходит социальный отбор реальных или потенциальных претендентов на приобретение вполне определенных социальных статусных позиций, иерархизированных в некотором социальном пространстве.

Социальные фильтры имеют достаточно сложную структуру, и отбор претендентов осуществляется, как правило, по нескольким, а иногда и по очень многим показателям. Это позволяет вести речь об устройстве социального фильтра, который имеет «входящий поток» – «выходящий поток», составные элементы: критерии, оценки, санкции [1, с.580].

В качестве социальной статусной позиции на рынке труда выступает вакантное рабочее место, занять которое стремятся конкурирующие друг с другом продавцы рабочей силы (услуги труда). Фильтр, создающий интегральный барьер единственным институтом на пути перемещения рабочей силы будем называть *социальным фильтром рынка труда* (сокращенно – *софитр*). Одновременно с социальными фильтрами рынка труда существует множество барьеров (назовем – *асофитрами*) на пути накопления таких индивидуальных качеств и стратегий, которые в совокупности могли бы позволить в будущем успешно преодолеть препятствия на пути эффективного включения в процесс труда в соответствии с индивидуальными ценностными предпочтениями.

Рынок труда в этом смысле можно представить как систему взаимосвязанных фильтров – софитров и асофитров. С одной стороны, социальные институты, входящие в институциональную среду рынка труда, формируют «правила игры накопления», в результате чего «игроки» (реальные и потенциальные рыночные субъекты) дифференцируются в иерархизированные рыночные кластеры (сферы) в соответствии с накопленным человеческим капиталом. Качество, структура и величина человеческого капитала тем самым для каждого потенциального или реального продавца рабочей силы на рынке труда является важным условием и критерием для преодоления рыночных барьеров. Но через систему асофитров создаются на этой стадии препятствия для накопления конкурентоспособного человеческого капитала.

С другой стороны, эти же социальные институты формируют «правила игры преодоления», в результате чего перед каждым субъектом рынка труда возникает препятствие (*софитр*) на пути успешной реализации накопленного человеческого капитала.

Каждый социальный институт, входящий в институциональную среду региона в отношении рынка труда выполняет два действия – накопления и преодоления, что реализуется в двух взаимосвязанных социальных фильтрах – софитре и асофитре. Такую в определенной степени дихотомическую пару социальных фильтров, которая определяется интегральной функцией каждого института, назовем локальным

социальным фильтром рынка труда (*софитом*). Одна и та же интегральная функция института формирует софитр и асофитр, каждый из которых составляет одну из двух составляющих софита. Функции любого института направлены на удовлетворение социально значимых потребностей в обществе. Это же относится и к интегральной функции, применительно к которой можно говорить об интегральной потребности человека, (сделать успешную карьеру, получить высшее образование, приобрести конкретную профессию, работать в определенной сфере и др.).

Одновременно институт конструирует формальные и неформальные правила, выполнение которых создает предпосылки для реализации успешной индивидуальной стратегии удовлетворения потребностей. Каждая интегральная потребность индивида, находящаяся в зоне действия данного института окружена софитром и асофитром или, что одно и то же, потребность находится в изоморфном отношении с софитом. Общность интегральной функции института является (при соблюдении определенных условий) предпосылкой *симметричности* софитра и асофитра.

По аналогии с фильтрами, используемыми в технических системах, можно определить характеристики социального фильтра: мощность, надежность, результативность (эффективность), технологическая (институциональная) сложность, границы применимости [2]. Социальный фильтр рынка труда можно представить как некоторую систему взаимосвязанных локальных фильтров, рассмотрение которых позволит более эффективно исследовать асимметрии рынка труда формирующиеся в результате несоответствия между региональной и институциональной средой [3].

ЛИТЕРАТУРА:

1. Добренков В.Д., Кравченко А.И. Фундаментальная социология в 15 т. Т.12: Экономика и труд. М.: ИНФРА-М, 2007. 580 с.
2. Шкуркин А.М., Окул И.И. Социальные институты, фильтры и асимметрии рынка труда региона // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2010. №1 (25).
3. Шкуркин А.М., Окул И.И., Шутова А.А. Регионализация социальных фильтров и асимметрий рынка труда российского Дальнего Востока // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2010. №3 (27).