

## ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ ДИФФЕРЕНЦИАЦИЕЙ С ПОЗИЦИЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ<sup>1</sup>

### ECONOMICS AND MANAGEMENT INTERREGIONAL DIFFERENTIATION FROM THE POINT OF ECONOMIC SECURITY

*Статья посвящена исследованию межрегиональной дифференциации субъектов Российской Федерации, её глубины и структуры. Проведя анализ степени межрегиональной дифференциации набором показателей, было установлено, что за период 2000–2015 гг. в регионах Российской Федерации наблюдается тенденция к сглаживанию межрегиональных различий. Несмотря на наличие этой тенденции, различия в уровнях социально-экономического развития регионов остаются весьма существенными.*

**Ключевые слова:** агропродовольственный рынок, качество и уровень жизни, межрегиональная дифференциация, межрегиональные различия, показатели дифференциации, экономическая безопасность.

*Статтю присвячено дослідженню міжрегіональної диференціації суб'єктів Російської Федерації, її глибини і структури. Під час проведення аналізу міри міжрегіональної диференціації набором показників було встановлено, що за період 2000–2015 рр. у регі-*

*онах Російської Федерації спостерігається тенденція до згладжування міжрегіональних відмінностей. Незважаючи на наявність цієї тенденції, відмінності в рівнях соціально-економічного розвитку регіонів залишаються дуже істотними.*

**Ключові слова:** агропродовольчий ринок, якість і рівень життя, міжрегіональна диференціація, міжрегіональні відмінності, показники диференціації, економічна безпека.

*The article investigates the regional differentiation of the Russian Federation, its depth and structure. After analysis of the degree of inter-regional differentiation of a set of indicators, it was found that during the period from 2000 to 2015 in the regions of the Russian Federation there is a tendency to smooth out regional disparities. Despite the existence of this trend, the differences in levels of socio-economic development of regions remain significant.*

**Key words:** agro food market, the quality and level of life, inter-regional differentiation, regional differences, differentiation indices, economic security.

УДК 338.2

**Кривошлыков В.С.**

к.э.н., доцент кафедры менеджмента  
ФГБОУ ВО «Курская ГСХА»

**Жахов Н.В.**

к.э.н., доцент кафедры анализа, аудита  
и статистики

ФГБОУ ВО «Курская ГСХА»

**Фомичёва Л.М.**

к.э.н., доцент кафедры менеджмента  
ФГБОУ ВО «Курская ГСХА»

**Постановка проблемы.** Современное состояние российской экономики во многом определяется ее пространственно-географическими факторами, в числе которых наиболее важными являются огромная (по европейским меркам) территория, суровые климатические условия, неравномерное расселение населения, большое этнокультурное разнообразие, большие расстояния между источником и местом переработки (использования) природных ресурсов. В последнее десятилетие особенно ярко стала проявляться проблема чрезмерного разрыва в уровне и качестве жизни населения страны, что представляет собой серьезную опасность для экономической безопасности России в целом и для отдельных ее регионов в частности. Решение этой проблемы требует, во-первых, снижения социальной напряженности, во-вторых, выравнивания уровня благосостояния населения, в-третьих, создания индикативной системы оценки уровня экономической опасности.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Исследованию межрегиональной дифференциации посвящены труды или же уделено достаточное внимание такими учеными, как Т.П. Скуфьина, М.В. Шатохин, Н.В. Сироткина, А.В. Малахов, Е.Ю. Трещенков [1–5].

Источником информации послужила Центральная база статистических данных (ЦБСД) Федеральной службы государственной статистики [6].

**Постановка задания.** Цель статьи – анализ уровня межрегионального экономического неравенства качества жизни населения России как важнейшего фактора экономической безопасности страны. Период исследования составил 16 лет (с 2000 по 2015 г. включительно).

**Изложение основного материала исследования.** Для отражения уровня экономического неравенства часто используют еще один коэффициент, а именно коэффициент Фондов. Имеются данные, согласно которым разрыв между самым богатым и самым бедным слоем населения не должен превышать 8–10:1 [7].

За весь рассматриваемый период времени значения расчетных коэффициентов уменьшались, такой важный показатель, как размах вариации, снизился на 31,5 п. Коэффициент дифференциации с 2000 по 2015 г. уменьшился в 5,655 раз. Всё это однозначно говорит о сглаживании межрегиональных различий между различными регионами, однако значения коэффициента Фондов всё ещё находятся на высоком уровне.

В частности, на рис. 1 графически изображены максимальные и минимальные значения коэффициентов Фондов. Это дает возможность наглядно продемонстрировать величину экономического неравенства между регионами Российской Федерации. Самый большой разрыв между регионами наблюдается в Центральном федеральном округе, где коэффициент вариации равен 8,7 единицам. Максимальное значение коэффициента Фондов наблюдалось в Москве: 18,00 при норма-

<sup>1</sup> Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта №16-32-00030

тивном значении – 8,00–10,00. Также из рисунка видно, что все максимальные значения коэффициента Фондов по субъектам РФ выше норматива, поэтому средний показатель коэффициента фондов в целом по стране равен 15,60.

Негативной тенденцией является и тот факт, что в двух из восьми фе-деральных округов минимальное значение коэффициента фондов выше нормативного значения. Это Южный федеральный округ (Волгоградская область – 11,10) и Уральский федеральный округ (Челябинская область – 11,40). Несмотря на наличие тенденции к выравниванию уровня экономического неравенства, межрегиональные значения этого показателя в субъектах РФ всё ещё высокие.

Важнейшими показателями, характеризующими уровень экономиче-ского развития региона, являются величина ВРП в данном регионе и её динамика во времени. Коэффициенты осцилля-ции, вариации и дифференци-ции увеличились

за весь рассматриваемый период, что говорит о возрастании межрегиональной дифференциации по величине ВРП на душу населения. В частности, коэффициент осцилляции увеличился с 5,197 в 2000 г. до 9,456 в 2014 г.; коэффициент вариации – с 0,745 в 2000 г. до 1,348 в 2014 г., коэффициент дифференциации – с 26,533 в 2000 г. до 40,881 в 2014 г.

Самый большой разрыв между регионами по величине ВРП наблюдался в Северо-Западном федеральном округе, где размах вариации составлял 4 066 882,0 руб. Также значительные различия в уровнях экономического развития наблюдались в Уральском федеральном округе (размах вариации – 2 791 876,6 руб.). По четырем из семи фе-деральным округам, наблюдаются незначительные разрывы в уровне ВРП на душу населения, что является положительной тенденцией.

В самом общем виде покупательная способ-ность населения как экономический показатель

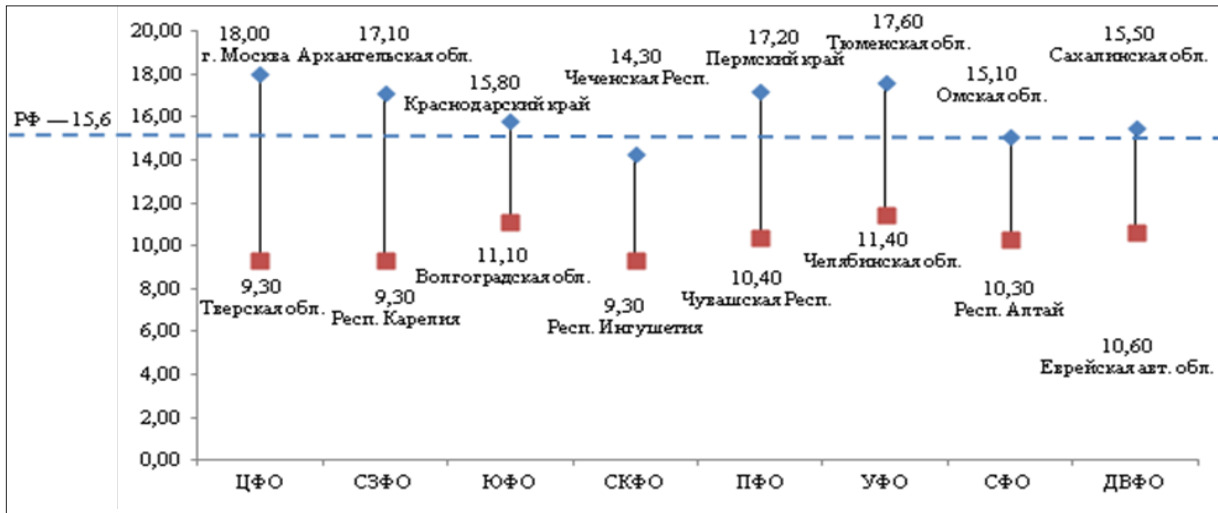


Рис. 1. Мах и min значения экономического неравенства (коэффициент Фондов) в разрезе по федеральным округам, 2015 г.

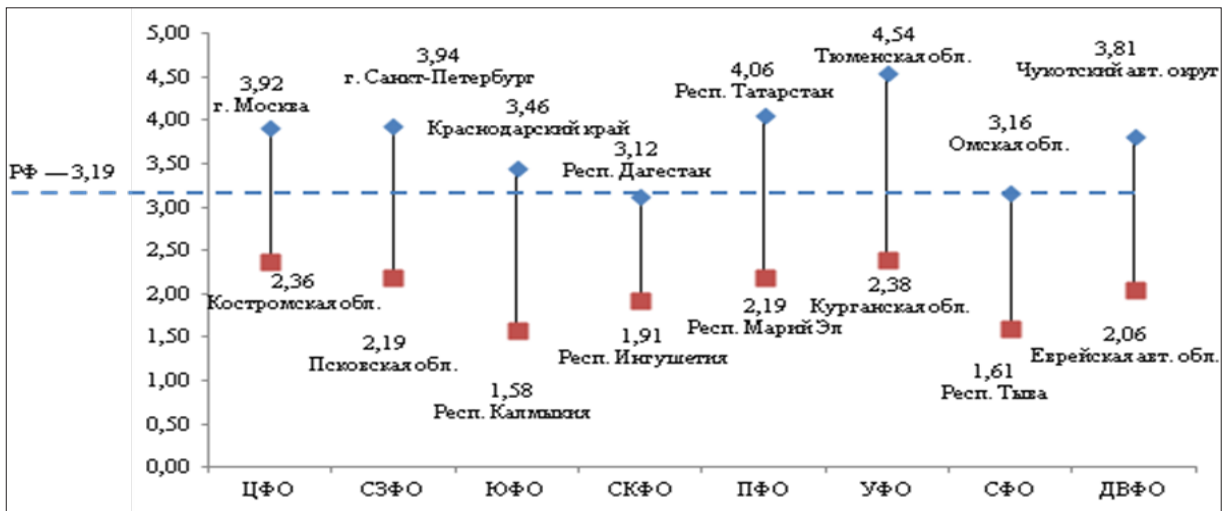


Рис. 2. Мах и min значения величины покупательной способности населения в разрезе по федеральным округам, 2014 г.

отражает потенциальную возможность населения по приобретению товаров и услуг. В данном исследовании под покупательной способностью понимается количество величин прожиточного минимума, «помещающихся» в среднедушевых денежных доходах, то есть сколько величин прожиточного минимума включает денежный доход человека. Дифференциация регионов по этому показателю снижалась с течением времени, так, коэффициент дифференциации уменьшился с 9,129 до 2,867. Это говорит о сглаживании межрегиональных различий величины покупательной способности населения.

Как видно из рис. 2, разрывы в величине покупательной способности населения по федеральным округам примерно равные. Средний размах вариации равняется 3,0 по итогам 2014 г. Тенденция к снижению межрегиональных разрывов величины покупательной способности населения наблюдается по всем федеральным округам, кроме Южного федерального округа.

Количество бедного населения оказывает огромное влияние на развитие страны. Статистически бедным населением принято считать людей с доходами ниже величины прожиточного уровня. За весь рассматриваемый период времени наблюдается тенденция к снижению межрегиональных различий в уровне бедности населения. Так, коэффициент дифференциации снизился с 8,495 до 5,105.

Графически разрывы между максимальными и минимальными значениями уровня бедности по федеральным округам представлены на рис. 3. Из рисунка ясно, что, несмотря на общероссийскую тенденцию к снижению межрегиональных различий по уровню бедности, разрывы между регионами всё ещё остаются значительными. Самый низкий размах вариации наблюдается в Центральном федеральном округе, по итогам 2015 г. он составил 8,8%. Это говорит о том, что данный федеральный округ является наиболее однородным по уровню бедности населения.

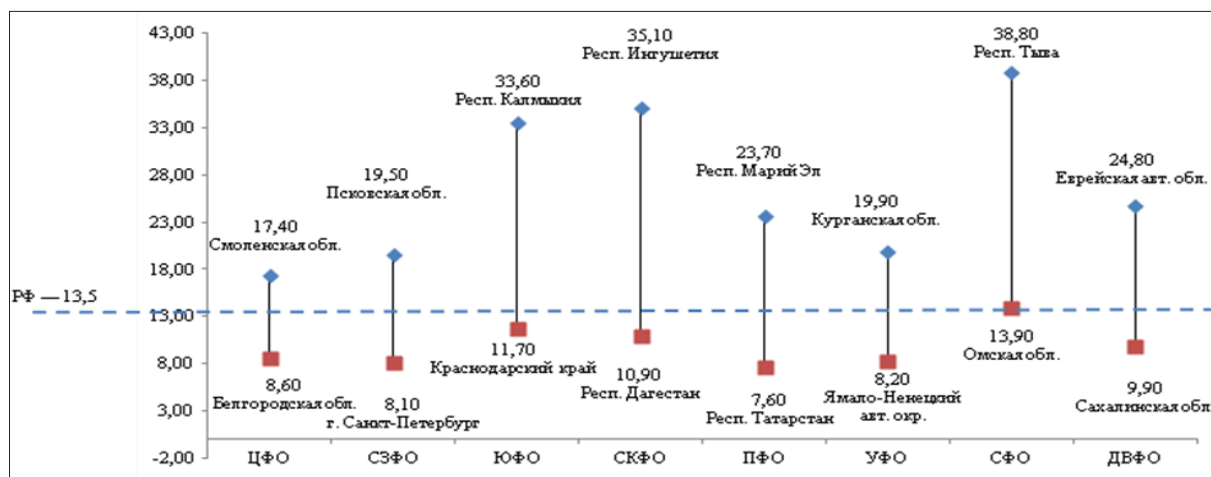


Рис. 3. Мах и мин значения уровня бедности населения в разрезе по федеральным округам, 2015 г.

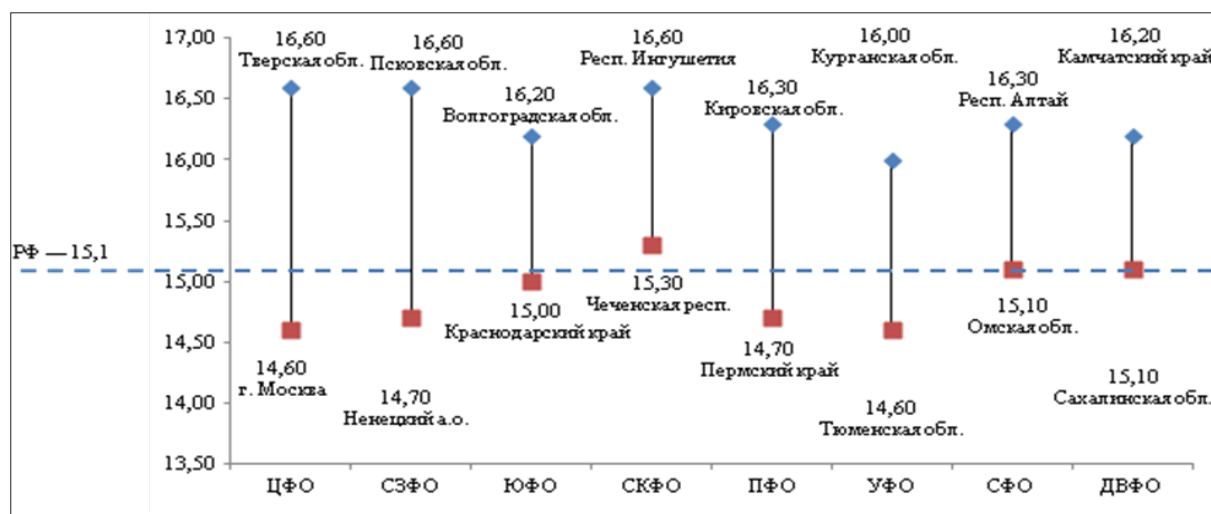


Рис. 4. Мах и мин значения доли денежных доходов среднеобеспеченной группы населения в разрезе по федеральным округам, 2015 г.

Исследование величины доходов населения и изменения их в динамике является важным этапом большинства экономических работ. В данном исследовании изучается величина доходов так называемого «среднего класса» российского общества. За рассматриваемый период времени наблюдается тенденция к сглаживанию межрегиональных различий по величине доходов, входящих на «средний класс» российского общества. В результате исследования была выявлена закономерность: чем выше благосостояние региона, тем степень распределения денежных доходов среди населения неравномернее; чем «беднее» регион, тем степень распределения денежных доходов среди населения будет равномернее.

На рис. 4 графически изображены разрывы между процентной долей денежных доходов, принадлежащих на самый «богатый» и самый «бедный» «средний класс».

В верхней части графика представлены регионы с невысоким уровнем экономического развития (Тверская область, Псковская область, Республика Ингушетия, Курганская область), то есть, попросту говоря, «бедные» регионы. А в нижней части графика представлены регионы с высоким уровнем экономического развития (город Москва, Ненецкий Автономный Округ, Тюменская область, Сахалинская область), то есть это «богатые» регионы. Никакого противоречия здесь нет, просто в более богатых регионах денежные доходы распределяются неравномерно, а в менее богатых регионах распределение денежных доходов происходит равномернее. Поэтому в процентном отношении на «средний класс» Тверской области приходится больше денежных доходов, чем на «средний класс» жителей Москвы.

В целом по России за весь рассматриваемый период времени (с 2000 по 2015 г. включительно) не произошло увеличения в процентном выражении доли доходов «среднего класса» российского общества. В 2000 г. денежных доходов на «средний класс» приходилось 15,1%, в 2015 г. эта величина осталась прежней – 15,1%. В то время как на долю самой богатой группы населения России в 2000 г. приходилось 46,7% всех денежных доходов страны, а в 2015 г. на долю этой же группы населения приходится уже 47,0%. Богатеет в российском обществе только самый обеспеченный социальный слой.

Выводы из проведенного исследования. Одним из важнейших факторов, сдерживающим поступательное экономическое развитие региона, является межрегиональная дифференциация, то есть существенные разрывы в уровне социально-экономического состояния разных регионов, образующих единое пространство страны. Проведя анализ степени межрегиональ-

ной дифференциации набором показателей, было установлено, что за период с 2000 по 2015 г. в регионах Российской Федерации наблюдается тенденция к сглаживанию межрегиональных различий. Несмотря на наличие этой тенденции, различия в уровнях социально-экономического развития регионов остаются весьма существенными, в частности по показателю «коэффициент Джини» различие достигает 0,093 единиц (0,432 – г. Москва и 0,0339 – Тверская область); по показателю «коэффициент Фондов» различия достигают 8,7 единиц (18,0 – это разница между доходами самых богатых и самых бедных граждан в г. Москва и 9,3 – в Тверской области); по показателю «уровень ВРП на душу населения» различия достигают 4,06 млн. руб. (4,25 млн. руб. приходится на одного жителя Ненецкого Автономного Округа и 0,19 млн. руб. – на жителя Псковской области); по показателю «покупательная способность населения» различия достигают 2,96 величины прожиточного минимума (то есть 4,54 величины прожиточного минимума на свои средние доходы позволяет себе приобрести житель Тюменской области и только 1,58 величины прожиточного минимума может позволить себе житель Республики Карелия); по показателю уровня бедности населения различия достигают 31,2% (38,8% населения проживают за чертой бедности в Республике Тыва и 7,6% – в Республике Татарстан). При этом, анализируя доходы различных социальных слоев населения России, становится ясным, что богатеет только самая состоятельная группа населения страны. Для обеспечения поступательного социально-экономического развития страны необходимо снизить различия в уровнях развития регионов, обеспечив возможности для равного потенциального роста всех субъектов Российской Федерации.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Малахов А.В., Жахов Н.В. Перспективы государственного регулирования сельскохозяйственного производства в условиях неопределенности развития рыночной среды / А.В. Малахов, Н.В. Жахов // Поколение будущего: Взгляд молодых ученых - 2015 : сборник научных статей 4-й Международной молодежной научной конференции : в 4-х т. / Отв. ред. А.А. Горохов. 2015. – С. 223–226.
2. Управление прибылью и использование оборотного капитала в сельскохозяйственных организациях : [кол. монография] / Под ред. М.В. Шатохина. – Курск, 2016.
3. Управление развитием социально-трудовых отношений на селе : [кол. монография] / О.С. Фомин [и др.]. – Курск, 2016.
4. Буньковский Д.В. Теневая экономика: анализ развития / Д.В. Буньковский // Вестник Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел России. – 2015. – № 4(75). – С. 107–116.

5. Анализ современного состояния инвестиционной деятельности региона / К.К. Болаев, Д.В. Манджиева, Г.Д. Хулхачиева // Вестник НГИЭИ. – 2016. – № 9(64). – С. 73–84.

6. Центральная база статистических данных (ЦБСД) Федеральной службы государственной ста-

тистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cbsd.gks.ru/>.

7. Россия на пути к современной динамичной и эффективной экономике : доклад / Под ред. акад. А.Д. Некипелова, В.В. Ивантера, С.Ю. Глазьева. – М. : Российская академия наук, 2013.

## ПАСАЖИРСЬКІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

### PASSENGER RAIL TRANSPORT IN UKRAINE: CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS

*Створення прозорої та ефективної бізнес-моделі пасажирських залізничних перевезень тепер стає ключовим елементом реформування залізничного транспорту. Проблема перехресного субсидування і відсутність інвестиційної привабливості пасажирського транспорту негативно впливають на залізничну систему і в кінцевому підсумку ведуть до зниження конкурентоспроможності економіки в цілому. Здешевлення, прискорення і підвищення якості пасажирських перевезень приведе до підвищення мобільності населення та поліпшення умов життя.*

**Ключові слова:** пасажирські перевезення, залізничний транспорт, реформування залізничного транспорту, ринок транспортних послуг, пасажиробіг.

*Создание прозрачной и эффективной бизнес-модели пассажирских железнодорожных перевозок теперь становится ключевым элементом реформирования железнодорожного транспорта. Проблема перекрестного субсидирования и отсутствие инвестиционной привлекательности пассажирского транспорта отрицательно*

*вливают на железнодорожную систему и в конечном итоге ведут к снижению конкурентоспособности экономики в целом. Удешевление, ускорение и повышение качества пассажирских перевозок приведут к повышению мобильности населения и улучшения условий жизни.*

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, железнодорожный транспорт, реформирование железнодорожного транспорта, рынок транспортных услуг, пассажироборот.

*Creating a transparent and efficient business model passenger rail becomes now a key element of the reform of rail transport. Problem of cross-subsidies and lack of investment attractiveness of passenger transport adversely affect the rail system as a whole and ultimately reduce the competitiveness of the whole economy. Cheapening, accelerating and improving the quality of passenger traffic lead to increased mobility of the population and improve their living conditions.*

**Key words:** passenger transport, railway transport, the reform of railway transport, transport services market, passenger.

УДК 656.072

**Петренко О.О.**

д.е.н., професор, заступник начальника відділу аналізу виробничої діяльності та нормативного забезпечення Департамент будівель та споруд Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»

**Постановка проблеми.** Українські залізниці є ключовим, а в деяких випадках єдиним способом пересування вантажів і пасажирів у країні. На сьогоднішній день залізничний комплекс України включає розгалужену мережу залізничних доріг, розвинену інфраструктуру і значну кількість рухомого складу. Наявна технічна озброєність і стабільність роботи залізниць давали їм змогу до останнього часу в цілому задовольняти потреби національної економіки і населення в перевезеннях і залишатися цілком конкурентоздатним видом транспорту.

Залізниця, як і раніше, є найбільш доступним видом транспорту як за географічним охопленням, так і за ціновими характеристиками. І, як свідчить статистика, більшість пасажирів обирає найбільш економічний варіант проїзду: плацкарт або загальний вагон. Водночас українські залізниці посідають лише шосте місце у світі за пасажиробігом після Китаю, Індії, Російської Федерації та

навіть Франції та Німеччини, які можна порівняти з Україною за територією і населенням.

Ринок транспортних послуг є самостійною сферою економіки. За якістю інфраструктури та набору пропонованих послуг Україна відстає від рівня розвитку провідних країн світу, проте ринок транспортних послуг динамічно розвивається як у цілому в країні, так і в окремих регіонах.

Але розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні заважають такі фактори:

- вкрай важкий стан матеріально-технічної бази перевезень, знос основних виробничих фондів тут набагато вищий, ніж у промисловості: більше 80% пасажирських вагонів вимагають списання через термін служби, їх середній вік становить більше 25 років;

- у вагонах 30-річної давності немає кондиціонерів та елементарних гігієнічних умов, пасажири отримують свідомо низькоякісні послуги;

- низька швидкість руху;