

Процессы глобальной экономики. Global economic processes: сборник научных трудов Международной научно-практической конференции, 24-25 октября 2017 - СПб.: Медиапапир, 2017. – 195 с.

Со времени предыдущей XXI конференции Процессы глобальной экономики “Global economic processes” произошли некоторые события в мировой экономике, оказавшие влияние на экономический рост и развитие, как отдельных стран, так и мировой экономики в целом.

Выделим некоторые проблемы и процессы, заметные в мировой экономике.

Впервые с 2011 года глобальный рост мировой экономики превысил 3 процента. «Глобальная экономика, наконец, прорвалась сквозь уныние в 2017 году, и этап устойчивого роста продолжится в 2018 году», - сказал Нариман Бехравеш, главный экономист IHS Markit.

Международный валютный фонд отмечает, что уровень кредитоспособности Китая на международном уровне был высоким, но за последние пять лет увеличилась долговая зависимость второй по величине экономики в мире и желание поддерживать быстрый рост в стране может стать причиной нового глобального финансового кризиса.

Прогноз Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) показывает, что мировая экономика в 2017 году растет быстрее, чем в любой год за последние семь лет, и все больше людей работают, но высокий темп роста продолжится недолго, а заработная плата не растёт. Необходима переподготовка рабочих в условиях резких технологических изменений, увеличение пенсионного возраста, инвестирование в возобновляемые источники энергии и снижение налоговой нагрузки для снижения рисков нового спада.

Труды конференции «Процессы глобальной экономики» рассматривают проблемы мировой экономики и издаются в авторской редакции.

Научный редактор сборника - доктор экономических наук, профессор Н.И. Диденко.

Сборник трудов конференции «Процессы глобальной экономики. Global economic processes» подготовлен при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда «Программно-целевое управление комплексным развитием Арктической зоны РФ (проект №14-38-00009)». Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

**ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
АРКТИЧЕСКИХ ПРОСТРАНСТВ СТРАН МИРА**

г. Нижний Новгород, Нижегородский институт управления филиал
РАНХиГС
e-mail: strash@mail.ru

Аннотация. В статье дается характеристика арктических пространств стран мира, выявляются различные проблемы и причинами. Автор выделяет отличительные черты, влияющие на арктическое пространство стран мира. Также анализируются финансово-экономические аспекты морского и авиационного транспорта и предлагается методологический подход к реструктуризации транспортных путей.

Ключевые слова: финансово-экономическое пространство; реструктуризация; Северный морской путь; малая авиация.

Krasulina Oksana Yur'evna

Candidate of Economic Sciences, docent

**FINANCIAL AND ECONOMIC CHARACTERISTICS OF THE
ARCTIC SPACES OF THE WORLD**

Nizhny Novgorod , The Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration
e-mail: strash@mail.ru

Abstract. The article gives a description of the arctic spaces of the countries of the world, various problems and causes are revealed. The author singles out the distinctive features that affect the Arctic space of the countries of the world. The financial and economic aspects of sea and air transport are also analyzed and a methodological approach is proposed for the restructuring of transport routes.

Key words: financial and economic space; restructuring; Northern Sea Route; small aviation.

Экономика Арктического региона имеет три отличительные черты от других регионов мира. Во-первых, формальная ее экономика в значительной степени базируется на крупномасштабном процессе разработке и добычи ресурсов. Во-вторых, коммерческое семейное рыболовство, оленеводство и традиционные виды промыслов до сих пор остаются значимыми. В-третьих, значительная доля потребления, в особенности в сфере услуг социального характера, должна быть обеспечена трансфертами, которые направляются от центральных правительств властям региональным и частным лицам [1, с. 242-246, 521, с. 49-53].

Крупномасштабная добыча углеводородов и минералов играет наиболее важную роль в экономике ряда стран и регионов Арктики. Это является характерным для России, районы арктической зоны которой имеют огромные запасы золота (Чукотка, Магадан), никеля (Красноярск, Мурманск), олова (Чукотка, Саха) и алмазов (республика Саха). Кроме того, производится интенсивная нефте- и газодобыча, в особенности в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах. В Канаде основные разработки и добыча углеводородов и минералов производится в Нунавуте, Северо-Западных Территориях и Нунавике. Добыча минералов имеет центральное место в экономике региона Финнмарк (Норвегия), Норботтен и Вестерботтен (Швеция). На Аляске ведется добыча значительного количества нефти в море Бофорта, цинковые рудники Аляски являются одними из самых крупных в мире. Промышленное освоение и добыча природных ресурсов несет огромные богатства, однако преимущественно оно ориентировано на рынки, расположенные за пределами арктической зоны. Кроме того, ресурсы зачастую являются собственностью поставщиков и инвесторов капитала не из Арктики, которыми контролируется прибыль и разработки. В добывающей промышленности доминирующими являются несколько крупных корпораций, некоторые из которых развили свою деятельность на территории ряда арктических стран. Это хорошо согласуется с идеей «регионов ресурсного фронта», по которой гигантские богатства экспортируются, оставляя на местах лишь небольшую долю прибыли и доходов.

В некоторых случаях ресурсная эксплуатация на местах является причиной побочных экономических эффектов. В таких случаях крупномасштабные и значительные разработки формируют ядро региональной или местной экономики. К нему притягивается сеть вторичных и смежных отраслей, в том числе строительство и инфраструктура (аэропорты, порты, дороги), организация сервиса (розничная торговля, жилье, транспорт).

Таким образом, в условиях, при которых осваиваемая территория не получает ни прямого дохода от продажи добываемых ресурсов, ни прибыль, имеет лишь серьезные экономические и экологические последствия. В иных случаях добыча, ведущаяся в крупных масштабах полностью является отделенной от региональной социально-экономической среды. Она проводится автономно и не оказывает практически никакого экономического воздействия на находящиеся рядом общины. В такой ситуации вся экономико-хозяйственная деятельность, в том числе вспомогательные и добывающие отрасли, является несущей благо регионам исключительно за пределами Арктической зоны. Феномен экономического полного отрыва, который также является характерным для «регионов ресурсного фронта», - это крайний случай, но он не исключителен для Арктики.

Крупномасштабность эксплуатации ресурсов имеет значительное влияние на всю социальную и природную среду. Примером тому могут служить токсичные выбросы с никелевых и золотых рудников, которые порождают проблемы, еще ждущие своего разрешения. В регионах, где местными жителями населяется или используется земля на границе с разрабатываемыми зонами, как это нередко бывает на севере Канады, на Аляске и северных районах России, среда обитания человека является подверженной влиянию множества факторов, плохо при этом учитываемых.

К таким факторам можно отнести угрозу здоровью от выбросов в промышленность, зависимость положения местных гражданских институтов (ассоциаций, союзов) и органов власти. Они являются причиной смены способов передвижения в рамках промысловых угодий и могут стать причиной снижения уровня их продуктивности по причине нанесения ущерба земельным ресурсам. В социальном плане зачастую имеют место существенные различия в общественном статусе и уровне жизни между занятыми в промышленном секторе и прочим населением, что дополнительно нередко соотносится с принадлежностью к этническим группам [2, с. 50-55].

Таким образом, отметим, что имеющий место способ крупномасштабности в эксплуатации Арктических ресурсов может быть охарактеризован внешним контролем и имеющим место ресурсным оттоком из региона.

Эксплуатация предполагает необходимость заключения сделок, проведения переговоров, достижения компромиссов между всеми участниками: переговоры с локальными поставщиками, перерабатывающими предприятиями, покупателями, участие в региональном, муниципальном и государственном управлении в вопросах регламентирования охоты, добычи лова и т.д. В отличие от

лова промышленного, основанного на базе плавающих рыбозаводов, такой промысел способствует дает возможность обеспечивать продовольствием местное население. В то же время сокращение рыбных ресурсов является неподконтрольным для местных промысловиков, и практика промысла, которая велась многими поколениями подвержена внешним воздействиям, что ведет к угрозе его существования.

Ограниченность промышленного производства. За исключением продукции коммерческих и традиционных промыслов, а также продуктов оленеводства, большая часть промышленных пищевых и иных продуктов, которые потребляются в Арктике, импортируются. Развитость обрабатывающего сектора невысока. В некоторых регионах он является атрофированным, в прочих не существует. В тех местах, где его роль значительна, он, как правило, является слабо диверсифицированным. К примеру, в Гренландии и Исландии - это в первую очередь рыбная переработка, большая часть продукции которой идет на экспорт. В ряде районов севера страны при добыче минералов осуществляется их первичная переработка. Одним из нечастых примеров арктического промышленного производства является электронная индустрия в северной Финляндии в провинции Оулу [2, с. 56-59].

Остановимся на двух крупнейших морских транспортных коридорах.

Северный морской путь (СМП) определен в Федеральном законе «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» (1998) как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике». Судоходство в проливах Лаптева, Вилькицкого, Шокальского, Санникова проводится согласно вышеупомянутого документа и заключенными международными договорами, правилами плавания по маршрутам Северного морского пути. Эти маршруты согласуются Правительством Российской Федерации и утверждаются.

Северный морской путь по своей протяженности в два раза короче альтернативных морских путей из Европы до Дальнего Востока: так от Санкт-Петербурга до Владивостока расстояние по Северному морскому пути составляет 14 280 километров, через Суэцкий канал — 23 200 километров, вокруг мыса Доброй Надежды — 29 400 километров. Протяженность основной трассы Северного морского пути от новоземельских проливов до порта Провидения составляет 5 610 километров; протяженность судоходных речных путей, примыкающих к СМП, — около 37 000 км. При таком выгодном логистическом положении препятствием остается только суровая зима и холодное лето, в течение которого льды препятствуют судоходству, особенно в районах больших скоплений тяжелых льдов (Таймырский и Айонский ледовые

массивы). Происходит финансовое удорожание, т.к. морской транспорт может проходить эти маршруты только с помощью ледоколов.

Функциональная граница СМП начинается от западной части Кольского полуострова. СМП является важнейшей частью инфраструктуры финансово-экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, сухопутные, воздушные и трубопроводные виды транспорта. Для некоторых районов арктической зоны — Чукотки, островов арктических морей — и ряда населенных пунктов побережья Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения.

С 2006 года в регионе прошел процесс таяния приблизительно миллиона квадратных километров льда. За прошедшие десять лет скорость сокращения льдов составила всего приблизительно 100 тысяч квадратных километров в год. Одна из причин такого увеличения скорости сокращения льдов называется глобальное потепление.

Ледяной покров морей Арктики естественным образом растет в зимний период и сокращается в летний. Это значит, что в зимний период Северо-Западный проход снова будет закрыт. Тем не менее за последние годы скорость таяния арктических льдов намного выше, чем их образование и, поэтому, проход становится годным для судоходства раньше, чем это прогнозировалось до настоящего времени [328, с. 23-29].

Для характеристики развития населения региона выберем показатели его численности, занятости населения, уровня трудоспособного населения. Показатель численности населения, уровня занятости и трудоспособного населения являются важными показателями социально-экономической характеристики любой страны, поскольку население является основной производительной силой и потребителем материальных благ данного государства. Таким образом, от населения зависит экономическое положение страны.

Для субъектов, входящих в зону Арктики очень важное место занимает система местной авиационной транспортировки. В этих регионах малая авиация часто является той единственной возможностью доступа населения к транспортной магистральной сети. По причине низких возможностей в платежеспособности у жителей отдаленных труднодоступных населенных пунктов, низкой интенсивности полетов летательных аппаратов, существенных затрат на поддержание функционирования аэродромов и их комплексов в сложных условиях Арктики большая часть местных авиационных перевозок является

экономически неэффективными для авиационных компаний, но в то же время имеют высокую значимость с социальной точки зрения. При таком отрицательном финансовом эффекте государству необходимо осуществлять поддержку местных авиационных компаний, а именно строительство аэродромов и посадочных площадок.

Наибольшей эффект, а именно амфибийность, сверхвысокую проходимость, и круглогодичную эксплуатацию транспортных средств стоит ожидать от применения воздушной подушки на экранопланах, самолетах и т.п. Таким образом увеличивается мобильность транспортных средств, что положительно повлияет на экономию средств выделяемых из федерального бюджета.

В случае базирования на обычных аэропортах расходы по эксплуатации для амфибий будут приблизительно на четверть более высокими, чем для самолетов обычного сухопутного размещения.

Авиация и суда на воздушной подушке. Финансово-экономический результат от использования транспортных средств и летательных аппаратов на воздушной подушке можно увидеть в следующем:

- могут быть сэкономлены существенные финансовые и трудовые ресурсы за счет транспортировки неделимых панелей и блоков заводского выпуска и передвижения крупногабаритных и тяжеловесных инженерно-конструкторских сооружений, и конструкций в собранном виде;

- могут быть сэкономлены или даже устранены разовые капитальные вложения, которые затрачиваются на укрепление и создание причалов, мостов и дорожных участков;

- может быть снижена стоимость и срок транспортировки грузов из-за сокращения пути следования, а также за счет устранения объездов слабых мостовых конструкций и плохих дорожных участков;

- уменьшается стоимость и срок создания тяжелых тяжеловозов и прицепов по причине применения воздушной подушки для снижения нагрузки с колес;

- практически полностью исчезает сезонность простоя транспортных средств.

Для того, чтобы нормализовать транспортный процесс в зоне Арктики уже существующие виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный транспорт) необходимо дополнять транспортными средствами, которые приспособлены к работам в сложных дорожных условиях либо на при отсутствии аэродромов и дорог.

Вездеходные транспортные средства, основывающиеся на обыкновенных принципах движения, не во всех случаях могут в полной степени обеспечивать внедорожные и амфибийные транспортировочные

процедуры. Аппараты и суда, основанные на воздушной подушке дают возможность обеспечивать проведение транспортных операций в районах и на территориях, которые имеют значительный объем водных акваторий, где применение следующих видов транспорта является экономически нерентабельным или представляется затруднительным.

Амфибийные свойства аппаратов и судов на воздушной подушке дают возможность осуществлять их эксплуатацию в течение круглого года – в зимний и летний периоды, а также в период ледостава и ледохода. Отличительной чертой наземных аппаратов на воздушной подушке являются относительно высокие скорости, способность самостоятельно осуществлять выход на необорудованную береговую зону и возможность принимать на борт пассажиров при отсутствии причалов и дебаркадеров, значительное сокращение трассы за счет передвижения вне фарватера, преодоление песчаных кос, отмелей, порожистых участков рек, возможность обхода шлюзов и плотин и иных гидротехнических сооружений по сухопутным участкам. Амфибийные свойства таких аппаратов дают возможность им базироваться на естественных площадках из грунта, а также на водоемах.

Изучая опыт арктических стран видна тенденция высокой рентабельности малой авиации. С помощью малой авиации можно развивать туризм, перевозку малогабаритных грузов, сельскохозяйственные работы, патрулирование и т.д. Самые высокие показатели применения малой авиации наблюдаются на Аляске. [4, 55-63].

Наименование показателей для США	
Объем ежегодных налоговых сборов с деятельности малой авиации	4 миллиарда\$
годовой оборот на рынке малой авиации составляет	50 миллиардов\$
Количество частных летательных аппаратов в Соединённых Штатах	200 000 штук

Благодарность: Статья подготовлена по результатам исследования, выполненного при финансовой поддержке гранта РНФ (проект 14-38-00009) «Программно-целевое управление комплексным развитием Арктической зоны РФ (Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого).

Литература

1. Абрамов Ю. Глобальная регионализация: к обоснованию понятия. // Социально-гуманитарные знания. – 2008. - № 1 - С. 242–250.
2. Duhaime G., Bernard N., eds. Gétic, Arctic Economic Development and Self-Government. // Laval Univ - 2013 - №3 - Pp. 49–61.

3. Арктическое пространство России в XXI веке: факторы развития, организация управления Алексеев Г.В., Антипов С.К., Афоничкин А.И., Афоничкина Е.А., Бабуров С.В., Балашова Е.С., Бондарева Н.Н., Борисов В.Н., Вылегжанина А.О., Горячевская Е.С., Деттер Г.Ф., Диденко Н.И., Дмитриев В.Г., Дмитриева Д.М., Елистратов В.В., Ильинова А.А., Каменецкий М.И., Киккас К.Н., Ковков Дж.В., Комков Н.И. и др. Монография / Под редакцией В.В. Ивантера. Санкт-Петербург, 2016.

4. Диденко Н.И., Скрипнюк Д.Ф. Моделирование окружающей среды В сборнике: ЭКОНОМИКА, ЭКОЛОГИЯ И ОБЩЕСТВО РОССИИ В 21-м СТОЛЕТИИ сборник научных трудов 19-й Международной научно-практической конференции. 2017. С. 368-380

5. RESEARCH FEATURES OF VOLTAGE STATIC LOAD CHARACTERISTICS IN THE ELECTRIC SYSTEM OF RUSSIA Gudkov A.V., Dadonov D.N., Krotkov E.A., Krasulina O.Yu., Akobiya N.D В сборнике: Reliability, Infocom Technologies and Optimization (Trends and Future Directions) 6th International Conference ICRITO. 2017. С. 293-298.

УДК 338.242.2; 519.87; 332.1

Диденко Николай Иванович,
д. э. н., профессор,

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ЭКОНОМИКИ США НА МИРОВУЮ ЭКОНОМИКУ

Санкт-Петербург, СПбПУ, Россия
e-mail: didenko.nikolay@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается последовательность шагов, которые необходимо выполнить для оценки влияния экономики США на мировую экономику с использованием моделирования. Методологический подход, на котором базируется анализ влияния экономики США на мировую экономику, включает следующие шаги: выбор эндогенных переменных, оценивающих развитие мировой экономики; учёт предьстории развития мировой экономики; учёт взаимозависимости переменных, оценивающих развитие мировой экономики; выбор экзогенных переменных, оценивающих влияние экономики США на мировую экономику.

Ключевые слова: переменные, оценивающие развитие мировой экономики; влияние экономики США; ADL-модель.