

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»

На правах рукописи

Мацуев Алексей Николаевич

**Развитие системы государственной поддержки внутреннего водного
транспорта российских регионов**

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель –
доктор экономических наук, доцент
Седова Н. В.

Москва – 2023

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Теоретические аспекты исследования системы управления государственным региональным внутренним водным транспортным комплексом.....	13
1.1 Роль внутреннего водного транспорта в транспортной системе регионов Российской Федерации	13
1.2 Ретроспективный анализ внутреннего водного транспорта как объекта государственного управления	23
1.3 Анализ системы управления внутренним водным транспортом в зарубежных странах	39
Глава 2 Система стратегического планирования реализации мер поддержки внутреннего водного транспорта в регионах Российской Федерации за счет развития инфраструктуры	54
2.1 Анализ системы оценки эффективности мер поддержки внутреннего водного транспорта, осуществляемых в рамках государственных программ .	54
2.2 Методология оценки воздействия инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели регионов на основе применения метода «разность разностей»	82
2.3 Методология оценки воздействия инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели регионов на основе применения байесовского моделирования	87
Глава 3 Совершенствование государственной поддержки внутреннего водного транспорта российских регионов.....	92
3.1 Развитие системы государственной поддержки внутреннего водного транспорта посредством вовлечения регионов в проектную деятельность федеральных органов исполнительной власти и использования лизинга для интенсивного обновления технического флота	92
3.2 Оценка воздействия инвестиционных проектов ФЦП на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации на основании методологии «разность разностей»	100
3.3 Оценка вероятности воздействия инвестиционных проектов ФЦП на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации на основании методологии байесовского моделирования.....	120
Заключение.....	143
Список литературы.....	148
Приложение А (обязательное) Статистическая информация.....	163

Введение

Обеспечение устойчивого и эффективного функционирования транспортной системы является важнейшим направлением экономической политики государства в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Транспортный комплекс во многом определяет уровень и динамику экономического развития отдельных регионов и страны в целом, а также является элементом обеспечения национальной экономической безопасности.

С начала формирования российской государственности до начала повсеместного использования железнодорожного транспорта, внутренний водный транспорт являлся важнейшим видом транспорта.

В настоящее время состояние данной отрасли возможно охарактеризовать как депрессивное, что, в первую очередь, вызвано моральным и физическим устареванием судоходных гидротехнических сооружений и технического флота, ухудшением состояния внутренних водных путей.

Снижение перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с согласованной в научном и деловом сообществах позиции вызвано следующими причинами:

- наличием лимитирующих участков («узких мест») на внутренних водных путях (участков, ограничивающих пропускную способность вследствие недостаточных глубин для прохода судов с расчетным дедвейтом), влияние которых значительно увеличивается в условиях маловодности, усиливающейся в последние годы;

- устареванием речного флота: отсутствие в необходимом объеме современных судов при избытке физически и морально устаревших судов как технического и обслуживающего назначения (землесосы, промерные и экологические суда), так и, непосредственно, транспортного назначения (грузовые

суда);

- отсутствием современных погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов именно на внутренних водных путях при избытке устаревшей перегрузочной техники и оборудования речных портов;

- недостаточным взаимодействием с другими видами транспорта в рамках мультимодальных транспортных комплексов;

- неконкурентным развитием автомобильного и железнодорожного транспорта, вызванного в том числе соответствующей приоритизацией расходов федерального бюджета.

Наличие лимитирующих участков приводит к росту стоимости и снижению конкурентоспособности речных перевозок по сравнению с иными видами транспорта (снижается скорость движения судов, грузоотправители вынуждены загружать суда меньше допустимого предельного дедвейта) и не позволяет судовладельцам реализовывать долгосрочные инвестиционные программы по развитию перевозочной деятельности ввиду их низкой экономической эффективности.

Таким образом, анализ проблем внутреннего водного транспорта свидетельствует об их системном характере и необходимости использования комплексного подхода к их решению с учетом взаимоувязки действий органов государственной власти федерального и регионального уровня, органов местного самоуправления и бизнеса.

Необходимость увеличения пропускной способности внутренних водных путей определена в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Поддержание существующих глубин и состояния инфраструктуры внутренних водных путей осуществляется за счет выделения из средств федерального бюджета финансирования некапитального характера, направленного на проведение ежегодных дноуглубительных работ и ремонт судоходных гидротехнических сооружений.

Качественное развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта осуществляется за счет выделения из средств федерального бюджета финансирования в форме капитальных вложений в инвестиционные проекты по строительству новых гидротехнических сооружений (гидроузлов, причальных стенок, и др.), а также по строительству технического и обслуживающего флота (земснаряды, аварийно-спасательные суда, и др.).

Помимо прямых вложений средств федерального бюджета государственными программами Российской Федерации предусмотрено субсидирование кредитных ставок компаниям-грузоперевозчикам в случае заказа строительства судна на отечественных судостроительных заводах.

Учитывая, что прорывное развитие внутреннего водного транспорта не может быть обеспечено без устранения «лимитирующих» участков на территории различных регионов Российской Федерации и строительства технического флота, в данном диссертационном исследовании система государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта будет рассмотрена в части реализации инвестиционных проектов, осуществляемых за счет средств федерального бюджета с учетом регионального аспекта.

Проблематике совершенствования экономической деятельности транспортного комплекса в целом и внутреннего водного транспорта в частности в России посвящены исследования В.И. Арсёнова, И.К. Ахполова, И.В. Белова, Г.В. Веселова, Т.В. Богдановой, В.Г. Галабурды, С.С. Гончаренко, Н.Н. Громова, В.И. Жмачинского, И.П. Каравашкина, В.И. Кожухаря, В.Н. Кострова, П.В. Куренкова, Е.А. Лаврентьевой, В.А. Мартынова, В.Ф. Митина, Н.В. Мордовченкова, В.А. Персианова, Л.С. Федорова и других ученых.

Исследованиями влияния инфраструктурных проектов на социально-экономическое развитие регионов занимались: А.М. Асалиев, Г.Ю. Гагарина, Н.В. Зубаревич, О.В. Кузнецова, С.А. Лочан, Р.И. Шнипер.

Вопросы оценки влияния инвестиционных инфраструктурных проектов на социально-экономическое развитие регионов рассматривались в работах Р.А. Абрамова, В.Г. Варнавского, О.Ю. Матанцевой, А.Г. Поляковой,

Л.Н. Чайниковой, К.В. Шураевой, В.А. Умнова.

При этом характер транспортной отрасли значительно усложняет оценку эффектов реализации инвестиционных проектов на социально-экономическое развитие конкретного региона и страны в целом, поскольку развитие транспортной отрасли напрямую не является источником роста ВВП либо ВРП (за исключением прямых расходов на строительство/реконструкцию транспортных объектов, а также сопутствующих расходов смежных отраслей), но снимает инфраструктурные ограничения для развития остальных отраслей экономик, продукция подавляющего большинства из которых нуждается в транспортировке.

В настоящее время вопрос повышения эффективности системы распределения финансирования между инвестиционными проектами, реализация которых предполагается на территории различных субъектов Российской Федерации, в условиях ограниченного объема средств федерального бюджета, является одним из ключевых в инвестиционной политике Правительства Российской Федерации.

В этой связи возникает также вопрос повышения эффективности взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти при реализации государственной политики в области внутреннего водного транспорта.

Целью настоящей диссертации является теоретическое обоснование и разработка методологии оценки воздействия реализации инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта за счет средств федерального бюджета на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации как инструмента повышения государственных мер поддержки внутреннего водного транспорта.

С учетом вышеуказанной цели определены задачи диссертационного исследования:

1) исследовать теоретические положения, факторы и текущее состояние развития комплекса внутреннего водного транспорта;

2) выполнить ретроспективный анализ системы государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта в Российской Федерации, а также в

зарубежных странах;

3) провести анализ системы оценки эффективности инвестиционных проектов, используемой Правительством Российской Федерации при принятии решения об инициации инвестиционного проекта, и сформировать предложения по ее доработке.

4) разработать экономико-математическую модель оценки воздействия реализации инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием метода «разность разностей»;

5) разработать экономико-математическую модель проведения вероятностной и количественной оценки воздействия эффектов от реализации инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием байесовского моделирования.

Объектом исследования является система мер, реализуемых федеральными органами исполнительной власти при осуществлении капитальных вложений из средств федерального бюджета в развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта на территории субъектов Российской Федерации.

Предметом исследования является оценка влияния инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации, проводимая на этапах инициации и завершения проектов в целях совершенствования государственной поддержки.

Основная гипотеза исследования – предположение о положительном воздействии реализации государственных инвестиционных проектов по развитию магистральной инфраструктуры внутреннего водного транспорта на показатели социально-экономического развития субъектов Российской Федерации.

Теоретической и методологической базой исследования послужили фундаментальные научные положения экономической теории, теории региональной экономики, институциональной экономики, включая работы и российских авторов, а также использованы передовые положения экономического

и статистического моделирования (метод «разность разностей» и методы байесовского моделирования).

В основе исследования применены следующие научные подходы: историко-эволюционный, интеграционный, системный, ситуационный и процессный.

Использованы методики ретроспективного, категориального, системного анализа, моделирования и прогнозирования.

Информационную базу исследования составили соответствующие федеральные законы, Указы Президента Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства экономического развития Российской Федерации, АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации», нормативно-правовые акты и документы федеральных органов власти и субъектов Российской Федерации, исследования аналитических и рейтинговых агентств, научные издания, публикации в средствах массовой информации и информационные ресурсы в сети Интернет, а также данные практического опыта автора.

Научная новизна диссертации заключается в развитии теоретических положений и разработке методических рекомендаций, направленных на учет результатов оценки воздействия инвестиционных проектов на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации в рамках государственной поддержки внутреннего водного транспорта:

1. Развита теоретическая основа региональной экономики в части анализа и оценки влияния внутреннего водного транспорта на экономику регионов России: на основе ретроспективного анализа системы управления развитием инфраструктуры внутреннего водного транспорта в России и зарубежных странах обосновывается подход к применению «лучших мировых практик» в сфере управления развитием инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

2. Обоснованы стратегические направления и институциональные принципы построения организационно-экономического механизма использования

государственных инвестиций из средств федерального бюджета в секторе внутреннего водного транспорта на основе анализа принципов управления государственными инвестициями, а также предложен комплекс мер по совершенствованию системы распределения средств федерального бюджета, направляемых на развитие внутреннего водного транспорта, включая средства на текущее содержание внутренних водных путей и средства, выделяемые в форме капитальных вложений.

3. Обоснован методический подход к развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта на базе повышения уровня взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти, а также предложены механизмы регулирования государственной поддержки развития транспортной инфраструктуры за счет внедрения оценки воздействия инвестиционных проектов на социально-экономические показатели развития регионов России.

4. Предложены механизмы оценки воздействия инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием метода «разность разностей», позволяющего дать количественную оценку эффективности инвестиционных проектов магистрального характера за прошедший период.

5. Разработана экономико-математическая модель проведения вероятностной и количественной оценки воздействия эффектов от реализации инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием методов байесовского моделирования, которая позволяет дать оценку вероятности воздействия инвестиционных проектов государственных программ на развитие регионов России.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Тема и содержание диссертационного исследования соответствуют Паспорту научных специальностей Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (1. Региональная экономика) по

следующим пунктам областей исследования: 1.3 и 1.6.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Теоретическая значимость исследования определяется разработкой теоретических положений и методического обоснования концепции развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта на основе взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти при принятии решения о реализации инвестиционных проектов в целях дальнейшего совершенствования процессов стратегического планирования и внедрения разработанных предложений.

Практическая значимость исследования состоит в возможности использования методик и рекомендаций органами федеральной и региональной власти при разработке государственных программ развития внутреннего водного транспорта регионов Российской Федерации и федеральных (национальных) проектов; при разработке органами законодательной и исполнительной власти новых нормативно-правовых актов в рамках государственной политики в области осуществления капитальных вложений в объекты федеральной собственности.

Экономическим эффектом использования результатов исследования может стать повышение эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на решение инфраструктурных проблем внутреннего водного транспорта регионов и иных видов транспорта.

Результаты и выводы проведенного диссертационного исследования могут быть использованы в учебном процессе в высших учебных заведениях.

Обоснованность и достоверность результатов исследования доказывается использованием общенаучных методов исследования, значительным количеством отечественных и зарубежных источников по проблеме диссертационного исследования, обширной и актуальной статистической базой, логичным и последовательным подходом к решению поставленных в исследовании задач.

Апробация результатов диссертационного исследования проходила на международных научно-практических конференциях: международная научно-практическая конференция «Регионы, вперед!», организованная Финансовым университетом при Правительстве Российской Федерации в 2019 году в городе

Москва; международная научно-практическая конференция «IX Абалкинские чтения», организованная ФГБОУ ВПО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова» в 2019 году в городе Москва. Отдельные результаты исследования использованы в деятельности органов федеральной исполнительной власти и государственных предприятиях, а также в учебном процессе в ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова» по дисциплинам «Национальная экономика» и «Региональная экономическая политика».

Публикации. Основные положения и выводы диссертации нашли отражение в 6 публикациях общим объемом 4,41 печ. л., в том числе 3 статьи опубликованы в журналах из Перечня рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, общим объемом 2,42 печ. л. и 1 статья в библиографической и реферативной базе данных Scopus объемом 1,12 печ. л.

Структура и объем работы. Структура диссертации определена целями и задачами диссертационной работы. Работа состоит из введения, трех глав основного содержания, заключения, одного приложения, изложена на 224 страницах. Содержит 29 рисунков, 23 таблицы. Список литературы состоит из 91 источника.

Во введении обоснована актуальность темы, сформулированы цель, основные задачи, предмет, объект, методы исследования, научная новизна, теоретическая и практическая значимость результатов.

В главе 1 «Теоретические аспекты управления государственным региональным внутренним водным транспортным комплексом» проведен анализ роли внутреннего водного транспорта в транспортной системе России, его текущего состояния, и выполнен ретроспективный анализ отечественного и зарубежного опыта управления системой стратегического планирования развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

В главе 2 «Система стратегического планирования реализации мер поддержки внутреннего водного транспорта в регионах Российской Федерации за счет развития инфраструктуры» рассмотрены особенности

построения системы оценки эффективности реализации инвестиционных проектов государственных программ Российской Федерации в области транспортной инфраструктуры. Изложена теоретическая база проведения оценки воздействия реализации инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием метода «разность разностей» и вероятностной, и количественной оценки воздействия эффектов от реализации инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием байесовского моделирования.

В главе 3 «Совершенствование государственной поддержки внутреннего водного транспорта российских регионов» проведена оценка воздействия реализации инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием метода «разность разностей» и вероятностной, и количественной оценки воздействия эффектов от реализации инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации с использованием байесовского моделирования. На основании полученных данных сформированы предложения по совершенствованию системы оценки эффективности реализации инвестиционных проектов государственных программ Российской Федерации.

В заключении сформулированы основные научные результаты и выводы.

Глава 1 Теоретические аспекты исследования системы управления государственным региональным внутренним водным транспортным комплексом

1.1 Роль внутреннего водного транспорта в транспортной системе регионов Российской Федерации

Исторически развитие транспортной инфраструктуры имеет важнейшее значение для ускорения экономического роста, обеспечивая возможность передвижения товаров и населения страны. Внутренний водный транспорт является неотъемлемой составляющей транспортной системы России.

В соответствии со статьей 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ¹⁾ (далее – КВВТ) внутренний водный транспорт является одним из видов транспорта, представляющий собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации. Участниками организации внутреннего водного транспорта (далее – ВВТ) являются грузоотправители, судоходные компании, пассажиры, организации и органы государственной власти и местного самоуправления, осуществляющие контрольные, надзорные функции, а также организации, обеспечивающие безопасность судоходства, владельцы портов и гидротехнических сооружений, и др.

Помимо обеспечения безопасности судоходства, а также контрольной и надзорной функций органы государственной власти Российской Федерации осуществляют функции по развитию инфраструктуры ВВТ в целях увеличения грузооборота, осуществляя строительство крупных объектов речной инфраструктуры (гидроузлов, шлюзов), проводя дноуглубительные работы,

¹⁾ Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации : Федер. закон № 24-ФЗ : принят Государственной думой 7 февраля 2001 г. : одобрен Советом Федерации 22 февраля 2001 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650 (дата обращения: 16.01.2023)

траление, дноочистение, изыскательские работы, обслуживая знаки судоходной обстановки, и др.

В соответствии с КВВТ инфраструктура внутренних водных путей – совокупность объектов, обеспечивающих судоходство по внутренним водным путям и включающих в себя судоходные гидротехнические сооружения, маяки, рейды, пункты отстоя судов технического флота, места убежища, средства навигационного оборудования, объекты электроэнергетики, технологические сети связи и сооружения связи, системы сигнализации, информационные комплексы и системы управления движением судов, и иных обеспечивающих функционирование внутренних водных путей объектов.

В соответствии с действующим законодательством Российской Федерации:

1) к ведению Российской Федерации относится: содержание внутренних водных путей, содержание судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности;

2) к ведению субъектов Российской Федерации относится организация межрегионального и регионального транспортного обслуживания населения;

3) к ведению публично-правовых организаций и предприятий относится содержание причальных сооружений речных портов, в случае, если данные сооружения находятся в их владении.

Объем грузооборота внутреннего водного транспорта на коммерческой основе в России в 2021 году, согласно данным Росстата, составил 71 млрд т/км.¹ В таблице 1 представлены фактические объемы грузооборота в Российской Федерации по видам транспорта. В соответствии с официальными данными, представленными Росстатом России, удельный вес внутреннего водного транспорта в общем объеме грузооборота в Российской Федерации в 2021 году составил 1,2 %, учитывая трубопроводный транспорт, без учета трубопроводного транспорта – 2,3 %.

¹ Информация о объемах грузооборота в 2022 году отсутствует на официальном сайте Росстата. Кроме того, учет в работе результатов 2022 года представляется нецелесообразным в связи со значительными изменениями экономических связей, произошедших в 2022 году.

При этом необходимо отметить, что при увеличении общего объема грузооборота в Российской Федерации в 1,6 раз доля внутреннего водного сократилась в 1,6 раз с уровня 2000 года.

Таблица 1 – Грузооборот в Российской Федерации в период с 2000 по 2021 г. по видам транспорта, млрд т/км

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2010 год	2015 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
всего	3638	4676	4752	5108	5644	5678	5401	5701
Ж/д	1373	1858	2011	2306	2598	2602	2545	2639
Автомоб.	153	194	199	247	259	275	272	285
Трубопр.	1916	2474	2382	2444	2668	2686	2470	
Морской	122	60	100	42	45	41	43	44
Внутр. вод.	71	87	54	64	66	66	64	71
Возд.	3	3	5	6	8	7,4	7,1	9,2

Источник: составлено автором на основании данных Росстата.

За исследуемый период 2000-2021 годов объем грузооборота внутреннего водного транспорта в Российской Федерации снижался в среднем на 0,4 % в год до 2018 года включительно, в 2019-2021 года произошел возврат к уровню 2000 года. На рисунке 1 представлена динамика темпа прироста объема грузооборота в целом по видам транспорта, а также по внутреннему водному транспорту за период 2000-2021 годы.

При этом наблюдаются значительные колебания перевозок внутренним водным транспортом (в отличии от других видов транспорта), связанные с природными климатическими условиями (маловодные или полноводные годы), и усиливающиеся в периоды экономических кризисов в Российской Федерации (2008-2009 гг. и 2014-2015 гг.) и нестабильности (ограничения в перевозке грузов, вызванные пандемией Covid-19 в 2020 году).

Экономические кризисы оказывают значительное влияние на колебания грузооборота ВВТ в связи с характером основных перевозимых грузов: основную долю грузов, перевозимых ВВТ, составляет сырье для строительной отрасли, что и определяет существенные колебания и нестабильность объема перевоза грузов,

учитывая существенную зависимость динамики роста строительной отрасли от экономической ситуации в стране.

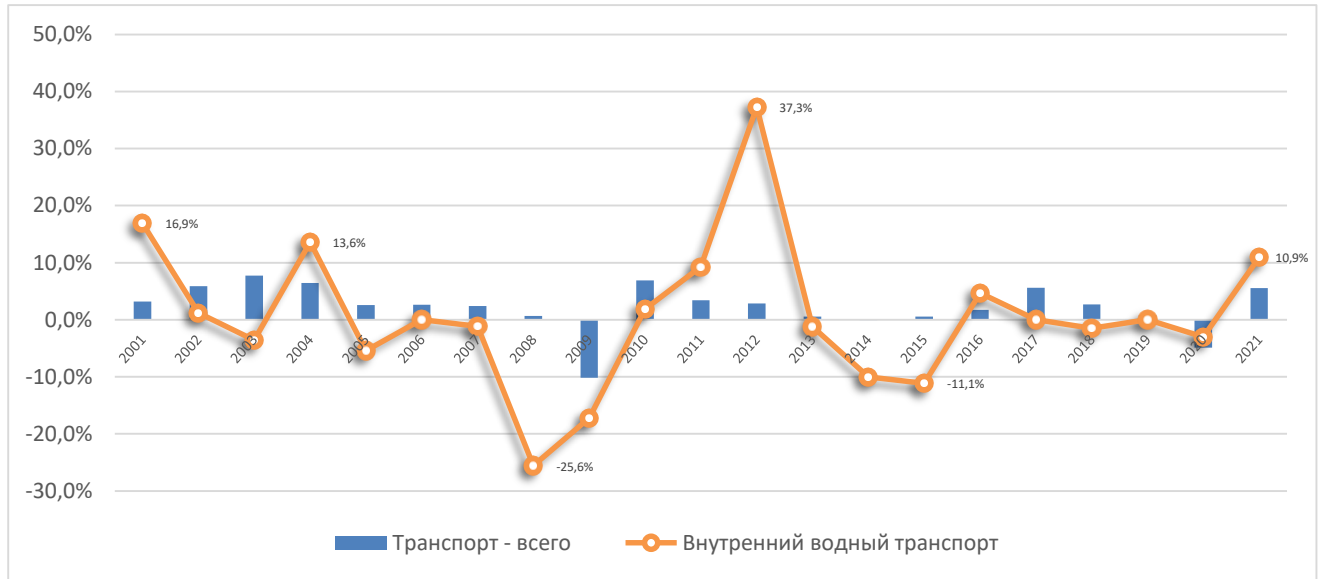


Рис. 1 – Темп прироста грузооборота в Российской Федерации
Источник: составлено автором на основании данных Росстата.

Объем пассажирооборота внутреннего водного транспорта в России в 2021 г., согласно данным Росстата, составил 0,4 миллиардов пассажиро-километров. В таблице 2 представлены фактические объемы пассажирооборота в Российской Федерации по видам транспорта. В соответствии с официальными данными, представленными Росстатом России, удельный вес внутреннего водного транспорта в общем объеме пассажирооборота в Российской Федерации в 2021 году составил 0,1 %.

Таблица 2 – Пассажирооборот в Российской Федерации в период с 2000 по 2021 г. по видам транспорта, млрд пасс.-км

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2010 год	2015 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
всего	496,2	473,3	484	530	594,4	635,2	357,1	492,9
ж/д	167,1	172,2	138,9	120,6	129,5	133,6	78,6	104,2
автобус.	173,7	142,3	140,6	126,3	122,9	122,5	88,4	101,3
трамв.	25,1	13,5	6,7	4,8	3,9	3,8	2,8	3,1
тролл.	28,1	15	7,1	6	4,7	4,2	2,9	3,1
метро	46,9	43,4	42,4	44,6	45,4	47,4	30,7	37,5
морской	0,1	0,09	0,06	0,06	0,06	0,05	0,03	0,04

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2010 год	2015 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
внутр. вод.	1	0,9	0,8	0,5	0,6	0,6	0,2	0,4
возд.	54	85,8	147,1	226,8	286,9	323,0	153,5	243,3

Источник: составлено автором на основании данных Росстата.

При этом необходимо отметить, что при общем увеличении пассажирооборота в 1,2 раза в 2018 году и последующем сокращении пассажирооборота, вызванном ограничениями на передвижение населения в связи с распространением пандемии Covid-19, доля пассажирооборота на внутреннем водном транспорте в общем объеме пассажирооборота сократилась в 2 раза.

Определено, что за исследуемый период 2000-2021 годы пассажирооборот внутреннего водного транспорта в Российской Федерации снижается в среднем на 0,4 % в год.

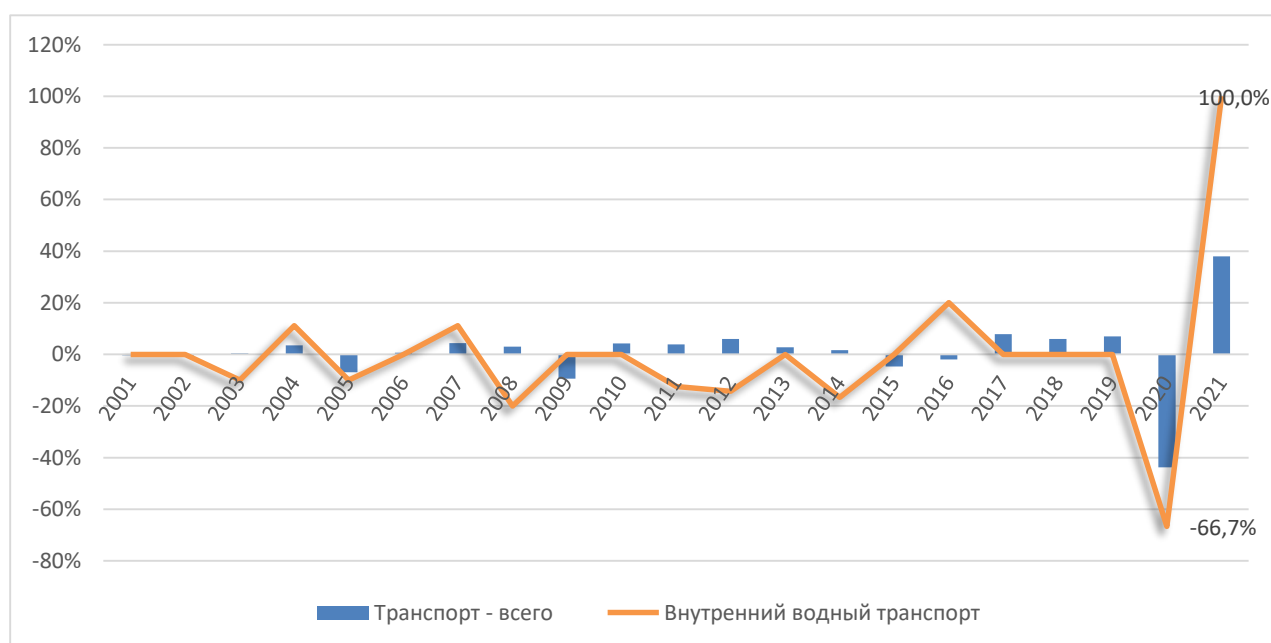


Рис. 2 – Темп прироста пассажирооборота в Российской Федерации
Источник: составлено автором на основании данных Росстата.

Основная причина существенных колебаний пассажирооборота ВВТ заключается в характере перевозок. Учитывая, что основную долю перевозимых пассажиров составляет туристические перевозки, то колебания экономического роста Российской Федерации, в том числе уровня доходов населения, а также вводимые ограничения на передвижения населения существенно влияют на

объемы пассажирооборота ВВТ.

В соответствии с научным консенсусом по вопросу определения причин снижения перевозок грузов и пассажиров на внутреннем водном транспорте, а также мнением специалистов отрасли, принято выделять следующие причины:

- наличие лимитирующих участков («узких мест») на внутренних водных путях (участков, ограничивающих пропускную способность вследствие недостаточных глубин для прохода судов с расчетным дедвейтом), влияние которых значительно усиливается в условиях маловодности последних лет¹⁾;

- устаревание речного флота: отсутствие в необходимом объеме современных судов при избытке физически и морально устаревших судов как технического назначения (землесосы, промерные и экологические суда), так и транспортного назначения;

- отсутствие современных погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов при избытке устаревшей и малоэффективной перегрузочной техники, и оборудования речных портов;

- недостаточное взаимодействие с другими видами транспорта в рамках интермодального перевозочного процесса²⁾;

- развитием автомобильного и железнодорожного транспорта (включая снижение цен на ж/д перевозки в летнее время, во время открытия летней речной навигации), вызванное в том числе соответствующей приоритизацией Правительством Российской Федерации расходов федерального бюджета;

- изменение транспортного поведения населения (сокращение туризма) вследствие вводимых ограничений на передвижение населения.

В Европейской части Российской Федерации функционирует не имеющая аналогов в мире Единая глубоководная система (далее – ЕГС) протяженностью 6,5 тыс. км, по водным путям которой перевозится более 70 % от общего объема

¹⁾ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р «Об утверждении стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года»

²⁾ Гриневич Я.А. Оценки эффективности смешанных перевозок при организации работы транспортного узла // Естественно-гуманитарные исследования. – 2019. – № 26 (4). – С. 80-85.

речных перевозок России, в том числе экспортно-импортные грузопотоки.

В соответствии с Женевским соглашением от 19 января 1996 года, подписанным и ратифицированным Российской Федерацией в 2000 году, Единая глубоководная система европейской части Российской Федерации включена в состав важнейших внутренних водных путей международного значения, при этом Российская Федерация приняла обязательства по поддержанию 4 м гарантированной глубины судового хода на всем протяжении ЕГС. Однако на некоторых участках «узких мест» гарантированная глубина составляет менее 3,2 м.

На ЕГС существует три крупных лимитирующих участка: лимитирующий участок на реке Волга, в районе города Нижний Новгород (протяженность ограничивающего участка составляет 2,7 тыс. км.), на реке Дон, в районе городе Ростов-на-Дону (протяженность ограничивающего участка составляет 0,6 тыс. км.), на реке Свирь, в районе Нижне-Свирского гидроузла Ленинградской области (протяженность ограничивающего участка составляет 1,0 тыс. км). На рисунке 3, на схематичной карте ЕГС представлены основные лимитирующие участки, ограничивающие пропускную способность внутренних водных путей.



Рис. 3 – Ограничения пропускной способности водных путей ЕГС
Источник: Росморречфлот.

Наличие лимитирующих участков ограничивает развитие и сокращает объем внешней торговли Российской Федерации, а также ограничивает

межрегиональную торговлю. Вместе с тем, наращивание и расширение межрегиональных торговых связей и в целом развитие устойчивого внутреннего рынка являются одним из важнейших факторов повышения национальной безопасности Российской Федерации в условиях постоянных изменений международной экономической и политической конъюнктуры.

При этом сравнительно низкие транспортные издержки могут стать одним из конкурентных преимуществ товаров, произведенных отечественными компаниями¹⁾. Таким образом, развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта соответствует цели объявленной Правительством Российской Федерации политики импортозамещения.

Наличие лимитирующих участков приводит к росту стоимости и снижению конкурентоспособности речных перевозок по сравнению с иными видами транспорта и не позволяет судовладельцам реализовывать долгосрочные инвестиционные программы по развитию перевозочной деятельности ввиду низкой экономической эффективности перевозки грузов на недозагруженных судах. Не полная загрузка судов – это вынужденная мера, осуществляемая в целях обеспечения возможности их прохождения на неглубоких участках.

Устранение «узких мест» осуществляется за счет реализации проектов по строительству и реконструкции судоходных гидротехнических сооружений (строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волга, Багаевского гидроузла на реке Дон, реализациях которых в настоящее время осуществляется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – ГП РТС), а также за счет проведения мероприятий по дноуглублению внутренних водных путей.

Недостаточное финансирование содержания внутренних водных путей в соответствии с нормативами, определенными постановлением Правительства Российской Федерации от 02.12.2014 № 1295 «Об утверждении нормативов

¹⁾ Мацуев А.Н. Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта как фактор пространственной интеграции российских регионов // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. – 2019. – № 22. – С. 84-93.

финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений», а также финансирование строительства судов обслуживающего флота в объемах, не позволяющих заменить выбывающие вследствие истечения срока службы судов, приводит к естественному заиливанию внутренних водных путей.

В соответствии с указанными нормативами объем финансирования содержания внутренних водных путей составляет порядка 23-24 млрд р. ежегодно, вместе с тем, фактический объем финансирования не превышает 13-16 млрд р.

Восполнение обслуживающего флота осуществляется в рамках финансирования капитальных вложений по строительству дноуглубительного флота в рамках ГП РТС. При этом ежегодно предусматриваемый объем финансирования на мероприятия по строительству судов дноуглубительного флота недостаточен даже для замены выбывающих судов.

Учитывая вышеизложенное следует отметить, что внутренний водный транспорт является специфическим видом транспорта, имеющим ярко выраженный сезонный характер.

При этом данная отрасль обладает высоким потенциалом к росту как в части грузоперевозок, так и пассажироперевозок, поскольку имеет ряд сравнительных преимуществ, так как:

- низкая себестоимость провоза грузов и пассажиров, вызванная отсутствием значительных затрат на содержание инфраструктуры внутренних водных путей и низкой стоимостью эксплуатации судов. В отличие от железнодорожного и автомобильного транспорта, морского транспорта, расходы на содержание внутренних водных путей не включаются в стоимость провоза грузов, содержание внутренних водных путей осуществляется исключительно за счет средств федерального бюджета;

- высокая грузоподъемность, а также возможность провоза негабаритных грузов. По внутренним водным путям грузоотправителями перевозятся в основном массовые инертные грузы (строительные материалы, зерно, уголь, руда), а также негабаритные грузы, перевозка которых автомобильным, железнодорожным и

авиационным транспортом невозможна. Например, в целях восстановления работы Саяно-Шушенской гидроэлектростанции после катастрофы 2009 года, оборудование, в том числе гидротурбины и гидрогенераторы доставлялось водным транспортом по Северному морскому пути и речным трассам;

- возможность провоза грузов в труднодоступные районы Крайнего Севера и приравненным к нему территорий, зачастую являясь безальтернативным способом доставки грузов и пассажиров. Внутренний водный транспорт является основным и безальтернативным в обеспечении доставки жизненно важных товаров в отдаленные регионы Крайнего Севера и Сибири, выполняя значительную долю Северного завоза. В этой связи развитие современной инфраструктуры внутреннего водного транспорта является имеет важное значение в области обеспечения национальной безопасности Российской Федерации;

- экологичность.

Вместе с тем, имеется ряд ограничивающих рост факторов, в том числе:

- сезонность (круглогодичная навигация отсутствует в абсолютном большинстве регионов);

- низкая скорость доставки грузов и пассажиров, связанная с технической возможностью скоростного прохода судов в маловодных и извилистых реках;

- физическое и моральное устаревание инфраструктуры внутреннего водного транспорта, вызванное отсутствием значительных капиталовложений на модернизацию, реконструкцию и новое строительство судоходных гидротехнических сооружений и судов технического флота, начиная с 1980-х годов.

Кроме того, начиная с 2000-х годов наблюдается активная политика Правительства Российской Федерации по развитию авто и железнодорожного транспорта, без учета необходимости одновременного развития внутреннего водного транспорта в целях создания мультимодальных перегрузочных комплексов, обеспечивающих повышение эффективности всей транспортной системы.

Учитывая изложенное, в целях повышения эффективности

функционирования системы внутреннего водного транспорта в условиях ограниченных возможностей федерального бюджета по выделению финансирования на осуществление капитальных вложений в развитие инфраструктуры, требуется выполнить системный анализ структуры современного управления внутренним водным транспортом с учетом исторического опыта СССР и международного опыта.

1.2 Ретроспективный анализ внутреннего водного транспорта как объекта государственного управления

Обеспечение устойчивого и эффективного функционирования транспортной системы является важнейшим направлением экономической политики государства. Транспортный комплекс во многом определяет уровень и динамику экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Со времен Царской России внутренний водный транспорт имеет особенное значение для развития государства (освоение Сибири, начало торговли с европейскими странами (в 1553 г. отмечено появление английских кораблей в устье Северной Двины, открытие торгового пути «Восток-Запад», освоение бакинской нефти, и др.).

Быстрое развитие внутреннего транспорта Российской империи обеспечено в период правления Петра I в основном за счет строительства новых шлюзованных систем (Вышневоложская, и др.), направленного на устранение необходимости перевалки грузов в мелководных верховьях рек.

Постоянное увеличение объемов внутренней торговли требовало строительство новых водных путей, а также увеличение грузоподъемности и проходимости речных судов:

- в 1810 году открыто движение судов по новой трассе Шексна – Ковжа – Вытерга, позволившее увеличить обеспечиваемую грузоподъемность судов со 150 до 300 т;

- в 1828 г. построен Северо-Двинский водный путь (большая роль в развитии экономики Северных территорий Российской империи);
- в 1840 г. построен канал, соединивший экономические районы Белоруссии;
- в 1815 г. построен первый пассажирский пароход (на линии «Петербург-Кронштад»).

К 1868 году на реках России уже плавало 646 пассажирских и грузовых пароходов, построенных в том числе на российских верфях.

Вместе с тем, поддержанию портового хозяйства в удовлетворительном состоянии, дноуглублению рек, автоматизации погрузочно-разгрузочных работ не уделялось достаточного внимания со стороны органов государственной власти. Общая протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в 1912 г. составляла 64,6 тыс. км, в том числе с обстановкой пути 39,9 тыс. км, освещаемой – 35,9 тыс. км.

Государственное управление внутренним водным транспортом (внутренние водные пути и технический флот) в Российской империи осуществляло Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог Министерства путей и сообщения. При этом подобно существующей в Российской Федерации системе грузопассажирский флот в Российской империи находился в собственности частных компаний.

После утверждения советской власти государственное управление внутренним водным транспортом осуществлялось:¹⁾

- в период 1931-1939 гг. Народным комиссариатом речного флота СССР;
- в период 1946-1953 гг. Министерством речного флота СССР;
- с 1953 г. Министерством морского и речного транспорта СССР.

Также были созданы отраслевые институты – центральный научно-исследовательский институт речного флота (ЦНИИРФ) и Государственный проектный институт (ГИПРОРЕЧТРАНС).

¹⁾ Логвинов С.А. Макроэкономическое стратегическое планирование: Учебное пособие. М: ИН-ФРА-М, 2001. — 348 с.

Развитие внутреннего водного транспорта в СССР осуществлялось в рамках пятилетнего планирования.¹⁾

Наиболее острой задачей для органов государственного управления внутренними водными путями в начале становления СССР являлось восстановление работы внутреннего водного транспорта в целом – приведение в нормативное состояние причального фронта, инвентаризация и ремонт технического и грузового флота, проведение дноуглубительных работ.

В ходе первой пятилетки (1928-1933 гг.) основные работы были проведены в области паспортизации флота, строительству судоремонтных-судостроительных заводов, а также ремонт существующих гидротехнических сооружений, необходимых для организации судоходства в ранее освоенных внутренних водных путях.

В ходе второй пятилетки (1934-1939 гг.) основные работы были проведены в области реконструкции существующих гидротехнических сооружений, а работы по изменению размещения основных производительных сил, предусматривающие освоение судоходства рек Сибири и Средней Азии (объем капиталовложений в объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта Сибири и Дальнего Востока увеличился вдвое относительно первой пятилетки). В данный период введены часть системы Беломорско-Балтийского канала, введен в эксплуатацию канал Москва-Волга.

В ведение Министерства морского и речного транспорта СССР вошли Ленинский и Горьковский институты инженеров водного транспорта и речных техникумов.

Повсеместно в речных портах выполнялась задача повышения автоматизации погрузочно-разгрузочных работ (приобретение и использование различных кранов, транспортеров, и других перегрузочных механизмов вместо ручного труда). К концу 1940 года удельный вес грузов, перерабатываемых механизмами, составил 50 %.

¹⁾ Аксенов И.Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов, по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта». – М. Транспорт, 1980. – 213 с.

В послевоенной четвертой пятилетке (1946-1950 гг.) основной задачей являлось восстановление разрушенных объектов портового хозяйства, восстановление глубин на внутренних водных путях, восстановление и строительство грузового, пассажирского и технического флота.

В ходе реализации пятого пятилетнего плана (1951-1955 гг.) ЦК ВКП (б) была поставлена задача увеличения объемов перевозимых грузов, что потребовало значительного увеличения количества эксплуатируемых судов и повышения их грузоподъемности, строительства новых судоходных каналов.¹⁾ В данный период самоходный грузовой флот был увеличен более чем на 50 %. Также ключевым результатом был ввод в эксплуатацию Волго-Донского канала в 1952 г. Волго-Донской канал обеспечил завершение соединения Балтийского, Белого, Азовского, Черного и Каспийского морей. Кроме того, строительство сооружений позволило организовать ирригацию сельского хозяйства и обеспечить электроэнергией промышленность. В 1955 году введена в эксплуатацию Горьковская ГЭС.

Работа Министерства морского и речного транспорта СССР в последующие годы направлена на планомерное развитие инфраструктуры Единой глубоководной системы, а также водных путей Сибири и дальнего Востока, строительство судоремонтных-судостроительных заводов, обновление флота и повышение рентабельности речных перевозок.²⁾

В период плановой экономики в СССР вопросы развития транспорта в целом с научной точки зрения рассматривались в институте Комплексных транспортных проблем Госплана СССР, а также в Центральном экономико-математическом институте Академии наук СССР на основе экономико-математических моделей планирования и прогнозирования, а также учета работы транспортной системы в межотраслевом балансе. На рисунке 4 изложена организационная структура управления внутренним водным транспортом в СССР.

Таким образом, отличительной особенностью управления речным

¹⁾ Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. М., Транспорт, 1993. 415 с.

²⁾ Шашков З.А. Внутренний водный транспорт СССР (общий курс). Учебник для вузов водн. трансп. Изд. 2-е, перераб. и доп. М., «Транспорт», 1978. 296 с.

транспортом в СССР являлась его увязка с развитием, в первую очередь железнодорожного транспорта, также и автомобильного, что позволило обеспечить эффективное использование конкурентных преимуществ всех видов транспорта.

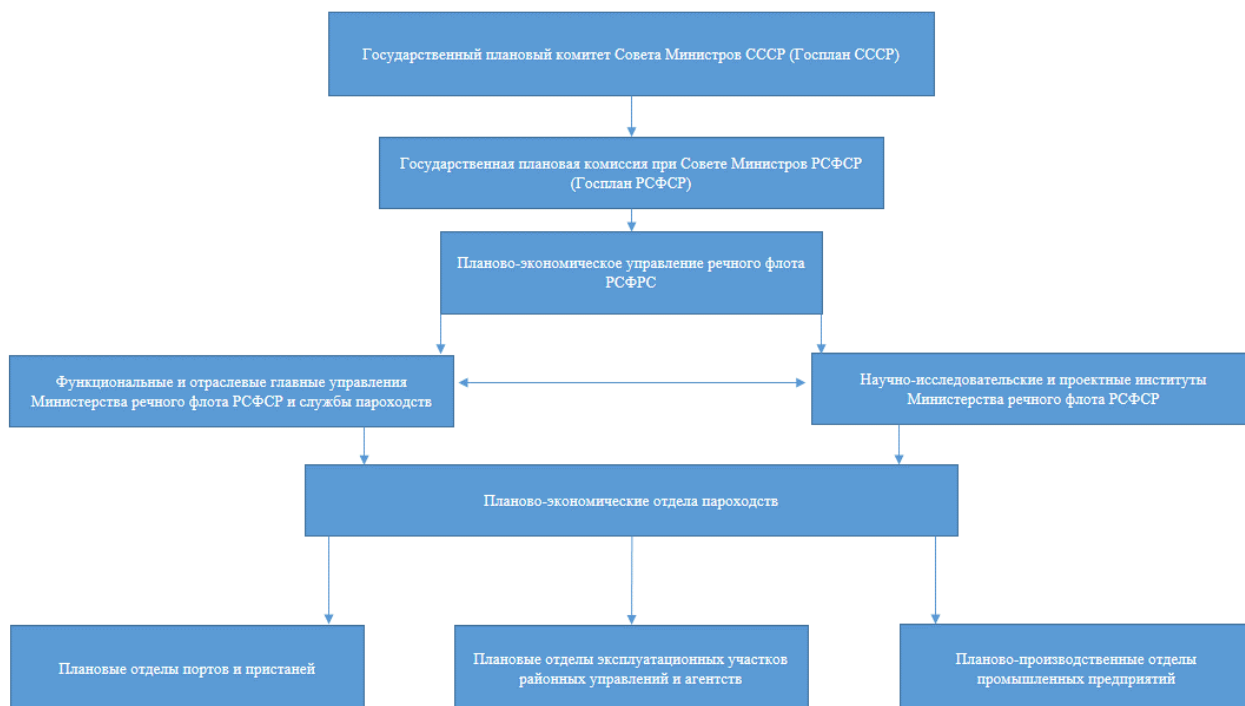


Рис. 4 – Схема организационной структуры плановых органов Министерства речного флота СССР¹⁾

В современной российской системе федерального государственного управления вопросами развития транспортного комплекса в целом занимается Министерство транспорта Российской Федерации, а также федеральные агентства и службы по видам транспорта.

Необходимость государственного управления развитием внутреннего водного транспорта в условиях рыночной экономики определяется рядом фактором, в том числе:

- возможностью реализации государственной политики в области транспорта, в том числе в части обеспечения доступа к труднодоступным районам

¹⁾ Шашков З.А. Внутренний водный транспорт СССР (общий курс). Учебник для вузов водн. трансп. Изд. 2-е, перераб. и доп. М., «Транспорт», 1978. 296 с.

Крайнего Севера и приравненным к ним территориям, и др.;

- необходимостью обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации;
- необходимостью управления транспортными потоками в условиях внутривидовой конкуренции в транспортном комплексе;
- необходимостью поддержания ранее созданной инфраструктуры и создания крайне дорогостоящей инфраструктуры с низкой привлекательностью для частных инвесторов в связи с крупными вложениями и длительными сроками окупаемости;
- наличием высокой доли государственной собственности в объектах инфраструктуры внутреннего водного транспорта, включая в том числе объекты, которые в соответствии с действующим законодательством являются объектами исключительной собственности Российской Федерации ввиду их повышенной техногенной опасности.

Вышеуказанный спектр вопросов определяет необходимость участия органов государственной власти Российской Федерации в развитии внутреннего водного транспорта.

Использование внутреннего водного транспорта как инструмента государственной политики является важным фактором, позволяющим повысить уровень экономических взаимодействия как российских регионов между собой, так и России с иностранными государствами.

Так, создание эффективной системы функционирования внутреннего водного транспорта является необходимым условием реализации задачи по развитию транспортного коридора «Север-Юг», определённой в Указе Президента Российской Федерации В.В. Путина от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

В соответствии с подпунктом «б» пункта 15 вышеуказанного решения Президента Российской Федерации Правительству Российской Федерации поручено обеспечить повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством увеличения пропускной способности

внутренних водных путей.

Внутренний водный транспорт является основным и безальтернативным в обеспечении доставки жизненно важных товаров в отдаленные регионы Крайнего Севера и Сибири, выполняя значительную долю Северного завоза, реализуемого в связи с отсутствием в районах Крайнего Севера собственной производственной базы большинства промышленных и многих сельскохозяйственных товаров, удалённостью основных промышленных районов и полным отсутствием транспортной инфраструктуры, кроме воздушного или водного сообщения в большинстве районов Крайнего Севера. В этой связи развитие современной инфраструктуры внутреннего водного транспорта является имеет важное значение в области обеспечения национальной безопасности.

В целях обеспечения безопасности судоходства федеральные органы исполнительной власти (Федеральное агентство морского и речного транспорта и Министерство транспорта Российской Федерации) разрабатывают и утверждают нормативные правовые акты, определяющие правоотношения в области безопасности судоходства.

Бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте для обеспечения безопасности судоходства осуществляют:

- содержание внутренних водных путей в соответствии с программой обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов, категорией навигационного оборудования и сроками его действия;
- пропуск судов и иных плавучих объектов через шлюзы;
- диспетчерское регулирование движения судов в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта;
- проведение аттестации ответственных за обеспечение безопасности судоходства работников, и др.

Надзор за безопасностью судоходства осуществляется Федеральным агентством морского и речного транспорта через его территориальные органы и находящиеся в его ведении государственные организации надзора за безопасностью судоходства.

Речной Регистр в соответствии с Уставом¹⁾ осуществляет технический надзор за судами, предназначенными для эксплуатации на внутренних водных путях Российской Федерации и в морских районах.

Таким образом, в настоящее время выстроена система контрольных и надзорных органов, осуществляющих государственную политику в области обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях.

Государственное регулирование на внутреннем водном транспорте – это целенаправленное управляющее воздействие государства по обеспечению эффективного развития отрасли в транспортном комплексе страны на основе единой правовой основы регулирования деятельности транспорта, а также согласования интересов и объединения усилий государства и бизнеса в развитии внутреннего водного транспорта.

К функциям прямого государственного регулирования на внутреннем водном транспорте следует отнести:

- формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области эксплуатации и развития внутреннего водного транспорта;
- разработка законов и нормативных документов в области безопасности и экологичности транспортной деятельности, порядка формирования платы за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и услуги в речных портах, оказываемые субъектами естественных монополий;
- развитие инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам и включения внутреннего водного транспорта в технологически интегрированные транспортно-логистические цепочки;
- обеспечение безопасности судоходства.

Прямое государственное финансирование осуществляется путем:

¹⁾ Устав федерального автономного учреждения "Российский Речной Регистр", утв. распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 14 ноября 2011 г. № ИЛ-126-р // Гарант: [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/70115932/8e5d77428f75b47b52ff6d8be487bead/> (дата обращения – 10.01.2023).

1) содержания внутренних водных путей с гарантированными глубинами судовых ходов, судоходных гидротехнических сооружений и портовых сооружений за счет федерального бюджета;

2) реализации инвестиционных проектов по:

- развитию инфраструктуры внутренних водных путей и подходов к причалам общего пользования за счет федерального бюджета;

- строительству и расширению за счет федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и частных инвесторов терминалов для мультимодальных перевозок и высокотехнологичных логистических центров с участием внутреннего водного транспорта;

- строительству пассажирского флота за счет федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации для перевозок населения на социально-значимых маршрутах в дефицитных и труднодоступных регионах страны;

- строительству грузопассажирских паромов для приоритетных и социально-значимых направлений;

- строительству терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт с наземных видов транспорта, с участием федерального, регионального бюджетов и средств частных инвесторов;

- новому строительству и реконструкции с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, пересадочных узлов и инфраструктуры для обслуживания пассажиров в крупных городах, имеющих внутренние водные пути; софинансирования системы подготовки и переподготовки кадров для отрасли по всем направлениям;

- субсидирования из региональных и муниципальных бюджетов социально-значимых внутригородских и пригородных перевозок пассажиров речными судами;

- корректировки налогообложения путем введения в перспективе льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний;

- создания преференциальных режимов предпринимательской деятельности-портовых особых экономических зон.

Организация системы государственного регулирования транспортной деятельности предполагает создание управляющих структур, распределение между ними функций и полномочий, а также определенного порядка их взаимодействия на федеральном и региональном уровне.

Для государственного управления всеми видами транспорта с целью использования каждого из них с наибольшей экономической эффективностью в 1990 году было создано Министерство транспорта Российской Федерации функционального типа, объединившее функции управления морским, речным, воздушным, автомобильным, городским пассажирским и промышленным транспортом, а также дорожным хозяйством.

В 1992 году было образовано Министерство путей сообщения Российской Федерации. В течение 12 лет в стране действовало два министерства – отдельно по железнодорожному транспорту, отдельно по всем остальным видам транспорта.

В 2004 году Министерство путей сообщения Российской Федерации было упразднено, а его функции были переданы Министерству транспорта Российской Федерации (и созданным в его составе службам и агентствам).

В результате больших инвестиционных вложений Правительством Российской Федерации в железнодорожную инфраструктуру в ходе реализации государственных программ за эти годы произошло переключение значительных объемов массовых грузопотоков с речного транспорта на железнодорожный и автомобильный.

Отличительной особенностью управления внутренним водным транспортом в период существования СССР, помимо исключительной государственной собственности на объекты инфраструктуры, а также на технический, пассажирский и грузовой флот, являлось построение планов развития отрасли на основе формирования межотраслевого баланса, позволившее создать эффективную систему взаимодействия всех видов транспорта и их равномерное развитие.

Именно отсутствие такого системного подхода к управлению

транспортной системой России как единого взаимозависимого комплекса в период с 1990-х годов по 2010-е годы привело к неравномерному развитию различных видов транспорта, что в целом негативно отразилось на темпах роста всех видов транспорта.

Так, инвестиционные проекты по развитию инфраструктуры одних видов транспорта не учитывали планы развития других видов транспорта. Кроме того, распределение финансирования на реализацию инвестиционных проектов во многом осуществлялось Правительством Российской Федерации в ущерб внутреннему водному транспорту.

В соответствии с данными, приведенными в таблице 1 пункта 1.1 настоящего исследования, в то время как доля грузооборота на внутреннем водном транспорте в общем объеме грузооборота имеет тенденцию к снижению, доли грузооборота на железнодорожном и автомобильном транспорте имеют явные тенденции к увеличению.

В настоящее время остро стоит вопрос «межвидовой конкуренции» за перевозку грузов на территории Российской Федерации. Между тем, сбалансированная модель транспортировки грузов различными видами транспорта, построенная на основании транспортного баланса, позволит повысить эффективность и рентабельность каждого вида транспорта.

К числу основных перевозимых железнодорожным транспортом грузов относятся (по убыванию объема): каменный уголь и кокс, нефтяные грузы, строительные грузы и цемент, руда, металлы, удобрения, лесные грузы, зерно и комбикорма. Внутренний водный транспорт, в основном, занимается перевозкой нерудных строительных материалов, удельный вес которых составляет 78 % в общем объеме перевозок этим видом транспорта.

При этом внутренний водный транспорт является наиболее дешевым среди других видов транспорта, за исключением трубопроводного транспорта. Кроме того, расходы на содержание (реконструкцию и строительство) железнодорожных путей, автомобильных дорог (например, система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн («Платон»)), плата за

проезд по платным автомобильным дорогам) включаются в себестоимость провоза грузов, при этом содержание внутренних водных путей осуществляется исключительно за счет средств федерального бюджета.

В основном, по внутренним водным путям грузоотправителями перевозятся массовые грузы: строительные материалы, уголь, руда, перевозка которых не требует высокой скорости, а также негабаритные грузы, перевозка которых автомобильным, железнодорожным и авиационным транспортом невозможна. Например, в целях восстановления работы Саяно-Шушенской гидроэлектростанции после катастрофы 2009 года оборудование, в том числе гидротурбины и гидрогенераторы, доставлялось водным транспортом по Северному морскому пути и речным трассам.

Учитывая изложенное, а также высокую долю участия государственных компаний в грузовых перевозках (например, АО «РЖД», и др.), в целях снижения транспортных издержек и повышения эффективности работы транспортного комплекса Российской Федерации, требуется участие государства в регулировании транспортных потоков посредством применения мер государственной поддержки в виде выдачи налоговых льгот, субсидирования ставки кредитования при обновлении транспортного флота и др.

Значительная часть инфраструктуры внутреннего водного транспорта создана в период существования СССР и нуждается в существенной модернизации с учетом износа, территориального смещения экономических центров, а также климатических изменений, влияющих на возможность судоходства.

В части действующих инструментов повышения качества внутренних водных путей.

Наличие лимитирующих участков приводит к росту стоимости и снижению конкурентоспособности речных перевозок по сравнению с иными видами транспорта и не позволяет судовладельцам реализовывать долгосрочные инвестиционные программы по развитию перевозочной деятельности ввиду их низкой экономической эффективности.

При этом строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта

является высоко затратным и требует длительного ожидания наступления срока окупаемости проекта.

Например, по информации грузоотправителей, суммарная потеря судоходных компаний из-за неполного использования грузоподъемности только на лимитирующем участке в районе Нижнего Новгорода ежегодно составляет около 5,9 млрд р.

В этой связи Правительством Российской Федерации принято решение о реализации в рамках ГП РТС ряда инвестиционных проектов, направленных на устранение «узких мест», включая строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волга¹.

Проект общей стоимостью 43,2 млрд р. за счет средств федерального бюджета предусматривает строительство одного комплексного низконапорного гидроузла на р. Волга в Нижегородской области для обеспечения надежного и безопасного судоходства крупнотоннажного флота и пассажирских (туристических) перевозок на ЕГС, обслуживания международных грузовых перевозок, а также в целях повышения транспортной доступности и улучшения водохозяйственного комплекса в регионе.

Реализация мероприятия направлена на увеличение пропускной способности внутренних водных путей на 36,6 млн т, увеличение грузопотоков к 2024 г. на 16,7 млн т, а также сокращение протяженности лимитирующих участков («узких мест») на ЕГС на 2,7 тыс. км.

В таблице 3 представлены фактические и прогнозные (на 2024 год) грузопотоки через участок в районе строящегося Нижегородского низконапорного гидроузла.

Строящийся в настоящее время Нижегородский низконапорный гидроузел станет одним из важнейших элементов системы внутреннего водного транспорта, при этом заложенная при его проектировании мощность учитывает темпы роста

¹ В настоящее время прорабатывается вопрос исключения мероприятия из состава ГП РТС с его заменой на инвестиционный проект по реконструкции судоходных шлюзов № 15-16 Городецкого гидроузла, включая строительство дополнительной камеры шлюза и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород.

промышленности и потребности грузоотправителей в пропускной способности внутренних водных путей.

Таблица 3 – Фактические и прогнозируемые грузопотоки в створе строящегося Нижегородского низконапорного гидроузла (тыс. т)

Род груза	Нижегородский низконапорный гидроузел	
	Факт 2016 г.	Прогноз на 2024 г.
Всего, в том числе:	3642,3	20290,0
Нефть и нефтеналивные грузы	1306,6	6550,0
Строительные	1385,1	6150,0
Лесные грузы	136,7	1600,0
Зерно и продукты перемола	139,1	500,0
Уголь и кокс	-	500,0
Металлы и металлоизделия	440,7	1400,0
Химические грузы	91,9	500,0
Удобрения	102,6	840,0
Сера	-	650,0
Прочие	39,6	1600,0

Источник: Росморречфлот.

В результате устранения данного лимитирующего участка будет создана водная магистраль, соединяющая территории Южного федерального округа (Республика Крым, Ростовская, Волгоградская области), Приволжского федерального округа (Саратовская, Самарская области, Республика Татарстан, Нижегородская область), Уральского федерального округа (Пермский край), Центральный федеральный округ (Московская область), Северо-Западный федеральный округ (Ленинградская область).

Реализация данного инфраструктурного проекта позволит обеспечить грузоотправителей возможностью перевозки грузов по стоимости, значительно меньшей стоимости перевозок с использованием автомобильного или железнодорожного транспорта.

Исходя из реалий бюджетного процесса, при очередном цикле подготовки

проекта федерального закона о федеральном бюджете, как правило, лимиты финансирования программы доводятся в значительно меньшем объеме, чем необходимо на реализацию мероприятий.

Таким образом, ответственный исполнитель мероприятия государственной программы, заказчик мероприятия федеральной целевой программы не имеет возможности гарантировать достижение поставленных Правительством Российской Федерации плановых значений целевых показателей, что безусловно оказывает влияние на снижение эффективности деятельности федеральных органов исполнительной власти.

Таким примером является и мероприятие по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла, срок завершения которого был перенесен с 2021 года на 2024 год.

В целях снижения рисков нереализации инфраструктурных проектов в связи с очередным сокращением бюджетного финансирования, актуальным становится использование государственно-частного партнерства на основе механизма концессии, обеспечив таким образом привлечение частного финансирования.

Заключение концессионного соглашения позволяет органу государственной власти принять обязательства на срок, превышающий срок действия утвержденных лимитов бюджетных обязательств.

Недостаточное финансирование содержания внутренних водных путей в соответствии с нормативами, определенными постановлением Правительства Российской Федерации от 02.12.2014 № 1295 «Об утверждении нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений», а также финансирование строительства судов обслуживающего флота в объемах, не позволяющих заменить выбывающие вследствие истечения срока службы судов, приводит к естественному заиливанию внутренних водных путей.

Серьезной проблемой является медленный темп повышения уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений из-за ухудшения их технического состояния: почти 80 % из них эксплуатируется 50-70 лет и более,

только 17,3 % сооружений, подлежащих декларированию, имеют нормальный уровень безопасности. Технический флот государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства изношен на 85 %.

Медленные темпы списания флота сдерживают его омоложение, в связи с чем около половины всех транспортных судов разных видов имеют возраст более 25 лет. Износ коммерческого флота составляет 75 %.

По данным Ассоциации судоходных компаний России, средний возраст отечественных речных судов достиг 28 лет. Причем этот показатель характерен для всех без исключения типов судов. Фактически в последний раз речной флот интенсивно пополнялся в 1980-е гг.

В настоящее время ежегодно в России строят не более 20 речных судов. В результате наблюдается дефицит современных судов для перевозки грузов и пассажиров. Длительные сроки окупаемости и высокие процентные ставки по кредитам российских банков в сочетании с краткосрочностью этих кредитов не позволяют российским судовладельцам привлекать крупные инвестиции в новое строительство, а сезонный характер работы увеличивает срок окупаемости новых судов. Навигация на реках средней полосы России составляет в среднем 205 суток в году (в северных районах значительно меньше). В результате окупаемость современного речного судна в России граничит с расчетным сроком его службы.

Восполнение обслуживающего флота осуществляется в рамках финансирования капитальных вложений по строительству дноуглубительного флота в рамках ГП РТС. При этом ежегодно предусматриваемый объем финансирования на мероприятия по строительству судов дноуглубительного флота недостаточен даже для замены выбывающих судов.

Только в 2018 году Правительством Российской Федерации сформирован единый подход к развитию транспортного комплекса на основе федеральных проектов, сформированных в том числе не по видовому принципу, а функциональному, основой которых является существующие и потенциальные маршруты движения грузов и пассажиров. Так, сформированы федеральные проекты «Коммуникации между центрами экономического роста», «Северный

морской путь», «Морские порты России».¹⁾ В рамках которых предусмотрены реализация взаимосвязанных инвестиционных проектов по развитию внутренних водных путей, морских и речных портов, железнодорожных и автомобильных подходов к ним.

Утверждение данных федеральных проектов фактически означает переход от управления транспортным комплексом, в основе которого стоит решение острых, но сиюминутных проблем, к управлению транспортным комплексом, основным приоритетом которого является стратегическое долгосрочное развитие.

Кроме того, это означает переход от конкуренции между видами транспорта за выделение бюджетного финансирования к конкуренции между различными направлениями движения грузов за государственную поддержку. Данный переход позволит обеспечить более эффективное использование средств, так как потребует экономического обоснования финансирования задачи, а не федерального органа исполнительной власти.

Учитывая вышеизложенное, обоснование инвестиционных проектов, в том числе с точки зрения их влияния на социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации, в целях подтверждения важности решаемой транспортной задачи, является одним из актуальных и сложных вопросов государственного управления в России.

1.3 Анализ системы управления внутренним водным транспортом в зарубежных странах

В целях анализа системы управления мерами государственной поддержки по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта США далее приведены сведения о системе государственного управления капитальными вложениями за

¹⁾ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308743/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

счет средств федерального бюджета в целом.

В США уже к 1960-м годам целевые программы становятся основным инструментом формирования бюджетной политики. С данного периода ведется постоянная работа над совершенствованием механизма формирования, реализации и оценки эффективности государственных программ (этапы развития системы отражены в таблице 4).

В настоящее время система планирования и бюджетирования программных мероприятий в США включает следующие документы:

- 1) долгосрочные планы стратегического развития (на 5 лет) с отражением главных социально-экономических целей и задач;
- 2) уточненные планы работ на год с целевыми итоговыми показателями результатов деятельности;
- 3) отчетность о выполнении основных показателей результатов.

Руководители государственных программ в США самостоятельны в распределении выделяемых средств по основным направлениям деятельности, но при этом полностью ответственны за эффективность их использования и достижение поставленных целей.

В целях методологического обеспечения, стратегического мониторинга и оценки эффективности государственных программ в США создан Совет по повышению результативности (Performance Improvement Council, PIC), членами которого являются директора по повышению результативности федеральных ведомств и их заместители.

Особенностью функционирования системы государственных программ в США является единая методика количественного измерения социально-экономической эффективности реализации государственных программ.

Единая методика оценки эффективности обеспечивает возможность сравнения различных государственных программ, реализуемых в том числе в разных отраслях экономики, что позволяет использовать данное сравнение при распределении объема бюджетного финансирования и является мотивирующим фактором к повышению эффективности деятельности органов исполнительной

власти – ответственных исполнителей государственных программ.¹⁾

Таблица 4 – Этапы развития системы формирования государственных программ в США

Наименование этапа	Годы	Особенности этапа
Программно-целевой бюджет	1949–1962	Бюджет ориентирован на исполнение государственных функций, осуществление деятельности и достижение результатов, то есть отражает ожидаемый результат от исполнения конкретных государственных функций.
Система «Планирование – программирование – бюджетирование»	1962–1971	Федеральным министерствам необходимо проводить анализ выполняемых видов деятельности, группируя их в программы, ориентированные на достижение определенных целей, с построением иерархии задач и мероприятий для достижения цели. Данная система позволила увеличить горизонт планирования, ранее составлявший один год, а также позволила сравнивать эффективность нескольких программ в целях выбора наиболее оптимального способа достижения поставленных целей.
Управление по целям	1972–1975	Увеличение полномочий и ответственности министерств и ведомств за достижение поставленных целей.
Разработка бюджета на нулевой основе ²⁾	1977–1981	Министерствами устанавливались цели, которые могут быть достигнуты при разных уровнях расходов, причем для каждой цели министерства должны были предложить несколько программ ее достижения. В процессе подготовки бюджетных заявок каждое министерство должно было построить иерархию целей и оценить объем ресурсов, требуемый для их достижения, безотносительно к соответствующим бюджетным расходам предыдущего периода.
Закон «Об оценке результатов деятельности правительства» (GPRA)	1993–2010	В рамках этапа разработана методика измерения социальной и экономической эффективности реализации программ, совершенствование отчетности об их выполнении. ³⁾
Закон «О модернизации GPRA» (GPRAMA)	2010 – н.в.	Добавлено количественное измерение социально-экономической эффективности реализации программ. Происходит усиление ответственности государственных органов за результаты их осуществления.

Современная система водного транспорта США сформирована в начале

¹⁾ Rogers, P. J. Program theory: Not whether programs work but how they work. Evaluation models: Viewpoints on educational and human services evaluation (2nd ed.).– Boston, MA: Kluwer Academic Publishers. 2000. P. 209-232.

²⁾ Андреева, Е. И., Сучкова, А. А., Богданов, Л. Н., Чесноков, А. А. Бюджетирование, ориентированное на результат: международный опыт и возможности внедрения в России. – М. : Academia, 2002 (ПИК ВИНТИ). 59 с.

³⁾ The Government Performance and Results Act of 1993. Public law No 103-62 03.08.1993. 103d Congress. URL: <https://www.congress.gov/bill/103rd-congress/senate-bill/20/text>. (дата обращения: 10.02.2023).

20-го века с учреждением Корпорации внутренних водных сообщений и принятия закона о Панамском канале.

Работы по проектированию, строительству, реконструкции и эксплуатации водных путей и гидротехническому обустройству портов производятся Корпусом военных инженеров армии США (USACE). В его функции входит обеспечение судоходных условий на водных путях общей протяженностью 41 тыс. км в 107 портах общего пользования и 400 мелких пристанях для прогулочного флота.

За счет бюджетных ассигнований содержится Служба береговой охраны, которая несет ответственность за обеспечение водных путей судоходной обстановкой и безопасность плавания.

Значительную роль в финансировании внутреннего водного транспорта США играет бюджет штатов и местных органов управления. За счет бюджетов штатов создаются и расширяются территории и акватории портов, углубляются подходные каналы и т.п.

В США созданы также Доверительный фонд внутренних водных путей и Фонд содействия развитию рек и портов с капиталом более 200 млн долл. (формируемого за счет налога на топливо), которыми распоряжается федеральное правительство.

Система внутренних водных путей является как частью более крупной национальной системы грузовых перевозок, так и частью национальной системы водоразделов (системы рек и каналов). Эта двойная роль усложняет принятие решений об управлении и финансировании внутренних водных путей. В этой связи Конгресс США согласовывает USACE каждое капиталовложение для увеличения портовых мощностей, замены объектов или капитального восстановления объектов водной инфраструктуры.

С 1974 года процесс утверждения федеральных проектов по водным ресурсам, включая инфраструктуру для грузовых перевозок, регулируется Законом об освоении водных ресурсов (WRDA). На основе этого законодательства Конгресс США санкционирует отдельные проекты капиталовложений USACE и реализует политику в таких областях, как реализация проектов, получение доходов и

распределение расходов.

Анализ выгод и затрат является основным критерием, используемым при выборе проектов капиталовложений для финансирования. Проекты, по которым выгоды превышает затраты, имеют право на получение федерального финансирования. Инженерный корпус армии США (USACE) изучает технико-экономическое обоснование, формулирует альтернативные планы, проводит анализ выгод и затрат и оценивает воздействие на окружающую среду. Результаты исследования представляются Конгрессу США и в исполнительный аппарат Управления по бюджету (OMB). Конгресс США учитывает результаты исследования USACE, рекомендации OMB и другие факторы при выборе проектов.

После того, как Конгресс США санкционирует проект, он получает право на получение финансирования федерального бюджета в рамках общего бюджетного процесса. Даже если утвержденный проект получил первоначальное финансирование строительства, нет никаких гарантий, что он будет получать достаточные ассигнования каждый год для обеспечения эффективного графика строительства, что является схожим с российской системой получения бюджетного финансирования с ежегодной корректировкой проектов в связи с изменением параметров финансирования (зачастую вне зависимости от графика выполнения работ по проекту).

Порты в США не получают от государства бюджетных средств, но в то же время освобождены от уплаты налогов. Водные пути США аналогично российским являются путями общего пользования и содержатся за счет федерального бюджета. При этом 50 % необходимого финансирования водных путей осуществляется за счет судовладельцев, которые платят налог на топливо. Эти средства поступают в специальный фонд и тратятся только на содержание и реконструкцию водных путей. Эксплуатацию водных путей и гидротехнических сооружений осуществляет персонал Корпуса армейских инженеров, а обеспечение габаритов пути, навигационную сигнализацию и безопасность – персонал Береговой охраны. Полный анализ выгод и затрат со стороны Конгресса США применяется только к капитальному строительству, что целесообразно с учетом стоимости его

проведения.

До 1978 года система внутреннего судоходства (расходы на навигацию) финансировалась почти полностью за счет налогов, собираемых с налогоплательщиков. Конгресс преобразовал финансирование внутренних водных путей, приняв два законодательных акта: Закон о доходах по внутренним водным путям 1978 года и Закон о развитии водных ресурсов 1986 года, который создал основу современной системы финансирования. Указанными законами установлен налог на дизельное топливо для коммерческих судов, уплачиваемый баржной промышленностью и внутренним Водным трастовым фондом (IWTF) для оплаты нового строительства.

Протяженность внутренних водных путей, пригодных для судоходства, превышает 46 тыс. км, а объем перевозок по ним составляет свыше 500 млрд т/км.

Таблица 5 – Номенклатура грузов, перевозимых речным транспортом США

Вид грузов	Удельный вес, %
Нефть и нефтепродукты	26,5
Уголь и кокс	27,3
Руда и металлолом	2,6
Чугун, сталь, цветные металлы	2,5
Зерно и другая сельскохозяйственная продукция	13,2
Лесоматериалы в судах	3,2
Удобрения	2,2
Химическая	5,5
Минерально-строительные	14,1
Прочие	2,9

Согласно отчету о влиянии речного судоходства на экономику США, подготовленному аудиторской компанией PricewaterhouseCoopers (PwC) для ассоциации «Американские речные операторы» Морской администрации Министерства транспорта США, ежегодный объем грузов, перевозимых речным транспортом в США, составляет около 763 млн т.

Для поддержания указанного объема перевозок в США функционирует ряд взаимосвязанных сфер экономики, в том числе судостроительная промышленность, портовое хозяйство, ж/д и автотранспорт на подходах к речным портам, а также ряд образовательных учреждений, специализирующихся на подготовке специалистов внутреннего водного транспорта.

В дополнение к 50,5 тыс. рабочим местам прямого найма индустрия буксиров и барж в США обеспечила 251 тыс. рабочих мест в других секторах экономики, примерно 5,0 дополнительных рабочих мест на каждую прямую работу в отрасли. В общей сложности, сочетая как операционные, так и капитальные вложения, американская индустрия буксиров и барж прямо или косвенно создала 301,5 тыс. рабочих мест в 2014 году. С учетом прямых, косвенных и индуцированных воздействий общее влияние производства буксиров и барж в США на трудовые доходы (включая доходы владельцев) составило 19,4 млрд долларов США. Общее влияние отрасли (прямое, косвенное и индуцированное) на ВВП США в 2014 году составило 33,8 млрд долларов США.

В Российской Федерации текущее содержание объектов инфраструктуры и затраты на техническое обслуживание навигационных проектов полностью финансируются за счет средств федерального бюджета.

Модель, используемая в США, схожа с моделью получения бюджетных средств АО «РЖД», в соответствии с которой средства федерального бюджета выделяются только на создание железнодорожных путей, необходимость которых подтверждена Правительством Российской Федерации.

В целях анализа системы управления мерами государственной поддержки по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта во Франции далее приведены сведения о системе государственного управления капитальными вложениями за счет средств федерального бюджета в целом.

Государственное регулирование экономики посредством построения планов во Французской Республике осуществляется с 1946 года, с момента принятия первого пятилетнего индикативного плана, направленного на стимулирование инвестиционной деятельности в отраслях, наиболее пострадавших в ходе Второй

мировой войны. В 1981 г. происходит отказ от цифровых показателей плана и переход к рекомендательным параметрам и сценариям экономического развития в зависимости от конкретных условий мировой конъюнктуры. С 1984 г. государственное планирование приняло форму контрактов «центра» с регионами в виде планов-контрактов. С 1998 года центральное место во Франции занимает «программное регулирование». Разрабатываются общие и специальные стратегии программы и проекты, намечающие ориентиры в определенной области и реализуемые посредством госзаказов в рамках контрактной системы. Направления стратегического развития разрабатываются в виде целевых государственных программ и сопровождаются комплексом различных финансовых льгот и преференций, стимулирующих их реализацию.¹⁾

Бюджетные ассигнования в рамках одной программы выделяются общей суммой, которая ограничивает расходы на данную цель. За выполнение программы может отвечать только одно министерство, при этом она разделяется на направления, которые связаны между собой. Ответственный исполнитель программы может вносить изменения в распределение бюджетных ассигнований между направлениями и по экономической классификации. Таким образом, именно ему принадлежит право реализации принципа взаимозаменяемости расходов внутри программы.

Во Франции вопросами управления речным транспортом занимается Дирекция наземного транспорта, входящая в Министерство инфраструктуры и транспорта. В эту Дирекцию на правах департамента входит Администрация портов и путей, имеющая центральный аппарат и линейные службы судоходства.

Линейные службы судоходства ведают строительством, модернизацией и поддержанием в надлежащем состоянии постоянных сооружений на внутренних водных путях. Государственные органы участвуют также в распределении капитальных вложений на развитие речных портов. При этом правительство

¹⁾ Силуанов, А. Г. Беленчук, А. А., Ерошкина Л. А. Программный бюджет: Лучшая практика // Академия бюджета и казначейства Минфина России. Финансовый журнал. 2011. № 1 (7). С. 5-22.

стремится привлечь к финансированию развития и эксплуатации внутренних водных путей всех потенциальных пользователей этого вида транспорта: промышленность, сельское хозяйство, населенные пункты и т.д. С учетом изложенного, доля участия государства сохраняется на уровне не выше 0,3 % от годового транспортного бюджета.

Кроме Министерства инфраструктуры и транспорта, вопросами развития транспорта Франции занимаются Национальное общество железных дорог (в части мультимодальных комплексов), Национальное бюро судоходства (НБС), Высший совет по транспорту.

Национальное бюро судоходства подконтрольно Министерству инфраструктуры и транспорта и объединяет представителей государственной администрации и частных фирм и выполняет следующие функции:

- определение приоритетов в перевозках в рамках общей транспортной программы
- контроль технического состояния судов, соблюдение правил судоходства.

Национальное бюро судоходства осуществляет руководство в регионах через свои региональные дирекции. В составе каждой дирекции имеются службы коммерческой эксплуатации, фрахтовые бюро и агенты-контролеры по судоходству.

В Германии довольно высока степень централизации управления.

В состав Федерального Министерства транспорта входит Главное управление внутреннего судоходства, выполняющее свои функции через одиннадцать Дирекций судоходства и водных путей. В функции государственных органов управления судоходством и водным хозяйством входят:

- определение общей воднотранспортной политики;
- установление размеров сборов и тарифов;
- обеспечение строительства и поддержание водных путей, а также портов-убежищ и водохранилищ;
- эксплуатация гидросооружений и судоходной обстановки;

- обеспечение безопасности движения.

Необходимо отметить, что государственные функции по регулированию внутреннего водного транспорта в Германии в точности соответствуют функциям Федерального агентства морского и речного транспорта в Российской Федерации.

На внутренних водных путях Германии расположено 330 портов и отдельных причалов, из них 176 портов общего пользования, в том числе 81 входит в федеральный Союз речных портов общего пользования Германии. По правовому статусу порты общего пользования управляются централизованно и автономно. Централизованное руководство портами осуществляется местными государственными органами. При этом порт не является юридическим лицом, и его имущество принадлежит местным органам.

Наряду с Министерством транспорта в каждой из земель Германии имеется свое транспортное ведомство. Как правило, это объединенное министерство экономики и транспорта, координирующее в пределах своей территории деятельность дирекций и служб судоходства. Вместе с тем имеются существенные отличия в части источников финансирования развития инфраструктуры внутренних водных путей.

В соответствии с действующим законодательством Германии источниками финансирования инвестиционных проектов развития инфраструктуры внутренних водных путей являются:

- 1) Федеральный бюджет Германии и дополнительные целевые программы;
- 2) Финансовые ресурсы Евросоюза (бюджет TEN-T, фонд регионального развития);
- 3) Фонды Евросоюза с применением системы государственно-частного партнёрства (далее – ГЧП);
- 4) Доля от автомобильных сборов (12 %) – «LKW-MAUT»;
- 5) Доходы от сбора с судов.

Транс-Европейская транспортная сеть (TEN-T) является основой транспортной политики Евросоюза. К настоящему моменту Транс-Европейская

транспортная сеть представляет собой только несколько разрозненных национальных проектов, а не полностью интегрированную пан-Европейскую сеть. Политика TEN-T состоит из разнообразных финансовых и нефинансовых инструментов, использующихся для поддержки развития и интеграции основных Европейских транспортных сетей.

Помимо остальных, к нефинансовым инструментам относятся техническая поддержка, предоставляемая Исполнительным Агентством TEN-T, Европейским Инвестиционным банком, а также Европейским экспертным центром по вопросам государственно-частного партнерства и организацией, предоставляющей совместную помощь для поддержки проектов в Европейских регионах. Кроме того, для приоритетных проектов назначены Европейские Координаторы.

Среди финансовых инструментов, программа TEN-T предусматривает реализацию проектов (исследований или работ) во всех странах-членах Европейского союза, покрывающих все виды транспорта (авто-, железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный) а также логистику и инновации.

Источники финансирования:

- 1) Финансирование со стороны Европейского Союза (программа TEN-T¹⁾, Европейский Региональный Фонд Развития или Фонд Сплочения);
- 2) Ссуды в банках, таких как Европейский Инвестиционный банк, Европейский Банк Реконструкции и Развития или в коммерческих банках;
- 3) Инвестиции частного сектора.

За исключением грантов, инвестиции должны окупаться в течение (экономического) срока жизни проекта. Поэтому в конечном итоге затраты на проект всегда оплачивают либо рядовые налогоплательщики, либо пользователи инфраструктуры в виде платежей за пользование (например, французские платные скоростные автодороги).

Для Российской Федерации актуален опыт финансирования внутреннего

¹⁾ Клименко, В. В. Инструменты финансирования транспортно-логистической инфраструктуры ЕС // Логистика и управление цепями поставок. 2013. № 6 (59). С. 7-17.

водного транспорта за счет сборов с иных видов транспорта (автомобильного и железнодорожного), поскольку в условиях острой нехватки бюджетных средств, с учетом приоритетного финансирования создания автомобильных и железных дорог, может является стабильным источником покрытия дефицита средств на реализацию государственной политики в области внутреннего водного транспорта. Аналогичные сборы установлены в морских портах Российской Федерации для перевозчиков в соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Учитывая изложенное, необходимо отметить основные отличительные особенности рассмотренных подходов разных стран к формированию системы управления развитием инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

Для США отличительной особенностью является принятие решения о реализации инвестиционного проекта на основании анализа выгод и затрат, предусматривающего в том числе расчет экономических выгод от реализации проекта для государства в целом и для штата, на территории которого реализуется проект в частности. Таким образом, Конгресс США имеет возможность сравнить инвестиционные проекты из различных отраслей экономики и выбрать наиболее приоритетный.

В России данное решение принимается на основании технической потребности, в связи с чем отсутствует возможность сравнения инвестиционных проектов из различных отраслей экономики. Так, решение о реализации инвестиционных проектов по строительству Багаевского гидроузла на реке Дон, Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волга, а также ряда проектов по реконструкции иных судоходных гидротехнических сооружений принято на основании необходимости обеспечения гарантированной глубины на Единой глубоководной системе Европейской части Российской Федерации. Расчеты экономических эффектов от реализации данных проектов не являлись обоснованием для принятия решения об их реализации.

Таким образом, подтверждается практическая и научная значимость

проблематики данного диссертационного исследования, касающаяся необходимости проведения оценки инвестиционных проектов в части их влияния на социально-экономические показатели развития территорий.

Отличительной особенностью французской системы управления инфраструктурой внутреннего водного транспорта является привлечение внебюджетного финансирования для реализации инвестиционных проектов на уровне более 90 % от программы инвестиций в целом. В этих целях правительством Франции привлекаются все потенциальные пользователи внутреннего водного транспорта, включая грузоперевозчиков, грузоотправителей, в том числе промышленные компании, предприятия сельского хозяйства, местные муниципалитеты.

Система управления внутренним водным транспортом Германии в целом схожа с российской системой, однако обладает большим количеством источников финансирования инвестиционных проектов за счет участия в международных инвестиционных фондах. Участие международных инвестиционных фондов в Российской Федерации на текущий момент не предусмотрено законодательством ввиду ограничений, связанных с требованиями по обеспечению безопасности.

Необходимо отметить, что рассмотренные системы государственного управления инвестиционными проектами в США, Франции, Германии имеют следующие сходные черты, которые отличают их от российской системы:

- текущее содержание внутренних водных путей является также, как и в России, ответственностью федеральных властей, однако финансирование данных работ частично осуществляется пользователями инфраструктуры внутренних водных путей (плата взимается в виде различных сборов, поступающих в специальные фонды).

- аналогичные Росморречфлоту органы власти в данных странах после принятия правительствами государств принципиального решения о начале реализации инвестиционного проекта и выделении бюджетного финансирования вправе менять в рамках бюджетного периода текущее распределение финансирования между различными инвестиционными проектами, что позволяет

принимать оперативные решения в случае наступления каких-либо событий, влияющих на ход реализации инвестиционных проектов.

При этом в России каждое незначительное изменение бюджетной росписи требует одобрения Правительства Российской Федерации. Таким образом, самостоятельность Минтранса России и Росморречфлота в реализации инвестиционных проектов является весьма ограниченным, несмотря на статус «ответственного исполнителя» в государственных программах Российской Федерации.

В ходе исследования роли внутреннего водного транспорта в современной структуре транспортного комплекса Российской Федерации, установлены следующие ключевые результаты:

- отмечено физическое и моральное устаревание инфраструктуры внутреннего водного транспорта, что вызвано незначительным объемом инвестиций в развитие данной инфраструктуры начиная с 1980-х годов;
- установлена динамика, характеризующаяся снижением доли перевозок грузов и пассажиров в общем объеме перевозок грузов и пассажиров всеми видами транспорта;
- отмечен потенциал увеличения указанных показателей при условии устранения инфраструктурных ограничений по осуществлению движения судов в рамках внутренних водных путей Российской Федерации.

Ретроспективный анализ системы управления внутренним водным транспортом в Российской Федерации выявил постепенный переход в решениях Правительства Российской Федерации от управления транспортным комплексом на основе конкуренции между видами транспорта к интермодальному принципу организации перевозок грузов и пассажиров.

Анализ зарубежного опыта показал, что для стран Западной Европы и США характерна оценка выгод и затрат при принятии решения о реализации инвестиционного проекта, оценка экономических выгод от реализации проекта не только для государства, но и для региона (штата, земель). В настоящее время в России данное решение принимается на основании технической потребности

конкретной отрасли. Однако одновременно выявлены области государственной политики, требующие дальнейшего развития, в том числе в части оценки эффективности капитальных вложений из средств федерального бюджета.

Учитывая полученные результаты анализа роли внутреннего водного транспорта в России, опыта управления инвестициями в инфраструктуру внутреннего водного транспорта в ретроспективе в России и зарубежных странах, в главе 2 рассмотрена существующая в настоящее время система отбора инвестиционных проектов и оценки их влияния на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации.

Глава 2 Система стратегического планирования реализации мер поддержки внутреннего водного транспорта в регионах Российской Федерации за счет развития инфраструктуры

2.1 Анализ системы оценки эффективности мер поддержки внутреннего водного транспорта, осуществляемых в рамках государственных программ

В настоящем диссертационном исследовании предлагается рассмотреть два инвестиционных проекта по строительству Багаевского гидроузла на реке Дон в Ростовской области и строительству Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волга в Нижегородской области, ранее включенных в состав ФЦП РТС, ГП РТС и федерального проекта «Внутренние водные пути» КПМИ с целью выполнения анализа влияния данных проектов на социально-экономические показатели развития Ростовской и Нижегородских областей соответственно.

Данные инвестиционные проекты взяты в качестве объектов исследования в связи со следующими обстоятельствами:

- оба инвестиционных проекта представляют собой инвестиционные проекты, принципиально меняющие условия функционирования внутренних водных путей, в отличие от проектов реконструкции судоходных гидротехнических сооружений;

- оба инвестиционных проекта предусматривают использование в качестве источника финансирования федеральный бюджет, стоимость проекта по строительству Багаевского гидроузла составляет 22,0 млрд р., Нижегородского – 43,0 млрд р. за счет средств федерального бюджета;

- оба инвестиционных проекта ранее включены в состав федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» и государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и по ним при их включении в указанные программы выданы отдельные заключения Минэкономразвития России о целесообразности их реализации.

В данном исследовании предлагается выполнить расчет оценки влияния

реализации данных инвестиционных проектов на социально-экономическое развитие Ростовской и Нижегородской областей соответственно на этапе принятия решения об их инициации и осуществления инвестиций.

Инвестиционный проект «Строительство Багаевского гидроузла на реке Дон» федерального проекта «Внутренние водные пути», включенного в состав комплексного плана развития и расширения магистральной инфраструктуры Российской Федерации до 2024 года, предусматривает строительство до 2023 года судоходного двухниточного однокамерного шлюза с водосбросной и глухой плотинами, а также сопутствующими зданиями и сооружениями. В настоящее время на участке реки Дон протяженностью более 640 км в связи с недостаточной глубиной ограничено движение судов (по осадке судов и по времени их прохождения). Данный участок реки входит в состав Единой глубоководной системы европейской части России, важнейших внутренних водных путей международного значения (Европейское соглашение СМВП, постановление Правительства Российской Федерации от 21.07.2000 № 547), открыт для захода судов под флагами иностранных государств (распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 734-р (ред. от 30.06.2015)), является частью международного транспортного коридора «Север-Юг».

По итогам совместной работы, проведенной в ходе подготовки федерального проекта «Внутренние водные пути» Росморречфлотом, Минтранс России и компаниями-грузоотправителями, грузоперевозчиками, а также Минэнерго России и Минприроды России, составлен консенсус-прогноз перевозок в 2024 году по итогам завершения реализации комплексного плана развития и расширения магистральной инфраструктуры России до 2024 года. Данный прогноз с разбивкой на виды перевозимых грузов представлен на рисунке 5.

Таким образом, планируется увеличение грузопотока более чем на 106 % с 8,7 млн т (фактический уровень) до 18,0 млн т. Достижение указанного значения грузопотока невозможно без реализации инвестиционного проекта по строительству Багаевского гидроузла, так как необходимо увеличение пропускной способности участка реки.

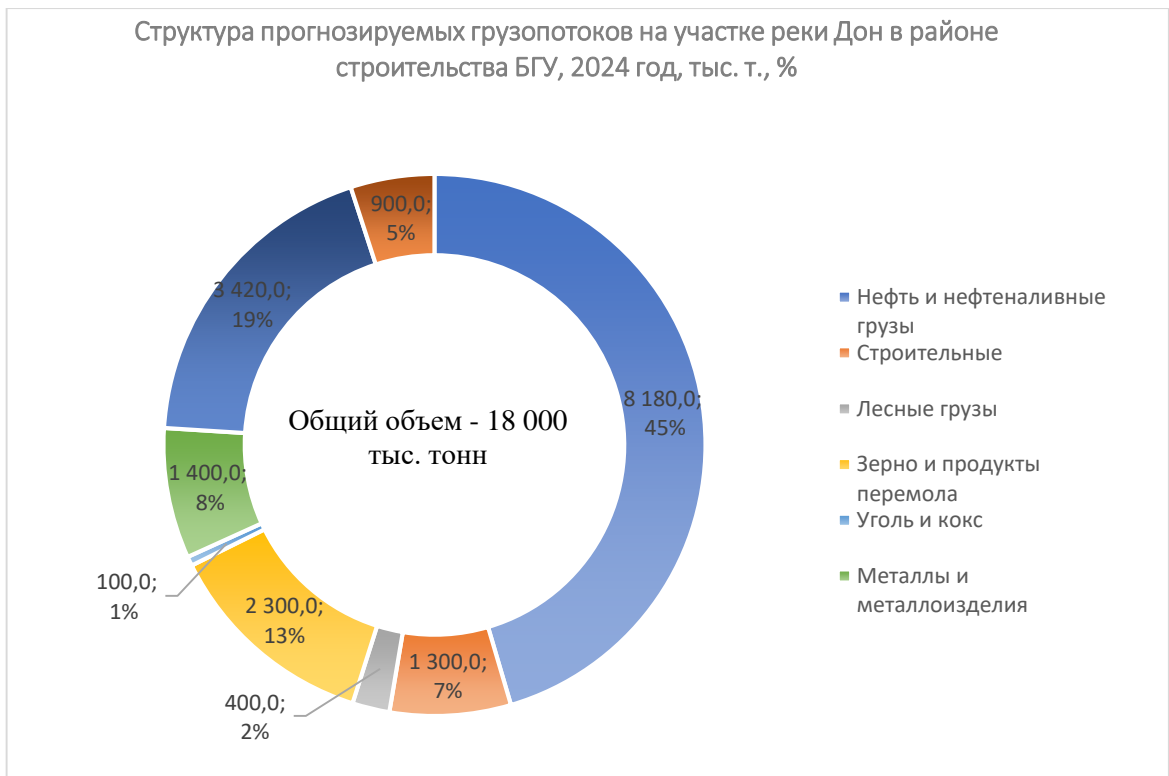


Рис.5 – Прогнозные объем и структура грузов на участке реки Дон в районе строительства Багаевского гидроузла в 2024 году

Источник: Росморречфлот.

С учетом проведения технической экспертизы наиболее оптимальным вариантом строительства гидроузла является строительство двухниточного однокамерного шлюза (155 м на 18 м), увеличивающего пропускную способность участка на 19,0 млн т/г. Учитывая изложенное, требуется определить влияние данного инвестиционного проекта на социально-экономическое развитие Ростовской области. В настоящее время по проекту завершена разработка проектно-сметной документации, получены положительные заключения государственной экспертизы проектно-сметной документации ФАУ «Главгосэкспертиза России» и выполняются строительные-монтажные работы. Назначение строящегося гидроузла – водотранспортное, то есть помимо создания условия для прохода крупнотоннажных судов, проект направлен на оздоровление Цимлянского водохранилища и обеспечение бесперебойного водоснабжения жителей Ростовской области. Водохозяйственный комплекс Ростовской области обеспечивается за счет наполнения Цимлянского водохранилища в достаточном

объеме, однако в маловодные годы (например, 2015 год) обнаруживается недостаточность питьевой воды. Обеспечение питьевой водой населения и предприятий является безусловной задачей Российской Федерацией и одним из элементов системы национальной безопасности страны.

Инвестиционный проект «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волга» федерального проекта «Внутренние водные пути», ранее включенного в состав комплексного плана развития и расширения магистральной инфраструктуры Российской Федерации до 2024 года, предусматривал строительство до 2024 года судоходного двухниточного однокамерного шлюза с водосбросной и глухой плотинами, а также сопутствующими зданиями и сооружениями. Назначение проекта: водно-транспортное, устранение лимитирующего участка, увеличение пропускной способности сверхмагистрального внутреннего водного пути на лимитирующем участке (по осадке судов и по времени прохождения судов) общей протяженностью 2702 км. Участок входит в состав Единой глубоководной системы европейской части России, важнейших внутренних водных путей международного значения (Европейское соглашение СМВП, постановление Правительства Российской Федерации от 21.07.2000 № 547), открыт для захода судов под флагами иностранных государств (распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 734-р (ред. от 30.06.2015)), является частью международного транспортного коридора «Север-Юг».

По итогам совместной работы, проведенной в ходе подготовки федерального проекта «Внутренние водные пути» Росморречфлотом, Минтранс России и компаниями-грузоотправителями, грузоперевозчиками, а также Минэнерго России и Минприроды России, составлен консенсус-прогноз перевозок в 2024 году по итогам завершения реализации комплексного плана развития и расширения магистральной инфраструктуры России до 2024 года. Данный прогноз с разбивкой на виды перевозимых грузов представлен на рисунке 6. Таким образом, планируется увеличение грузопотока более чем в 5,5 раз с 3642,3 млн т (фактический текущий уровень) до 20290 млн т. Достижение указанного значения

грузопотока невозможно без реализации инвестиционного проекта по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла, так как необходимо увеличение пропускной способности участка реки.



Рис. 6 – Прогнозные объем и структура грузов на участке реки Волга в районе строительства Нижегородского низконапорного гидроузла в 2024 году
Источник: Росморречфлот.

Учитывая изложенное, требуется определить влияние данного инвестиционного проекта на социально-экономическое развитие Ростовской области.

Проект реализуется в 2 этапа: подготовительный и основной. В настоящее время по подготовительному этапу завершена разработка проектно-сметной документации, получено положительное заключение государственной экспертизы проектно-сметной документации ФАУ «Главгосэкспертиза России» и выполняются строительные-монтажные работы. По основному этапу проводится государственная экспертиза разработанной проектно-сметной документации.

На основании вышеизложенного далее в таблице 6 приведены результаты оценки целесообразности реализации рассмотренных инвестиционных проектов в

соответствии с методологией Правительства Российской Федерации.

В соответствии с Методикой ранжирования отдельных мероприятий, включаемых в федеральные проекты комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденной Правительственной комиссией по транспорту (протокол от 29.01.2019 № 1) инвестиционные проекты относятся к проектам развития и подлежат ранжированию.

Таким образом, проект по строительству Багаевского гидроузла является более приоритетным, однако оба проекта соответствуют минимальному критерию прохождения первого этапа – 50 %.

Таблица 6 – Результаты оценки инвестиционных проектов¹

Параметр оценки, единицы измерения	Проект	
	Багаевский гидроузел	Нижегородский низконапорный гидроузел
Тип проекта (п - пассажирский, г - грузовой, пг - пассажирско-грузовой)	г	г
Совокупный интегральный бал (необходимое условие для целесообразности расчета эффектов ≥ 50), %	650	550
Группа 1 – вклад в достижение национальных целей и задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Проект вносит существенный вклад в следующие направления развития (дается 3 балла за каждый пункт, но не более 9 баллов в сумме по группе):		
Увеличение пропускной способности внутренних водных путей	3	3
Группа 2 – вклад в достижение национальных целей в сфере ускорения темпов экономического роста, в том числе за счет косвенных эффектов, соответствие целям и задачам пространственного развития		
<u>Для проектов, ориентированных на грузоперевозки</u>		
Наличие подтвержденных грузопотоков от конкретных компаний - пользователей инфраструктуры	1	1
Проект ориентируется на перевозки преимущественно высокодоходных грузов (с высокой добавленной стоимостью)	1	1
Проект ориентируется на транзитные и экспортные перевозки грузов	1	1
Проект обеспечивает интеграцию не менее 2 видов транспорта и дает возможность мультимодальных операций	1	0
В результате реализации проекта расширяет хотя бы одно узкое место	1	1

¹ Составлено автором по данным Росморречфлота и расчетам автора

Параметр оценки, единицы измерения	Проект	
	Багаевский гидроузел	Нижегородский низконапорный гидроузел
Группа 3 – привлекательность проекта для внебюджетных инвестиций		
Предполагается реализация проекта с привлечением внебюджетных средств	0	0
Группа 4 – степень проработки проекта		
Наличие ТЭО (технико-экономического обоснования) / предпроектных проработок (основных технических решений, укрупненных сметных расчетов)	1	1
Наличие ПСД (проектно-сметной документации)	1	1
Наличие положительного заключения Главгосэкспертизы (если релевантно для проекта)	1	0
Наличие земельных участков, предназначенных (зарезервированных) для реализации проекта	1	1

При рассмотрении проекта на втором этапе учитывается:

- эффект инвестиционного спроса на этапе строительства (стоимость проекта по строительству Багаевского гидроузла составляет 22,0 млрд р., Нижегородского гидроузла – 43,0 млрд р. за счет средств федерального бюджета);
- прямые эффекты от деятельности операторов (увеличение грузопотока по Багаевскому гидроузлу составит 9,3 тыс. т, по Нижегородскому гидроузлу – 16,6 тыс. т);
- прямые эффекты от деятельности производителей продукции (эффекты от расшивки узких мест, учитываются объемы грузов, перевозка которых стала возможной благодаря развитию транспорта, в стоимостном выражении).

Для проведения дальнейших расчетов будет использована условная единица средней стоимости тонны груза, перевозимого на рассматриваемых участках внутренней водных путей. Учитывая, что структура грузов является схожей, представляется возможным учесть при расчете данное допущение. Таким образом, прямые эффекты от деятельности производителей продукции по Багаевскому гидроузлу составят 9,3 условных денежных единиц, по Нижегородскому гидроузлу – 16,6 условных денежных единиц.

После определения указанных эффектов осуществляется приведение их сопоставимому масштабу (к масштабу от 0 до 1) по формуле 4.

Расчет приведен ниже:

$$Y_1 (\text{БГУ}) = (22-22) / (43-22) = 0.$$

$$Y_1 (\text{ННГУ}) = (43-22) / (43-22) = 1.$$

$$Y_2 (\text{БГУ}) = (9,3-9,3) / (16,6-9,3) = 0.$$

$$Y_2 (\text{ННГУ}) = (16,6-9,3) / (16,6-9,3) = 1.$$

$$Y_3 (\text{БГУ}) = (9,3-9,3) / (16,6-9,3) = 0.$$

$$Y_3 (\text{ННГУ}) = (16,6-9,3) / (16,6-9,3) = 1.$$

Далее осуществляется расчет итогового индекса социально-экономических эффектов:

$$BR (\text{БГУ}) = 0,1 \cdot 0 + 0,9 \cdot 0 = 0.$$

$$BR (\text{ННГУ}) = 0,1 \cdot 1 + 0,9 \cdot 2 = 1,9.$$

Таким образом, согласно проведенного расчета, проект по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла является более приоритетным, чем проект по строительству Багаевского гидроузла, не смотря на более высокий балл Багаевского гидроузла при прохождении первого этапа. При этом из критериев второй группы отбора (по социально-экономическому эффекту) для внутреннего водного транспорта предусмотрено только 3 критерия, (объем инвестиций, увеличение пропускной способности, прямой эффект в виде стоимости прироста грузопотока).

По мнению автора, данные критерии не являются основными социально-экономическими критериями развития экономики Российской Федерации в целом и регионов в частности.

Кроме того, в настоящее время отсутствует возможность полного расчета итогового индекса социально-экономических эффективно причине отсутствия утвержденной Правительством Российской Федерации методики оценки средней стоимости тонны груза.

Учитывая, что непосредственно реализация инвестиционных проектов осуществляется на территории субъектов Российской Федерации, в связи с чем степень заинтересованности региональных властей в реализации инвестиционных

проектов значительно влияет на успех реализации проекта, который определяется выполнением работ в плановые сроки, стоимость и качество (объемом работ).

Например, при строительстве крупных объектов инфраструктуры внутренних водных путей, например, при строительстве Багаевского и Нижегородского гидроузлов возникают большие площади затопленных территорий (в том числе ранее сельскохозяйственных земель и населенных пунктов). В этой связи требуется проведение работ по выкупу земель у юридических и физических лиц, которое без требуемой поддержки региональных властей и органов муниципального самоуправления является значительно более долгосрочным мероприятием, что может существенно сдвинуть сроки завершения работ по инвестиционному проекту.

Учитывая изложенное, при реализации инвестиционных проектов следующие работы являются зависимыми от действий региональных (муниципальных) властей:

- выкуп земель;
- подключение инженерных коммуникаций;
- получение разрешительной документации по строительству объекта (разрешение на строительство, на ввод объекта, и др.);
- помощь в привлечении трудовых ресурсов.

Кроме того, практика реализации крупных инвестиционных проектов показывает высокие значения общественной поддержки реализации проекта.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.11.2019 № 1512 Минэкономразвития России проводит оценку социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурного проекта на основе оценки налоговых поступлений, налоговых льгот, расходов федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации в связи с реализацией инфраструктурного проекта, эффектов от валовой добавленной стоимости непосредственных участников инфраструктурного проекта, включая перевозчиков пассажиров и грузов, операторов и владельцев транспортной инфраструктуры,

товаров (работ, услуг), используемых при реализации инфраструктурного проекта, а также на основе монетизации агломерационного эффекта, эффекта экономии времени в пути пассажиров и грузов, эффекта повышения безопасности их перевозок и эффекта от ликвидации инфраструктурных ограничений по выпуску дополнительных товаров (работ, услуг).

Результатом оценки социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурного проекта с государственной поддержкой является количественная оценка следующих показателей:

- прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации, рассчитываемый на основе прироста валовой добавленной стоимости, поступлений налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг), а также в связи с экономией времени в пути пассажиров и грузов, повышением безопасности перевозок пассажиров и грузов, агломерационным эффектом и эффектом от ликвидации инфраструктурных ограничений в результате реализации инфраструктурного проекта;

- бюджетный эффект, рассчитываемый как сальдо прироста налоговых и иных обязательных платежей в бюджетную систему Российской Федерации в связи с реализацией инфраструктурного проекта и размера государственной поддержки.

Однако до настоящего времени оценка инвестиционных проектов по данной методике не осуществляется в связи:

- с отсутствием утвержденного порядка применения данной методики;
- с отсутствием утвержденного порядка расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры;

- с отсутствием ряда утвержденных нормативно-правовых актов, содержащих сведения о необходимых для выполнения оценки коэффициентов (средняя стоимость тонны груза, и др.).

При этом данная методика не предусматривает разделение эффектов от реализации инвестиционных проектов на развития экономики России в целом и на развитие субъектов Российской Федерации, на территории которых данные

инвестиционные проекты планируются к реализации.

Кроме того, данная методика также подвергается критике экспертного сообщества и в части оценки эффектов для экономики России в целом. Так, по мнению Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, выступающего в настоящее время экспертным органом при реализации инфраструктурных проектов, включенных в Комплексный план расширения и модернизации транспортной инфраструктуры, методика содержит ряд допущений, требующих дополнительного обоснования:

- для денежной оценки выигрыша от сокращения времени в пути используется предположение, что сэкономленное время экономически активное население будет направлено на увеличение количества рабочего времени, при этом увеличение рабочего времени будет вести к увеличению заработной платы;

- эффекты от прироста пассажиро- и грузопотоков характеризуют дополнительную выручку, которую получают перевозчики от увеличения объемов перевозок, то есть не учитывают полный экономический эффект, возникающий за счет изменения экономической активности грузоотправителей и грузополучателей;

- агломерационный эффект рассчитывается на основе предположения, что если время в пути между малыми населёнными пунктами, расположенными на одной территории, станет эквивалентно времени в пути между районами большого города, то и производительность труда в этих населенных пунктах также поднимется до уровня большого города.

В этой связи, методику оценки эффектов от реализации инвестиционных проектов при их инициации предлагается дополнить обязательным к заполнению разделом, касающимся оценкой эффектов реализации данных инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации, включая:

- оценку прироста валового регионального продукта, а также иных социально-экономических показателей развития субъектов Российской Федерации;

- оценку налоговых и иных обязательных платежей в консолидированный

бюджет субъекта Российской Федерации.

Кроме того, при принятии решения о реализации инвестиционного проекта автором предлагается учитывать результаты оценки вероятности воздействия эффектов от реализации инвестиционных проектов с государственным участием на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации, проводимую на основании методики, предлагаемой автором настоящего исследования.

Как ранее, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации» (утратило силу с 1 января 2023 года), так и позднее, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 2021 г. № 786 «О системе управления государственными программами Российской Федерации»¹⁾ предусмотрено участие субъектов Российской Федерации в государственных программах Российской Федерации, в том числе на условиях софинансирования из средств федерального бюджета.

Участие субъектов Российской Федерации в реализации национальных проектах предусмотрено постановлением Правительства Российской Федерации от 31.10.2018 № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации» (вместе с «Положением об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации»).

По данным Минфина России, более 8,3 трлн р. или 31 % от общего объема затрат, предусмотренных на реализацию всех национальных проектов в период 2019-2024 годов, приходится на субъекты Российской Федерации (национальные проекты «Демография», «Здравоохранение», «Образование» «Жилье и городская среда», «Экология», «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Производительность труда», «Наука и университеты», «Цифровая экономика»,

¹⁾ Постановление Правительства Российской Федерации от 26.05.2021 № 786 «О системе управления государственными программами Российской Федерации» // Гарант: [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/400820533/> (дата обращения – 10.01.2023).

«Культура», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «Международная кооперация и экспорт», «Туризм и индустрия гостеприимства», «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»). Вместе с тем, доля расходов субъектов Российской Федерации в рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»)» в период 2019-2024 годов составляет менее 1 %.¹⁾

В рамках КПМИ осуществляется строительство магистральной инфраструктуры, направленной на увеличение экономической связанности регионов.

С учетом характера проектов и отсутствия прямых экономических эффектов для региона, в случае, если регион не обладает точками зарождения грузов, участие субъектов Российской Федерации в КПМИ находится на минимальном уровне с точки зрения участия в финансировании инвестиционных проектов.

В данной главе проведен анализ причин неучастия субъектов Российской Федерации в реализации транспортных проектов, имеющих магистральный характер.

Оценка эффективности реализуемых Правительством Российской Федерации мер поддержки развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта является особенно актуальной проблематикой в условиях стагнации экономического роста Российской Федерации. Выделение бюджетных средств на реализацию инвестиционных проектов либо на текущее содержание внутреннего водного транспорта должно быть обоснованно и целесообразно, при этом необходимо отметить, что перечень заявляемых мероприятий должен быть оптимальным и достаточным для достижения заданных Президентом Российской Федерации

¹⁾ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308743/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрированных пользователей.

Федерации и Правительством Российской Федерации целевых показателей.

В 2010-2021 годах Правительством Российской Федерации осуществлялась реализация мероприятий подпрограммы «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» (далее – Подпрограмма, подпрограмма ВВТ ФЦП РТС). В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 03.04.2019 № 393 реализация ФЦП РТС досрочно прекращена с 01.01.2019, при этом мероприятия, не завершённые на 01.01.2019 включены в состав государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»

В настоящее время процедура обоснования капитальных вложений основывается на механизме, закреплённом в постановлении Правительства Российской Федерации от 12.08.2008 № 590 (в ред. от 30.12.2018) «О порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения» (далее – ПП РФ 590). Далее представлены особенности данного порядка, выявленные автором в ходе проведения анализа ПП РФ 590:

- оценка эффективности инвестиционного проекта проводится на основании заполненных типовых форм в опроснике, включающих основные сведения о проекте, цели его реализации, краткое описание сущности инвестиционного проекта, информацию о его соответствии целям государственной программы Российской Федерации и обеспеченности основными ресурсами;

- подтверждение обоснованности стоимости проекта осуществляется посредством сравнения значения показателя «отношение сметной стоимости или предполагаемой (предельной) стоимости объекта капитального строительства к количественным показателям (показателю) результатов реализации проекта» с ранее реализованным инвестиционным проектом, принятым в качестве проекта-аналога;

- подтверждение эффективности реализации проекта осуществляется Минэкономразвития России на основании материалов, представленных

федеральным органом исполнительной власти – инициатором инвестиционного проекта.

Таким образом, выделение бюджетного финансирования на реализацию инвестиционного проекта будет признано эффективным в случае соответствия инвестиционного проекта целям государственной программы и наличия проекта-аналога, по которому отклонение показателя «стоимость проекта/количественный показатель реализации проекта» будет менее 7 %.

Данный подход имеет существенные недостатки, а именно:

- отсутствие информации об альтернативных вариантах достижения цели, на которую направлен инвестиционный проект. Принцип ранжирования проектов различным критериям не закреплен в положениях ПП РФ 590. В этой связи у инициатора инвестиционного проекта отсутствует нормативно закреплённая необходимость поиска наиболее оптимального способа решения поставленной задачи. Также положениями ПП РФ 590 не закреплёно требование об указании информации о последствиях нереализации проекта;

- отсутствие возможности подтверждения эффективности инвестиционного проекта в случае, если инвестиционный проект носит уникальный характер. Так, при обосновании инвестиционного проекта по строительству судна аварийно-спасательного флота с ранее недостижимыми характеристиками (с уникальным спасательным оборудованием), стоимость которого значительно выше ранее построенных судов (более чем на 7 % по показателю «количественный результат/стоимость»), обосновать эффективность направления бюджетных средств по существующему порядку не представляется возможным;

- закрепление зависимости от ранее реализованных инвестиционных проектов. Сравнение стоимости инвестиционного проекта на его результат с проектом-аналогом является единственно возможным обоснованием стоимости проекта. При этом исключается возможность актуализации включенных в проект-аналог расходов. Например, если стоимость проекта-аналога была рассчитана в рублях на основе включения в него стоимости импортного оборудования,

приобретенного в период падения курса национальной валюты, при этом предлагаемый инвестиционный проект инициируется в период повышения стоимости национальной валюты, и отклонение стоимости относительно количественного показателя проекта составит более 7 %, инвестиционный проект не может быть признан эффективным. То есть данный подход не учитывает изменение рыночной стоимости приобретаемого оборудования и строительных материалов за счет изменения курсов валют, появления альтернативных поставщиков, иных изменений рынка приобретаемого оборудования и строительных материалов;

- стоимость проекта-аналога может быть представлена некорректно. Учитывая, что подтверждение стоимости проекта-аналога осуществляется за счет представления копий положительных заключений государственной экспертизы проектно-сметной документации, конечная стоимость реализации проекта-аналога может значительно отличаться в результате внесения изменений в первоначально разработанную проектно-сметную документацию в ходе реализации инвестиционного проекта;

- отсутствие в обосновывающих материалах информации о рисках реализации инвестиционного проекта и мероприятиях, направленных на снижение вероятности возникновения риска и сглаживанию последствия наступления рисков. В ходе реализации инвестиционных проектов возможно наступление событий, негативно влияющих на успешность реализации инвестиционного проекта. Согласно данным международной статистики: только 16 %-28 % проектов реализуется точно в срок и в рамках установленного бюджета; около 49 % проектов имеют существенные отклонения (превышение бюджета может составлять от 45 % до 180 %, срока от 60 % до 200 % от запланированных); только в 61 % проектов цель проекта остается неизменной до его завершения; порядка 23 % проектов не доводятся до завершения¹⁾. В соответствии с общепризнанными международными стандартами управления инвестиционными проектами система управления

¹⁾ Rubenstein D. Standish group report: There less development chaos today / D. Rubenstein // SD Times. 2007. № 1. Mar.1. – URL: <https://sdtimes.com/>. (дата обращения: 14.02.2023).

рисками является неотъемлемой частью системы управления проектами.¹⁾ Учитывая изложенное, существующий порядок, основанный на положениях ПП РФ 590, требует существенной доработки в части включения положений об управлении рисками проектов.

Одним из примеров неуспешной реализации инвестиционного проекта вследствие наступления рискованного события является реализация проекта «Строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла» подпрограммы «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)» (далее – ФЦП РТС). Проект предусматривал реконструкцию инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути, включая проектирование и строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла (Ленинградская область). Целью реализации проекта являлась ликвидация инфраструктурных ограничений по увеличению объема грузо- и пассажироперевозок по Волго-Балтийскому водному пути и повышение конкурентоспособности водного маршрута по сравнению с автомобильными и железными дорогами. При общей стоимости проекта в объеме 13,0 млрд р., финансирование мероприятия в период 2010-2016 годов составило 0,9 млрд р. За указанный период завершено строительство причала и технологической дороги, по которой предполагалось осуществлять завоз строительных материалов; завершена разработка проектной документации на строительство второй нитки шлюза.

В результате очередного сокращения объема бюджетного финансирования, реализация мероприятия в соответствии с решением Правительства Российской Федерации была прекращена: в рамках очередной корректировки ФЦП РТС мероприятие исключено из подпрограммы «Внутренний водный транспорт». Таким образом, социально-экономическое значимое мероприятие не было реализовано по причине сокращения объемов бюджетного финансирования, несмотря на фактически затраченные средства в объеме 0,9 млрд р.

Учитывая изложенное, существующий порядок обоснования эффективности

¹⁾ Руководство РМВОК. Руководство к своду знаний по управлению проектами + Agile: практическое руководство. Шестое издание. – Москва: Олимп-Бизнес. 2021. С. 792.

направления средств федерального бюджета на осуществление капитальных вложений в объекты государственной собственности Российской Федерации предусматривает оценку только части параметров инвестиционного проекта и требует существенной доработки.

В целях повышения эффективности управления бюджетными инвестициями Президентом и Правительством Российской Федерации было принято решение о реализации ранее не используемого инструмента стратегического планирования – федеральных проектов, в т.ч. по всем видам транспорта. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р утвержден «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»¹⁾ (далее – КПМИ).

КПМИ включает транспортную и энергетическую части.

До 1 января 2021 года в транспортную часть КПМИ было включено 9 федеральных проектов с общим объемом финансирования за счет средств федерального бюджета – 3028,8 млрд. р.; за счет средств субъектов Российской Федерации – 58,7 млрд. р., за счет внебюджетного финансирования – 3260,0 млрд. р.:

- 1) «Европа - Западный Китай»;
- 2) «Морские порты России»;
- 3) «Северный морской путь»;
- 4) «Железнодорожный транспорт и транзит»;
- 5) «Транспортно-логистические центры»;
- 6) «Коммуникации между центрами экономического роста»;
- 7) «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»;
- 8) «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»;
- 9) «Внутренние водные пути».

¹⁾ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308743/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрированных пользователей.

Далее приведен анализ процедуры формирования перечня инвестиционных проектов, включаемых в КПМИ.

Проблемы реализации КПМИ наиболее ярко и четко можно показать на примере федерального проекта «Внутренние водные пути». Объем финансирования данного проекта из средств федерального бюджета составляет 276,3 млрд р. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204, КПМИ должен был утверждаться в «связке» со «Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». Однако КПМИ формировался в ускоренном режиме и был утвержден на 6 месяцев раньше. Таким образом, наблюдается нарушение логики стратегического планирования: документ уровня целеполагания («Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года») вынужден был «подстраиваться» под документ уровня планирования (КПМИ). Такая ситуация имеет очевидные негативные эффекты: вместо новых инфраструктурных проектов продолжается устранение частных, хоть и «острых» проблем. К тому же, такой подход допускает изменение приоритетов каждый политический цикл.

КПМИ по своему положению в системе стратегического планирования имеет двойственный статус: с одной стороны, являясь по своей сути национальным проектом, он имеет статус самостоятельного документа, утвержденного Правительством Российской Федерации. С другой стороны, федеральные проекты, составляющие КПМИ, подлежат включению и в государственные программы Российской Федерации. В этой связи алгоритм формирования и реализации КМПИ и федеральных проектов имеет ряд отличительных особенностей: перечень документов стратегического планирования, разрабатываемых федеральными органами исполнительной власти на этапе целеполагания, а также планирования и программирования, утвержденный Федеральным законом от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации»¹⁾ не включает документа, статус которого соответствовал бы КПМИ. В результате

¹⁾ Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // Гарант: [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/70684666/> (дата обращения – 10.01.2023).

нормативная база формирования и реализации федеральных проектов КППМИ не может считаться достаточно полной, хотя она включает в себя такие нормативно-правовые акты, как:

- постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.2018 № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации»;

- постановление Правительства Российской Федерации от 12.10.2017 № 1242 «О разработке, реализации и об оценке эффективности отдельных государственных программ Российской Федерации»;

- методические указания по разработке национальных проектов (программ), утвержденные Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым 04.06.2018 (№ 4072п-П6);

- методические указания по мониторингу и внесению изменений в КППМИ (транспортная часть) и федеральные проекты, входящие в него, утвержденные Правительственной комиссией по транспорту (протокол от 16.04.2020 № 4).

В соответствии с указанными нормативными документами, механизм принятия решения о включении инвестиционных проектов в федеральные проекты КППМИ состоит из нескольких этапов¹⁾:

- во-первых, направление Минтрансом России запроса о внесении изменений в КППМИ и включения в него вновь начинаемого инвестиционного проекта в адрес Проектного комитета Правительственной комиссии по транспорту;

- во-вторых, принятие решения Правительственной комиссии по транспорту о начале процедуры включения инвестиционного проекта в КППМИ;

- в-третьих, формирование Минтрансом России запроса на изменение паспорта федерального проекта и направление его в АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации» (далее – Аналитический центр) с учетом предельных лимитов финансирования из средств федерального бюджета, ранее определенных Минфином России;

¹⁾ Мацуев, А.Н. Развитие системы взаимоотношений федеральных и региональных органов власти при формировании федеральных проектов // Федерализм. – 2019. – № 2(94). – С. 52-60.

в-четвертых, проведение процедуры оценки предлагаемых изменений, включая проведение ранжирования мероприятий федерального проекта Аналитическим центром, и выдача заключения о влиянии предлагаемых изменений на достижение целей КППМИ;

в-пятых, подготовку администратором и руководителем проекта (Росморречфлотом и Минтрансом России соответственно) паспорта федерального проекта и его согласование в Минэкономразвития России и Минфине России;

в-шестых, утверждение паспорта федерального проекта на заседании рабочей группы Правительственной комиссии по транспорту (Проектный комитет транспортной части КППМИ).

При этом решение о выделении финансирования из средств федерального бюджета происходит в полном соответствии с законодательством в сфере бюджетного процесса, включая формирование администратором и руководителем федерального проекта федеральной адресной инвестиционной программы, и её согласование в Минэкономразвития России, с учетом лимитов, вновь формируемых Минфином России, формирование проекта государственной программы Российской Федерации, включающего мероприятия федеральных проектов КППМИ (вместе с обосновывающими материалами), и его согласование в Минэкономразвития России, Минфине России, Минвостокразвития России (при необходимости), Минюсте России, а также утверждение государственной программы Российской Федерации Правительством Российской Федерации. Минэкономразвития России, Минфин России, Правительство Российской Федерации в соответствии с вышеуказанной нормативной базой отдельными процедурами согласовывает паспорт федерального проекта, проект государственной программы, при этом смысловое наполнение указанных документов является одним и тем же. Кроме того, Минэкономразвития России и Минфин России дополнительно согласовывает проект федеральной адресной инвестиционной программы.

Таким образом, *происходит дублирование процедур* согласования мероприятий, включенных в КППМИ, и, как следствие, постоянная корректировка

параметров реализации проектов, включая сроки начала реализации, объемы и структуру их финансирования. Это дублирование существенно увеличивает срок принятия решений, повышает инертность в деятельности органов государственной власти.

Учитывая, что Правительством Российской Федерации Аналитический центр определен в качестве центра компетенций и «инвестиционного фильтра», механизм принятия решения о включении инвестиционного проекта в федеральный проект дополняется процедурой формирования предварительного заключения Аналитическим центром о влиянии предлагаемых региональными властями проектов на достижение целей федерального проекта и КППМИ. При этом федеральные органы исполнительной власти рассматривают предложения региональных властей исключительно после получения положительного заключения Аналитического центра. Согласование региональной инициативы на данном этапе носит технический характер, во время которого требуется установить целесообразность реализации проекта с точки зрения его эффективности и реализуемости и может занимать длительное время.

Поскольку формирование федеральных проектов должно быть синхронизировано по срокам с бюджетным процессом, то временной промежуток представления проектов является существенным ограничивающим фактором учета предложений субъектов Российской Федерации при формировании федеральных проектов. Так, учет инициативных инвестиционных проектов регионов после формирования проекта федеральной адресной инвестиционной программы в рамках федерального закона о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период не представляется возможным. В связи с этим, учитывая длительность и определенную инертность процедуры принятия решений о выделении бюджетного финансирования, включение инвестиционных проектов в федеральные проекты КППМИ по инициативе регионов является трудно осуществимой задачей. Ее решение требует принятия специальных решений Правительством Российской Федерации.

Кроме того, низкий уровень проработки инвестиционных проектов

субъектами Федерации, включая отсутствие необходимых обоснований в соответствии с нормативными требованиями в области бюджетных инвестиций, отсутствием расчетов экономической эффективности, а также практики реализации совместных инвестиционных проектов с федеральным уровнем власти, приводит к правомочному исключению этих инициатив на уровне Аналитического центра или руководителя федерального проекта.

В настоящее время при подготовке обосновывающих материалов при включении инвестиционных проектов в государственные программы Российской Федерации не проводится оценка влияния проекта на такие социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуется инвестиционный проект, как ВРП, объект экспорта и отгрузки продукции собственного производства, снижение неравенства и уровня безработицы, повышение совокупной факторной производительности.¹⁾ Также не проводится оценка данного влияния после завершения реализации инвестиционных проектов.

Необходимо отметить, что при реализации инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета федеральные органы исполнительной власти занимаются решением отраслевых вопросов федерального значения. Одним из примеров подобных отраслевых вопросов федерального значения является наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях. При решении данного вопроса Правительство Российской Федерации не рассматривает конкретный регион, в котором имеется лимитирующий участок, а рассматривает в целом не только систему внутренних водных путей, но и транспортный комплекс в целом, учитывая взаимосвязь видов транспорта.

Несмотря на это, вопрос оценки влияния инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации, является важным для понимания результатов данных инвестиционных проектов в контексте

¹⁾ Мацуев А.Н. Анализ системы оценки эффективности инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на этапе их инициации (на примере инфраструктуры внутренних водных путей) // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2020. №4 (64). Номер статьи: 6404. Дата публикации: 13.10.2020.

конкретных результатов, учитывая, что транспортная инфраструктура сама по себе не является источником роста экономики, но является ее естественным ограничением.

Оценка социально-экономических эффектов от инвестиционных проектов в области транспортной инфраструктуры на развитие российских регионов является актуальной практической и научной проблемой одновременно в связи с выделением значительного объема средств федерального бюджета на реализацию таких инвестиционных проектов в условиях постоянного дефицита бюджетного финансирования и большого количества субъектов Российской Федерации.

Кроме того, результаты расчета эффектов для региона необходимы для рассмотрения инвестиционного проекта на уровне власти субъектов Российской Федерации. Поскольку значительная часть инвестиционных проектов реализуется без участия в какой-либо форме субъектов Российской Федерации, понимание важности и необходимости проекта для развития региона позволит сократить сроки его реализации за счет участия региона в решении вопросов, находящихся в его компетенции (например, скорость решения земельных вопросов, и пр.).

При этом существует значительная проблема, требующая нахождения методического решения, связанная с характерной особенностью транспортной отрасли, а именно наличием транзитного грузопотока.

В случае, если в субъекте Российской Федерации отсутствуют крупные грузоотправители, то, например, строительство федеральной автодороги через территорию такого субъекта, не принесет прямых значительных экономических выгод:

- 1) На этапе строительства автомобильной дороги федерального значения:
 - организация открытого конкурса на выбор генерального подрядчика по строительству автодороги является компетенцией федерального органа исполнительной власти, выступающим заказчиком данного строительства (или назначенное им в установленном порядке подведомственное учреждение). В связи со значительным количеством участков (автономных этапов, отдельных объектов капитальных вложений) при строительстве автомобильной дороги, Росавтодором,

как государственным заказчиком, проводится конкурс на выбор генерального подрядчика строительства дороги. Учитывая масштабы строительства и объемы финансирования, соответственно большие объемы обеспечения для контрактов, требования к опыту и наличию разрешений, для некрупных строительных компаний субъектов федерации практически отсутствует возможность выступить генеральным подрядчиком строительства дороги. В этой связи инвестиции федерального бюджета не поступают в экономику субъекта федерации, как и налоговые поступления в региональный бюджет. При этом не исключается привлечение генеральным подрядчиком субподрядчиков из числа компаний субъекта федерации, а также рабочей силы, однако гарантировать это в силу законодательства в сфере закупок это не представляется возможным.

2) На этапе эксплуатации автомобильной дороги:

- в регионе создаются новые рабочие места за счет открытия сопутствующих автомобильным дорогам обслуживающих предприятий (придорожные кафе, гостиницы, заправочные станции). При этом возможно произвести прямой расчет данных поступлений в ВРП региона

- в регионе обеспечивается повышение инвестиционного климата за счет улучшения транспортной доступности. При этом методика прямого расчета данных возможных поступлений в ВРП региона отсутствует.

В области внутреннего водного транспорта наблюдается аналогичная ситуация.

Учитывая, что содержание внутренних водных путей является компетенцией федерального уровня власти, то организация конкурса на строительство (реконструкцию) судоходного гидротехнического сооружения является компетенцией федерального органа исполнительной власти в области внутреннего водного транспорта (Росморречфлот). Принимая во внимание сложность работ (подводные работы, высокая категоричность по опасности сооружений в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации) и значительные объемы финансирования, а соответственно и значительный объем необходимого обеспечения контракта, возможность участия некрупных

строительных компаний субъекта федерации ограничена. В этой связи инвестиции федерального бюджета не поступают в экономику субъекта федерации, как и налоговые поступления в региональный бюджет.

При этом также не исключается привлечение генеральным подрядчиком субподрядчиков из числа компаний субъекта федерации, а также рабочей силы, однако гарантировать это в силу законодательства в сфере закупок это не представляется возможным.

Выгоды для региона на этапе эксплуатации судоходного гидротехнического сооружения также схожи с результатами от эксплуатации автомобильной дороги:

- в регионе создаются новые рабочие места за счет открытия сопутствующих обслуживающих предприятий, как туристической направленности (причальные кафе, гостиницы), так и грузоперевозочной (портопункты). При этом возможно произвести прямой расчет данных поступлений в ВРП региона;

- в регионе обеспечивается повышение инвестиционного климата, а также туристического потенциала за счет улучшения транспортной доступности. При этом методика прямого расчета данных возможных поступлений в ВРП региона отсутствует.

Аналогично эффектам от развития внутреннего водного транспорта и строительства автомобильных дорог, строительство железных дорог приносит значительный прямой доход в бюджет субъекта при наличии в регионе крупных грузоотправителей, при этом регион также повышает инвестиционный климат за счет повышения транспортной доступности.

В отличие от проектов развития автомобильного, внутреннего водного и железнодорожного транспорта, проекты развития инфраструктуры морского и авиационного транспорта являются в большей степени источниками развития экономики субъектов федерации, в которых они находятся.

Несмотря на аналогичную ситуацию, возникающую при проведении конкурсных процедур на выбор генерального подрядчика по строительству объекта, эффекты на этапе эксплуатации объектов (морской порт, аэропорт) распределяются исключительно в экономике региона.

Таким образом, характер транспортной отрасли значительно усложняет оценку эффектов реализации инвестиционных проектов на социально-экономическое развитие конкретного региона и страны в целом, поскольку развитие транспортной отрасли напрямую не является источником роста ВВП либо ВРП, но снимает инфраструктурные ограничения для роста других отраслей экономики. Существующие методики оценивают исключительно дополнительную выручку перевозчиков, в то время как основной эффект достигается у грузоотправителей и грузополучателей. Для того, чтобы иметь возможность оценить эффект от реализации проектов по развитию линейных транспортных объектов (внутренних водных путей, автомобильных и железных дорог) с географической привязкой, необходимо иметь информацию о точках зарождения и погашения грузопотоков и стоимость перевозимых грузов, то есть иметь межрегиональный транспортный баланс.

Однако до настоящего времени межрегиональный транспортный баланс по видам транспорта, выраженный в натуральных и стоимостных показателях для Российской Федерации не разработан.

В данной главе предлагается рассмотреть методологический подход к ранжированию инвестиционных проектов в целях их включения в государственные программы Российской Федерации либо КПМИ, а также рассмотреть методологию проведения оценки инвестиционных проектов на предмет их влияния на показатели социально-экономического развития регионов.

В основе методики ранжирования отдельных мероприятий лежит определение вклада мероприятий в достижение целей, установленных в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ № 204) для последующего включения их в федеральные проекты комплексного плана, а также оценки возможности и объемов государственной поддержки для их реализации.

Согласно методике, вновь включаемые в состав федеральных проектов КПМИ инвестиционные проекты разделены на два типа: «мероприятия развития»

(инвестиционные проекты, существенно меняющие и развивающие инфраструктуру транспортного комплекса) и «мероприятия жизнеобеспечения» (инвестиционные проекты и иные меры, направленные на поддержание существующей инфраструктуры транспортного комплекса)¹⁾. Мероприятия развития призваны обеспечить достижение целевых параметров, определенных в Указе № 204.

Методика призвана ранжировать мероприятия одного вида транспорта в зависимости от их технологических и бюджетных эффектов в условиях ограниченных бюджетных средств. Ранжирование осуществляется в 2 этапа и исключительно по «мероприятиям развития»:

1. Оценка инвестиционных проектов развития на предмет соответствия целям Указа № 204 (достижение целевых показателей, выраженных числовыми значениями), задачам экономического роста (ускорение передвижения грузов и пассажиров, создание новых транспортных цепочек, развитие международных транспортных коридоров) и достаточной степени проработанности (наличие проектно-сметной документации по инвестиционному проекту, наличие документации по планировке территории, оформление земельно-правовых отношений). Мероприятия, набравшие более половины максимально возможного количества баллов, проходят на второй этап оценки.

2. Оценка социально-экономических эффектов, включая формируемый инвестиционным проектом эффект инвестиционного спроса, непосредственный эффект от увеличения грузопотока и пассажиропотока (с учетом ранее действовавших операторов), непосредственный эффект от увеличения грузопотока и пассажиропотока (с учетом вновь созданных транспортных сообщений).

По итогам проведенного анализа осуществляется расчет итогового показателя (индекса) эффектов от реализации инвестиционного проекта.

¹⁾ Методика ранжирования отдельных мероприятий, включаемых в федеральные проекты Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года : протокол Правительственной комиссии по транспорту от 29 января 2019 г. № 1 // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. сайт. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/423690> (дата обращения: 10.02.2023).

Необходимо отметить, что в рамках данного подхода не анализируется эффект от реализации инвестиционного проекта на социально-экономические показатели субъекта Российской Федерации, а учитывают исключительно отраслевые целевые показатели:

- объем инвестиций по проекту;
- увеличение грузо- и пассажиропотока;
- увеличение пропускной способности.

Оценка влияния инвестиционного проекта на социально-экономическое развитие территорий позволит Правительству Российской Федерации проводить отбор инвестиционных проектов из различных отраслей экономики.

Учитывая изложенное, требуется доработка методологии в части учета реализации проекта на такие социально-экономические показатели, как ВРП, уровень безработицы, коэффициент Джини (неравенства концентрации доходов), и др.

2.2 Методология оценки воздействия инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели регионов на основе применения метода «разность разностей»

В настоящем исследовании в целях оценки влияния реализации инвестиционных проектов подпрограммы «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» в период с 2010 по 2021 годы предлагается использование метода «разность разностей».

В настоящей работе предлагается спецификация регрессионной модели, основанной на методологии «разности разностей» (далее – DID – «Difference-in-Differences»), свободной от требований линейности трендов. Эволюции во времени средних значений анализируемого показателя в группе воздействия и контрольной группе описываются временными фиксированными эффектами, как это делается в моделях, учитывающих панельный характер данных, но отдельно для каждой из

групп. Предложенная спецификация позволяет проследить (и сравнить) динамику анализируемого показателя во времени в экспериментальной группе и контрольной группе с той частотой, с которой собраны данные, независимо от формы функциональной зависимости показателя от времени (2005-2021 гг.).

Модель сохраняет некоторые ограничения на возможную интерпретацию оценок параметров. Во-первых, при количественном измерении эффекта воздействия в процентном выражении приходится говорить об изменениях в конкретном периоде по отношению к значениям в базовом периоде (то же самое было в случаях с непараллельными линейными трендами). Во-вторых, причинно-следственная интерпретация воздействия (как и во всех моделях DID) зависит от состава группы воздействия, контрольной группы и условий наблюдаемого естественного эксперимента (то есть от процесса генерации данных).

В идеальном эксперименте в контрольную группу подбираются точные копии элементов экспериментальной группы. Попадание в ту или иную группу должно носить абсолютно случайный характер¹⁾. В данном исследовании экспериментальная группа ограничена регионами-участниками Подпрограммы.

Согласно методологии²⁾, в контрольную группу выбираются элементы, абсолютно случайно не получившие воздействие.

В самом простом случае, когда имеются две повторяющиеся выборки, оценка эффекта методом «разность разностей» сводится к МНК-оценке параметра β_d в следующей регрессии:

$$y_i = \beta_1 + \beta_r r_i + \beta_\tau \tau_t + \beta_d r_i \tau_t + u_i, \quad (1)$$

где r_i —индикатор участия в программе, ед.;

τ_t —индикатор временного периода до и после программы, ед.;

u_i —случайная ошибка, ед.

Для панельных данных в общем случае с большим числом периодов и произвольным порядком действия программы рекомендуется использовать

¹⁾ Wooldridge, J. M. *Econometric analysis of cross section and panel data*. 2nd ed. – Cambridge, MA: MIT Press. 2010. P. 1096.

²⁾ Leuven, E., Oosterbeek, H. An alternative approach to estimate the wage returns to private-sector training // *Journal of Applied Econometrics*. 2008. № 23(4). P. 423-434

следующую модель:

$$y_{it} = \lambda_t + \tau\omega_{it} + x_{it}'\gamma + c_i + u_{it}, \quad (2)$$

где λ_t —агрегированные временные эффекты, ед.;

c_i —ненаблюдаемый эффект, ед.;

τ — эффект воздействия, ед.;

ω_{it} —индикатор участия в программе в момент времени t , ед.

Д.М. Вулридж рекомендует оценивать модель (2) с фиксированными эффектами и взять первые разности для удаления ненаблюдаемого эффекта (c_i), предполагая экзогенность переменной участия в программе и то, что реализация программы не меняется в зависимости от исходов y_{it} .

Для оценки эффектов программы при наличии панельных данных и с применением модели (2) рекомендуется оценивать следующую линейную модель:

$$y_{it} = \beta_1 + \beta_r r_i + \beta_\tau \tau_t + \beta_d r_i \tau_t + \beta_x' x_{it} + \beta_d' r_i \tau_t x_{it} + u_{it}, \quad (3)$$

где $u_{it} = \zeta_i + v_{it}$ —случайная ошибка, ед.;

r_i —индикатор участия в программе, ед.;

τ_t —индикатор временного периода до и после программы, ед.

Графическое представление метода «разница разниц» представлено на рисунке 5, программы, который измеряется как разность разностей результирующей переменной: $(y_{11} - y_{01}) - (y_{10} - y_{00})$.

Кроме наглядности представления модели, достоинством является возможность ее использования на повторяющихся кросс-секциях, с отказом от панельной структуры данных.

Это снимает проблему возможной несостоятельности DID оценок, связанной с истощением выборки, наблюдаемой иногда в панельных данных.

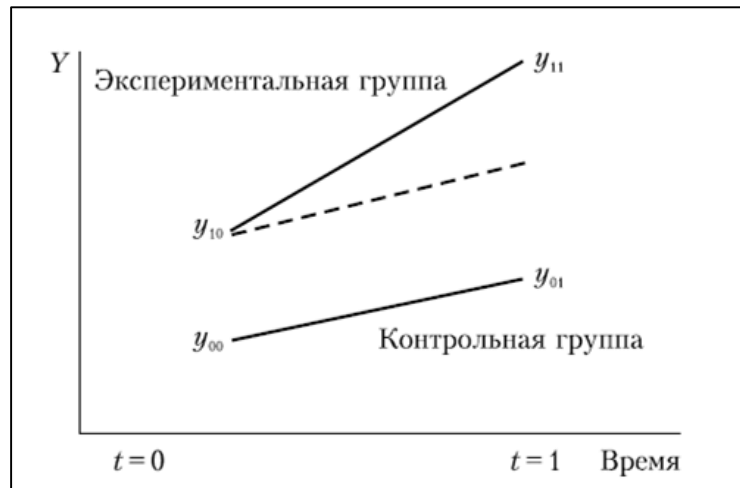


Рис. 7 – Графическое представление метода «разница разниц»

Алгоритмы выбора контрольной группы в условиях не экспериментальных данных эксплуатируют два основных подхода.¹⁾

В рамках одного — в контрольную группу подбираются респонденты, наиболее близкие к респондентам из группы воздействия по своим наблюдаемым характеристикам.

В другом — в контрольную группу подбираются респонденты, близкие к респондентам из группы воздействия по прогнозам их меры склонности (propensity score) попадания в группу воздействия.²⁾

Второй подход очень популярен как в прикладных, так и в теоретических исследованиях, его использование и развитие аргументировано возможностью снижения смещения оценок, обусловленного различием групп по ненаблюдаемым инвариантным во времени индивидуальным характеристикам.

Однако в случаях, когда наблюдения в группе воздействия и контрольной группе сбалансированы, подбор респондентов на основе меры склонности с увеличением числа отбрасываемых наблюдений приводит к дисбалансу, снижению эффективности и возможным смещениям оценок.³⁾

¹⁾ Meyer, K. E. Foreign Direct Investment in the Early Years of Economic Transition: a survey // *Economics of Transition*. 1995. № 3. P. 301–320.

²⁾ Rosenbaum, P. and Rubin, D. The Central Role of Propensity Score Matching in Observational Studies for Causal Effects // *Biometrika*. 1983. Issue 1. Vol. 70. P. 41-55.

³⁾ King, G., Nielsen, R. Why propensity scores should not be used for matching // *Political Analysis*. 2019. Issue 4. Vol. 27. P. 435-454.

Основная гипотеза исследования — предположение о положительном воздействии рассматриваемых государственных инвестиционных проектов на показатели социально-экономического развития территорий, то есть о том, что государственные инвестиции способствуют экономическому росту, снижению безработицы и коэффициента Джини, повышают экспортную активность, увеличивают объемы отгрузки товаров обрабатывающего производства и добытых полезных ископаемых, а также положительно влияют на совокупную факторную производительность.

Необходимо отметить, что все вышеприведенные показатели социально-экономического развития субъектов Российской Федерации в целом не являются специфическими показателями эффективности и развития транспортного комплекса, однако они необходимы для оценки влияния инвестиционных проектов с государственным участием.

При этом в данную оценку не включены показатели, напрямую характеризующие транспортный комплекс в целом и внутренний водный транспорт в частности, а именно объем перевозки грузов по видам транспорта, объем грузооборота, среднее время в пути, транспортоемкость экономики, протяженность дорог с твердым покрытием, протяженность железных дорог, протяженность внутренних водных путей с освещаемой обстановкой и гарантированными глубинами хода, и другие.

Указанные показатели непосредственно оцениваются федеральными органами исполнительной власти при принятии решения о включении инвестиционного проекта в проект государственной программы Российской Федерации для выделения бюджетного финансирования и включаются в отраслевые программные документы, как стратегии, государственные программы, федеральные проекты, ведомственные целевые программы.

При этом цель данного исследования – определить влияние инвестиционных проектов, реализуемых за счет средств федерального бюджета на социально-экономические показатели региона, оцениваемые органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Таким образом, представляется необходимым

использовать методологию «разность разностей» для оценки эффективности инвестиционных проектов для агрегированных показателей экономического развития.

Однако данная методология не позволяет сделать вывод о влиянии инвестиционных проектов на развитие субъектов Российской Федерации до принятия решения о начале их реализации. В этой связи для получения комплексного результата, представляется целесообразным проведение оценки воздействия инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели регионов на основе применения байесовского моделирования, позволяющего формировать вероятностный анализ изменений показателей в доверительном интервале.

2.3 Методология оценки воздействия инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели регионов на основе применения байесовского моделирования

Данная методика расчета основана на субъективно-вероятностном способе операционализации принципа максимального использования (наряду с исходными статистическими данными) априорной информации об исследуемом процессе,¹⁾ которая позволяет представить результаты в терминах байесовского доверительного интервала и вероятностей наступления событий, ожидаемых выдвинутыми гипотезами.

В настоящее время данные способы расчета широко распространены в теории и практике эконометрического анализа, в том числе при проведении оценки влияния мер государственной поддержки на социально-экономическое развитие Российской Федерации (применительно к экспорту территорий).²⁾

¹⁾ Айвазян, С. А. Байесовский подход в эконометрическом анализе // Прикладная эконометрика» : электрон. журн. 2008. №1. С. 93-130.

²⁾ Лимонов, Л. Э., Несена М. В. Оценка воздействия государственных инвестиционных программ на показатели социально-экономического развития территорий // Вопросы экономики: электрон. журн. 2019. № 1. С. 109-123.

Исследовательские задачи, приемлемые для решения в рамках классической статистики, могут быть также решены с применением байесовского подхода. Для задач, решаемых в данном исследовании, использование байесовских оценок имеет ряд преимуществ:

- во-первых, результаты исследования могут быть представлены байесовским доверительным интервалом (credible interval), показывающим, что с вероятностью 95 % значения параметра находятся в доверительном интервале. Интервал имеет частотную интерпретацию: если отбирать выборку множество раз, то 95 % интервалов будут содержать истинное значение;

- во-вторых, преимущество связано с типом данных – в данном исследовании используются неслучайные данные, в частности фиксированные выборки регионов и вся совокупность, в то время как в классической статистике рассматриваются случайные данные – повторяющиеся выборки;

- в-третьих, преимущество байесовской статистики связано с удобством тестирования нулевой гипотезы, поскольку возможно получить ответ на вопрос: «Какова вероятность нулевой гипотезы?».

Байесовский подход является одним из возможных способов формализации и операционализации тезиса, в справедливости которого нет видимых причин сомневаться: степень нашей разумной уверенности в некотором утверждении (касающемся, например, неизвестного численного значения интересующего нас параметра) возрастает и корректируется по мере пополнения имеющейся у нас информации относительно исследуемого явления. Специфика именно байесовского способа операционализации этого тезиса основана на двух положениях.

Во-первых, «степень нашей разумной уверенности» в справедливости некоторого утверждения численно выражается в виде вероятности. Это означает, что вероятность в байесовском подходе выходит за рамки ее интерпретации в терминах условий статистического ансамбля, но относится к одной из категорий субъективной школы теории вероятностей.

Во-вторых, при принятии решения используется в качестве исходной

информации одновременно информацию двух типов: априорную и содержащуюся в исходных статистических данных. При этом априорная информация предоставлена в виде некоторого априорного распределения вероятностей анализируемого неизвестного параметра, которое описывает степень уверенности в том, что этот параметр примет то или иное значение, еще до начала сбора исходных статистических данных. По мере поступления исходных статистических данных уточняется распределение, переходя от априорного распределения к апостериорному.

Априорные сведения о параметре θ основаны на предыстории функционирования анализируемого процесса и на профессиональных теоретических соображениях о его сущности, специфике, особенностях. Априорные сведения представлены в виде функции $p(\theta)$, задающей априорное распределение параметра вероятность принять значение θ в дискретном случае, плотность распределения в непрерывном случае. При анализе многомерных параметров $\theta = (\theta_1, \dots, \theta_s)$ при построении априорного распределения обычно предполагают статистическую независимость компонента $\theta_1, \dots, \theta_s$ $p(\theta) = p(\theta_1) \cdot \dots \cdot p(\theta_s)$.

Вычисление апостериорного распределения $p^*(\theta|X_1, \dots, X_n)$ осуществляется с помощью формулы Байеса, где A_i — событие, заключающееся в том, что значение оцениваемого параметра равно θ , B — событие, заключающееся в том, что значения n наблюдений, зафиксированы на уровнях X_1, \dots, X_n .

$$p^*(\theta|X_1, \dots, X_n) = (p(\theta)L(X_1, \dots, X_n|\theta)) / (\int L(X_1, \dots, X_n|\theta)p(\theta)d\theta) \quad (4)$$

Знаменатель играет роль нормирующего коэффициента и не зависит от неизвестного параметра θ .

$$p^*(\theta|X_1, \dots, X_n) \propto p(\theta)L(X_1, \dots, X_n|\theta) \quad (5)$$

Таким образом, общая схема байесовского моделирования изображена на рисунке 8.

Использование методологии байесовского моделирования для оценки вероятности воздействия инвестиционных проектов на показатели социально-экономического развития субъектов Российской Федерации позволит до принятия

решения о начале реализации инвестиционного проекта сформировать мнение о его экономических последствиях для региона.

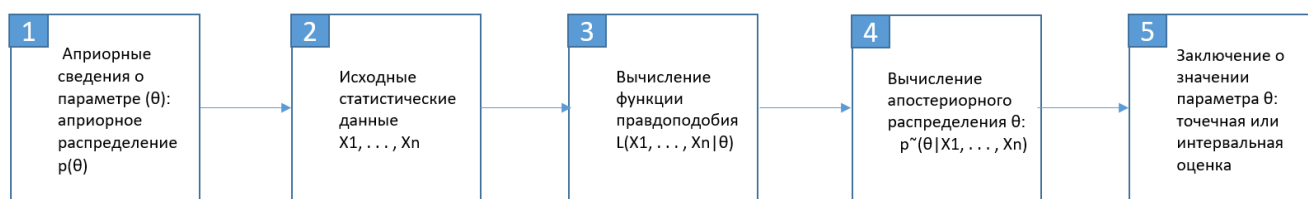


Рис. 8 – Принципиальная схема байесовского моделирования ¹⁾

В ходе исследования системы вовлечения регионов в принятие решений при инициации инвестиционных проектов выявлены существующие ограничения, связанные с:

- недостаточностью информирования регионов федеральными органами исполнительной власти о планируемых инвестиционных проектах с участием средств федерального бюджета;
- жестким циклом бюджетного планирования;
- отсутствием методики оценки эффектов от реализации инвестиционных проектов по развитию магистральной инфраструктуры на социально-экономические показатели развития регионов.

В рамках развития методики оценки эффектов от реализации инвестиционных проектов по развитию магистральной инфраструктуры предложено использовать:

- методологию разность разностей;
- методы байесовского моделирования.

Учитывая требования вышеуказанных методик «разность разностей» и методов байесовского моделирования к проведению оценок воздействия инвестиционных проектов на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации, а также результаты анализа эффективности

¹⁾ Лимонов, Л. Э., Несена М. В. Оценка воздействия государственных инвестиционных программ на показатели социально-экономического развития территорий // Вопросы экономики: электрон. журн. 2019. № 1. С. 109-123.

существующих методик, в третьей главе проведены соответствующие расчеты, обобщены результаты примененных методов и выдвинута концепция оценки (верификации) эффектов инфраструктурных проектов внутреннего водного транспорта как инструментов государственной поддержки транспортной подотрасли, имея также в виду структуру соответствующих государственных органов и учреждений на региональном уровне.

Глава 3 Совершенствование государственной поддержки внутреннего водного транспорта российских регионов

3.1 Развитие системы государственной поддержки внутреннего водного транспорта посредством вовлечения регионов в проектную деятельность федеральных органов исполнительной власти и использования лизинга для интенсивного обновления технического флота

В настоящее время участие субъектов Российской Федерации в процессе формирования перечня проектов, предлагаемых к включению в национальный проект, осуществляется посредством инициативного направления заявок регионами. В условиях «ручного» характера управления проектной деятельностью со стороны Правительства Российской Федерации, выраженной в нормативно нерегламентированных сроках разработки национальных проектов и принятии решений посредством проведения заседаний проектных комитетов в сроки, нерегламентированные какими-либо нормативными документами (в отличие от процесса формирования федерального бюджета), органы власти субъектов Российской Федерации не имеют возможности «отследить» период, в рамках которого руководителем национального проекта могут быть приняты инвестиционные заявки. Кроме того, регионы не обладают полномочиями по направлению инвестиционных заявок в АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации» (далее – АЦ), осуществляющий ранжирование инвестиционных проектов для их включения в национальный проект.

Действующая структура проектной деятельности (упрощенно) представлена на рис. 9. В этой связи предлагается привлечь регионы на этапе отбора инвестиционных проектов посредством формирования поручений Правительства Российской Федерации руководителю национального проекта одновременно с направлением рекомендации руководителям субъектов Российской Федерации в установленные порядок и сроки представить руководителю национального проекта и АЦ инвестиционные заявки.



Рис. 9 – Действующая структура проектной деятельности (упрощенно)

Привлечение таким образом глав субъектов Российской Федерации к проектной деятельности должно осуществляться как при формировании новых национальных проектов, так и при корректировке действующих национальных проектов. При этом субъекты Российской Федерации должны быть привлечены к участию в заседаниях проектных комитетов национальных проектов.

В целях привлечения губернаторов к участию в проектной деятельности предлагается изменить структуру управления национальными проектами следующим образом (рис. 10):

1) Внедрение многофакторной системы оценки реализации проекта в границах региона. Предлагается использовать систему оценки воздействия реализации инвестиционного проекта на социально-экономические показатели развития субъекта Российской Федерации в соответствии с моделями, представленными в данной работе.

2) Установление задачи синхронизации инвестиционных проектов, инициируемых или реализуемых в рамках различных национальных проектов, в границах регионов.

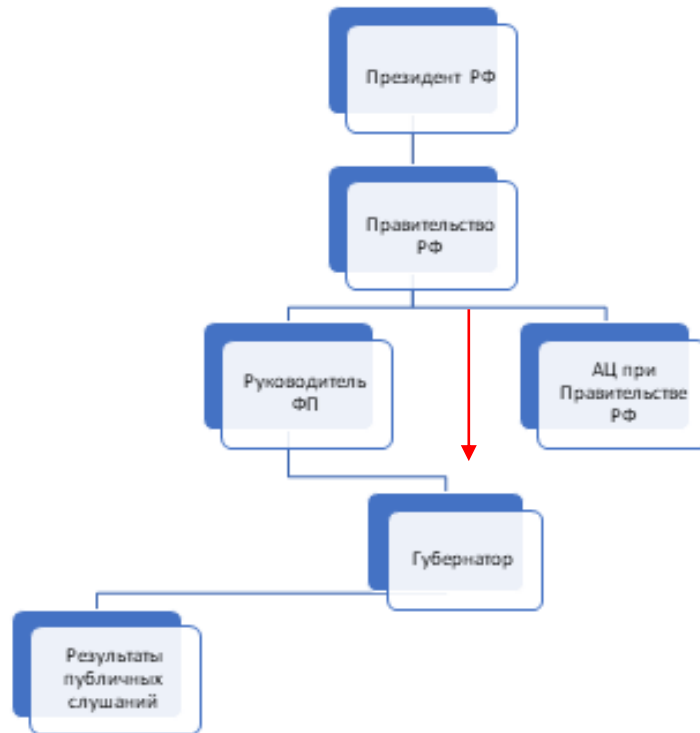


Рис. 10 – Актуализированная структура проектной деятельности (упрощенно)

В целях синхронизации инвестиционных проектов предлагается:

- установить требование о подготовке органами власти субъекта Российской Федерации сводного перечня инвестиционных проектов, инициируемых или реализуемых на территории региона;
- установить требование о подготовке на основании сводного перечня заключения об обеспечении синхронизации инвестиционных проектов в границах региона (с учетом ограничений по трудовым, энергетическим, иным ресурсам, а также необходимости обеспечения технической и транспортной связанности проектов).

3) При этом при представлении руководителем субъекта Российской Федерации инвестиционной заявки в составе обосновывающих документов требуется наличие результатов общественных слушаний, прохождение которых осуществляется в том числе на основании результатов многофакторной системы оценки реализации проекта в границах региона и заключении об обеспечении синхронизации инвестиционных проектов.

Таким образом будет обеспечено участие населения и органов власти

субъекта Российской Федерации в проектной деятельности, а также позволит обеспечить информирование населения о реализации национальных проектов.

В целях вовлечения населения в проектную деятельность в рамках реализации национальных проектов предлагается внесение следующих изменений в действующие НПА по проектной деятельности в части:

1) закрепления положения об обязательном проведении общественных слушаний по вопросу реализации крупных инвестиционных проектов, предлагаемых к включению в национальные проекты. Общественные слушания должны быть проведены субъектом Российской Федерации, на территории которого планируется реализация инвестиционного проекта. В целях обеспечения заинтересованности населения в участии в общественных слушаниях по инвестиционным проектам должна быть проведена оценка эффектов от их реализации на социально-экономические показатели развития регионов. Общественные слушания должны проводиться (в том числе с использованием сети Интернет) по вопросам ранжирования инвестиционных проектов и степени участия региона в них (уровню софинансирования), определения расположения строящихся объектов (при возможности), и др.;

2) включения результатов общественных слушаний в перечень обязательных критериев (установка дополнительных коэффициентов при проведении интегральной оценки) при прохождении этапа ранжирования инвестиционных проектов;

3) изменения структуры проектной деятельности посредством вовлечения руководителя субъекта Российской Федерации в процесс инициации и ранжирования инвестиционных проектов, предлагаемых к включению в национальные проекты.

В качестве меры по косвенному стимулированию привлечения населения в процесс управления национальными проектами может выступить привлечение частных инвестиций в решение задач, поставленных национальными проектами за счет создания налоговых преференций для компаний при условии создания новых рабочих мест.

В целях привлечения частных инвестиций в экономику Российской Федерации, необходимых для прорывного развития Российской Федерации, предлагается создать систему налоговых льгот и преференций компаниям, осуществляющим инвестиционную деятельность в рамках национальных проектов, при условии:

- заключения соглашения с органом власти субъекта Российской Федерации **по типу специальных инвестиционных контрактов** или иных типов инвестиционных соглашений;

- **создания рабочих мест**, в том числе во взаимодействии с центрами занятости муниципальных образований, на территории которых предполагается реализация инвестиционного проекта, и др.;

- создания сопутствующей инфраструктуры (в том числе социальной).

При этом наличие в паспорте национального проекта информации о количестве создаваемых рабочих мест и сопутствующей инфраструктуры также позволит **повысить интерес населения и его поддержку участия региона в национальном проекте.**

В целях оптимизации и упрощения системы проектной деятельности, а также повышения ее эффективности предлагается реализация следующего комплекса мер:

- 1) исключение национальных проектов из состава государственных программ Российской Федерации и выделение данного инструмента в Бюджетном кодексе Российской Федерации в качестве основания составления проекта федерального бюджета;

- 2) внесение понятия «национальный проект» в состав инструментов стратегического планирования, изложенных в федеральном законе «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 № 172-ФЗ.

В соответствии с опытом управления государственными программами/национальными проектами в зарубежных странах предлагается разграничить полномочия Правительства Российской Федерации и федеральных министерств (руководителей национальных проектов).

Так, Правительством Российской Федерации на основании предложений руководителей национальных проектов должны утверждаться целевые показатели, перечень инвестиционных проектов, объем и структура финансирования, срок выполнения поставленных задач.

Исполнителем поручения Правительства Российской Федерации (руководителем национальных проектов) должно быть обеспечено достижение поставленных целевых показателей в установленные сроки.

Вопросы текущего характера, связанные с ходом реализации инвестиционных проектов, в том числе вопросы перераспределения годового лимита финансирования между инвестиционными проектами, должны быть решены на уровне руководителя проекта.

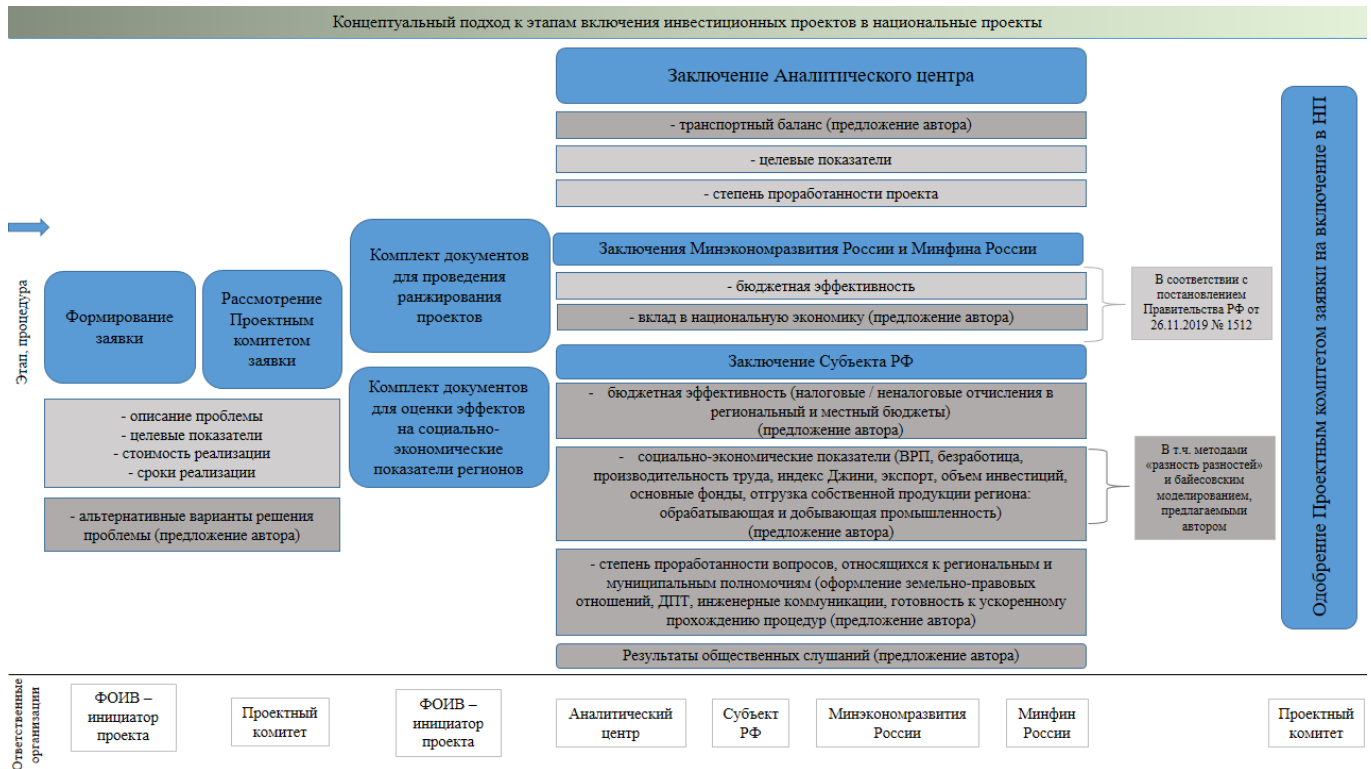


Рис. 11 – Целевая модель процедуры отбора инвестиционных проектов в состав национальных проектов с учетом позиции региональных властей

Источник: Росморречфлот.

Целевая модель процедуры включения инвестиционных проектов в состав национальных проектов, предлагаемая автором, представлена на рисунке 11.

Внесение данных изменений в систему проектной деятельности позволит повысить оперативность принятия решений, маневренность руководителя

федерального проекта и в целом повысить эффективность проектной деятельности в Российской Федерации, а также повысить уровень ответственность руководителя федерального проекта.

Поддержание существующих глубин и состояния инфраструктуры внутренних водных путей осуществляется за счет выделения из средств федерального бюджета финансирования некапитального характера, направленного на проведение ежегодных дноуглубительных работ и ремонт судоходных гидротехнических сооружений. При этом как ранее отмечено в главе 1 настоящей работы, ежегодно из средств федерального бюджета предусматривается выделение на 8-10 млрд р. меньше требуемого уровня. Так, в 2020 году государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы» предусмотрено выделение 19,1 млрд р. при нормативе 23-24 млрд р.¹⁾

Недостаточное финансирование содержания внутренних водных путей, а также финансирование строительства судов обслуживающего флота в объемах, не позволяющих заменить выбывающие вследствие истечения срока службы судов, приводит к естественному заиливанию внутренних водных путей. Восполнение обслуживающего флота осуществляется в рамках финансирования капитальных вложений по строительству дноуглубительного флота. При этом ежегодно предусматриваемый объем финансирования на мероприятия по строительству судов дноуглубительного флота недостаточен даже для замены выбывающих судов.

В этой связи представляется целесообразным применение механизма лизинга, позволяющего восполнить необходимый объем дноуглубительного флота в короткие сроки и по приемлемым условиям для государства и бизнеса.

Использование земснарядов современного поколения зарубежного и отечественного производства позволит сократить ежегодные траты на дноуглубление внутренних водных путей за счет увеличенной

¹⁾ Федеральный закон от 02.12.2019 № 380-ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов». // Гарант: [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/73098374/> (дата обращения – 10.01.2023).

производительности.

При этом с учетом особенностей лизинга ежегодное финансирование, направленное на содержание внутренних водных путей не будет превышать установленные Правительством Российской Федерации предельные объемы финансирования, однако позволит выполнить больший объем работ. Кроме того, земснаряды нового поколения имеют более длительный срок полезного использования, а также оказывают меньшее влияние на загрязнение окружающей среды.

Так, автором рассмотрены показатели эффективности земснаряда «Иртышский 1020 (проект 23-112)», используемого для проведения дноуглубительных работ ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей». Возраст судна составляет 51 лет. Техническая производительность по грунту – 1000 м³/ч. При этом эксплуатационная производительность (с учетом характеристик грунта (твердости) в Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей) – 240 м³/ч. В качестве судна, предполагаемого к строительству и передаче в лизинг может быть использовано судно нидерландской компании ИНС Merwede B.V. технической производительностью по грунту 760 м³/ч. При этом эксплуатационная производительность (с учетом характеристик грунта (твердости) в Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей) – 304 м³/ч. Объем государственного задания на выполнение дноуглубительных работ в навигационный период в данном бассейне внутренних водных путей в соответствии с установленными Правительством Российской Федерации нормативами составляет 460 тыс. м³. Таким образом, земснаряд «Иртышский 1020» выполнит объем государственного задания за 80 суток, земснаряд нидерландской компании ИНС Merwede B.V. за 63 суток.

Общие удельные затраты (на 1 м³ грунта), учитывая затраты на горюче-смазочные материалы, ремонт и обслуживание, расходы на оплату труда команде, лизинговые платежи, по земснаряду «Иртышский 1020» составляют 289,7 р./м³, по земснаряду нидерландской компании ИНС Merwede B.V. – 57,3 р./м³. Расчеты произведены при стоимости нидерландского земснаряда 694,5 млн р., ставке 2,5 %

годовых и периоде лизинга 15 лет.

В этой связи предлагается осуществить программу обновления судов речного дноуглубительного флота за счет использования механизма лизинга в пределах нормативов, установленных Правительством Российской Федерации на ежегодные финансирование содержания внутренних водных путей, а также в рамках средств, выделяемых на строительство речного флота в рамках государственных контрактов. Реализация программы обновления судов речного дноуглубительного флота за счет использования механизма лизинга не требует увеличения бюджетных расходов на внутренний водный транспорт, при этом повысится его эффективность и конкурентоспособность.

Пересмотр традиционных механизмов финансирования поддержки и создания инфраструктуры водных путей является необходимым условием повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта за счет ускоренного развития отрасли. Использование механизма лизинга для замены обслуживающего флота является только одним из инструментов повышения эффективности функционирования внутреннего водного транспорта. Далее в работе будут рассмотрены иные меры поддержки, а также способы оценки эффективности таких мер, включая оценку эффектов от реализации инвестиционных проектов на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации

3.2 Оценка воздействия инвестиционных проектов ФЦП на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации на основании методологии «разность разностей»

В диссертационном исследовании для проведения анализа влияния инвестиционных проектов на социально-экономические показатели регионов выбрана подпрограмма «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой

программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)»¹⁾ (далее – Подпрограмма) в период 2010-2021 годы.

Объем инвестиций Подпрограммы составляет 209,3 млрд р., в том числе 170,1 млрд р. за счет средств федерального бюджета и 39,2 млрд р. за счет средств внебюджетных источников.

Объем капитальных вложений (то есть за исключением средств, предусмотренных на выполнение НИР) составляет 208,8 млрд р., в том числе 169,5 млрд р. за счет средств федерального бюджета и 39,2 млрд р. за счет средств внебюджетных источников.

В целях объективности выборки исходных данных для проведения расчетов из Подпрограммы исключены:

- незавершенные проекты, по которым до 2021 года (включительно) осуществлялась исключительно подготовка проектно-сметной документации;
- проекты, реализация которых осуществлялась за счет внебюджетных источников;
- проекты, реализация которых осуществлялась на территории нескольких субъектов Российской Федерации (строительство транспортного и обслуживающего флота, и др.) – в связи с отсутствием возможности его территориального распределения (строительство судна осуществляется на территории одного региона, при этом его эксплуатация осуществляется на территории нескольких регионов в зависимости от текущих задач);
- проекты, реализация которых осуществлялась на территории г. Москва, Московской области, г. Санкт-Петербург и Ленинградской области в целях получения наиболее объективных данных с учетом особенностей указанных регионов;
- проекты, реализация которых осуществлялась на территории г. Севастополь и республики Крым, и иных субъектов Российской Федерации в связи

¹⁾ Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)» // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_86305/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

с их включением в Российскую Федерацию после начала реализации Подпрограммы;

- проекты по реконструкции и строительству инфраструктуры образовательных учреждений.

Кроме того, при составлении статистических данных учтены изменения перечня субъектов Российской Федерации, связанные с выделением (исключением) федеральных округов из состава областей и краёв.

С учетом изложенного в таблице 7 представлены объемы фактически осуществленного финансирования инвестиционных проектов подпрограммы ВВТ ФЦП РТС с разбивкой по субъектам Российской Федерации.

Таблица 7 – Фактическое финансирование Подпрограммы, млрд р.

Регион	Итого	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Архангельская обл.	0,6										0,4	0,1	
Волгоградская обл.	12,3	0,8	0,8	0,2	0,2	1,2	1,0	1,1	1,6	2,2	1,0	1,1	1,1
Вологодская обл.	12,3	1,2	1,3	2,0	2,2	2,6	1,6	0,8	0,3	0,3			
Калининградская обл.	0,1		0,0	0,0	0,1								
Красноярский край	3,7	0,2	0,2	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,5	0,7	0,6	0,5	0,3
Нижегородская обл.	7,0	0,5	0,4	0,6	1,1	0,7	0,3	0,8	1,0	1,0	0,6		
Новосибирская обл.	3,4	0,4	0,3	0,4	0,1	0,2	0,4	0,4	0,3	0,5	0,2	0,0	0,2
Пермский край	7,0	0,4	0,3	1,0	1,0	0,6	0,2	0,0	0,2	1,5	0,6	0,7	0,5
Респ. Карелия	9,2	0,5	0,8	2,1	1,5	0,9	1,5	0,9	0,3	0,5	0,1	0,0	0,3
Ростовская обл.	19,6	0,0	0,3	0,3	0,2	0,4	0,2	0,1			0,8	12,9	4,4
Самарская обл.	0,5	0,3											0,2
Саратовская обл.	0,5	0,1										0,2	0,2
Хабаровский край	0,0	0,0											
Ярославская обл.	0,6										0,4	0,1	0,1
Общий итог	76,7	4,4	4,4	6,7	6,2	6,7	5,4	4,2	4,2	6,6	4,8	15,6	7,5

В соответствии с таблицей 7 сформирована экспериментальная (опытная) группа регионов, в которую входят регионы, реализующие инвестиционные проекты Подпрограммы, и контрольная группа регионов, на территории которых не реализовывались инвестиционные проекты Подпрограммы (остальные регионы с учетом исключения ранее указанных регионов – г. Москва и Московская область, г. Санкт-Петербург и Ленинградская область, г. Севастополь и Республика Крым).

С учетом требований, предъявляемых выбранными математическими методами исследования к объему статистической выборки, период исследования составляет 2005-2021 годы, то есть с учетом периода до начала наблюдаемых явлений (реализация Подпрограммы).

В данном случае выбранным методом статистического анализа предусматривается анализ 2005-2009 годов и расчет априорных значений (то есть оценка вероятности изменений выбранных показателей до начала наблюдаемых явлений), анализ 2010-2021 годов и расчет апостериорных значений (то есть оценка вероятности изменения выбранных показателей социально-экономического развития с учетом итогов реализации наблюдаемых явлений).

В целях наглядного представления динамики социально-экономических показателей субъектов Российской Федерации далее будут изложены графики темпов роста выбранных показателей с учетом разделения на экспериментальную и контрольную группы.

На рисунке 12 показан график, иллюстрирующий сравнение темпов роста ВРП на душу населения экспериментальной и контрольной групп регионов.¹⁾ На графике видно, что отличия между темпами роста групп практически не значимы, при этом очевидно, что после начала реализации Подпрограммы различия в темпах роста практически не наблюдаются. В соответствии с проведенными расчетами среднеквадратичное отклонение, используемое для характеристики разброса значений в генеральной совокупности, уменьшилось более, чем на 40 % с 0,08 до 0,049.

¹⁾ Используются средние значения по регионам в выборках

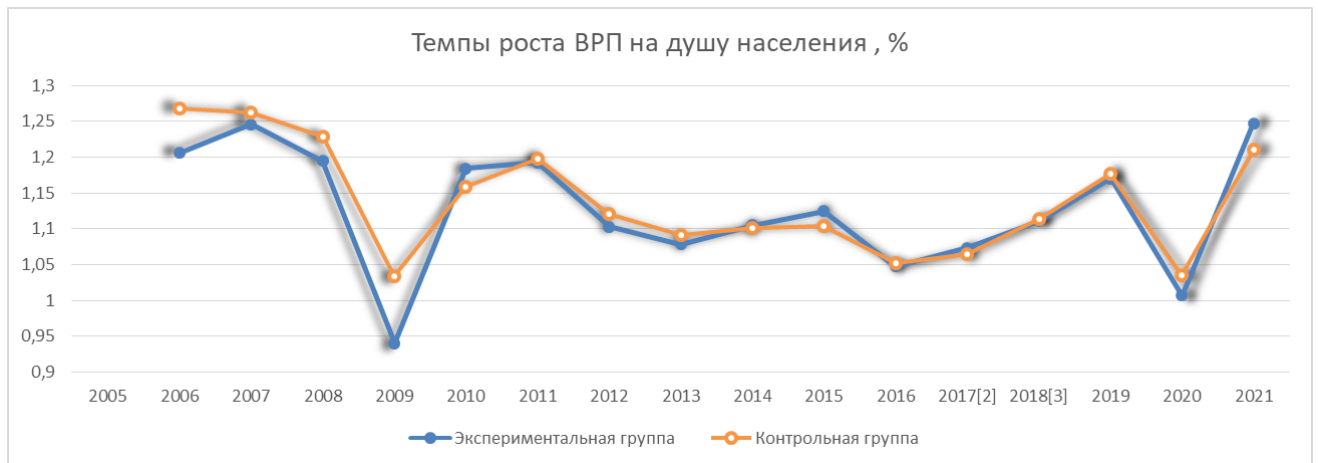


Рис. 12 – Темпы роста ВРП на душу населения экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата

Показатель ВРП на душу населения является основным социально-экономическим показателем, характеризующим развитие экономики региона. Однако, данный показатель в силу своей специфики и обобщенности не может быть единственным показателем для оценки эффективности реализации государственных программ Российской Федерации.

На рисунке 13 показан график, иллюстрирующий сравнение темпов роста (падения) уровня безработицы экспериментальной и контрольной групп регионов¹⁾.

Показатель темпа роста уровня безработицы выбран для проведения исследования в связи с тем, что реализация крупных инвестиционных проектов требует направления значительного (с учетом регионального масштаба) количества трудовых ресурсов на длительный срок (2-4 года) и соответственно влияет на уровень региональной безработицы.

Например, численность безработных, зарегистрированных в органах службы занятости населения в Ростовской области в период 2018-2019 годов, согласно данным Управления государственной службы занятости населения Ростовской области²⁾, составляет от 16,7 до 17,3 тыс. человек.

¹⁾ Использованы средние значения по регионам в выборках

²⁾ Ростовская область в цифрах: Крат.стат.сб./ Ростовстат. – Ростов-н/Д, 2020.

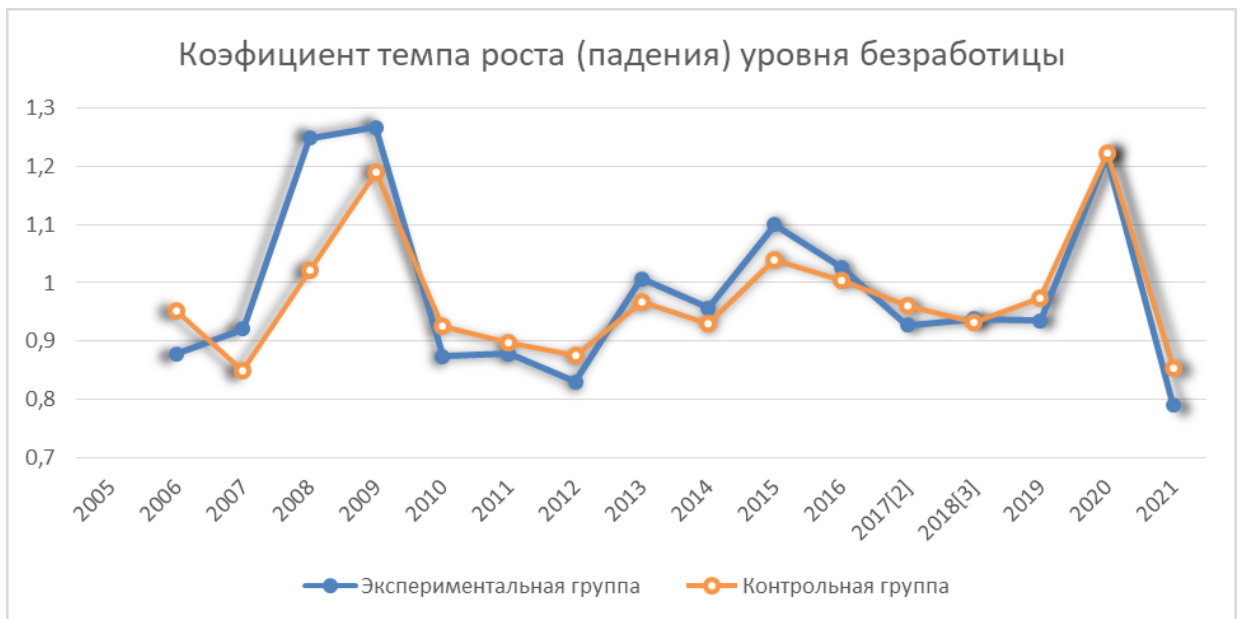


Рис. 13 – Темпы роста уровня безработицы экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата

Согласно проектно-сметной документации по строительству Багаевского гидроузла на реке Дон в Ростовской области, при строительстве гидроузла предусмотрено привлечение до 1300 человек (в зависимости от этапа строительства гидроузла).

Таким образом, строительство гидроузла перспективно позволит сократить численность безработных, зарегистрированных в органах службы занятости населения.

При этом в прямом расчете не учитывается количество новых рабочих мест в смежных и сопутствующих строительству гидроузла организациях. На графике видно, что с начала реализации Подпрограммы средний темп роста уровня безработицы в регионах экспериментальной группы снизился до значений контрольной группы, что косвенно может свидетельствовать о направлении свободных ресурсов на выполнение строительных работ в рамках инвестиционных проектов Подпрограммы.

Еще одним показателем, характеризующим состояние социально-экономическое развитие регионов России, является коэффициент Джини. Данный коэффициент показывает степень расслоения населения по уровню дохода и

является результатом множества факторов и отражением инклюзивности экономического развития региона.

Коэффициент Джини в 2005 году по экспериментальной группе составлял 0,375, по контрольной – 0,369. Необходимо отметить, что чем выше значение показателя, чем ближе к 1, тем сильнее расслоение общества по уровню концентрации доходов. В 2021 году коэффициент Джини по экспериментальной группе составил 0,369, по контрольной – 0,366. Таким образом, произошло выравнивание уровня регионального расслоения по субъектам Российской Федерации. На рисунке 14 показан график, иллюстрирующий сравнение темпов роста коэффициента Джини экспериментальной и контрольной групп регионов. На графике видно, что несмотря на отличия в ранних периодах (до 2012 года) тренды групп имеют тенденцию к сближению и одновременно к снижению до 2020 года с последующим ростом (последствия пандемии Covid-19). В целом это означает, что экономическое развитие данных групп регионов можно охарактеризовать как инклюзивное в определенной степени. Необходимо подчеркнуть, что из расчетов исключены значения г. Москвы и Московской области.

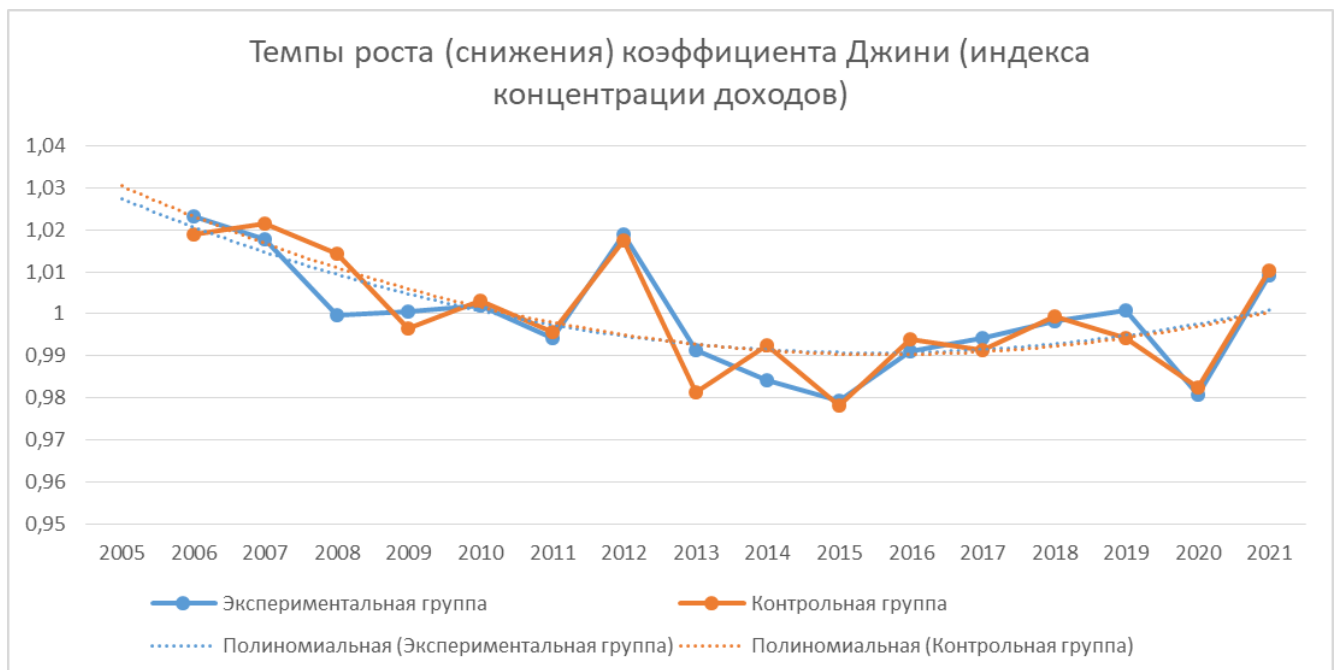


Рис. 14 – Темпы роста коэффициента Джини экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата

Учитывая, что развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта напрямую не создает прироста ВРП, но является фактором, устраняющим препятствия и ограничения для развития иного бизнеса, и, таким образом, влияет на создание инвестиционного потенциала региона, на рисунке № 15 отражен темп роста инвестиций в основные фонды субъектов Российской Федерации на душу населения.

Необходимо отметить, что на представленном графике в периоде с 2014 по 2021 год имеется тенденция к незначительному росту инвестиций, что является особенно важным в период снижения объемов иностранных инвестиций, связанных с введением международных санкций в отношении определенных отраслей российской экономики. Отсутствие инвестиций, иностранных либо отечественных, напрямую влияет на развитие экономики.

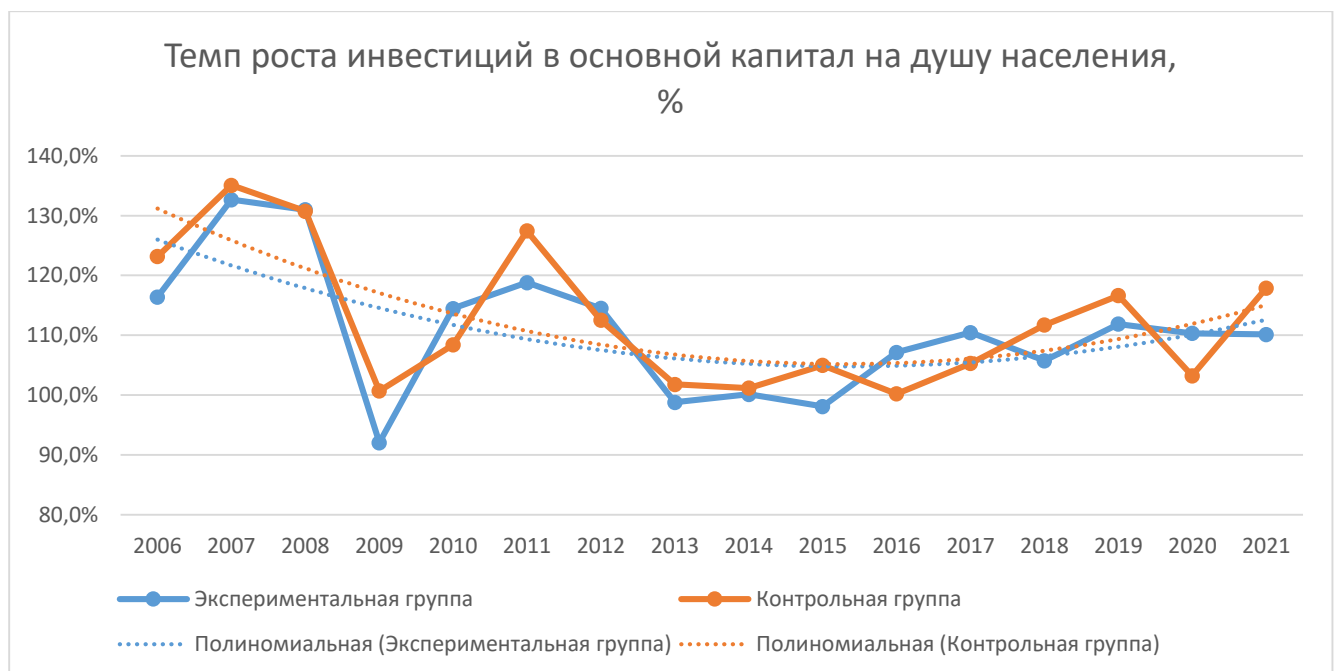


Рис. 15 – Темпы роста инвестиций на душу населения экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата

Учитывая, что в данном исследовании структура расходов инвестиционных проектов по направлениям использования средств (оборудование, строительномонтажные работы, прочие) в большей степени определена строительномонтажными работами, ежегодный объем инвестиций, начиная с введения санкций не уменьшился по сравнению с предыдущими годами).

Вместе с тем, из данного исследования исключены инвестиционные проекты по строительству технического флота (аварийно-спасательный, ледокольный, экологический флот, земснаряды), расходы на приобретение оборудования, по которым составляют до 90 %. Учитывая, что большинство сложных агрегатов для современного гражданского флота не производится на территории Российской Федерации либо стран-участниц СНГ, инвестиции по данным проектам были в значительной степени не освоены и сроки данных проектов были увеличены.

На рисунке 16 показан график, иллюстрирующий сравнение темпов роста объема основных фондов экспериментальной и контрольной групп регионов.¹⁾

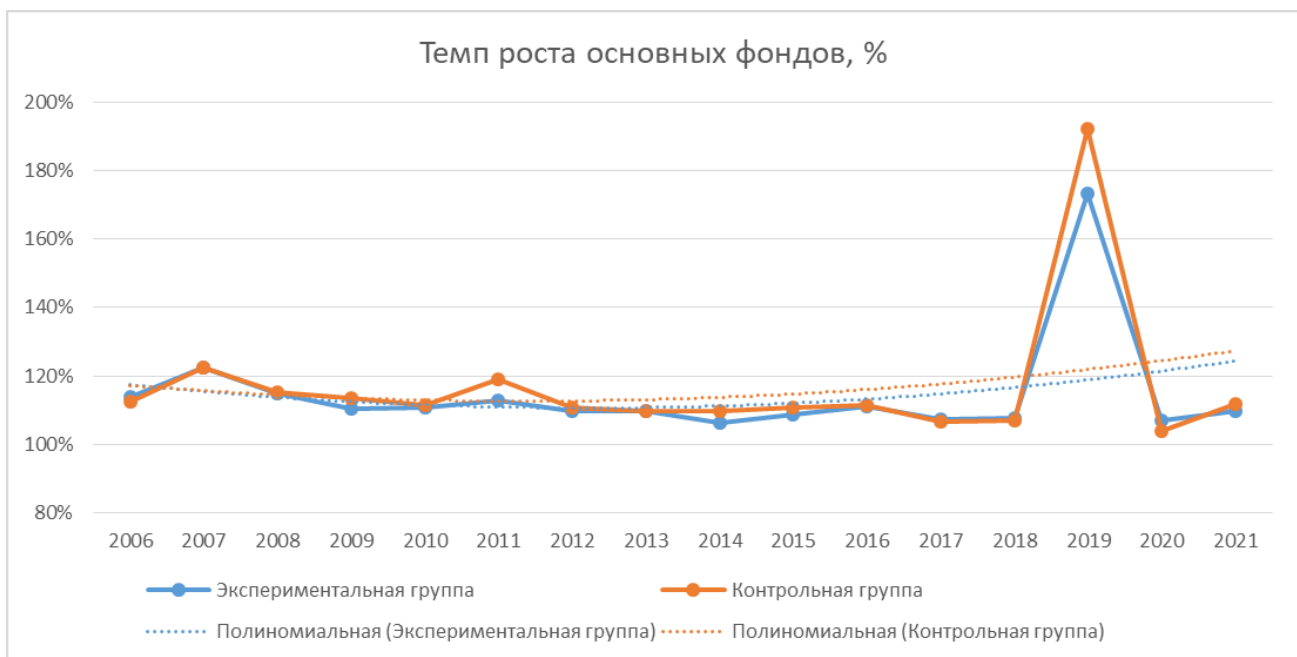


Рис. 16 – Темпы роста основных фондов экспериментальной и контрольной групп
Источник: составлено автором на основании данных Росстата

На графике видно, что отличия между темпами роста групп практически не значимы. Это связано с тем, что основные работы в рамках Подпрограммы в период с 2010-2021 годы проводились в части реконструкции имеющихся основных фондов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, однако вместе с тем это позволило избежать значительного падения объема основных фондов в результате их естественного убытия в следствия износа.

Кроме того, динамика данного показателя также показывает о качественном

¹⁾ Использованы средние значения по регионам в выборках

изменении состава основных фондов (учтены предписания государственных надзорных органов по реконструкции объектов, находящихся в аварийном состоянии).

В соответствии со спецификой транспортной отрасли, снимающей ограничения для иных отраслей региональной экономики, в данном исследовании, как ранее сообщено, выдвинута гипотеза о положительном воздействии бюджетных инвестиций в инфраструктуру внутренних водных путей на производительность труда. Например, открытие вторых ниток для прохода судов через гидроузел сокращает время ожидания и простоя судов.

В этой связи на следующем графике (рис. 17) отражена динамика темпов роста производительности труда в исследуемых группах регионов.

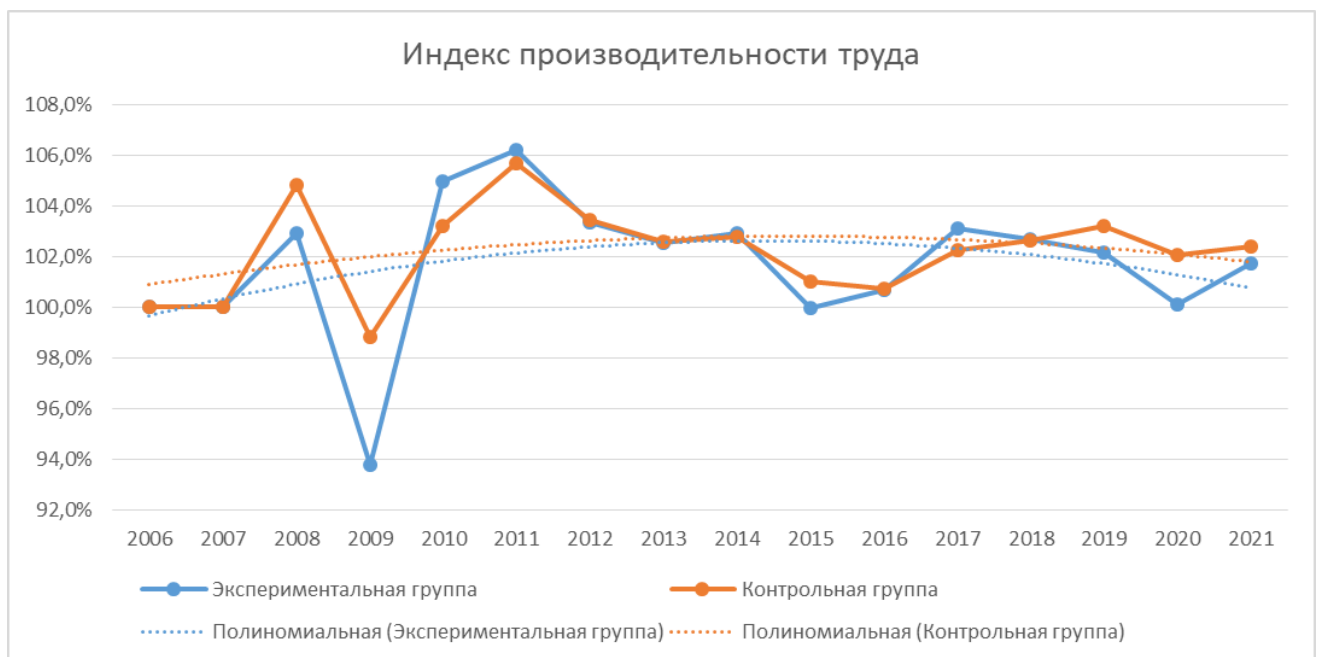


Рис. 17 – Темпы роста индекса производительности труда экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата

Индекс производительности труда по экономике региона в целом рассчитывается как частное от деления индексов физического объема ВРП и изменения совокупных затрат труда. Индекс физического объема ВРП рассчитывается, исходя из абсолютных значений этого показателя, в постоянных ценах. Индексы изменения совокупных затрат труда определяются на основе трудовых затрат на всех видах работ, включая дополнительную работу и

производство продукции для собственного потребления. Исходя из представленного графика видно, что темпы роста индекса производительности труда по контрольной и экспериментальной группам в целом замедляются, начиная с 2011 года, что может свидетельствовать о хроническом дефиците инвестиций (особенно в новые, высокоэффективные сферы деятельности) в экономики субъектов Российской Федерации. На следующем графике (рис. 18) отражена динамика темпов роста объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по виду экономической деятельности «Добыча полезных ископаемых».

Как видно на графике, разница между темпами роста экспериментальной и контрольной группами незначительна, однако в данном случае необходимо отметить объемы отгрузки в натуральном выражении. Средний объем отгруженных товаров по экспериментальной группе вырос с 19,8 млрд р. в 2005 году до 160,7 млрд р., тогда как по контрольной группе – с 18,0 млрд р. только до 124,5 млрд р. Также необходимо отметить, что данные регионы экспериментальной группы в большинстве не являются богатыми природными ресурсами регионами в сравнении с регионами контрольной группы.

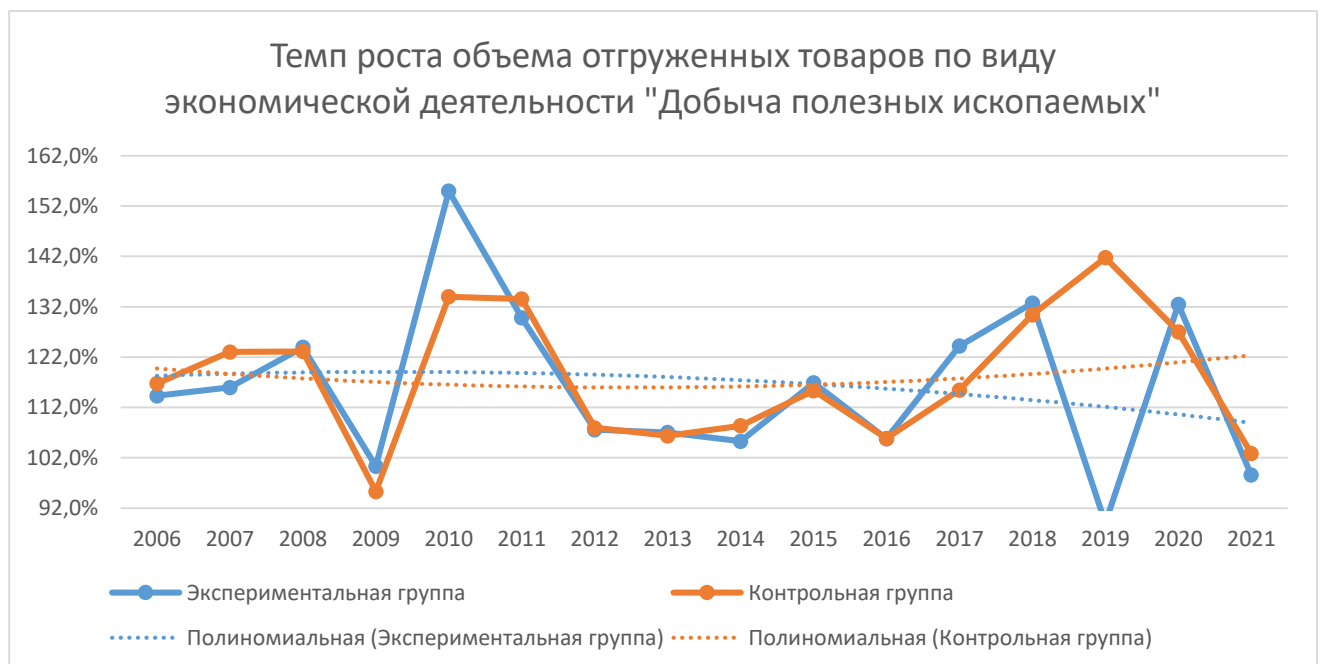


Рис. 18 – Темпы роста объема добытых полезных ископаемых экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата

На следующем графике (рис. 19) отражена динамика темпов роста объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по виду экономической деятельности «Обрабатывающие производства».

Аналогично графику отгрузки добытых полезных ископаемых, темпы роста отгруженных товаров по виду экономической деятельности «Обрабатывающие производства» по обеим группам имеют схожую динамику.

При этом средний объем отгруженных товаров по экспериментальной группе вырос с 180,5 млрд р. в 2005 году до 767,9 млрд р. (в 4,3 раза), тогда как по контрольной группе – с 73,7 млрд р. только до 340,1 млрд р. (в 4,6 раз).

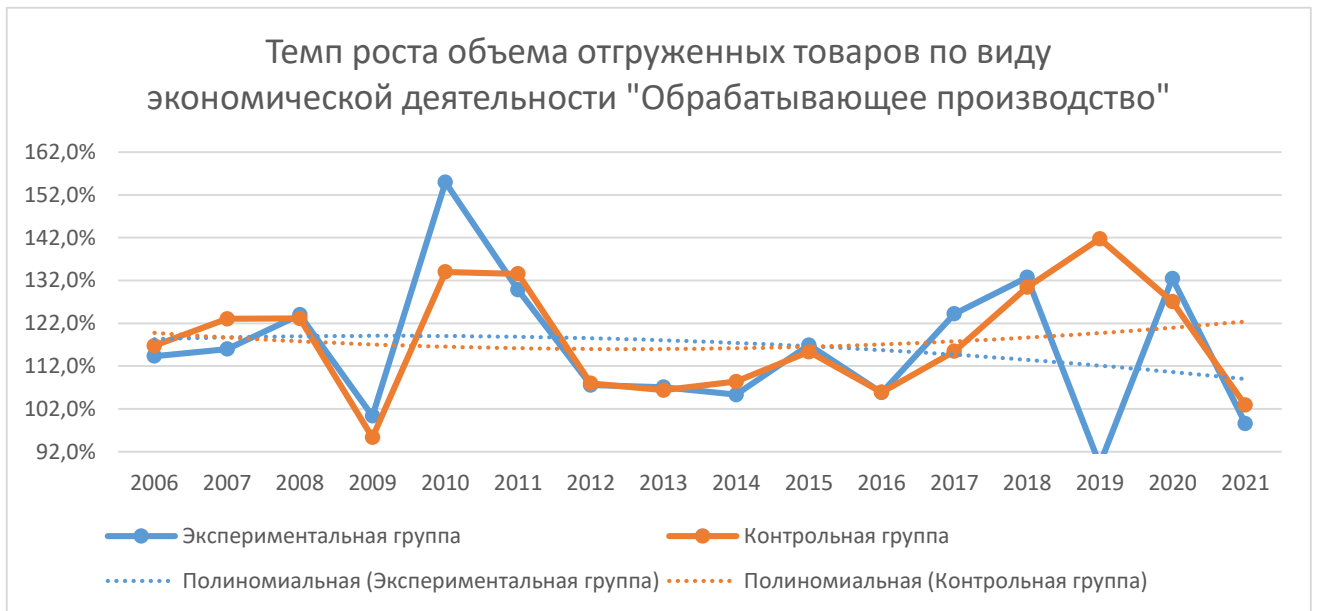


Рис. 19 – Темпы роста отгрузки продукции обрабатывающего производства экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата

Одной из важнейших целей развития транспортной инфраструктуры в Российской Федерации является развитие экспортного потенциала.

Экспортный потенциал является одним из важнейших индикаторов конкурентоспособности экономики как страны в целом, так и региона в частности

Наиболее подходящим определением экспортного потенциала, по мнению автора, следует считать определение Камолова С.Г.: экспортный потенциал региона – это способность экономической системы производить товары,

технологии и услуги, конкурентоспособные на мировых рынках при достигнутом уровне развития ресурсов, производительных сил, науки, сервисно-сбытовой инфраструктуры и системы валютно-финансовой поддержки экспорта»¹⁾. При данном определении отсутствует увязка понятия исключительно с наличием природных ресурсов.

На рисунке 20 показан график, иллюстрирующий сравнение темпов роста экспорта экспериментальной и контрольной групп регионов.

Как видно на графике, разница между темпами роста экспериментальной и контрольной группами незначительна, при этом исходя из линий тренда наблюдается стабильный рост экспорта экспериментальной группы относительно контрольной группы, что косвенно может свидетельствовать о положительном влиянии реализуемых инвестиционных проектов.

Сравнение вышеприведенных показателей экспериментальной и контрольной групп являются одним из обоснований необходимости использования предложенного в настоящей работе метода распределенной во времени «разности разностей» применительно к рассматриваемой прикладной задаче.

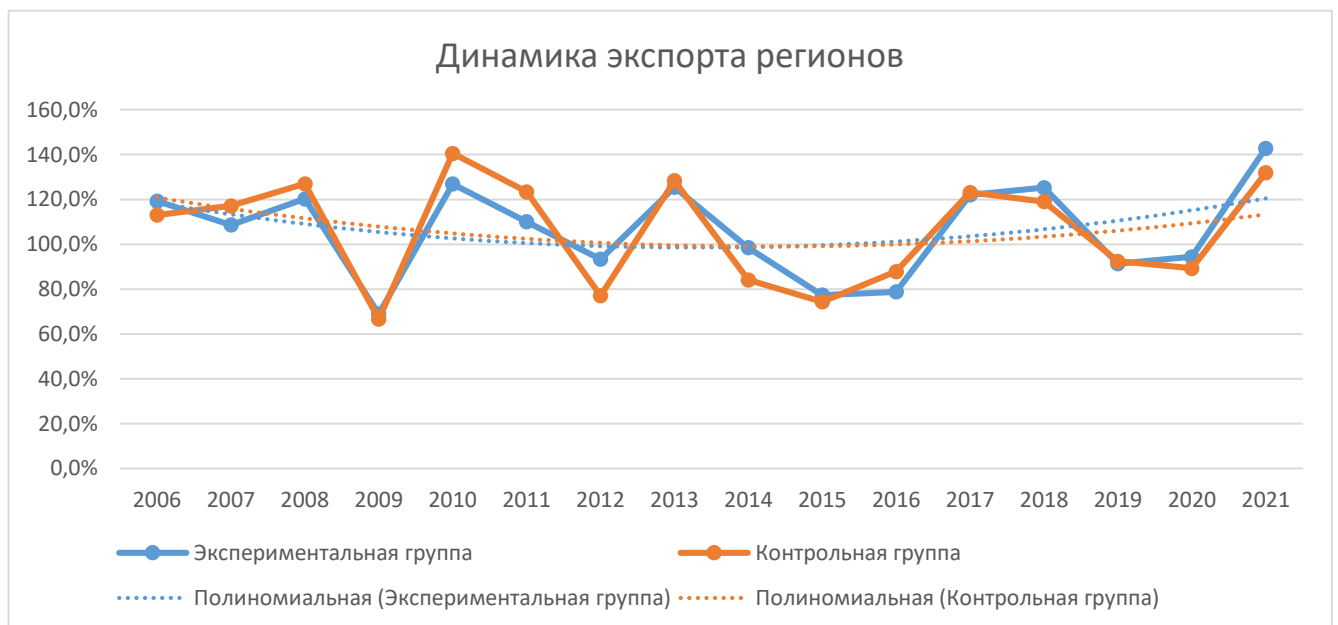


Рис. 20 – Темпы роста экспорта экспериментальной и контрольной групп

Источник: составлено автором на основании данных Росстата и таможенной статистики.

¹⁾ Прытков, Р. М., Немирова Г. И. Формирование и развитие экспортного потенциала региона // ВЕСТНИК ОГУ: электрон. журн. 2011. №13. С. 387-393.

Перечень переменных и их описание приведены в таблице 8.

Таблица 8 – Перечень переменных и их обозначение

Показатель	Переменная
ВРП на душу населения, тыс р./человек в реальном выражении	GRP
Уровень безработицы, %	Un
Индекс производительности труда в регионе	Lab
Индекс Джинни	G
Объем экспорта, долл. США	Exp
Объем инвестиций в основные фонды на душу населения, млн р.	Inv
Стоимость основных фондов, млн р.	Infr
Отгрузка собственной продукции: полезные ископаемые, млн р.	Min
Отгрузка собственной продукции: обрабатывающее пр-во, млн р.	Ind
Дамми-переменная, характеризующая участие региона в ФЦП (0, если регион не участвовал в ФЦП, 1 – участник-ФЦП)	Part
Дамми-переменная, обозначающая период до или после начала реализации ФЦП (0, если до 2009 года, 1, если после 2010 года)	Y2018

Источник: составлено автором.

В модели без дополнительных переменных получена статистически незначимая связь между реализацией Подпрограммы в регионе и темпами регионального экономического роста: разница между экспериментальной группой в период 2010-2021 гг. и экспериментальной группой в период 2005-2009 составила 0,348; контрольной 0,372. Следовательно, разность разностей равна $0,348 - 0,372 = -0,025$.

В таблице 9 представлен данный расчет.

Таблица 9 – Расчет методом «разницы разностей»

Показатель	Экспериментальная группа			Контрольная группа			D ₃
	2005-2009 гг.	2010-2021 гг.	D ₁	2005-2009 гг.	2010-2021 гг.	D ₂	
ВРП(log10)	5,1666	5,5134	0,3468	5,0646	5,4361	0,3715	-0,0248

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

В соответствии с положениями методологии «разница разниц» на основании

полученных данных необходимо сделать вывод о негативном влиянии реализации инвестиционных проектов на увеличение валового регионального продукта.

В целях подтверждения полученных результатов автором проведен расчет в специализированном программном обеспечении.

В таблице 10 представлена детальная информация о проведенном расчете, включая основные статистические показатели.

Таблица 10 – Расчет коэффициента воздействия участия в Подпрограмме на ВРП экспериментальной группы

Показатель	Коэффициент (Coef.)	Стандартная ошибка (Std. Err.)	t-критерий Стьюдента (T)	P-значение ($P > t $)	Доверительный интервал [95 % Conf. Interval]	
Y2018	0,371520	0,37659	9,87	0,000	0,297101	0,445939
Part	0,102077	0,06702	1,52	0,130	-0,030352	0,234506
Y2018Part	-0,024755	0,09477	-0,26	0,794	-0,210379	0,162529
_cons	5,064556	0,02663	190,19	0,000	5,011934	5,117178

Источник: составлено автором.

Положительное значение переменной «Y2018» в столбце Coef., равное 0,3715202, означает, что значения показателя ВРП в целом по всем регионам имели тенденцию к росту в течение исследуемого периода.

Значение переменной «Part» в столбце Coef., равное 0,1020772 означает, что регионы-участники ФЦП также в среднем росли в исследуемый период, однако темпы роста заметно ниже среднего темпа роста всех регионов в целом.

Как мы видим, значение коэффициента переменной «Y2018Part», характеризующей влияние реализации инвестиционных проектов на ВРП, является равным произведенным ранее расчетам с использованием агрегированных средних значений. Следовательно, исходя из полученных данных, факт участия региона в ФЦП является негативным фактором его социально-экономического развития.

В статистическом анализе необходимо учитывать значения проверочных коэффициентов, подтверждающих возможность определения модели как соответствующей действительности.

В данном случае первым критерием должен выступить F-тест вероятности

адекватности модели, согласно которому изначально опровергается нулевая гипотеза, согласно которой коэффициент детерминации равен нулю. В случае, если коэффициент F-теста меньше 0,1 необходимо говорить о том, что с вероятностью 99 % коэффициент детерминации не будет равен нулю, что оценивается положительно.

В данном расчете коэффициент F-теста равен 0,000, что позволяет выполнить дальнейший расчет коэффициента детерминации.

В статистическом анализе в качестве критерия применимости модели наиболее широко используется коэффициент детерминации, иллюстрирующий насколько условная дисперсия модели отличается от дисперсии реальных значений Y (формула 6)

$$R^2 = 1 - \frac{\sum (\hat{y}_i - y_i)^2}{\sum (y_i - \bar{y})^2} \quad (6)$$

Коэффициент детерминации для модели с константой принимает значения от 0 до 1. Чем ближе значение коэффициента к 1, тем сильнее зависимость. При оценке регрессионных моделей это интерпретируется как соответствие модели данным. Для приемлемых моделей предполагается, что коэффициент детерминации должен быть хотя бы не меньше 50 % (в этом случае коэффициент множественной корреляции превышает по модулю 70 %). Модели с коэффициентом детерминации выше 80 % можно признать достаточно хорошими (коэффициент корреляции превышает 90 %). Значение коэффициента детерминации 1 означает функциональную зависимость между переменными.

По данным расчета, произведенного в специализированном программном обеспечении, коэффициент детерминации (R^2) равен 0,44, что может свидетельствовать о том, что построенная регрессионная модель объясняет лишь 44 % среднего роста ВРП регионов экспериментальной группы. При этом 56 % роста ВРП не объясняется моделью (имеются иные факторы).

Следующий этап проведения оценки состоятельности построенной регрессионной модели – оценка коэффициента р-ценности ($P > [t]$), который также является проверочным и показывает вероятность того, что значения переменных

равняется нулю.

В данном расчете в обеих переменных коэффициентах выше 0,1, что также характеризует несостоятельность модели.

Учитывая изложенное, требуется дополнить модель иными переменными, влияющими на показатель ВРП, при которых проверочный коэффициент детерминации будет выше 0,50, а также значение коэффициента р-ценности ($P > |t|$) меньше 0,1.

Оценка модели влияния Подпрограммы на ВРП с учетом дополнительных переменных.

В целях построения регрессионной модели, которая будет отвечать требуемым статистическим параметрам (таким как коэффициент детерминации), в вышеописанную модель добавлены переменные, отраженные в таблице 11.

В таблице 11 представлены результаты расчета, проведенного в специализированном программном обеспечении, позволяющим обработать значительные массивы статистических данных и получить результаты анализа методом «разность разностей».

Таблица 11 – Расчет коэффициента воздействия показателей социально-экономического развития на ВРП экспериментальной группы

Показатель	Коэффициент (Coef.)	Стандартная ошибка (Std. Err.)	t-критерий Стьюдента (T)	P-значение ($P > t $)	Доверительный интервал [95 % Conf. Interval]	
Y2018	0,16168	0,201041	8,04	0,000	0,1219342	0,20143
Un	-0,00956	0,017158	-0,56	0,578	-0,0434824	0,02436
Gini	0,18286	0,089086	2,05	0,042	0,0067281	0,35898
Inv	0,67954	0,037474	18,13	0,000	0,6054529	0,75363
Assets	-0,14864	0,037612	-4,00	0,000	-2,2221068	-0,07517
Min	0,03301	0,009313	3,55	0,001	0,0146029	0,05143
Ind	0,04811	0,020779	2,32	0,022	0,0070287	0,08919
Labor	-0,57729	1,046659	-0,55	0,582	-2,6465940	1,49201
Exp	0,07373	0,014522	5,08	0,000	0,0450157	0,10244

Показатель	Коэффициент (Coef.)	Стандартная ошибка (Std. Err.)	t-критерий Стьюдента (T)	P-значение (P> t)	Доверительный интервал [95 % Conf. Interval]	
Part	0,00435	0,024289	0,18	0,858	-0,0436684	0,05237
Произведение переменных	0,00000	0,000019	-0,12	0,902	-0,0000392	0,00003
_cons	3,37842	2,092953	1,61	0,109	-0,7594611	7,51630

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

По аналогии с использованием модели без дополнительных переменных перед рассмотрением результатов расчета необходимо определить состоятельность модели.

В соответствии с методологией первым критическим коэффициентом является коэффициент F-теста, который равен 0,000, что позволяет выполнить дальнейший расчет коэффициента детерминации.

В свою очередь, коэффициент детерминации (R^2) равен 0,9359, что может свидетельствовать о том, что построенная регрессионная модель объясняет 93,6 % среднего роста ВРП регионов экспериментальной группы, что интерпретируется как соответствие модели реальным данным и практически иллюстрирует функциональную зависимость между переменными.

Однако коэффициент детерминации имеет существенный недостаток – при добавлении в модель новых переменных значения коэффициента имеют тенденцию к увеличению вне зависимости от применимости модели.

В этой связи принято использовать дополнительный коэффициент – скорректированный (adjusted) R^2 , в котором используются несмещённые оценки дисперсий формула (7).

$$R_{adj}^2 = 1 - (1 - R^2) \frac{k - 1}{k - n - 1} \quad (7),$$

где n – количество наблюдений;

k – количество параметров.

Скорректированный коэффициент детерминации, по сути, учитывает «штрафы» за добавление новых переменных.

В данном расчете скорректированный коэффициент детерминации равен 0,9309, что позволяет охарактеризовать модель как приемлемую и перейти к дальнейшим расчетам.

Следующим этапом оценки соответствия модели реальным данным является оценка коэффициента р-ценности ($P>[t]$).

В таблице 11 выделены полужирным шрифтом переменные, по которым значение коэффициента р-ценности ($P>[t]$) находится в пределах нормы ($<0,1$).

Поскольку иные переменные (Un и Labor) не выдерживают требований к значению коэффициента р-ценности, исключим их из оценки; переменные Y2018 и Part являются дамми-переменными, соответственно не учитываются при расчете.

В этой связи проведем расчет без учета вышеуказанных переменных (Un и Labor), при необходимости проведем дополнительные исключения и повторные расчеты модели. Конечные результаты расчета приведены в таблице 12. Коэффициент F-теста равен 0,0000. Коэффициент детерминации равен 0,9237. Скорректированный коэффициент детерминации равен 0,9199.

Таблица 12 – Расчет коэффициента воздействия показателей социально-экономического развития на ВРП экспериментальной группы с учетом исключения показателей

Показатель	Коэффициент (Coef.)	Стандартная ошибка (Std. Err.)	t-критерий Стьюдента (Т)	Р-значение ($P>[t]$)	Доверительный интервал [95 % Conf. Interval]	
Y2018	0,111228	0,017048	6,52	0,000	0,077532	0,144924
Gini	0,231052	0,094918	2,43	0,016	0,043439	0,418664
Inv	0,757954	0,034151	22,19	0,000	0,690445	0,825455
Assets	-0,146479	0,038938	-3,76	0,000	-2,223443	-0,069516
Min	0,048177	0,009452	5,10	0,000	0,029494	0,066860
Ind	0,105201	0,018109	5,81	0,000	0,069407	0,140995
Part	0,004824	0,035467	0,30	0,010	-0,043553	0,052129
Производство переменных	0,000009	0,000082	0,11	0,099	-0,000153	0,000171
_cons	1,707307	0,188758	9,04	0,000	1,334213	2,080400

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Это означает, что предложенная модель объясняет 92,0 % изменения темпов роста валового регионального продукта. Кроме того, все предложенные показатели выдерживают контрольный параметр коэффициента р-ценности ($P > [t]$) – меньше 0,1. Значение переменной $_cons$, равное 1,707307, характеризует рост ВРП при условии, что значения переменных, используемых в модели, будут приравнены к нулю.

Таким образом, можно сделать следующие выводы о влиянии на изменения темпов роста валового регионального продукта следующих социально-экономических показателей, на которые в свою очередь повлияла реализация инвестиционных проектов, включенных в ФЦП:

- коэффициент Джини положительно влияет на рост ВРП, в свою очередь, реализация инвестиционных проектов положительно влияет на улучшение коэффициента Джини;
- увеличение объема инвестиций в основные фонды положительно влияет на рост ВРП, в свою очередь, реализация инвестиционных проектов положительно влияет на рост объема инвестиций;
- увеличение объема основных фондов отрицательно влияет на рост ВРП, в свою очередь, реализация инвестиционных проектов положительно влияет на рост объема основных фондов. По всей видимости, данная зависимость объясняется накоплением морально устаревших основных фондов, не увеличивающих добавленную стоимость конечных продуктов;
- увеличение объема отгрузки добытых полезных ископаемых положительно влияет на рост ВРП, в свою очередь, реализация инвестиционных проектов положительно влияет на рост объема их отгрузки, создавая возможности для их перевозки с относительно низкой стоимостью;
- увеличение объема отгрузки продукции обрабатывающего производства положительно влияет на рост ВРП, в свою очередь, реализация инвестиционных проектов положительно влияет на рост объема их отгрузки, создавая возможности для их перевозки с относительно низкой стоимостью.

Суммарный эффект является положительным (с учетом негативного влияния

увеличения стоимости основных фондов), но при этом практически незначимым - 0,0000086.

Таким образом, получены данные о влиянии реализации Подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП РТС с начала ее реализации до 2018 года.

В целях оценки вероятности воздействия инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации на стадии принятия решения об их реализации необходимо провести расчеты на основании байесовского моделирования.

3.3 Оценка вероятности воздействия инвестиционных проектов ФЦП на социально-экономические показатели развития субъектов Российской Федерации на основании методологии байесовского моделирования

В соответствии с ранее описанной методологией проведения байесовского моделирования произведены расчеты вероятности изменений социально-экономических показателей субъектов Российской Федерации под влиянием реализации инвестиционных проектов с государственным участием по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

В таблице 13 приведен расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение валового регионального продукта.

Таблица 13 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение валового регионального продукта

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	0,093	0,045	0,0015	0,092	0,005	0,180
_cons	5,124	0,057	0,0020	5,122	5,016	5,238
sigma2	0,017	0,008	0,0003	0,015	0,072	0,030

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Независимые переменные _cons и sigma2 являются фиктивными

переменными, используемыми для обеспечения достоверности принятой гипотезы.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения ВРП, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения ВРП (в таблице 13 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет увеличение ВРП данного региона в пределах от 0,5 % до 18,0 % (медианная апостериорная вероятность 9,2 %).

Необходимо отметить, что в целом данный результат соответствует выводам, полученным в ходе проведения расчетов методом «разность разностей» (вывод о положительном влиянии ФЦП на ВРП региона).

Получение в ходе расчетов столь значительного воздействия на валовый региональный продукт объясняется наличием множества факторов влияния на данный показатель, и далее в ходе исследования построенная статистическая модель будет дополняться иными независимыми переменными.

В целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 20 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

Как видно на рисунке 21, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню (по методологии, не должно быть значительного расхождения, значения должны стремиться к среднему значению), что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции.

График «Density» иллюстрирует незначительное увеличение вероятности изменения ВРП (линия «1-half» – распределение плотности с 2005 по 2009 гг., т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» – после учета статистики наблюдений

с момента начала реализации ФЦП).

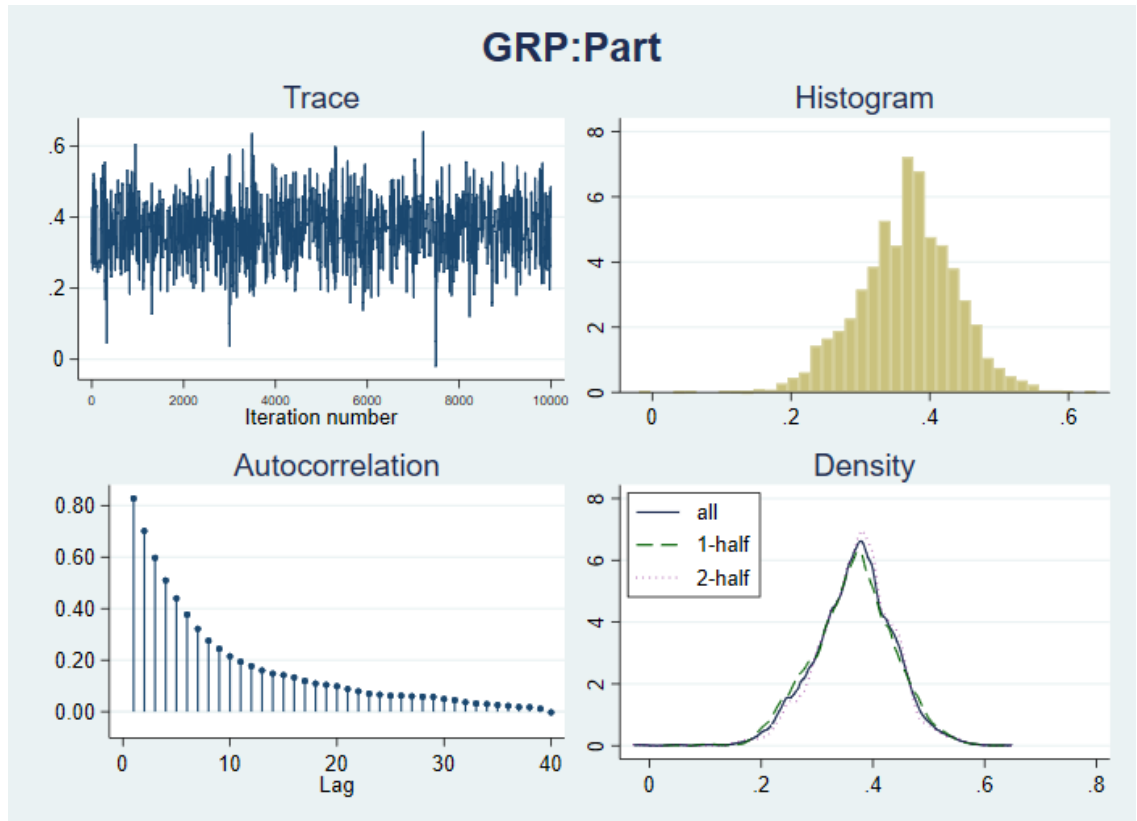


Рис. 21 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

В таблице 14 приведен расчет влияния реализации ФЦП на значение уровня безработицы в регионе.

Таблица 14 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение уровня безработицы

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	-0,0669	0,0452	0,0012	-0,0669	-0,1548	0,0246
_cons	0,8469	0,0361	0,0011	0,8468	0,7752	0,9183
sigma2	0,0066	0,0031	0,0001	0,0059	0,0028	0,0150

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная

вероятность изменения уровня безработицы, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения уровня безработицы (в таблице 14 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет изменение безработицы в пределах от минус 15,5 % до 2,5 %, при этом медианное значение – снижение безработицы на 6,7 %.

Необходимо отметить, что в ходе расчета влияния методом «разность разностей», было обнаружено несоответствие модели реальному положению дел ввиду не прохождения требований к значению коэффициента р-ценности, в результате чего данный показатель был исключен из итоговой оценки воздействия ФЦП на показатель.

Байесовское моделирование позволило исключить данный фактор и получить искомое значение – оценку воздействия реализации ФЦП на уровень безработицы.

Как было описано ранее, механизм воздействия ФЦП на уровень безработицы состоит в привлечении значительной трудовой силы при строительстве масштабных объектов.

В целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 23 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

Как видно на рисунке 22, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню (по методологии, не должно быть значительного расхождения, значения должны стремиться к среднему значению), что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции. График «Density» иллюстрирует незначительное

увеличение вероятности изменения показателя (линия «1-half» –распределение плотности с 2005 по 2009 гг., т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» — после учета статистики наблюдений с момента начала реализации ФЦП).

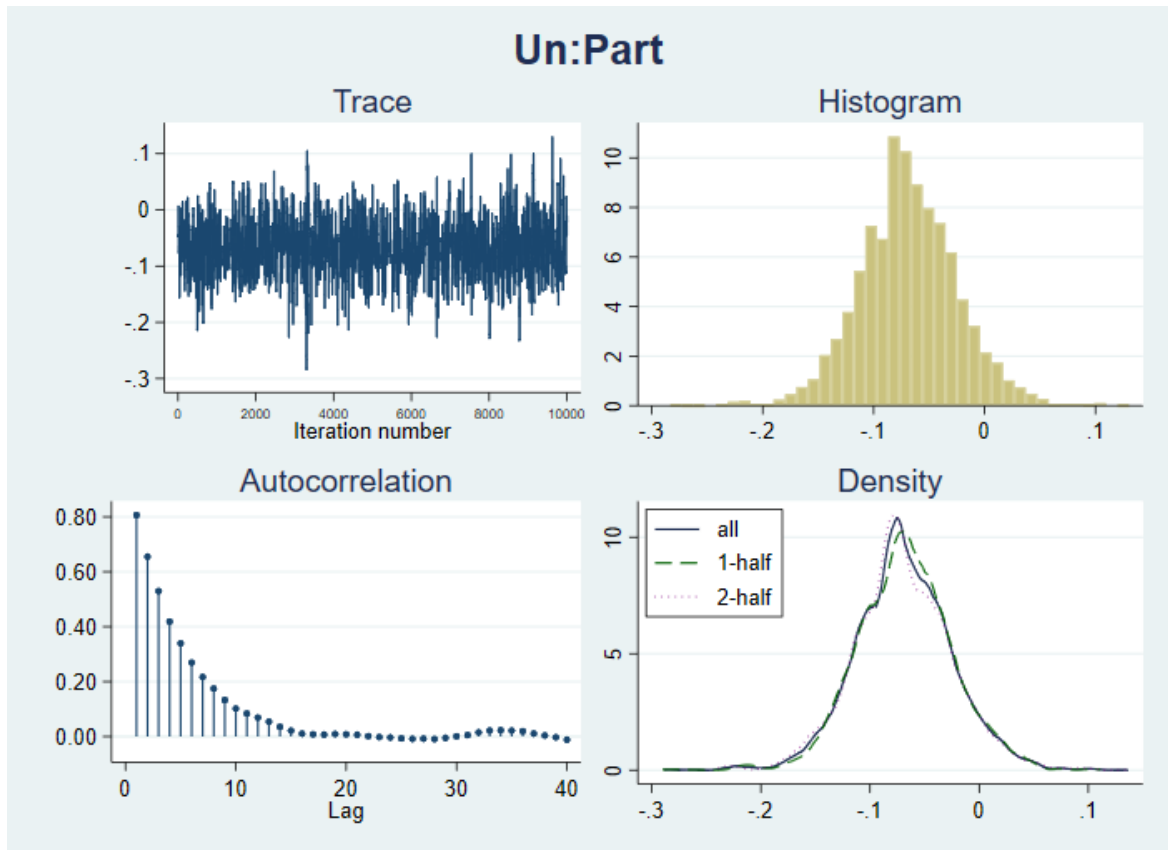


Рис. 22 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

В таблице 15 приведен расчет влияния реализации ФЦП на значение уровня коэффициента Джини в регионе.

Таблица 15 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение коэффициента Джини

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	-0,0050	0,0247	0,00080	-0,0062	-0,0542	0,0443
_cons	0,3922	0,2078	0,00060	0,3923	0,3503	0,4359
sigma2	0,0021	0,0010	0,00003	0,0018	0,0009	0,0046

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения показателя, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения показателя (в таблице 15 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет изменение показателя в пределах от минус 5,4 % до 4,4 %, при этом медианное значение – снижение коэффициента Джини на 0,6 %.

Таким образом, необходимо отметить о подтверждении гипотезы исследования о том, что реализация ФЦП оказывает положительное влияние на снижение концентрации доходов в одних группах населения и снижение неравенства доходов.

Данный результат подтверждает результат, полученный методом «разность разностей».

Как было описано ранее, механизм воздействия ФЦП на уровень Джини состоит в снижении препятствий для осуществления грузовых и пассажирских перевозок для речного транспорта и перераспределяет, таким образом, доходы бизнеса от перевозок иным транспортом.

В целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 24 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

Как видно на рисунке 23, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню (по методологии, не должно быть значительного расхождения, значения должны стремиться к среднему значению), что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции.

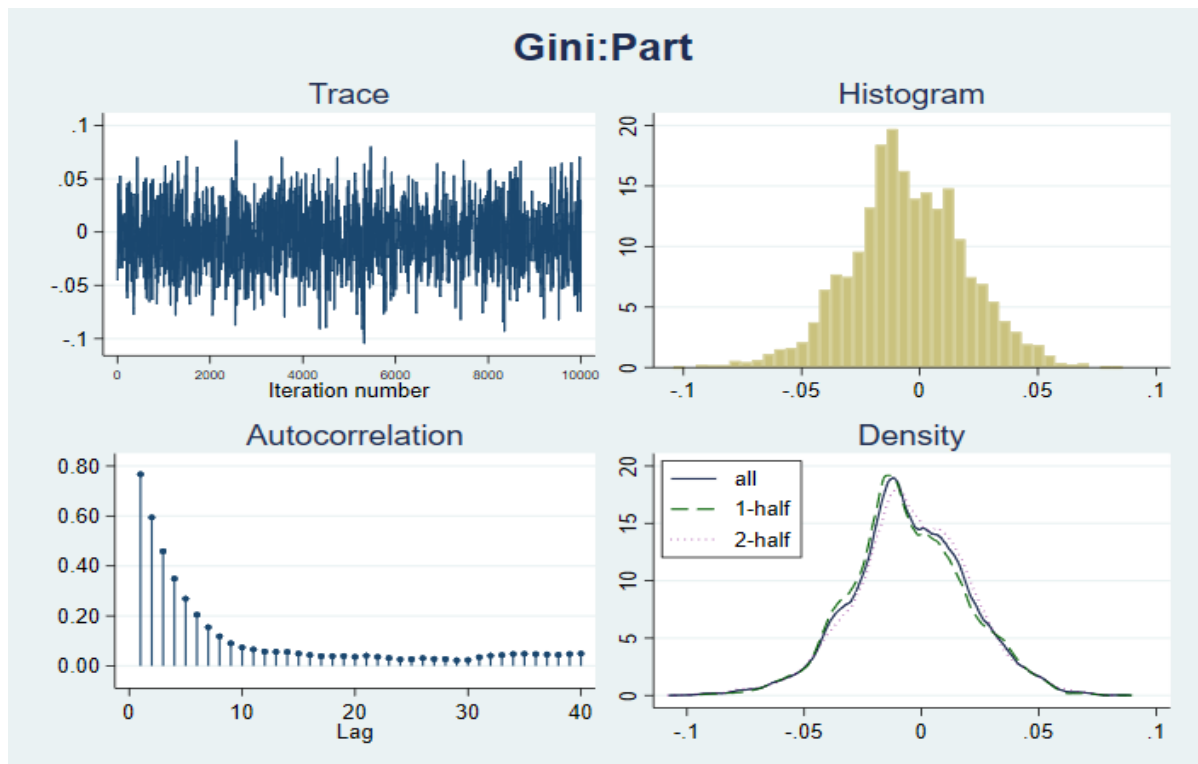


Рис. 23 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

График «Density» иллюстрирует незначительное увеличение вероятности изменения показателя (линия «1-half» – распределение плотности с 2005 по 2009 гг., т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» – после учета статистики наблюдений с момента начала реализации ФЦП).

В таблице 16 приведен расчет влияния реализации ФЦП на увеличение инвестиций на душу населения в регионе.

Таблица 16 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение инвестиций на душу населения

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	0,167221	0,0458112	0,001434	0,168251	0,075153	0,25457
_cons	4,659413	0,0387197	0,001141	4,659006	4,584547	4,73648
sigma2	0,032299	0,0054709	0,000123	0,031821	0,023266	0,04459

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения показателя, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения показателя (в таблице 16 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет увеличение показателя в пределах от 7,5 % до 25,5 %, при этом медианное значение 16,8 %.

Таким образом, необходимо отметить о подтверждении гипотезы исследования о том, что реализация ФЦП оказывает положительное влияние на увеличение инвестиций на душу населения в регионе.

Данный результат подтверждает результат, полученный методом «разность разностей».

Как было описано ранее, механизм воздействия ФЦП на уровень инвестиций состоит в снижении препятствий для осуществления грузовых и пассажирских перевозок для речного транспорта, улучшая, таким образом, условия для инвесторов.

В целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 25 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

Необходимо отметить, что в ходе проверки полученных результатов выявлено следующее (рисунок 24):

- имеется значительное расхождение полученных результатов (по методологии, не должно быть значительного расхождения, значения должны стремиться к среднему значению), что не позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел;
- график «Autocorrelation» иллюстрирует «ненормальное» распределение убывания автокорреляции и показывает отрицательный значения.

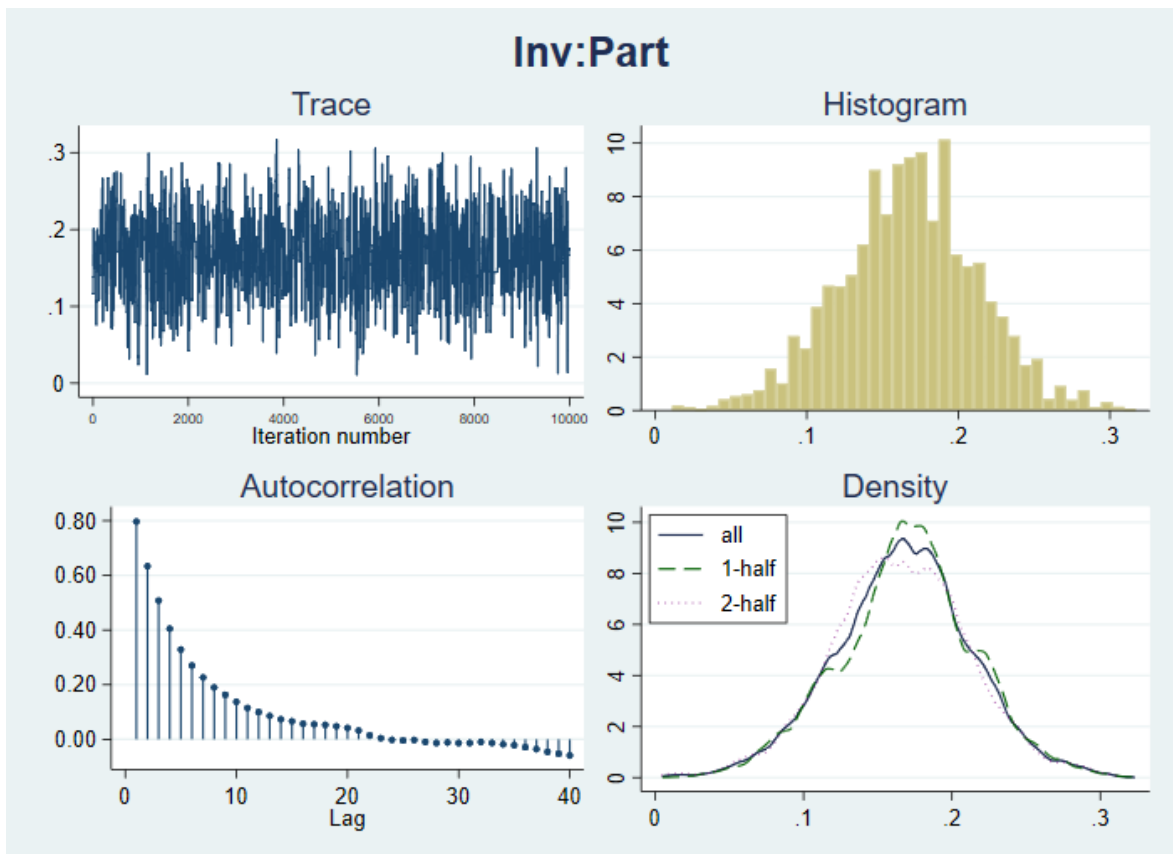


Рис. 24 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Учитывая изложенное, допустимо сделать вывод о наличии иных факторов, не учтенных в модели, значительно искажающих результаты расчета. Инвестиционный климат формируется в значительной степени усилиями региональных властей.

В таблице 17 приведен расчет влияния реализации ФЦП на увеличение объема основных фондов в регионе.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения показателя, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения показателя (в таблице 17 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет увеличение показателя в пределах от 28,5 % до 38,7 %, при этом медианное значение – 33,6 %.

Таблица 17 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение объема основных фондов

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	0,335431	0,0253976	0,000732	0,336399	0,285273	0,38695
_cons	5,909304	0,0205427	0,000613	5,909303	5,868862	5,95177
sigma2	0,010347	0,0018003	0,000042	0,010123	0,007409	0,01436

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Таким образом, необходимо отметить о подтверждении гипотезы исследования о том, что реализация ФЦП оказывает положительное влияние на увеличение объема основных фондов в регионе.

Как было описано ранее, механизм воздействия ФЦП на объем основных фондов состоит в прямом создании данных фондов.

Однако данный вывод опровергает результат, полученный методом «разность разностей».

В этой связи и в целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 26 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

Как видно на рисунке 25, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню (по методологии, не должно быть значительного расхождения, значения должны стремиться к среднему значению), что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции.

График «Density» иллюстрирует незначительное увеличение вероятности изменения показателя (линия «1-half» – распределение плотности с 2005 по 2009 гг.,

т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» — после учета статистики наблюдений с момента начала реализации ФЦП).

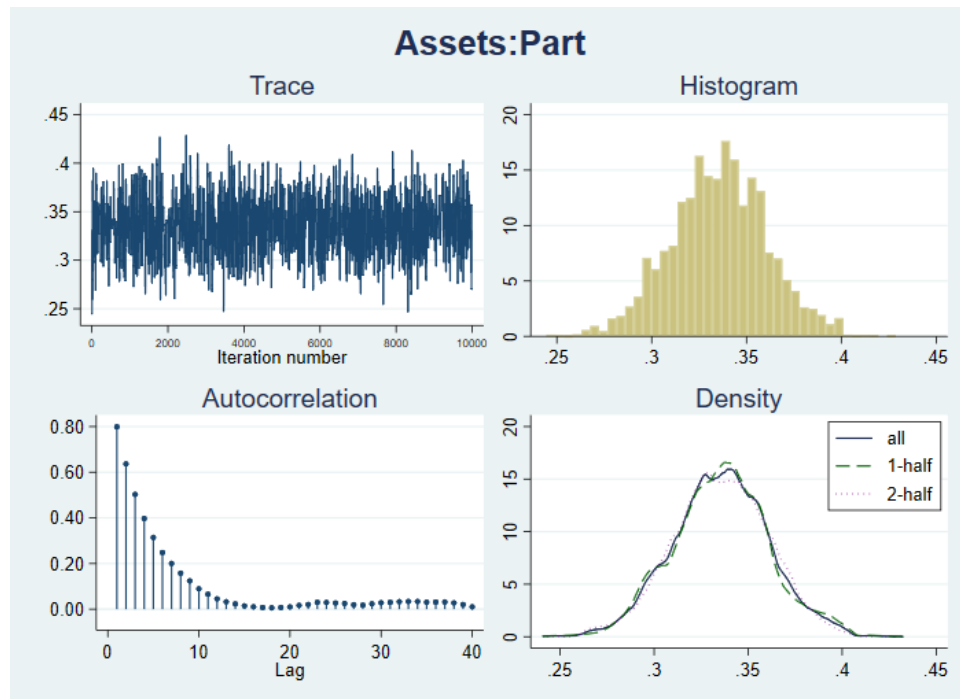


Рис. 25 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

В таблице 18 приведен расчет влияния реализации ФЦП на увеличение объема отгрузки добытых полезных ископаемых в регионе.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения показателя, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения показателя (в таблице 18 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет изменение показателя в пределах от минус 3,7 % до 36,6 %, при этом медианное значение – 16,9 %.

Таким образом, необходимо отметить о подтверждении гипотезы исследования о том, что реализация ФЦП оказывает положительное влияние на увеличение объема отгрузки добытых полезных ископаемых в регионе.

Таблица 18 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение уровня объема отгрузки добытых полезных ископаемых в регионе

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	0,168695	0,1000406	0,00314	0,169269	-0,036879	0,365502
_cons	4,419273	0,0804465	0,00250	4,414255	4,264434	4,581672
sigma2	0,029479	0,0158939	0,00619	0,025471	0,012362	0,074216

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Как было описано ранее, механизм воздействия ФЦП на объем отгрузки полезных ископаемых состоит в том, что по внутренним водным путем значительно дешевле обходится перевозка больших объемов таких строительных материалов, как песок, бетон, бревна. При этом данные виды груза являются основными для внутренних водных путей.

В целях подтверждения данного утверждения в таблице 19 представлены фактические и прогнозируемые грузопотоки в створе строящегося Багаевского гидроузла (тыс. т)¹⁾.

Данный вывод подтверждает результат, полученный методом «разность разностей».

В этой связи и в целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 27 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

Таблица 19 – Фактические и прогнозные объемы перевозки грузов на Багаевском гидроузле

Род груза	Факт 2015 г.		Прогноз на 2024 г.	
	Объем перевозки, тыс. т	Удельный вес, %	Объем перевозки, тыс. т	Удельный вес, %
Всего	8705,1	100,0	18000,0	100,0

¹⁾ По данным Росморречфлота

Род груза	Факт 2015 г.		Прогноз на 2024 г.	
	Объем перевозки, тыс. т	Удельный вес, %	Объем перевозки, тыс. т	Удельный вес, %
Нефть и нефтеналивные грузы	5400,2	62,0	8180,0	45,4
Строительные	472,0	5,4	1300,0	7,2
Лесные грузы	-	-	400,0	2,2
Зерно и продукты перемола	412,0	4,7	2300,0	12,8
Уголь и кокс	-	-	100,0	0,6
Металлы и металлоизделия	388,7	4,5	1400,0	7,8
Удобрения и сера	1384	15,9	3420,0	19,0
Прочие	648,2	7,4	900,0	5,0

Как видно на рисунке 26, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню, что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

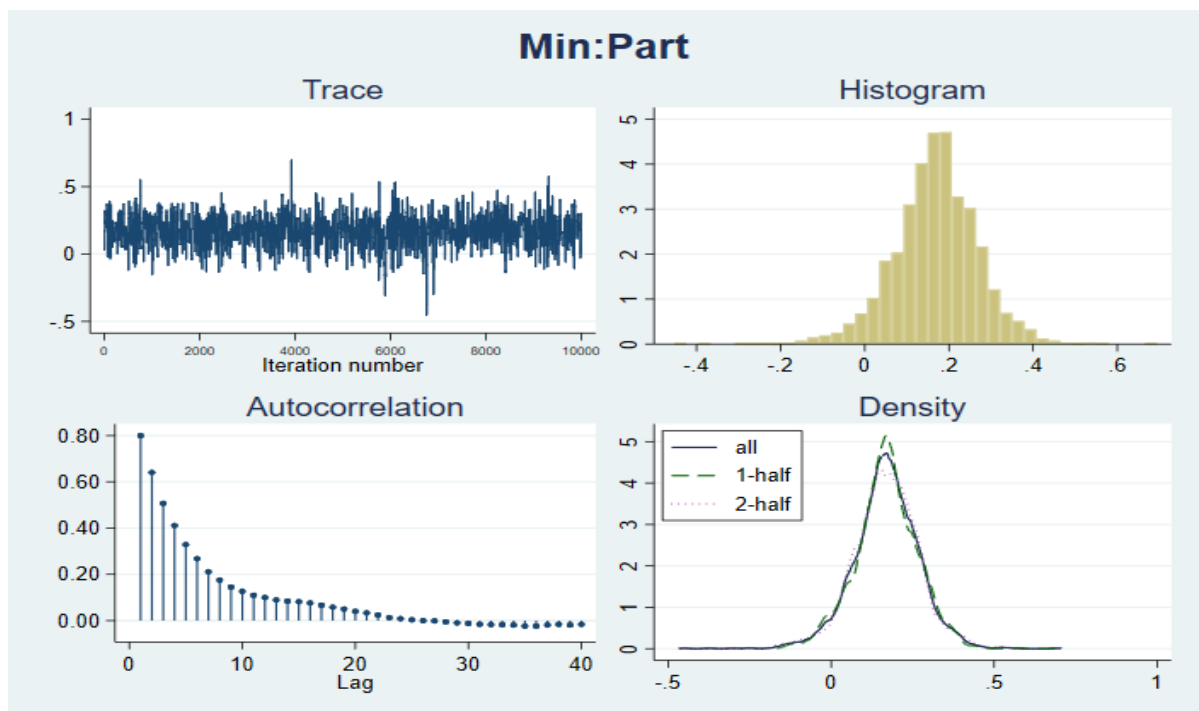


Рис. 26 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции.

График «Density» иллюстрирует незначительное увеличение вероятности изменения показателя (линия «1-half» – распределение плотности с 2005 по 2009 гг., т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» — после учета статистики наблюдений с момента начала реализации ФЦП).

В таблице 20 приведен расчет влияния реализации ФЦП на увеличение объема отгрузки товаров обрабатывающего производства в регионе.

Таблица 20 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение объема отгрузки товаров обрабатывающего производства в регионе

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	0,095354	0,01226	0,002124	0,095360	0,011536	0,162589
_cons	5,378145	0,05737	0,001769	5,377376	5,264254	5,495436
sigma2	0,016129	0,00733	0,000233	0,014451	0,007002	0,035433

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения показателя, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения показателя (в таблице 20 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет изменение показателя в пределах от 1,1 % до 16,3 %, при этом медианное значение – 9,5 %.

Необходимо отметить о подтверждении гипотезы исследования о том, что реализация ФЦП оказывает положительное влияние на увеличение объема отгрузки продукции обрабатывающего производства в регионе.

Данный вывод подтверждает результат, полученный методом «разность разностей». В этой связи и в целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 28

представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

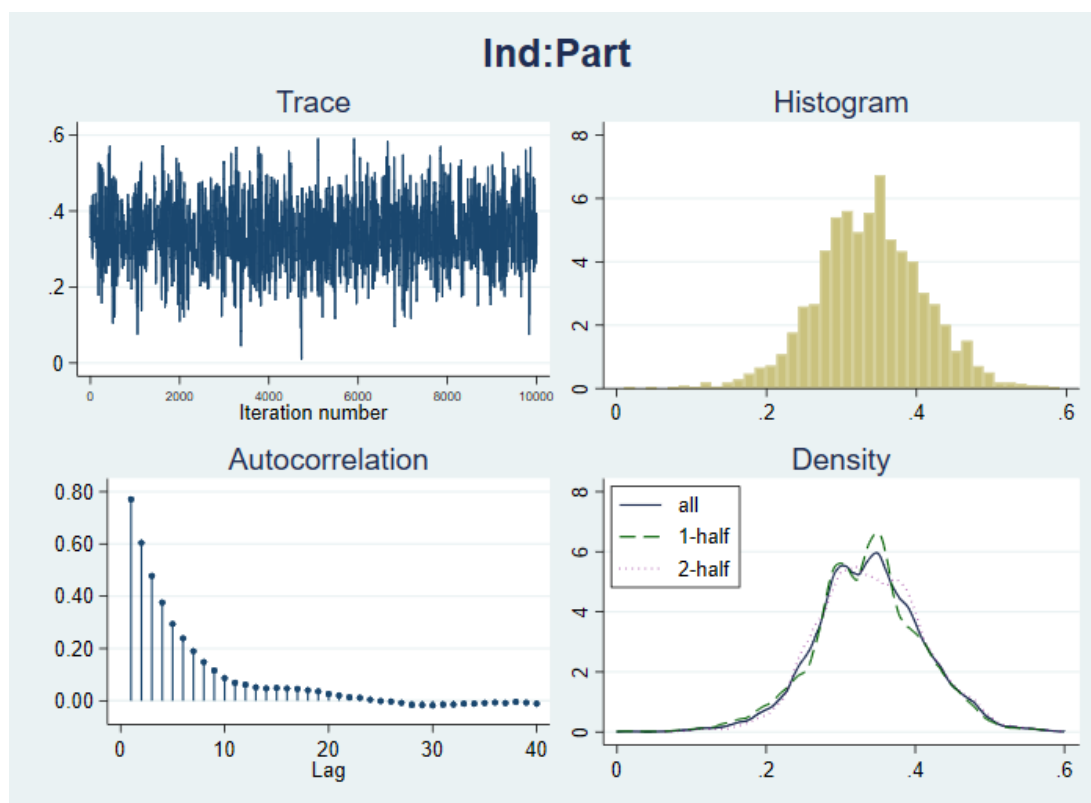


Рис. 27 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором.

Как видно на рисунке 27, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню, что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции.

График «Density» иллюстрирует незначительное увеличение вероятности изменения показателя (линия «1-half» – распределение плотности с 2005 по 2009 гг., т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» — после учета статистики наблюдений с момента начала реализации ФЦП).

В таблице 21 приведен расчет влияния реализации ФЦП на увеличение индекса производительности труда в регионе.

Таблица 21 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение объема

отгрузки товаров обрабатывающего производства в регионе

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	0,015904	0,025899	0,000706	0,016261	-0,037153	0,067276
_cons	1,996381	0,020683	0,000587	1,995807	1,955065	2,037842
sigma2	0,002164	0,001001	0,000041	0,001938	0,000917	0,004784

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения показателя, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение вероятности изменения показателя (в таблице 21 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет изменение показателя в пределах от минус 3,7 % до 6,7 %, при этом медианное значение – 1,6 %.

То есть имеется незначительное, но положительное влияние показателя. Таким образом, необходимо отметить о подтверждении гипотезы исследования о том, что реализация ФЦП оказывает положительное влияние на увеличение производительности труда в регионе.

Данное воздействие состоит в замене морально изношенного оборудования при реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, а также установке новейшего оборудования при строительстве новых объектов.

Данный вывод подтверждает результат, полученный методом «разность разностей».

В этой связи и в целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 28 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

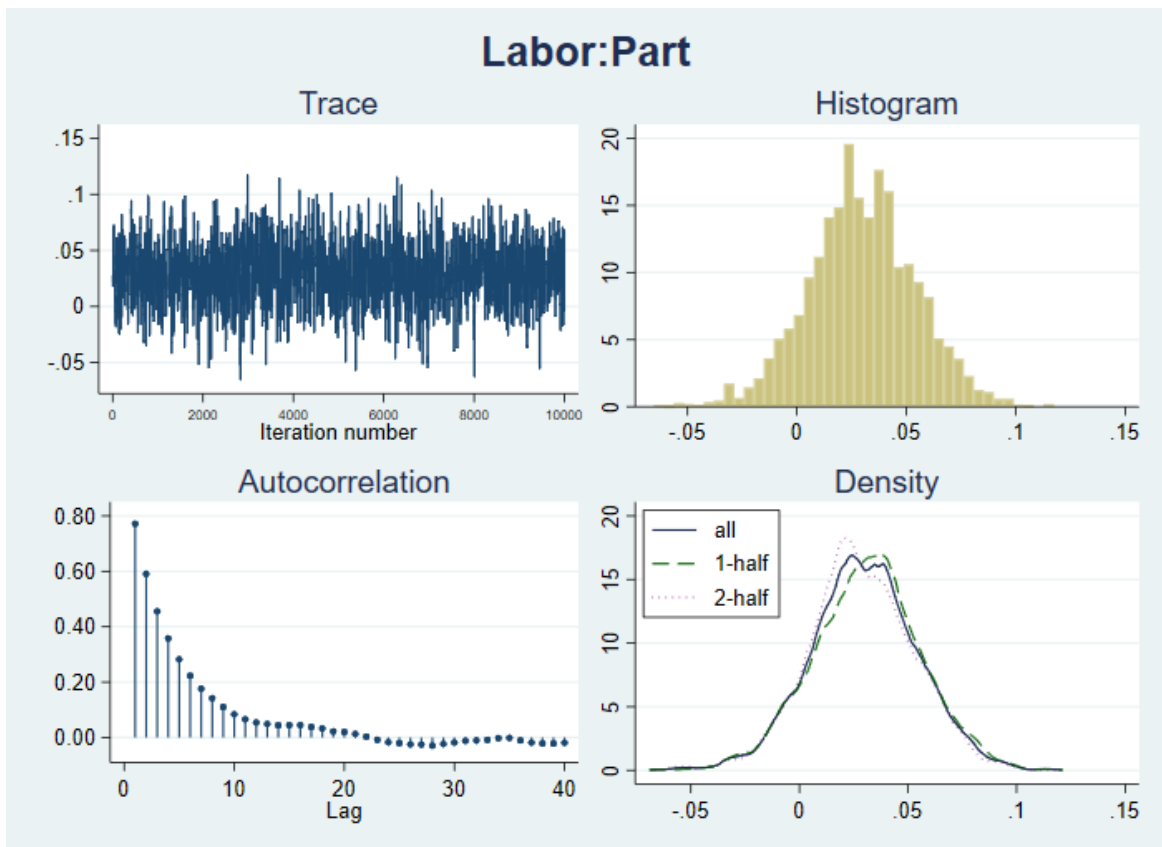


Рис. 28 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Как видно на рисунке 28, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню, что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции. График «Density» иллюстрирует незначительное увеличение вероятности изменения показателя (линия «1-half» –распределение плотности с 2005 по 2009 гг., т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» — после учета статистики наблюдений с момента начала реализации ФЦП).

В таблице 22 приведен расчет влияния реализации ФЦП на увеличение экспорта товаров за границу.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения показателя, далее с учетом наблюдения значение априорной вероятности скорректировано и получено априорное распределение

вероятности изменения показателя (в таблице 22 – столбец «Вероятность воздействия»).

Таблица 22 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение объема экспорта товаров за границу

Независимая переменная	Вероятность воздействия	Стандартное отклонение	Стандартная ошибка Монте-Карло	Медиана	Нижний предел	Верхний предел
Участие в ФЦП	0,071952	0,0502415	0,001485	0,071584	-0,027625	0,169332
_cons	3,490369	0,0407636	0,001319	3,489972	3,414599	3,571197
sigma2	0,008650	0,0043795	0,000157	0,007688	0,003681	0,019295

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет изменение показателя в пределах от минус 2,8 % до 16,9 %, при этом медианное значение – 7,2 %.

То есть имеется значительное положительное влияние показатель.

Таким образом, необходимо отметить о подтверждении гипотезы исследования о том, что реализация ФЦП оказывает положительное влияние на увеличение экспорта товаров в регионе.

Данное воздействие состоит в снятии инфраструктурных ограничений для осуществления перевозочной деятельности, а также в снижении себестоимости данных перевозок относительно иных видов транспорта.

Данный вывод подтверждает результат, полученный методом «разность разностей».

В этой связи и в целях подтверждения приемлемости принятой модели автором проведены расчеты проверочных коэффициентов. На рисунке 29 представлены некоторые результаты данных расчетов, подтверждающих правомочность применения модели.

Как видно на рисунке 29, при 12,5 тыс. итераций, проведенных расчетом по

методу Монте-Карло (график «Trace»), расхождение полученных результатов незначительно и сходится к среднему уровню, что позволяет считать модель соответствующей реальному положению дел.

График «Autocorrelation» иллюстрирует «нормальное» распределение убывания автокорреляции.

График «Density» иллюстрирует незначительное увеличение вероятности изменения показателя (линия «1-half» – распределение плотности с 2005 по 2009 гг., т.е. до начала реализации ФЦП; линия «2-half» — после учета статистики наблюдений с момента начала реализации ФЦП).

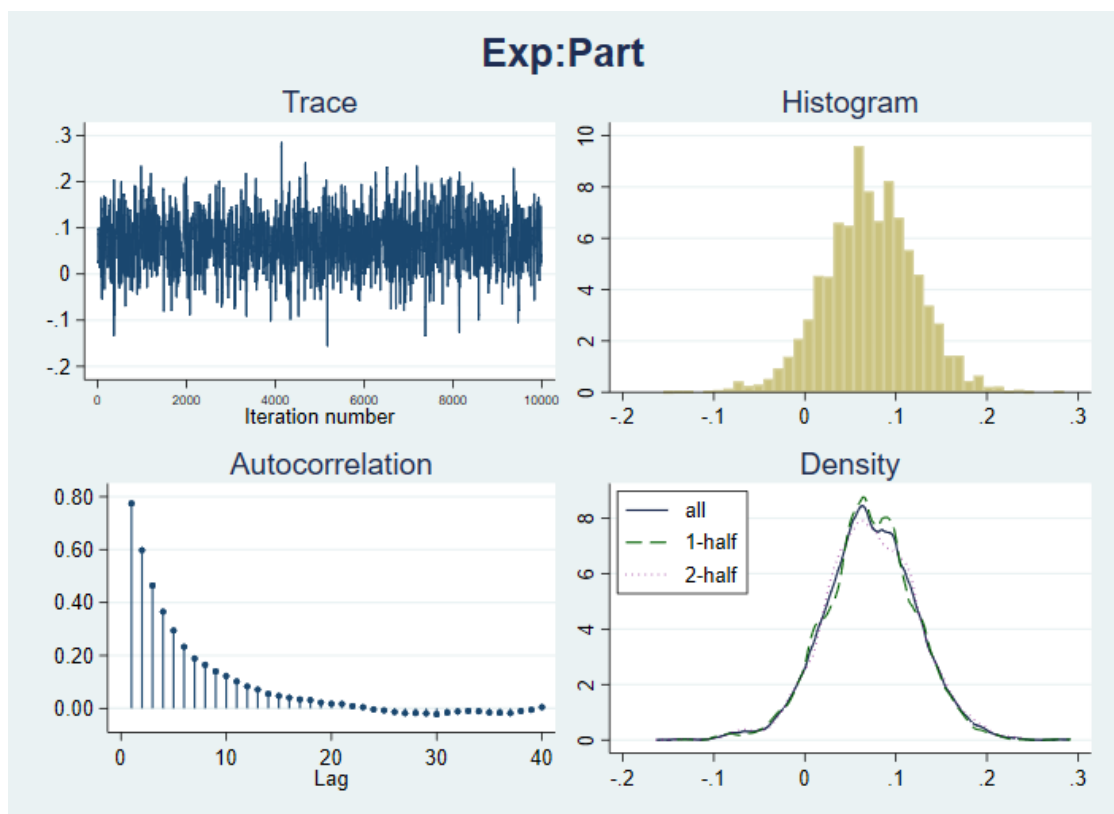


Рис. 29 – Оценка проверочных коэффициентов

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

В таблице 23 представлены результаты расчета воздействия участия региона в ФЦП на социально-экономические показатели регионального развития.

Таким образом, в настоящем исследовании проведена оценка влияния реализации инвестиционного проекта ФЦП на социально-экономические показатели субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется данный инвестиционный проект.

Данные, полученные в ходе проведения данного исследования могут использоваться федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации при оценке эффективности реализации инвестиционного проекта при его включении в государственную программу Российской Федерации либо субъекта Российской Федерации.

Данная методика может быть использована в отношении инвестиционных проектов иных государственных программ, что позволяет сделать вывод о ее научном, функциональном и практическом значении для системы осуществления государственных капитальных вложений.

Таблица 23 – Расчет вероятности воздействия реализации ФЦП на значение социально-экономических показателей

Зависимый показатель	Медиана, %	Нижний предел, %	Верхний предел, %	Примечание
Валовый региональный продукт	9,2	0,5	18,0	Положительное влияние
Уровень безработицы	-6,7	-15,5	2,5	Положительное влияние
Коэффициент Джини	-0,6	-5,4	4,4	Положительное влияние
Объем инвестиций на душу населения	16,8	7,5	25,5	Отсутствует возможность интерпретировать полученные результаты в связи с превышением отклонения контрольных показателей
Объем основных фондов	33,6	28,5	38,7	Положительное влияние
Отгрузка добытых полезных ископаемых	16,9	-3,7	36,6	Положительное влияние
Отгрузка продукции обрабатывающего производства	9,5	1,2	16,3	Положительное влияние
Индекс производительности труда	1,6	-3,7	6,7	Положительное влияние
Объем экспорта	7,2	-2,8	16,9	Положительное влияние

Источник: составлено автором на основании проведенных расчетов в специализированной программной среде.

Проведенное исследование показало необходимость оценки влияния реализации инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего

водного транспорта, финансируемых из средств федерального бюджета и являющимися элементами государственной поддержки внутреннего водного транспорта, на показатели социально-экономического развития субъектов Российской Федерации.

При этом существующая методика оценки эффектов от реализации транспортных инфраструктурных инвестиционных проектов должна быть доработана с учетом включения показателей социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, включая оценку прироста валового регионального продукта, оценку прироста налоговых и иных обязательных платежей в консолидированный бюджет субъекта Российской Федерации.

С учетом структуры и компетенций органов исполнительной власти на федеральном и региональном уровне, а также с учетом существующей практики оценки инвестиционных проектов, практическая реализация данной концепции может быть осуществлена в следующем виде.

В действующих нормативно-правовых актах закреплено понятие «крупные инвестиционные проекты с государственным участием», к таковым проектам относятся проекты, одновременно удовлетворяющие следующим требованиям:

- проект реализуется в рамках указа Президента Российской Федерации, и (или) государственной программы Российской Федерации (федеральной целевой программы), и (или) федеральной адресной инвестиционной программы;
- финансовое обеспечение реализации проекта осуществляется полностью или частично (в объеме не менее 5 процентов сметной стоимости) за счет средств федерального бюджета, в том числе за счет иных межбюджетных трансфертов, предоставляемых из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на осуществление мероприятий по строительству, реконструкции, в том числе с элементами реставрации, техническому перевооружению объектов капитального строительства, и (или) Фонда национального благосостояния;
- сметная стоимость проекта составляет 8 млрд р. и более в ценах соответствующих лет;
- фактически выполненный и профинансированный заказчиками

(застройщиками) объем работ в рамках реализации проекта по состоянию на 1 января 2014 г. составляет не более 50 процентов сметной стоимости.

В отношении данных объектов, при их инициации, Минэкономразвития России на основании предоставленных обосновывающих документов подготавливает заключение об эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения.

Предлагается Минэкономразвития России одновременно с проведением внутреннего рассмотрения обосновывающих документов по проекту направлять результаты оценки эффектов от реализации транспортных инфраструктурных инвестиционных проектов в правительства субъектов Российской Федерации для ознакомления и при необходимости согласования обосновывающих документов.

Включение региональных органов власти в процесс рассмотрения обосновывающих документов по крупным инвестиционным проектам позволит на этапе инициации проекта минимизировать риски остановки проекта, а также обеспечить поддержку реализации проекта со стороны региональных властей и населения.

Проведение фактической оценки эффектов от реализации инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации методом «разность разностей» позволит получить более полную информацию об эффективности принятых мер при подготовке отчета, формируемого при завершении реализации государственной программы (национального, федерального проекта).

В этой связи в рамках диссертационного исследования предлагается включить этап расчета данных эффектов методом «разность разностей» при подготовке Минэкономразвития России отчета о завершении государственной программы (куратором национального проекта при подготовке отчета о завершении национального проекта).

Учитывая, что данный отчет направляется, в том числе на рассмотрение в Федеральное собрание Российской Федерации, включение данной информации позволит сформировать полное представление об эффективности мер,

реализуемых Правительством Российской Федерации по поддержке развития внутреннего водного транспорта.

Проведение расчета вероятности воздействия инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации методами байесовского моделирования позволит получить более полную информацию о расчетной эффективности государственных капитальных вложений на этапе их инициации.

В этой связи предлагается при подготовке решения о продлении государственной программы (национального проекта) либо формировании нового проекта государственной программы (национального проекта) включить этап расчета вероятности воздействия инвестиционных проектов на показатели развития субъектов Российской Федерации методом байесовского моделирования, проводимого Минэкономразвития России на этапе формирования заключения на проект государственной программы (национального проекта).

В ходе исследования проведена оценка эффектов от реализации подпрограммы «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» на социально-экономическое развитие регионов, на территории которых осуществлена реализация инвестиционных проектов, включая:

- расчет по методологии «разность разностей»;
- расчет с использованием байесовского моделирования.

Проведенными расчетами доказана возможность применения данных методов для оценки как ранее реализованных инвестиционных проектов магистрального характера, так и планируемых к реализации инвестиционных проектов.

Заключение

В первой главе диссертационного исследования представлен ретроспективный анализ роли внутреннего водного транспорта в транспортном комплексе Российской Федерации: внутренний водный транспорт исторически выполнял важную роль в функционировании экономики российского государства, обеспечивая транспортную связанность российских регионов. Однако в настоящее время имеются тенденции к снижению удельного веса перевозок грузов и пассажиров, осуществляемых внутренним водным транспортом в общем объеме грузо- и пассажирооборота в Российской Федерации, вызванного отсутствием значительных инвестиций в развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

При этом данная отрасль обладает высоким потенциалом к росту как в части грузоперевозок, так и пассажироперевозок, поскольку имеет ряд сравнительных преимуществ, ключевым из которых является низкая себестоимость провоза грузов и пассажиров, вызванная отсутствием значительных затрат на текущее содержание инфраструктуры внутренних водных путей и низкой стоимостью эксплуатации судов.

В работе представлен ретроспективный анализ отечественной системы управления развитием внутреннего водного транспорта: отличительной особенностью управления внутренним водным транспортом в СССР являлось построение планов развития отрасли на основе формирования транспортного баланса. Именно отсутствие такового системного подхода в период с 1990-х годов по 2010-е годы привело к неравномерному развитию различных видов транспорта, что в целом негативно отразилось в транспортном комплексе. Только в 2018 году сформированы федеральные проекты, в рамках которых предусмотрена реализация взаимосвязанных инвестиционных проектов по развитию внутренних водных путей, морских и речных портов, железнодорожных и автомобильных подходов к ним. Данный подход предполагает устранение конкуренции между ведомствами за выделение бюджетного финансирования к конкуренции между различными

направлениями движения грузов за государственную поддержку. Данный переход позволит обеспечить более эффективное использование средств, так как потребует более глубокого экономического обоснования финансирования инвестиционных проектов вместо зачастую их формального, технического обоснования.

Учитывая вышеизложенное, обоснование инвестиционных проектов, в том числе с точки зрения их влияния на социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации, является одним из актуальных и сложных вопросов государственного управления в России, что подтверждает важность решаемой в данном исследовании задачи.

В работе представлен ретроспективный анализ зарубежных систем управления развитием внутреннего водного транспорта: для США отличительной особенностью является принятие решения о реализации инвестиционного проекта исключительно на основании анализа выгод и затрат, предусматривающего расчет экономических выгод от реализации проекта для государства в целом и для штата, на территории которого реализуется проект. В России данное решение принимается на основании технической потребности, в связи с чем отсутствует возможность сравнения инвестиционных проектов из различных отраслей экономики в условиях ограниченного бюджетного финансирования.

Так, решения о реализации инвестиционных проектов по строительству новых и реконструкции существующих судоходных гидротехнических сооружений принимается на основании необходимости обеспечения гарантированной глубины на Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации. Однако расчеты экономических эффектов, в частности, для субъектов Российской Федерации, от реализации данных проектов не проводились.

Отличительной особенностью французской системы управления инфраструктурой внутреннего водного транспорта является привлечение внебюджетного финансирования для реализации инвестиционных проектов на уровне более 90 % от инвестиционной программы в целом.

В этих целях правительством Франции привлекаются все потенциальные пользователи внутреннего водного транспорта, включая грузоперевозчиков,

грузоотправителей, в том числе промышленные компании, предприятия сельского хозяйства, местные муниципалитеты.

Во второй главе диссертационной работы выполнен системный анализ существующей методики оценки эффектов от реализации инвестиционных проектов и методики ранжирования проектов при их включении в федеральные проекты, проведен расчет эффективности проектов и предложены меры по дальнейшему развитию данных методик. Выявлены положения данных методик, требующих внесения изменений в связи с наличием спорных допущений, ставших основой дальнейших расчетов. Методику ранжирования инвестиционных проектов при их инициации дополнить обязательным к заполнению разделом, касающимся оценкой эффектов реализации данных инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации, включая:

- оценку прироста валового регионального продукта, а также иных социально-экономических показателей развития субъектов Российской Федерации;

- оценку налоговых и иных обязательных платежей в консолидированный бюджет субъекта Российской Федерации.

Научная новизна теоретических положений и результатов экспериментальных исследований, полученных автором.

В работе на основе использования теоретических и экспериментальных методов математической статистики подтверждена гипотеза о положительном воздействии реализации инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации.

На основании метода «разность разностей» (difference-in-differences), в соответствии с которым субъекты Российской Федерации были разделены на экспериментальную и контрольную группы, автором впервые проведена оценка влияния на темпы роста валового регионального продукта изменений социально-экономических показателей, на которые в свою очередь повлияла в 2010-2021 гг. реализация инвестиционных проектов.

Суммарный эффект реализации инвестиционных проектов на валовый региональный продукт экспериментальной группы является положительным и статистически значимым. Таким образом, представляется возможным использование методологии «разность разностей» для оценки эффективности инвестиционных проектов для агрегированных показателей экономического развития.

Однако данная методология не позволяет сделать вывод о влиянии инвестиционных проектов на развитие субъектов Российской Федерации до принятия решения о начале их реализации. В этой связи автором впервые для инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры с использованием методов байесовского моделирования в специализированном программном обеспечении проведена количественная оценка вероятности воздействия инвестиционных проектов на социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации.

В третьей главе представлена концептуальный подход к этапам включения инвестиционных проектов в национальные проекты, предусматривающий ряд отличий от действующих процедур и учитывающий результаты расчета воздействия ФЦП на социально-экономические показатели регионального развития.

Согласно байесовскому моделированию были рассчитана априорная вероятность изменения ВРП, далее с учетом наблюдений значение априорной вероятности скорректировано и получено апостериорное распределение вероятности изменения ВРП.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционных проектов ФЦП на территории региона с вероятностью 95 % повлечет увеличение ВРП данного региона в пределах от 0,5 % до 18,0 % (медианная апостериорная вероятность – 9,2 %), сократит безработицу с медианной апостериорной вероятностью 6,7 %, сократит значение коэффициента Джини на 0,6 %, увеличит основные фонды, отгрузку добытых полезных ископаемых, а также продукцию обрабатывающего производства, увеличит производительность труда и объём

экспорта.

Необходимо отметить, что в целом данный результат соответствует выводам, полученным в ходе проведения расчетов методом «разность разностей».

Список литературы

1. **Аксенов, И. Я.** Единая транспортная система: [Учебник для вузов, по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта»] / И. Я. Аксенов. – Москва : Высш. шк., 1991. – 382 с. – ISBN 5-06-001857-1. – Текст : непосредственный.
2. **Айвазян, С. А.** Байесовский подход в эконометрическом анализе / С. А. Айвазян // Прикладная эконометрика : электрон. журн. 2008. №1. С. 93-130. - ISSN: 2410-6445 (online). URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=9925058>. Дата публикации: 12.03.2021. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
3. **Селявина, Е. А.** Оценка эффективности государственных финансовых институтов пространственного развития: опыт России / Е. А. Селявина // Пространственная экономика : электрон. журн. 2015. №1. С. 91-108. - ISSN: 2587-5957. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=23252480>. Дата публикации: 31.03.2015. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
4. **Аистов, А. В.** Распределенная во времени «Разность разностей» на примере оценки отдачи от дополнительного профессионального обучения / А. В. Аистов, Е. А. Александрова // Прикладная эконометрика: электрон. журн. 2016. №3 (43). С. 5-28. - ISSN: 2410-6445. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26700277>. Дата публикации: 31.10.2016. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
5. **Афанасьев, М. П.** Инструментарий оценки эффективности бюджетных программ / М. П. Афанасьев, Н. Н. Шаш // Вопросы государственного и муниципального управления: электрон. журн. 2013. № 3. С. 48–69. – ISSN: 2409-5095. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=20269325>. Дата публикации: 31.10.2016. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
6. **Афанасьев, М. П.** Программный бюджет: цели, классификация и принципы построения / М. П. Афанасьев, Б. И. Алехин, А. И. Кравченко, П. Г. Крадинов // Финансовый журнал: электрон. журн. 2010. № 3. С. 5–18. – ISSN 2658-5332. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=14984035>. Дата публикации: 31.10.2010. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

7. **Белов, И. В.** Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. / И. В. Белов, В. А. Персианов. — Москва : Транспорт, 1993. - 414 с. — ISBN 5-277-01110-2. — Текст : непосредственный.

8. **Андреева, Е. И.** Бюджетирование, ориентированное на результат: международный опыт и возможности внедрения в России. / Е. И. Андреева, А. А. Сучкова, Л. Н. Богданов, А. А. Чесноков. — Москва : Academia, 2002 (ПИК ВИНТИ). — 59, [1] с.: табл.; 29 см.; ISBN 5-87444-174-3 (в обл.) — Текст : непосредственный.

9. **Воробьев, А. В.** Особенности финансовой стратегии предприятий водного транспорта / А. В. Воробьев, В. Н. Едророва // Финансы и кредит: электрон. журн. 2006. № 7 (211). — С. 2-6. — ISSN 2311-8709. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=9267317>. Дата публикации: 31.10.2006. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

10. **Виниченко, В. А.** Оптимизация участия речного транспорта в строительстве нефтепровода ВСТО / В. А. Виниченко // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока: электрон. журн. 2008. № 1. С.21 – 25. — ISSN 2071-3827. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=11774099>. Дата публикации: 31.03.2008. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

11. **Виниченко, В. А.** Измерение производительности труда и экономия ресурсов на речном транспорте / В. А. Виниченко, Г. С. Быков // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока: электрон. журн. 2008. № 2. С.84 - 86. — ISSN 2311-8709. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=11733152>. Дата публикации: 31.06.2008. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

12. **Виниченко, В. А.** Оптимизация участия речного транспорта в строительстве нефтепровода «Восточная Сибирь - Тихий океан» / В. А. Виниченко // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока: электрон. журн. 2009. № 2. С. 114-118. — ISSN 2071-3827. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=13795304>. Дата публикации: 31.03.2008. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

13. **Гриневич, Я. А.** Оценки эффективности смешанных перевозок при организации работы транспортного узла / Я. А. Гриневич, О. С. Хлусова, И. Г. Рзун // Естественно-гуманитарные исследования: электрон. журн. 2019. № 26 (4). С. 80-84. – ISSN 2687-1009. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41591066>. Дата публикации: 31.12.2019. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

14. **Гольская, Ю. Н.** Оценка влияния транспорта на Социально-экономическое развитие регионов / Ю. Н. Гольская, И. А. Кузнецова // Известия Иркутской государственной экономической академии: электрон. журн. 2010. № 5 (73). С. 61-64. – ISSN 1993-3541. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=1521962>. Дата публикации: 31.05.2010. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

15. **Гагарина, Г. Ю.** Принципиальная схема проведения анализа ресурсного потенциала региона / Г. Ю. Гагарина, Н. В. Седова // Финансовый менеджмент: электрон. журн. 2018. № 5. С. 40-41. – ISSN 1607-968X. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36066906>. Дата публикации: 30.10.2010. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

16. **Еганян, А.**, Инвестиции в инфраструктуру. Деньги, проекты, интересы. ГЧП, концессии, проектное финансирование» / А. Еганян. – Москва : Альпина паблишер. 2016. С. 715. – ISBN 978-5-9614-5087-3. – Текст : непосредственный.

17. **Запорожан, А. Я.** Проблемы формирования государственных программ / А. Я. Запорожан // Управленческое консультирование: электрон. журн. 2016. №7 (91). С.51-61. – ISSN 1816-8590. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26630293>. Дата публикации: 30.07.2016. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

18. **Звягин, Л. С.** Байесовский подход в современном экономическом анализе и имитационном моделировании / Л. С. Звягин // Мягкие измерения и вычисления: электрон. журн. 2018. № 1 (2). С. 17-26. – ISSN 2713-2072. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35352673>. Дата публикации: 30.01.2018. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

19. **Звягин, Л. С.** Применение байесовских интеллектуальных технологий

при моделировании управлением операционными рисками / Л. С. Звягин // Экономика. Управление. Право: электрон. журн. 2011. № 11-1 (23). С. 33-42. – ISSN 2219-3995. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=17355431>. Дата публикации: 30.11.2011. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

20. **Клименко, В. В.** Инструменты финансирования транспортно-логистической инфраструктуры ЕС / В. В. Клименко // Логистика и управление цепями поставок: электрон. журн. 2013. № 6 (59). С. 7-17. – ISSN 2587-6767. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21034424>. Дата публикации: 30.12.2013. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

21. **Косов, М. Е.** Оценка эффективности инвестиционных проектов с государственным участием / М. Е. Косов // Вестник Удмуртского университета. Серия экономика и право: электрон. журн. 2017. № 6. С. 31-40. – ISSN 2413-2446. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32491204>. Дата публикации: 30.12.2017. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

22. **Левитин, И. Е.** Развитие государственно-частного партнерства на транспорте / И. Е. Левитин. – Москва : ВИНТИ. 2010. С. 444. – ISBN 978-5-902928-28-7. – Текст : непосредственный.

23. **Логвинов, С. А.** Макроэкономическое стратегическое планирование: Учебное пособие / С. А. Логвинов, Е. Г. Павлова. – Москва : Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. 2011. С. 178. – ISBN 978-5-7942-0865-8. – Текст : непосредственный.

24. **Лимонов, Л. Э.** Оценка воздействия государственных инвестиционных программ на показатели социально-экономического развития территорий / Л. Э. Лимонов, М. В. Несена // Вопросы экономики: электрон. журн. 2019. № 1. С. 109-123. – ISSN 0042-8736. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36759907>. Дата публикации: 30.01.2019. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

25. **Лютин, В. И.** Технология определения байесовского риска моделированием по методу Монте-Карло алгоритма принятия решений по критерию Неймана-Пирсона / В. И. Лютин, Е. Н. Десятирикова // Вестник

Воронежского государственного университета. Серия: системный анализ и информационные технологии: электрон. журн. 2014. № 1. С. 414-417. – ISSN 1995-5499. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21490436>. Дата публикации: 30.03.2014. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

26. **Мацуев, А. Н.** Анализ системы оценки эффективности инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на этапе их инициации (на примере инфраструктуры внутренних водных путей) / А. Н. Мацуев // Региональная экономика и управление: электрон. журн. 2020. № 4 (64). С. 4. – ISSN 1999-2645. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44465758>. Дата публикации: 13.10.2020. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

27. **Мацуев, А. Н.** Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта как фактор пространственной интеграции российских регионов / А. Н. Мацуев // Актуальные проблемы экономики и менеджмента: электрон. журн. 2019. № 22. С. 84-93. – ISSN 2312-5535. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39541527>. Дата публикации: 30.06.2019. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

28. **Мацуев, А. Н.** Развитие системы взаимоотношений федеральных и региональных органов власти при формировании федеральных проектов / А. Н. Мацуев // Федерализм: электрон. журн. 2019. № 2(94). С. 52-60. – ISSN 2073-1051. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=38576123>. Дата публикации: 30.05.2019. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

29. **Мацуев, А. Н.** Повышение эффективности реализации федеральных проектов в области морского и внутреннего водного транспорта / А. Н. Мацуев // MAGYAR TUDOMÁNYOS JOURNAL: электрон. журн. 2020. № 41-2(41). С. 29-33. – ISSN: 1748-7110. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44196273>. Дата публикации: 30.05.2020. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

30. **Мацуев, А. Н.** Повышение эффективности реализации федеральных проектов в области морского и внутреннего водного транспорта / А. Н. Мацуев // Аллея науки: электрон. журн. 2020. Т. 2, № 5(44). С. 33-41. – ISSN 2587-6244. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=43161933>. Дата публикации: 30.04.2020. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

31. **Мацуев, А. Н.** Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта как фактор пространственной интеграции российских регионов / А. Н. Мацуев // Регионы, вперед! : сборник статей II международной научно-практической конференции. – Москва: РУСАЙНС, 2019. С. 204-208. – ISBN 978-5-4365-3491-6. – Текст : непосредственный.

32. **Минченко, О. С.** Подходы к созданию и оценке целевых программ в российской практике / О. С. Минченко // Оценка программ и политик в условиях нового государственного управления: сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. – Новосибирск: Новосибирский государственный технический университет. 2018. С. 367-373. – ISBN 978-5-7782-3691-2. – Текст : непосредственный.

33. **Мастицкий, С. Э.** Статистический анализ и визуализация данных с помощью R / С. Э. Мастицкий, В. К. Шитиков. – Москва : ДМК – Пресс. 2015. С. 496. – ISBN 978-5-97060-301-7. – Текст : непосредственный.

34. **Павлов, Д. А.** Методика оценки экономических последствий государственного регулирования / Д. А. Павлов // Государственное управление. Электронный вестник: электрон. журн. 2016. № 58. С. 234-259. – ISSN 2070-1381. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=27311186>. Дата публикации: 30.04.2016. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

35. **Пшеничный, С. И.** Байесовские сети и надёжность банка / С. И. Пшеничный // Экономика-математическое моделирование: электрон. журн. 2010. № 10. С. 48-51. – ISSN 2311-8725. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=13100300>. Дата публикации: 30.10.2010. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

36. **Прытков, Р. М.** Формирование и развитие экспортного потенциала региона / Р. М. Прытков, Г. И. Немирова // ВЕСТНИК ОГУ: электрон. журн. 2011. № 13. С. 387-393. – ISSN 1814-6465. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=18023149>. Дата публикации: 30.12.2011. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

37. Российская Федерация. Законы. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации : Федер. закон № 24-ФЗ : принят

Государственной думой 7 февраля 2001 г. : одобрен Советом Федерации 22 февраля 2001 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

38. Российская Федерация. Законы. О стратегическом планировании в Российской Федерации : Федер. закон № 172-ФЗ : принят Государственной думой 20 февраля 2014 г. : одобрен Советом Федерации 25 июня 2014 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

39. Российская Федерация. Постановления Правительства Российской Федерации. О порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения : Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.2008 № 590 : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_79369/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

40. Российская Федерация. Постановления Правительства Российской Федерации. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» : Постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596 : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286331/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

41. Российская Федерация. Постановления Правительства Российской Федерации. О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)» : Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_86305/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

42. Российская Федерация. Постановления Правительства Российской Федерации.

Федерации. Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот : Постановление Правительства Российской Федерации от 26.11.2019 № 1512 : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_339334/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

43. Российская Федерация. Указы Президента Российской Федерации. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года : Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_297432/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

44. Российская Федерация. Распоряжения Правительства Российской Федерации. Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308743/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

45. Российская Федерация. Распоряжения Правительства Российской Федерации. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/ (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

46. Российская Федерация. Правительственная комиссия по транспорту. Методика ранжирования отдельных мероприятий, включаемых в федеральные проекты Комплексного плана модернизации и расширения магистральной

транспортной инфраструктуры на период до 2024 года : протокол Правительственной комиссии по транспорту от 29 января 2019 г. № 1 // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. сайт. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/423690> (дата обращения: 10.02.2023).

47. **Регионы России.** Основные характеристики субъектов Российской Федерации. 2019: Стат. сб. / Росстат. – Москва: Федеральная служба государственной статистики. 2019. С. 766. – ISBN 978-5-89476-483-2. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Reg_sub19.pdf. (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

48. **Регионы России.** Социально-экономические показатели. 2019: Стат. сб. / Росстат. – Москва: Федеральная служба государственной статистики. 2019. С. 1204. – ISBN 978-5-89476-482-5. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Region_Pokaz_2019.pdf. (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

49. **Регионы России.** Социально-экономические показатели. 2017: Стат. сб. / Росстат. – Москва: Федеральная служба государственной статистики. 2017. С. 1402. – ISBN 978-5-89476-442-9. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/peg-rok17.pdf>. (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

50. **Регионы России.** Социально-экономические показатели. 2020: Стат. сб. / Росстат. – Москва: Федеральная служба государственной статистики. 2020. С. 1242. – ISBN 978-5-89476-502-0. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/LkooETqG/Region_Pokaz_2020.pdf. (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

51. **Регионы России.** Социально-экономические показатели. 2020: Стат. сб. / Росстат. – Москва: Федеральная служба государственной статистики. 2020. С. 1242. – ISBN 978-5-89476-502-0. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/LkooETqG/Region_Pokaz_2020.pdf. (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

52. **Регионы России.** Социально-экономические показатели. 2022: Стат.

сб. / Росстат. – Москва: Федеральная служба государственной статистики. 2022. С. 1124. – ISBN 978-5-89476-502-0. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Region_Pokaz_2022.pdf. (дата обращения: 21.02.2023). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

53. **Руководство РМВОК.** Руководство к своду знаний по управлению проектами + Agile: практическое руководство. Шестое издание / коллектив авторов – Москва: Олимп-Бизнес. 2021. С. 792. – ISBN 978-5-9693-0402-4. – Текст : непосредственный.

54. **Седова, Н. В.** Некоторые аспекты оценки макроэкономического эффекта от реализации государственных программ / Н. В. Седова, С. Б. Колеров // Финансовый менеджмент: электрон. журн. 2018. № 4. С. 46-56. – ISSN 1607-968X. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35378629>. Дата публикации: 30.12.2018. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

55. **Силуанов, А. Г.** Программный бюджет: Лучшая практика / А. Г. Силуанов, А. А. Беленчук, Л. А. Ерошкина // Академия бюджета и казначейства Минфина России. Финансовый журнал: электрон. журн. 2011. № 1 (7). С. 5-22. – ISSN 2658-5332. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=15530129>. Дата публикации: 30.03.2011. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

56. **Васильева О. Е.** Особенности развития внутреннего водного транспорта России на современном этапе / О. Е. Васильева, А. А. Дмитриева, И. В. Макеев // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Серия: естественные науки: электрон. журн. 2018. № 4 (200). С. 64-71. – ISSN 1026-2237 URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36674156>. Дата публикации: 18.09.2018. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

57. **Фишер, О. В.** Оценка результативности снижения налоговой ставки методом «разность разностей» / О. В. Фишер, Е. Д. Сеницына // Экономическая наука - хозяйственной практике: материалы XVIII Международной научно-практической конференции. 2017. С. 195-202. – ISBN 978-5-8285-0931-7. – Текст : непосредственный.

58. **Кузьмина, А. И.** Оценка программ: методология и практика. / А. И.

Кузьмина, Р. О'Салливан, Н. А. Кошелева Д. Б. Цыганков. – М.: «Престо-РК». 2009. С. 396. – ISBN 978-5-9243-0195-2. – Текст : непосредственный.

59. **Шашков, З. А.** Внутренний водный транспорт СССР (общий курс). Учебник для вузов водн. трансп. Изд. 2-е, перераб. и доп. / З. А. Шашков. – М.: Транспорт. 1978. 296 с. – Текст : непосредственный.

60. **Шувалов, С. С.** Оценка эффективности федеральных целевых программ: опыт США / С. С. Шувалов // Проблемы информационной экономики: сборник научных трудов. – М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2008. Вып. 7. С. 151-168. – Текст : непосредственный.

61. **Штрейс Д. С.** Перспективы внедрения проектного управления в рамках реализации государственных программ / Д. С. Штрейс // Вестник Новгородского филиала РАНХиГС: электрон. журн. 2016. № 5-1. С. 209-218. – ISSN 1026-2237. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?edn=wwbzx1>. Дата публикации: 18.03.2016. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

62. The United States of America. Public laws. The Government Performance and Results Act of 1993. Public law No 103-62 03.08.1993. 103d Congress. URL: <https://www.congress.gov/bill/103rd-congress/senate-bill/20/text>. (дата обращения: 10.02.2023).

63. The United States of America. Public laws. GPRA modernization act of 2010. **Public Law No. 111-352 01.04.2011. 111th Congress.** URL: <https://www.congress.gov/bill/111th-congress/house-bill/2142/text>. (дата обращения: 10.02.2023).

64. **Matsuev, A. N.** Assessing the Impact of Investment Projects for the Development of Inland Waterway Transport on Social and Economic Indicators in Regions. / Y. D. Belkin, A. N. Matsuev, A. V. Ryzhakova, N. V. Sedova. – Text : direct // Economic Studies (Ikonomicheski Izsledvania). – 2023. – V. 32 (1). – P. 92-108. – ISSN 0205-3292. – URL: (дата обращения: 14.02.2023).

65. **Miller, G. I.** Performance-Based Budgeting. An ASPA Classic / G. I. Miller, W. B. Hildreth, J. Rabin. – Colorado: WestviewPress. 2010. P. 504. – ISBN 9780813397740. – Текст : непосредственный.

66. **Barilari, A.** La LOLF et la nouvelle gouvernance financière de l'Etat. - 3 ed. / **A. Barilari, M. Bouvier** - P.: LGDJ, 2010. P. 266. – ISBN 978-2-275-03496-6. – Текст : непосредственный.

67. **Rogers, P. J.** Program theory: Not whether programs work but how they work. In D. L. Stufflebeam, G. F. Madaus, & T. Kellaghan (Eds.), *Evaluation models: Viewpoints on educational and human services evaluation* (2nd ed.). 2000. P. 209-232. – Boston, MA: Kluwer Academic Publishers. – ISBN 978-0-7923-7884-6. – Текст : непосредственный.

68. **Rubenstein D.** Standish group report: There less development chaos today / D. Rubenstein // *SD Times*. 2007. № 1. Mar.1. – URL: <https://sdtimes.com/>. (дата обращения: 14.02.2023).

69. **Wooldridge, J. M.** *Introductory Econometrics: A Modern Approach* / J. M. Wooldridge. – Boston: Cengage Learning. 2015. P. 912. – ISBN 9781305446380. – Текст : непосредственный.

70. **Leuven, E.** An alternative approach to estimate the wage returns to private-sector training / E. Leuven, H. Oosterbeek // *Journal of Applied Econometrics*. 2008. № 23(4). P. 423-434. – ISSN 1099-1255. URL: <https://doi.org/10.1002/jae.1005> (дата обращения: 14.02.2023).

71. **Meyer, K. E.** Foreign Direct Investment in the Early Years of Economic Transition: a survey / K. E. Meyer // *Economics of Transition*. 1995. № 3. P. 301–320. – ISSN 2577-6983. URL: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0351.1995.tb00144.x> (дата обращения: 14.02.2023).

72. **Rosenbaum, P.** The Central Role of Propensity Score Matching in Observational Studies for Causal Effects / P. Rosenbaum, D. Rubin // *Biometrika*. 1983. Issue 1. Vol. 70. P. 41-55. – ISSN 1464-3510. URL: <https://doi.org/10.1093/biomet/70.1.41> (дата обращения: 14.02.2023).

73. **King, G.** Why propensity scores should not be used for matching / G. King, R. Nielsen // *Political Analysis*. 2019. Issue 4. Vol. 27. P. 435-454. – ISSN 1476-4989. URL: <https://doi.org/10.1017/pan.2019.11> (дата обращения: 14.02.2023).

74. **Ashenfelter O.** Estimating the effect of training programs on earnings / O.

Ashenfelter // The Review of Economics and Statistics. 1978. Vol. 60, No. 1, P. 47—57.
- ISSN 00346535. URL: <https://doi.org/10.2307/1924332> (дата обращения: 14.02.2023).

75. **Fernández-i-Marín X.** ggmcmc: Analysis of MCMC samples and Bayesian inference / X. Fernández-i-Marín // Journal of Statistical Software. 2016. Vol. 70.No. 1. P. 1—20. - ISSN 1548-7660. URL: <https://doi.org/10.18637/jss.v070.i09> (дата обращения: 14.02.2023).

76. **Gelman A.** The difference between “significant” and “not significant” is not itself statistically significant / A. Gelman, H. Stern // The American Statistician. 2006. Vol. 60, No. 4, P. 328—331. - ISSN 1537-2731. URL: <https://doi.org/10.1198/000313006X152649> (дата обращения: 14.02.2023).

77. **Gelman, A.** Bayesian data analysis, 3rd ed / A. Gelman, J. B. Carlin, H. S. Stern, D. B. Dunson, A. Vehtari and D. B. Rubin. - Boca Raton: Chapman & Hall/CRC. 2013. P. 676. – ISBN 1-439-84095-4. – Текст : непосредственный.

78. **Gertler, P. J.** Impact evaluation in practice / Paul Gertler, Sebastian Martinez, Patrick Premand, Laura B. Rawlings, Christel M.J. Vermeersch. – Washington, DC: The World Bank. ISBN: 978-0-8213-8541-8. – Текст : непосредственный.

79. **Shahidur R. Khandker.** Handbook on impact evaluation. Quantitative methods and practices / Shahidur R. Khandker, Gayatri Koolwal, Hussain A. Samad. – Washington, DC: The World Bank. 2009. P. 250. – ISBN 978-0-8213-8028-4. – Текст : непосредственный.

80. **Matsuev, A. N.** Assessing the Impact of Investment Projects for the Development of Inland Waterway Transport on Social and Economic Indicators in Regions. / Y. D. Belkin, A. N. Matsuev, A. V. Ryzhakova, N. V. Sedova // Economic Studies (Ikonomicheski Izsledvania). – 2023. – V. 32 (1). – P. 92-108. – ISSN 0205-3292. – URL: <https://www.iki.bas.bg/en/economic-studies-journal-0> (дата обращения: 14.02.2023).

81. **Newcomer, K. E.** Handbook of practical program evaluation, 4th ed. / K. E. Newcomer, H. P. Hatry, J. S. Wholey. – Hoboken, NJ: Wiley. 2015. P. 401. – ISBN 9781118893609. – Текст : непосредственный.

82. **Plummer, M.** JAGS Version 3.3.0 user manual / **M. Plummer**. URL: <https://users.soe.ucsc.edu/~draper/jags-user-manual.pdf>. Режим доступа: свободный.
83. **Plummer, M.** CODA: Output analysis and diagnostics for MCMC / **M. Plummer, N. Best, K. Cowles, K. Vines** // R News. 2006. Vol. 6/1, P. 7—11. – ISSN 20734859. URL: <https://journal.r-project.org/>. Дата публикации: 18.03.2016. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
84. **Wooldridge, J. M.** Econometric analysis of cross section and panel data. 2nd ed. / **J. M. Wooldridge**. – Cambridge, MA: MIT Press. 2010. P. 1096. ISBN 9780262232586. – Текст : непосредственный.
85. **Canning, D.** Infrastructure, Long-Run Economic Growth and Causality Tests for Cointegrated Panels / **D. Canning, P. Pedroni** // The Manchester School. 2008. Vol. 76. No. 5. P. 504–527. – ISSN 1467-9957. URL: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9957.2008.01073.x>. Дата публикации: 18.08.2008. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
86. **Mitchell, M. N.** Data Management Using Stata: A Practical Handbook, Second Edition / **M. N. Mitchell**. – Los Angeles: Stata Press. 2020. P. 532. – ISBN 978-1597183185. – Текст : непосредственный.
87. **Angrist, J.** Mostly Harmless Econometrics / **J. Angrist, J.S Pischke**. – **Princeton**: Princeton University Press. 2008. P. 392. ISBN 9781400829828. – Текст : непосредственный.
88. **Bertrand, M.** How Much Should We Trust Differences-in-Differences Estimates? / **M. Bertrand, E. Duflo, S. Mullainathan** // The Quarterly Journal of Economics. 2004. Vol. 119 No 1. P. 249-275. – ISSN 1531-4650. URL: <https://doi.org/10.1162/003355304772839588>. Дата публикации: 01.02.2004. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
89. **Lechner, M.** The Estimation of Causal Effects by Difference-in-Difference Methods / **M. Lechner** // Foundations and Trends in Econometrics. 2011. Vol 4 No 3. P. 165-224. – ISSN 1551-3084. URL: <http://dx.doi.org/10.1561/0800000014>. Дата публикации: 15.11.2011. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
90. **Norton, E. C.** Interaction Terms in Logitand Probitmodels / **E. C. Norton** //

Economics Letters. 2003. Vol, 80. No 1. P. 123-129. – ISSN: 0165-1765. URL: [https://doi.org/10.1016/S0165-1765\(03\)00032-6](https://doi.org/10.1016/S0165-1765(03)00032-6). Дата публикации: 15.03.2003. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

91. **Abadie, A.** Semiparametric Difference-in-Difference Estimators / A. Abadie // The Review of Economic Studies. 2005. Vol. 72. No 1. P. 1-19. – ISSN 1467-937X. URL: <https://doi.org/10.1111/0034-6527.00321>. Дата публикации: 01.01.2005. Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

**Приложение А
(обязательное)
Статистическая информация**

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
ВРП на душу	р.	Амурская область	88597	111116	131888	156330	180572	214827	273176	280024	258817	286283	343386	337302	338056	378319	499757	571691	683168
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		7942	9577	10649	15132	23995	26599	49973	53473	49747	55690	69428	59451	64359	60169	64359	60169	82506
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		8640	11344	8640	14032	15097	18568	20829	22025	21952	24050	28671	26777	31095	34091	31095	34091	39032
Безработица	%		9,9	8,2	6,1	5,4	8,3	6,9	6,0	5,3	6,1	5,6	5,8	5,9	5,9	5,6	5,4	6,0	5,2
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,9	102,1	105,3	107,1	98,7	92,1	103,4	105,7	96,4	97,8	101,7	114,2	103,4	108,5
Джини	ед.		0,34	0,34	0,37	0,38	0,37	0,37	0,38	0,39	0,38	0,38	0,38	0,37	0,39	0,40	0,40	0,39	0,39
Экспорт	млн \$		165	157	210	272	170	159	229	297	446	383	399	340	309	369	480	647	627
Основные фонды	млн р.		384833	411171	473453	493989	530204	562364	623125	759529	816040	830450	863641	1009163	1072521	1168547	1886666	2159954	2387967
Инвестиции на душу	р.		27368	33479	53910	78490	78416	100858	143370	138035	125297	94224	126537	161519	240560	315634	430720	458600	530377
ВРП на душу	р.		Архан-	193700	199691	205867	212234	218798	225565	232541	270663	283265	310817	352838	377994	418459	464911	780455	690779

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Астраханская область	1567	1047	933	1849	2011	2167	2866	2157	2810	7365	18829	24459	27140	33268	294998	385402	393050	
Безработица	%		5,5	5,8	5,4	6,8	7,2	6,9	5,9	5,4	6,1	7,2	6,8	7,1	6,5	6,4	6,3	7,4	6,6	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	110,6	104,5	102,8	101,8	100,8	100,1	106,2	105,4	103,7	95,4	103,7	
Джини	ед.		0,30	0,31	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,37	0,36	0,36	0,35	0,36	0,37	0,37	0,37	0,38	0,37	0,37
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		64143	67549	64143	86175	61737	97212	101099	117861	263791	149717	158046	146403	289235	232651	310669	247567	194722	
Экспорт	млн \$		1024	1580	1179	2083	4013	3166	1600	1039	2284	2303	2048	2088	2406	2958	1916	1641	2402	
Основные фонды	млн р.		395977	464752	580591	631306	696775	750578	814452	849713	966347	1024214	1069382	1202106	1287071	1392744	3366913	3475903	3671192	
Инвестиции на душу	р.		65099	67112	69188	71328	73534	75808	78153	80570	83062	68832	50849	74358	97557	97061	169388	174733	161189	
ВРП на душу	р.	69814	84950	99999	146391	133019	143389	170505	206677	269822	290822	315997	340398	413088	544793	595898	526353	661245		
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	9504	13371	13687	9319	18548	22508	32246	68393	93638	100786	125008	137266	226961	346022	226961	346022	339168		
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	21550	29939	21550	67243	33631	40938	47863	39812	48551	48602	58712	61189	53839	61946	53839	61946	76915		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Безработица	%	Белгородская область	12,2	7,9	8,7	7,4	9,9	8,2	8,8	7,9	7,5	7,5	7,5	7,6	7,5	7,5	7,6	7,8	7,7	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,6	94,0	101,7	107,6	110,9	111,7	100,8	100,1	103,7	110,0	106,6	105,7	107,4	93,5	
Джини	ед.		0,38	0,38	0,39	0,39	0,40	0,40	0,40	0,41	0,41	0,40	0,39	0,38	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		247	314	756	1321	458	381	657	3184	885	994	417	321	720	953	507	658	1023	
Основные фонды	млн р.		275408	315059	367910	466376	529737	623538	747640	808160	850132	912745	1053750	1357230	1498692	1653054	2071002	2163641	2211405	
Инвестиции на душу	р.		21545	29327	49790	67737	61308	59243	68179	80505	120785	114688	110955	115828	144040	108565	103256	114912	116227	
ВРП на душу	р.		95911	118211	156225	208548	199046	260016	331010	354571	368875	400821	447620	469922	506168	559184	617025	645436	881701	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	40390	41102	56923	62221	35375	73704	110158	94390	96017	84223	80961	89048	116588	148863	116588	148863	178390		
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	101734	191798	101734	270781	241638	319536	369161	409330	404467	470245	543650	597751	629093	710829	629093	710829	722700		
Безработица	%	5,9	5,6	4,3	3,9	4,7	5,2	4,3	3,7	4,0	4,0	4,1	4,0	3,9	4,0	3,9	4,9	4,2		
Производительность труда	%	100,0	100,0	100,0	111,3	102,1	110,0	110,4	105,4	102,9	102,8	103,2	102,3	103,0	102,8	102,2	101,1	101,8		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Джини	ед.	Брянская область	0,36	0,37	0,39	0,40	0,40	0,40	0,40	0,41	0,40	0,40	0,39	0,40	0,39	0,39	0,39	0,38	0,38
Экспорт	млн \$		1418	1609	2325	3770	1762	2704	3840	2766	3414	3176	2426	2186	2790	3335	3254	3137	5052
Основные фонды	млн р.		295272	332176	425857	507024	586006	671563	797428	921456	1035534	1152400	1289717	1400837	1501847	1564553	2858983	2928570	3061945
Инвестиции на душу	р.		23167	34419	55045	68421	47826	62865	82123	88929	83891	78044	95036	92679	91978	86883	107921	109699	109836
ВРП на душу	р.		49923	62188	78519	96885	98015	114778	137187	164727	175865	196097	221080	229845	251086	272743	333613	348757	398619
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		136	142	160	158	172	248	370	409	388	433	392	281	277	262	277	262	338
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		36954	59920	36954	72687	57848	73863	91982	110055	117647	126465	162731	176003	191019	218544	191019	218544	253662
Безработица	%		6,8	6,8	6,4	6,5	10,7	8,0	7,1	5,1	5,2	5,0	4,6	4,6	4,4	3,9	3,8	4,0	3,4
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	105,9	95,3	105,3	110,3	109,1	103,0	106,4	104,3	101,4	105,7	104,7	105,0	104,2	101,1
Джини	ед.		0,36	0,36	0,37	0,38	0,39	0,38	0,39	0,40	0,38	0,38	0,37	0,38	0,37	0,38	0,38	0,38	0,37
Экспорт	млн \$	260	163	683	329	100	182	192	311	359	363	352	214	273	320	380	375	415	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Основные фонды	млн р.	Владимирская область	218523	234250	311385	327029	350832	384939	431052	468273	518609	571616	627396	733055	794829	841645	1812903	1855052	1899020
Инвестиции на душу	р.		6360	9439	16062	19478	20814	32780	37810	36974	48764	53375	50641	55754	45339	48871	53123	63357	71205
ВРП на душу	р.		58261	76185	99683	119942	127815	155494	181843	200456	216321	232758	262946	282604	298376	321079	393135	409620	552811
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		552	750	1149	1672	1303	1517	1632	2143	3643	4648	3504	3068	4004	5005	4004	5005	5426
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		81952	144721	81952	160853	142252	189370	222325	244800	270978	313682	358688	406936	406484	448428	406484	448428	491830
Безработица	%		9,0	10,8	6,7	5,7	8,7	6,1	5,7	4,4	3,8	4,3	5,6	5,6	4,8	4,7	4,0	5,6	3,9
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	101,0	95,6	106,4	102,8	102,6	101,7	101,3	98,7	102,6	101,5	101,0	104,0	104,8	115,0
Джини	ед.		0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,37	0,36	0,37	0,37	0,36	0,36	0,35	0,35	0,34	0,34	0,33	0,34
Экспорт	млн \$		237	254	460	467	488	536	905	627	949	981	670	634	670	837	635	711	1138
Основные фонды	млн р.		219803	254161	290393	328569	369170	421136	506112	550984	585987	649970	705136	787525	842074	921603	2000453	1993876	2131382
Инвестиции на душу	р.	11613	15024	25675	30811	35455	34652	41607	42761	46104	52451	51030	50752	56740	53570	66118	70569	76797	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.	Волгоградская область	76741	95683	126313	159002	144303	166029	195464	220755	235814	279101	290186	293948	305598	338861	385398	393793	427069	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		16004	18701	20812	23400	22995	29847	39243	45511	45758	45725	48764	45639	47985	63480	47985	63480	58875	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		190585	280312	190585	364525	293914	384317	441571	487116	491157	576020	615811	630394	724306	882563	724306	882563	905403	
Безработица	%		6,7	8,6	6,3	8,2	10,3	8,0	6,9	6,0	6,6	6,6	7,2	6,8	6,0	5,6	5,3	7,6	4,9	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,3	89,1	103,9	103,9	102,3	101,3	106,4	94,7	100,9	101,8	98,8	102,3	100,7	93,1	
Джини	ед.		0,38	0,38	0,37	0,36	0,37	0,37	0,36	0,37	0,37	0,36	0,36	0,35	0,39	0,35	0,35	0,35	0,34	0,35
Экспорт	млн \$		2067	2680	3119	4166	2192	2565	3494	7344	4622	4276	2052	1315	1552	1932	1559	1877	3289	
Основные фонды	млн р.		540678	621663	879288	1047580	1115884	1200283	1346669	1462441	1570668	1735392	1818202	2069566	2180917	2326149	2620585	2830578	4346720	
Инвестиции на душу	р.		16137	15032	24730	33748	28895	30041	40013	52591	54610	71315	78455	72284	75827	72819	74529	73679	75590	
ВРП на душу	р.	Вологодская область	156380	164130	199003	242348	176179	217827	269253	296726	289783	324790	402652	402455	431059	497040	543571	540290	881816	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		163	207	259	312	288	349	359	437	495	396	426	541	632	798	632	798	634	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	Воронежская область	213085	292700	213085	375167	235523	319956	400082	388255	374616	409033	481840	511620	572244	692721	572244	692721	704649	
Безработица	%		5,2	5,4	4,0	5,6	7,8	7,8	7,3	5,8	6,1	5,6	6,8	6,6	5,3	5,1	4,5	6,1	4,7	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	97,1	89,9	105,0	106,4	104,4	96,6	103,8	101,3	99,2	102,7	104,4	101,5	98,3	104,2	
Джини	ед.		0,36	0,38	0,39	0,38	0,37	0,37	0,37	0,38	0,37	0,37	0,37	0,36	0,37	0,35	0,35	0,36	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		3016	2414	2928	4550	2341	3640	4393	3529	4106	3538	3359	2882	3419	4711	4306	4219	7166	
Основные фонды	млн р.		400094	478439	674525	723043	757254	828642	1018443	1144210	1236470	1347451	1403785	1549344	1712354	1837512	2824173	3050642	3356246	
Инвестиции на душу	р.		48885	53725	64780	64462	46063	56915	95809	126129	63125	66878	73245	96271	117161	130889	171198	179919	180732	
ВРП на душу	р.		56535	70493	94850	122591	129113	148433	203576	241947	262578	308005	345567	350098	371925	404839	430690	459097	546329	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		988	1477	2024	2816	2865	2737	3100	5618	7982	5246	4993	5576	6283	7726	6283	7726	9027	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	76779	109969	76779	139869	132503	175892	228302	250019	258914	310682	384015	408214	422944	448223	422944	448223	505913		
Безработица	%	7,6	5,4	5,2	5,2	8,6	7,5	6,4	5,5	4,7	4,5	4,5	4,5	4,3	3,7	3,5	4,3	3,8		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Еврейская автономная область	100,0	100,0	100,0	107,6	98,2	101,7	111,4	109,1	102,4	106,3	101,0	101,4	102,4	102,6	102,0	98,2	101,4	
Джини	ед.		0,39	0,40	0,41	0,41	0,40	0,40	0,40	0,40	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,40	0,40	0,40	0,39	0,40
Экспорт	млн \$		621	753	962	975	650	924	1261	1274	1587	1542	1357	1146	1323	1570	1225	1064	1508	
Основные фонды	млн р.		428766	469878	562523	674657	738634	788059	1019463	1078383	1158136	1233526	1401937	1534644	1841669	2017212	4042520	4156859	4196569	
Инвестиции на душу	р.		12126	16488	27806	40213	40561	53890	66539	78223	93139	103119	113475	116084	121500	118751	128446	111958	124099	
ВРП на душу	р.		77319	99578	132505	134378	142388	178381	225066	246301	224043	247667	266406	278591	323377	346716	357287	401374	507212	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		220	187	453	308	216	286	402	398	414	720	888	1227	7593	10330	7593	10330	13972	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		2326	3176	2326	3817	2840	2998	3073	3648	3835	4597	4369	5178	6743	6632	6743	6632	6623	
Безработица	%		7,9	9,8	9,3	9,6	8,5	9,3	8,5	8,5	8,3	8,7	7,9	8,2	8,3	7,0	6,2	6,3	5,7	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	100,0	98,1	115,7	105,3	102,1	84,3	101,6	98,4	99,0	113,5	102,6	99,8	102,4	108,0	
Джини	ед.	0,36	0,37	0,37	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,37	0,36	0,34	0,35	0,35	0,34	0,33	0,33		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Экспорт	млн \$	Забайкальский край	8	12	18	22	13	9	16018	12	18	24	37	35	119	152	120	198	395	
Основные фонды	млн р.		52480	72817	96110	104532	97291	107363	116967	158568	162408	184022	199084	224027	252341	259059	350513	360985	383177	
Инвестиции на душу	р.		29725	33564	47698	58431	45209	106334	145016	143747	83526	60742	71826	78280	67694	106569	99841	104792	108448	
ВРП на душу	р.		61741	81066	99545	126362	133974	150549	184869	204112	209781	215668	228215	256338	279814	305683	347663	400093	464887	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		8994	10820	13330	17098	20270	39001	40377	43689	44813	48108	60272	76041	82184	108400	82184	108400	134851	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		5136	8133	5136	9955	8098	11385	14365	25066	22917	20074	21152	27115	26309	23788	26309	23788	28122	
Безработица	%		8,6	6,2	8,7	14,9	12,0	11,1[4]	10,6	10,6	10,5	10,0	10,4	10,8	10,7	10,2	9,3	9,8	9,3	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	108,9	105,3	103,9	108,7	101,7	98,5	95,6	100,7	101,8	104,1	100,7	104,6	110,0	104,0	
Джини	ед.		0,38	0,38	0,39	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,41	0,36	0,35	0,36
Экспорт	млн \$		247	251	354	218	248	130	213	232	278	218	204	215	287	434	633	1063	1458	
Основные фонды	млн р.	316690	384530	454018	512955	559907	592903	650405	695610	753560	790099	850779	923639	944432	989829	1526075	1656340	1745899		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Инвестиции на душу	р.	Ивановская область	15427	20032	28795	42731	38114	40472	46842	61603	52583	63831	70291	79281	89530	84178	90504	120084	155846	
ВРП на душу	р.		40039	50271	68865	80708	81286	103280	121945	129448	151263	146032	174687	174276	181377	195994	254801	271660	306145	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		247	364	458	676	429	596	664	740	687	747	727	892	755	972	755	972	1238	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		27398	44112	27398	54707	49501	70363	73821	82750	91907	91571	90730	120938	133335	152792	133335	152792	158112	
Безработица	%		6,9	4,2	4,3	5,2	10,8	7,6	6,6	6,3	5,2	4,3	5,6	5,6	4,7	4,2	3,8	5,4	4,5	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	99,7	97,7	100,6	98,5	94,4	106,5	91,8	102,6	98,4	97,3	102,1	102,5	105,7	98,3	
Джини	ед.		0,32	0,33	0,34	0,35	0,35	0,36	0,36	0,37	0,37	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		124	148	147	115	87	101	123	120	178	183	138	146	164	166	182	180	273	
Основные фонды	млн р.		146922	160051	207383	260005	300365	350925	564135	468173	483179	516607	536739	553289	550729	569118	1143074	1179149	1220062	
Инвестиции на душу	р.		10879	13445	16045	24172	29837	28160	30625	27353	32444	31803	24882	22686	29752	29086	37395	44742	46100	
Инвестиции на душу	р.	Иркутская	14623	28499	49516	53001	43590	49050	59987	73309	82664	88728	85372	102849	112202	132774	153154	163648	218204	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.		102904	133414	163588	178988	187689	224364	261550	304546	332701	379172	414987	442342	496426	580153	643246	627050	813312	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		17106	19153	30126	34376	40988	68817	129795	190587	213896	259575	346028	390136	455207	603873	455207	603873	619092	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		158265	206267	158265	227549	213086	272410	299406	310081	340427	367518	442813	456100	481866	513815	481866	513815	495138	
Безработица	%		9,8	8,5	8,0	8,5	10,8	10,1	9,1	7,8	8,3	8,8	8,2	8,8	8,7	7,6	6,6	7,7	6,0	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	101,9	103,1	107,0	105,1	108,6	102,0	104,8	99,3	104,7	104,3	103,6	104,0	100,5	102,6	
Джини	ед.		0,41	0,41	0,42	0,42	0,42	0,42	0,41	0,41	0,40	0,38	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,37
Экспорт	млн \$		3307	4375	4590	5189	4109	5112	11578	5616	12658	7134	6196	5373	6142	7065	7020	5727	8399	
Основные фонды	млн р.		651069	674969	826755	1056433	1472728	1641443	1975486	2171210	2077218	2029855	2206258	2528848	2774291	3033414	4097950	4294407	5132859	
ВРП на душу	р.	Кабардино-Балкарская Респуб-	42253	50225	57012	67731	76451	89668	105413	124227	129236	135985	139909	156850	159911	168192	197795	207278	229153	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		74	94	121	118	224	126	109	177	175	173	357	341	398	249	398	249	260	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		9110	11403	9110	16533	17841	22267	27704	34268	24126	29521	32220	32659	27688	30940	27688	30940	34495	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Безработица	%	Калининградская область	23,9	20,8	18,0	17,8	14,6	12,7	10,5	8,9	10,5	9,5	10,1	10,3	10,5	10,5	10,8	14,8	11,7	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	108,0	105,2	105,6	103,9	106,0	99,2	101,7	102,6	102,0	99,5	99,7	99,5	102,1	104,8	
Джини	ед.		0,35	0,36	0,37	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,37	0,37	0,35	0,35	0,36	0,34	0,34	0,35
Экспорт	млн \$		47	25	23	16	9	17	20	21	24	27	23	26	25	36	21	32	21	
Основные фонды	млн р.		85088	90672	105499	120959	135976	158744	185443	202099	217265	223801	240069	253447	272146	305327	528349	536039	571048	
Инвестиции на душу	р.		6688	7472	14906	18525	20392	24379	24267	29863	25703	25766	32883	41970	40256	40959	48758	56471	55848	
Инвестиции на душу	р.		31894	34845	49413	75657	64486	59429	66896	75471	71642	65956	70953	91162	131658	160138	100668	108941	99985	
ВРП на душу	р.		87123	110255	153964	191533	180797	208193	255218	279097	287695	325131	359640	392825	421319	461597	517151	540891	659727	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		12487	12829	13800	15106	13290	13034	16594	17128	15302	13084	14743	14819	18260	18428	18260	18428	18593	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		61613	164536	61613	193985	157168	216767	275795	325691	339318	419357	399181	416339	464119	576618	464119	576618	599548	
Безработица	%	6,5	4,4	3,4	8,6	10,9	10,3	9,1	7,4	5,6	5,4	5,7	6,0	5,2	4,7	4,4	5,9	5,0		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Калужская область	100,0	100,0	100,0	104,2	94,7	106,5	103,5	102,7	100,6	104,2	99,4	102,2	101,6	103,1	101,1	100,6	106,0	
Джини	ед.		0,34	0,36	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,39	0,38	0,38	0,37	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		860	1248	598	697	562	630	1268	1129	1533	3696	2742	1239	1269	1998	1509	1714	2386	
Основные фонды	млн р.		178685	195805	251225	303919	346298	398091	447257	506873	582994	592394	613338	756096	846685	1038055	2114704	2247224	2310502	
ВРП на душу	р.		69192	84317	109790	147930	152612	186348	232722	283300	291365	324024	336354	367868	410481	461023	546489	560899	659591	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		928	1170	1414	2236	1652	2001	1530	1616	3524	3823	2935	2983	3672	3938	3672	3938	3713	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		55376	91071	55376	151481	153673	281124	356188	420364	428617	454878	441634	536624	672706	830716	672706	830716	882806	
Безработица	%		5,6	5,6	5,0	4,6	6,1	6,7	5,6	4,3	4,5	4,2	4,3	4,2	4,0	3,9	3,7	4,7	4,0	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	116,7	95,2	111,4	113,1	109,8	98,1	105,1	96,0	101,7	107,4	102,8	104,0	100,3	104,9	
Джини	ед.		0,34	0,35	0,38	0,38	0,39	0,39	0,39	0,40	0,39	0,39	0,38	0,38	0,37	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36
Экспорт	млн \$	168	206	264	266	219	371	436	489	699	627	501	708	1331	299	1160	1021	1513		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Основные фонды	млн р.	Камчатский край	202519	219137	281488	323872	383147	449711	513811	559089	665178	722223	834822	912722	989602	1096796	2297839	2397479	2577442	
Инвестиции на душу	р.		13286	17908	34361	65184	59440	73599	76686	95312	97589	99042	91777	83429	87856	90167	109503	111965	131682	
Инвестиции на душу	р.		20749	24983	39527	50589	75224	101160	105515	112808	102147	78879	72151	118249	123776	127884	148924	186960	251361	
ВРП на душу	р.		129241	168173	200610	238405	291954	319849	356413	397726	416493	457553	553864	624774	640877	750408	889982	949054	1081102	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		2556	2687	4494	4567	5169	6326	6439	7779	5694	8190	13211	22967	19729	21518	19729	21518	23599	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		8628	10215	8628	11219	13129	37350	39742	42342	42785	42804	69083	86398	99560	133151	99560	133151	138697	
Безработица	%		8,4	8,1	9,0	8,6	7,5	7,0	6,1	5,8	5,7	6,1	4,5	4,1	4,3	4,9	3,8	3,8	3,5	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,4	105,5	99,2	103,2	102,3	100,4	102,4	101,4	105,1	102,0	108,6	100,7	99,7	104,7	
Джини	ед.		0,37	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,36	0,36	0,37	0,37	0,37	0,38
Экспорт	млн \$		149	144	157	171	541	632	610	594	619	521	555	571	700	843	869	821	977	
Основные фонды	млн р.	100939	113962	158848	169981	180548	194506	242183	267001	296821	321916	359528	500594	540786	534999	781855	863987	1032481		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.	Карачаево-Черкесская Республика	36972	50779	59201	76277	81759	91782	103462	124059	140401	139156	144062	152815	162202	165359	196393	204745	235355	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		543	822	920	1139	1095	1524	1615	1754	1942	1934	2515	2682	2751	2821	2751	2821	2798	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		7490	9227	7490	11722	11388	17284	23424	34094	37600	29999	27932	29419	35194	31150	35194	31150	25908	
Безработица	%		13,8	19,2	18,1	15,9	12,0	10,3	9,8	8,9	9,8	13,0	15,1	14,4	13,5	12,1	11,7	14,8	12,4	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	107,0	101,7	100,3	104,3	103,8	99,3	99,8	97,6	103,0	104,4	95,7	103,9	100,0	102,8	
Джини	ед.		0,35	0,35	0,36	0,36	0,37	0,37	0,36	0,38	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,35	0,34	0,34	0,33	0,33
Экспорт	млн \$		17	31	39	37	33	35	30	41	50	34	15	16	17	22	18	15	16	
Основные фонды	млн р.		64592	68159	91481	101153	112083	116719	126319	142438	158477	166250	189172	198664	210594	226477	375261	424243	452803	
Инвестиции на душу	р.		13798	17438	19573	23495	21497	19218	28591	38195	45777	47256	41944	44004	45098	48690	51183	48840	69582	
ВРП на душу	р.	Кемеровская область	104765	122394	157302	207286	184674	226198	272564	261527	243932	275514	309904	318928	391741	462495	416419	395017	690143	
Безработица	%		8,6	7,4	6,2	6,6	9,7	8,9	8,1	7,1	6,0	6,2	7,7	7,9	7,1	6,1	6,1	6,1	6,1	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Производительность труда	%	Кировская область	100,0	100,0	100,0	102,1	97,6	102,0	101,6	95,7	97,3	104,1	102,2	98,0	103,7	102,9	102,1	98,5	107,4
Экспорт	млн \$		4906	6332	6962	9748	8401	10323	9392	8917	7868	12741	10347	9603	13873	16445	14874	11601	15324
Основные фонды	млн р.		629492	745812	924027	1058631	1152849	1259707	1406912	1635052	1900837	2106244	2250263	2404891	2545178	2738986	4113114	4266709	4531863
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		161231	160620	208671	312055	258324	377514	507993	478534	438022	457400	550646	653156	899156	1097995	1110990	1123985	1136980
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		185574	246246	185574	314105	219491	309471	385413	376757	382331	446772	461802	474859	545842	650683	655693	660703	665713
Джини	ед.		0,40	0,41	0,41	0,42	0,40	0,40	0,40	0,41	0,39	0,38	0,37	0,36	0,35	0,36	0,35	0,35	0,35
Инвестиции на душу	р.		28486	32558	41565	55029	39671	56564	77931	97505	79507	84612	62643	61058	79662	92628	95630	98632	101634
ВРП на душу	р.		55727	68958	85144	110128	107680	128074	146452	157541	170458	194312	216918	226392	238499	260283	292343	315968	387458
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	208	216	313	463	470	569	681	910	848	898	905	1207	1107	1399	1107	1399	2970	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	51029	76561	51029	97820	77064	101916	129040	131145	135852	153929	178274	194228	199822	232093	199822	232093	238490	
Безработица	%	7,2	7,9	5,8	7,2	10,9	8,6	8,3	7,1	5,6	5,1	5,3	5,4	5,3	5,1	4,8	5,4	4,9	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Костромская область	100,0	100,0	100,0	103,9	94,4	106,5	106,5	103,9	102,2	102,5	100,3	100,5	101,1	103,3	103,8	102,9	104,9	
Джини	ед.		0,33	0,34	0,36	0,37	0,37	0,37	0,36	0,38	0,36	0,37	0,35	0,35	0,34	0,34	0,34	0,34	0,33	0,34
Экспорт	млн \$		390	630	749	907	672	648	950	791	1026	1031	907	710	809	894	773	824	1259	
Основные фонды	млн р.		322973	354452	412082	455558	487604	541725	602726	639525	682835	659265	712522	785413	849714	908090	1514275	1533619	1668757	
Инвестиции на душу	р.		11933	17185	26943	31097	23160	25676	30138	38191	44605	46991	42862	44031	44942	46576	57001	54031	62115	
ВРП на душу	р.		63304	78227	95687	119072	116856	146537	175627	198143	211383	223884	245941	243346	258533	281569	320814	323526	386695	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		91	91	160	230	146	185	254	233	297	287	650	373	317	401	317	401	1022	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		24827	50948	24827	63379	49822	70201	81591	96283	100103	101088	101294	107792	118263	135820	118263	135820	143963	
Безработица	%		4,9	4,9	3,3	4,9	8,2	6,0	5,1	4,8	4,9	4,3	5,3	5,5	5,3	4,5	4,1	5,5	4,4	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,0	94,3	105,0	104,9	105,6	104,0	102,5	100,2	98,3	103,6	101,4	102,8	99,5	104,2	
Джини	ед.	0,35	0,36	0,37	0,37	0,36	0,37	0,36	0,37	0,35	0,36	0,35	0,36	0,35	0,34	0,34	0,33	0,33		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Экспорт	млн \$	Краснодарский край	196	208	249	226	161	174	201	208	348	364	286	286	279	1469	721	3664	5481	
Основные фонды	млн р.		189028	209665	242020	263477	279921	295091	312406	323157	345022	360520	377650	419515	436507	452611	925743	935304	978157	
Инвестиции на душу	р.		19951	17014	20271	24754	16782	22549	26575	32059	33853	41978	41881	40673	33510	34849	40938	44874	72147	
ВРП на душу	р.		72794	94244	125700	155104	165555	196914	236751	274996	309838	328771	352601	374678	398694	416760	455175	469607	562926	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		10226	13610	10080	13300	13581	17080	18334	18988	20948	22116	27246	42327	53142	52498	53142	52498	64341	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		139321	242425	139321	284076	263229	341187	385870	483091	532123	661813	784407	813908	923476	1025101	923476	1025101	967479	
Безработица	%		7,4	7,1	6,6	4,7	7,2	6,7	5,9	5,6	6,1	5,7	6,0	5,8	5,7	5,2	4,8	5,7	5,0	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,5	100,7	104,9	106,2	102,5	104,0	100,8	98,5	99,9	100,6	100,2	98,9	98,2	104,4	
Джини	ед.		0,39	0,40	0,41	0,42	0,41	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,41	0,42	0,36	0,40	0,40	0,40	0,41
Экспорт	млн \$		1426	2084	3376	4259	3209	4265	9818	383	7887	10200	6276	5589	7001	8439	7411	5637	7568	
Основные фонды	млн р.	1079840	1114617	1385585	1645865	1870428	2139060	2471453	2821779	3639608	4208926	4770758	5481558	5937791	6260527	13982416	13020366	13970321		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Инвестиции на душу	р.	Красноярский край	22236	29616	44546	64164	72442	112909	135379	150448	177970	138196	107029	78503	90071	91598	84360	91240	98245
Инвестиции на душу	р.		24739	32403	42529	72023	87474	94282	108897	134271	132263	127445	138636	148362	146350	146693	152051	167840	207560
ВРП на душу	р.		152389	205042	258394	260318	264479	372848	413172	416273	441085	493986	582346	608083	660394	792981	939382	952472	1074424
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		26470	29105	35344	46537	85992	240571	266636	248580	296844	318766	369692	407615	552416	748109	552416	748109	780629
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		303894	524538	303894	457206	419735	571329	628113	629581	644297	777413	896235	931451	990878	1206799	990878	1206799	1569814
Безработица	%		9,5	8,7	7,6	6,4	9,4	6,2	6,0	5,5	5,7	5,0	6,2	6,1	5,7	4,9	4,5	6,0	3,6
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,2	99,6	105,1	105,6	105,1	102,6	101,1	98,3	103,3	103,1	103,2	99,9	97,6	97,6
Джини	ед.		0,40	0,41	0,44	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,42	0,41	0,40	0,40	0,39	0,39	0,39	0,38	0,39
Экспорт	млн \$		6215	8454	12051	8754	7763	9881	6344	6419	8167	7731	6556	4825	5956	6896	6782	6388	7277
Основные фонды	млн р.		823467	927280	1099859	1261951	1472018	1628414	1815754	2070838	2335977	2537118	2879635	3227379	3604524	3949492	4856289	6591186	7145601
ВРП на душу	р.	Курган-	51724	71739	86224	114237	117059	129013	151046	163910	189503	194979	207236	221200	232701	253574	285012	291892	330642

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Безработица	%	Курская область	11,4	12,2	8,5	9,3	13,2	12,1	10,0	8,7	7,5	7,0	7,5	8,4	9,1	8,0	7,8	8,3	7,7	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	110,0	98,2	97,7	109,3	98,7	104,7	99,2	98,6	104,5	102,7	104,2	104,8	96,0	102,3	
Джини	ед.		0,38	0,40	0,41	0,41	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,39	0,38	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		182	146	220	233	197	221	328	308	468	39	280	205	112	217	253	128	142	
Основные фонды	млн р.		213335	242086	325899	368000	416057	474482	521738	574249	617452	619830	650878	693563	725992	757646	919268	954823	1258785	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		306	511	844	1152	1186	1582	1846	2511	2447	2320	2430	3480	3315	3222	3315	3222	3595	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		24593	41721	24593	50642	39211	53376	60016	67496	74654	75431	84115	94992	96670	105500	96670	105500	125412	
Инвестиции на душу	р.		8882	14588	20252	35959	37988	27988	33087	40642	37673	37508	32156	34095	26889	32318	49033	53753	58101	
Инвестиции на душу	р.	15054	19871	28981	40739	36152	40779	52083	59477	63932	65908	65920	83515	90160	108659	129051	124420	177783		
ВРП на душу	р.	72995	88949	111348	146276	141834	171322	203676	221537	242646	266769	301243	323146	346101	385588	448533	475348	627321		
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	21015	21934	26158	33709	16707	38473	53257	48979	50093	43030	44991	49246	67783	91249	67783	91249	105885		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	Липецкая область	35524	58246	35524	69999	70859	82608	94857	104612	114020	119510	141933	160486	176100	194723	176100	194723	197466	
Безработица	%		7,2	7,2	4,9	6,3	8,8	8,2	6,3	5,1	4,6	3,9	4,2	4,3	4,1	4,0	4,0	4,9	4,0	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,0	98,5	102,0	107,6	104,4	106,0	105,0	103,2	103,3	102,6	104,2	103,4	106,2	101,7	
Джини	ед.		0,35	0,36	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,40	0,38	0,39	0,38	0,38	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,37
Экспорт	млн \$		344	350	618	868	381	671	1266	560	696	577	396	453	622	338	793	833	1631	
Основные фонды	млн р.		259718	290680	327734	360692	399626	435966	494722	541986	607109	664050	705845	805024	878321	938417	1595064	1639398	1832522	
Инвестиции на душу	р.		25339	37382	54442	74378	71484	86502	96265	80173	87071	91113	100377	110617	123487	112048	135796	151532	160045	
ВРП на душу	р.		121376	150197	176535	219136	192165	211611	246214	251961	271896	343840	388075	418328	439070	506054	499274	545319	752926	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		1203	1972	3408	4124	3084	3046	3655	5140	5618	5434	4909	4941	5765	7052	5765	7052	7732	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		180855	253262	180855	317543	228463	303619	355824	382979	386962	451426	526836	572356	628043	756976	628043	756976	683022	
Безработица	%	8,2	4,9	2,7	5,0	5,6	4,5	4,9	3,6	3,7	3,7	4,1	4,0	3,9	3,8	3,7	4,3	4,2		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Экспорт	млн \$	Мурманская область	20	20	117	128	91	108	11	121	433	462	331	416	405	408	456	458	552
Основные фонды	млн р.		93758	100547	115027	122805	136348	144914	150356	174595	230924	226512	240208	258861	280970	347962	474377	497822	558471
Инвестиции на душу	р.		23600	29409	32837	57807	51980	48450	70757	92389	90984	111680	131399	112508	149909	207436	229420	277307	358788
ВРП на душу	р.		156653	190124	233766	263756	251957	292926	333512	361968	395214	427091	525476	568976	585781	642706	827822	1083182	1487364
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		27036	29477	35362	60270	46719	62384	82722	78944	93187	82163	106305	123924	107973	96258	107973	96258	143329
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		45558	64201	45558	50921	52570	88593	87229	96299	88347	114265	139306	142988	160154	185431	160154	185431	321233
Безработица	%		8,7	6,7	6,3	6,6	7,5	8,6	8,6	7,7	7,2	6,7	7,8	7,7	7,0	6,8	5,5	7,7	5,8
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	99,6	92,8	99,9	101,4	101,1	101,7	103,6	103,8	101,6	103,8	101,8	106,1	114,5	104,3
Джини	ед.		0,38	0,38	0,39	0,40	0,40	0,39	0,39	0,40	0,39	0,38	0,37	0,37	0,36	0,36	0,34	0,34	0,34
Экспорт	млн \$		1191	2078	2122	2308	1641	1783	2781	1890	2334	2281	2206	2466	3493	3650	4086	4729	4669
Основные фонды	млн р.	344444	406705	538057	623548	684809	799454	1163343	1298653	1432787	1563764	1814839	1891317	1970650	2043500	2541482	2708989	3113495	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Нижегородская область	100,0	100,0	100,0	101,4	90,8	107,8	107,2	104,1	103,8	103,7	98,7	103,9	101,1	101,6	102,9	99,3	104,6	
ВРП на душу	р.		87355	110663	140298	175587	164072	196793	233405	255723	281581	308152	338304	356726	389339	424086	503983	501711	597431	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		346	523	840	1087	730	802	1597	1876	1741	1776	1335	1240	1168	1801	1964	2245	2525	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		334850	556493	334850	639123	533173	699109	873575	898070	943843	998185	1073471	1138876	1237833	1391676	1498896	1421743	1489675	
Безработица	%		6,0	5,4	4,5	5,7	7,5	7,7	7,2	5,4	4,3	4,2	4,3	4,3	4,2	4,2	4,1	4,6	4,2	
Джини	ед.		0,35	0,37	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,41	0,41	0,41	0,40	0,40	0,40	0,39	0,39	0,39	0,38	0,39
Экспорт	млн \$		1673	1830	2761	2797	2625	2521	6077	4199	5596	5507	3163	2762	3920	5486	4874	4865	6632	
Основные фонды	млн р.		688092	834981	1036892	1229632	1388587	1578659	1731930	1947537	2137855	2381528	2579755	2790966	2918512	3068010	5632296	5857122	6210952	
Инвестиции на душу	р.		18822	26262	39480	61848	60473	57901	67938	78173	85488	84503	71991	71300	75671	80440	92014	116270	121659	
Инвестиции на душу	р.		Новгородская область	20887	28649	36523	52304	55433	62011	60245	71679	85018	98892	112340	128222	116213	101974	83268	84176	79809
ВРП на душу	р.	95286		113246	132335	177472	183197	200249	243032	271751	286502	337279	379256	396336	414521	434230	457565	470492	580495	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Новосибирская область	181	245	186	338	547	626	959	1106	1244	1638	3319	3582	1593	1178	1593	1178	1153
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		52412	73162	52412	97937	80262	99845	119362	124884	129436	150603	188070	182135	181982	201188	181982	201188	202563
Безработица	%		5,8	5,5	5,3	4,9	6,1	5,6	4,9	4,1	4,6	3,7	4,6	4,9	4,7	4,2	3,6	5,8	4,1
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,7	100,1	102,0	103,4	110,5	104,4	106,5	103,9	102,6	104,8	100,8	104,3	104,8	102,6
Джини	ед.		0,36	0,38	0,38	0,40	0,40	0,40	0,40	0,41	0,39	0,39	0,38	0,37	0,36	0,35	0,34	0,33	0,34
Экспорт	млн \$		763	833	930	1326	727	1026	1317	1036	1274	1294	1040	938	1055	1342	1599	1347	2552
Основные фонды	млн р.		162501	186183	223291	247086	263359	284453	316982	364604	393450	458879	494468	608528	617821	684936	1334055	1366977	1456435
ВРП на душу	р.		88476	111679	138199	171430	160210	181733	223623	269870	300523	332683	370896	377812	412480	448659	476753	486515	581018
Безработица	%	7,9	7,4	7,0	7,3	10,0	7,7	6,8	5,6	5,9	5,1	6,9	7,4	6,0	6,7	6,1	6,7	6,1	
Производительность труда	%	100,0	100,0	100,0	103,2	93,2	101,9	105,6	98,7	104,2	101,1	99,2	100,8	102,7	103,9	102,3	102,2	106,7	
Джини	ед.	0,39	0,40	0,40	0,41	0,41	0,41	0,41	0,42	0,41	0,39	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,38	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Экспорт	млн \$	Омская область	954	1047	1421	1564	1203	1681	1349	1215	1692	1894	1892	1812	2112	2589	3192	2918	3838	
Основные фонды	млн р.		595609	682585	820667	939236	1055081	1172183	1229181	1361156	1481011	1656477	1869453	1944305	2091267	2259167	4857348	4985873	5348230	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		13369	15782	20821	37441	27079	16455	19674	22257	22560	22953	25721	29864	50568	90661	50568	90661	77495	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		93955	148447	93955	176438	168754	229324	249816	284940	309416	328960	365583	400622	459489	533607	459489	533607	548433	
Инвестиции на душу	р.		13843	19304	33828	50423	37830	43173	52340	60104	67638	70526	59698	58847	63073	70622	88501	95167	118971	
ВРП на душу	р.		108971	130614	148129	174710	169328	193216	228487	248940	279510	304958	312450	314594	330713	349166	398927	402200	451537	
Безработица	%		8,7	9,1	8,0	7,8	8,5	8,1	7,9	6,9	6,8	6,7	6,8	7,2	7,0	6,8	6,5	8,9	6,5	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,8	97,2	102,6	106,0	101,6	104,8	101,9	97,6	100,4	102,5	100,7	102,3	100,1	101,1	
Джини	ед.		0,39	0,40	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,42	0,41	0,41	0,41	0,40	0,39	0,38	0,38	0,37	0,37
Экспорт	млн \$		7180	4820	557	558	414	6912	515	615	873	843	790	499	614	825	1010	749	996	
Основные фонды	млн р.	357195	402762	503481	552613	599347	652835	725451	827996	909004	961850	985731	1018884	1087256	1131964	1937734	2034388	2289559		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Оренбургская область	3813	5402	3623	3548	964	4784	4411	3006	5781	3855	3966	3419	3165	3822	3165	3822	3436	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		224305	301403	224305	381956	342654	409133	529355	609983	621060	696947	700323	711132	791301	961524	791301	961524	964220	
Инвестиции на душу	р.		19065	23405	34783	43963	29803	36963	44940	55058	53516	48259	47626	47304	50173	62181	89007	104664	101222	
Инвестиции на душу	р.		18972	25450	38972	53107	44670	50889	57535	74881	75970	76804	84709	83968	93200	105618	108188	103255	104415	
ВРП на душу	р.		101110	145533	179882	209770	202332	224937	272897	311189	356311	364757	387881	384170	415322	507847	564477	536818	721025	
Безработица	%		9,2	6,4	7,1	6,9	8,8	7,2	6,3	5,4	4,9	4,4	4,8	4,9	4,6	4,4	4,4	5,9	4,7	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	102,8	97,2	104,3	105,3	102,3	102,3	100,4	98,2	98,6	102,1	102,7	106,0	104,5	99,2	
Джини	ед.		0,36	0,37	0,38	0,39	0,39	0,38	0,38	0,39	0,39	0,39	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		2077	2096	3539	4590	2649	2990	2369	5022	3510	3119	2464	2153	2456	2757	2049	1792	2629	
Основные фонды	млн р.		480330	553402	662706	808489	901995	1047515	1259018	1377934	1596988	1652428	1820589	2039846	2198450	2378246	3207320	3380834	3692404	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	89821	162966	163171	180118	185875	215311	282235	313118	420880	348081	382541	340354	389692	542497	389692	542497	589756		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	Орловская область	105243	147790	105243	168113	117413	151634	174977	211629	192004	230679	264387	269658	304238	348348	304238	348348	325780	
ВРП на душу	р.		64180	79342	95387	120531	113849	134534	167465	187660	213218	232962	273108	284386	286468	310357	362066	387995	468019	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		71	67	121	130	93	90	182	288	136	125	98	134	106	232	106	232	280	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		34782	47795	34782	49613	40435	53966	66442	70810	71709	80157	99769	103982	104211	115793	104211	115793	117839	
Безработица	%		6,3	5,9	5,5	6,0	9,8	8,9	6,3	5,3	5,8	5,1	6,2	6,4	6,5	4,9	5,4	6,1	4,7	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,1	90,8	104,9	112,3	103,8	102,0	102,1	104,0	99,7	101,3	102,5	108,0	101,7	100,0	
Джини	ед.		0,38	0,38	0,40	0,41	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,37	0,37	0,36	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		182	180	301	474	283	375	117	199	232	189	162	177	222	7076	247	286	419	
Основные фонды	млн р.		135776	154206	187520	218125	237728	258382	298079	319948	349432	394020	427523	472195	496312	522013	1112729	1093472	1164682	
Инвестиции на душу	р.		11597	15568	29839	33967	24863	27175	43491	51928	56593	61985	62927	57570	58146	64651	75904	75504	81757	
ВРП на душу	р.	Пензен-	52164	62720	84558	105477	105487	124021	154608	174824	198177	217391	253911	259366	274369	302304	341904	373420	418946	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Пермский край	740	897	1115	1222	1000	1359	1605	1878	649	596	516	822	890	909	890	909	1584
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		37202	58308	37202	74423	73490	84150	99663	115379	128127	139216	162587	180838	195823	196327	195823	196327	223956
Безработица	%		6,6	6,4	5,2	7,6	8,1	6,4	5,4	4,9	4,8	4,6	4,7	4,6	4,5	4,4	4,3	5,1	4,2
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,8	100,2	102,1	105,3	106,5	104,2	104,0	104,2	96,1	104,8	104,6	106,3	108,7	98,4
Джини	ед.		0,34	0,35	0,37	0,38	0,38	0,38	0,38	0,39	0,38	0,39	0,38	0,36	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		67	112	146	139	137	116	150	193	216	190	279	205	247	299	308	402	358
Основные фонды	млн р.		262655	315061	377811	446113	533261	579673	613333	669188	719888	864334	970828	930071	986237	1092727	1903098	1952146	2151667
Инвестиции на душу	р.		11006	17981	31254	37547	31250	32904	41655	52705	60210	60437	65852	48282	53906	65746	68128	72816	76338
Инвестиции на душу	р.		20766	27917	45654	57126	49830	52877	55002	61624	83290	78737	85826	90910	93294	93090	108934	108743	119925
ВРП на душу	р.	119654	141865	178097	227719	203364	235931	319150	326783	334027	369489	403601	416204	453432	503818	574428	535038	677760	
Безработица	%	8,1	7,0	6,5	8,3	9,9	8,3	7,5	6,3	6,5	5,8	6,3	5,8	6,1	5,4	5,1	5,7	4,6	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Приморский край	100,0	100,0	100,0	105,2	93,7	108,0	105,9	101,4	101,5	104,0	100,5	95,7	106,3	103,2	103,6	99,5	99,7	
Джини	ед.		0,42	0,43	0,44	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,42	0,42	0,42	0,41	0,40	0,40	0,40	0,38	0,39
Экспорт	млн \$		2981	3092	3586	6937	3096	4311	6998	6251	7401	7989	6356	4183	4982	5384	5776	4453	7948	
Основные фонды	млн р.		961938	1113976	1278827	1502190	1605119	1837184	2078245	2199176	2410614	2651647	2900859	3204554	3397061	3576306	5873286	6327648	6840513	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		60873	72368	79213	90844	87231	111410	184063	213668	209238	206134	245600	254573	294130	387065	294130	387065	396476	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		274132	400123	274132	567313	442701	548696	732429	760028	783008	846723	869553	858536	933960	1133053	933960	1133053	1156605	
ВРП на душу	р.		92504	108099	130632	160417	187556	240221	281618	286057	297224	331845	371596	383811	404748	437147	563015	585987	699778	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		6489	7126	7209	6916	8021	10656	14195	13869	13637	11016	15714	17195	19568	22557	19568	22557	23711	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		36366	48893	36366	63647	72261	104562	127103	150092	181041	206804	183179	186318	229130	235888	229130	235888	296109	
Безработица	%		8,0	7,9	6,9	7,4	9,5	9,5	8,0	6,9	7,1	6,9	6,9	6,0	5,4	5,4	5,2	5,5	4,2	
Производительность труда	%	100,0	100,0	100,0	106,7	103,3	106,9	106,7	93,3	99,0	101,7	99,8	94,3	103,0	101,2	108,2	103,5	106,2		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Джини	ед.	Псковская область	0,36	0,37	0,38	0,38	0,39	0,39	0,39	0,39	0,38	0,39	0,37	0,37	0,38	0,39	0,39	0,37	0,37
Экспорт	млн \$		1049	1072	1105	871	1072	1412	1877	1534	3341	3973	2708	2176	3073	3441	4064	2846	3436
Инвестиции на душу	р.		14126	17138	23696	39002	76148	106264	157590	104260	63339	69374	72085	67755	68263	75751	95888	121610	135453
Основные фонды	млн р.		457446	476660	581679	634614	799882	912847	1695166	2676321	2612167	2481077	2739943	3125796	3346264	3424996	3587066	3657569	5262126
ВРП на душу	р.		55773	72029	87457	105449	108798	128685	150200	161917	174007	189384	208465	225921	236986	259404	313156	323752	356595
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		92	137	271	409	453	278	441	656	905	983	1136	1154	1371	1959	1371	1959	2105
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		22475	34817	22475	40507	33981	47186	61752	62390	64413	63523	75381	84156	94887	103644	94887	103644	124228
Безработица	%		6,3	7,2	4,8	6,5	11,0	9,5	9,3	6,6	7,0	6,5	6,9	6,7	6,5	5,7	5,1	6,4	4,7
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,1	98,3	104,1	104,9	99,9	101,9	100,2	99,9	100,9	103,9	100,0	102,0	99,2	101,4
Джини	ед.		0,35	0,35	0,37	0,38	0,37	0,38	0,37	0,38	0,37	0,36	0,34	0,34	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
Экспорт	млн \$	402	459	264	226	61	64	67	101	268	295	207	123	214	283	259	197	256	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Основные фонды	млн р.	Республика Адыгея	144880	164095	188943	211020	228645	243124	272812	294598	318266	322068	337713	369971	387327	420048	818053	835721	867682
Инвестиции на душу	р.		7623	10641	19432	23702	18535	24676	37188	50682	43932	45589	42179	42330	45776	49435	53550	61648	77189
ВРП на душу	р.		38515	48050	66366	82378	94437	107298	128749	147263	159096	168880	187211	199778	219457	238774	285729	308583	366702
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		568	603	803	1945	816	705	907	1742	2164	1964	1940	2425	2740	3393	2740	3393	3710
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		5480	8420	5480	12125	13083	18125	20718	23705	28275	31558	40835	45845	47823	52529	47823	52529	50080
Безработица	%		13,0	13,9	10,3	7,3	7,7	9,3	8,4	8,1	7,9	8,6	8,8	9,0	8,8	8,6	8,2	8,5	8,3
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	113,4	106,8	104,4	105,3	106,0	103,0	104,2	101,6	103,4	104,2	104,2	104,6	105,9	103,0
Экспорт	млн \$		3	7	9	15	10	9	9	7	8	14	32	24	39	40	41	42	43
Основные фонды	млн р.		51313	58091	74408	93766	101212	109480	118216	136241	159192	161605	169377	183383	202111	223255	459080	502126	526986
Джини	ед.		0,34	0,35	0,35	0,37	0,38	0,39	0,39	0,40	0,39	0,40	0,38	0,39	0,40	0,40	0,41	0,40	0,41
Инвестиции на душу	р.	8149	9294	25038	30264	36112	31911	42393	38120	41810	38310	34988	42292	45977	67392	94468	87310	77032	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.	Республика Алтай	43592	57555	74634	91713	97112	108730	127150	145400	157887	184282	196639	204850	206394	231464	259944	284950	322413	
Безработица	%		9,4	11,4	8,9	12,6	13,6	12,2	12,8	11,6	11,5	10,4	9,7	12,0	12,0	11,2	11,0	14,0	12,0	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,4	97,9	101,3	103,4	98,6	102,0	108,9	100,5	104,5	99,5	105,1	105,4	103,2	103,7	
Джини	ед.		0,33	0,33	0,35	0,36	0,34	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,35	0,35	0,36	0,37	0,37	0,37	0,37
Экспорт	млн \$		32	22	21	29	27	44	32	30	27	26	45	30	25	22	37	49	75	
Основные фонды	млн р.		22026	26506	36386	40300	44595	49786	61628	68340	86493	99868	114087	127913	131791	142235	175992	188994	229499	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		283	320	405	494	541	509	862	740	575	628	736	1568	3593	2688	3593	2688	1114	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		460	1051	460	1082	1172	1597	1296	1367	2452	3277	4706	5946	4995	3561	4995	3561	3537	
Инвестиции на душу	р.		14427	20229	29474	37229	34962	46233	70320	51302	56175	65327	56824	58132	57233	67670	95787	67571	66456	
ВРП на душу	р.	Республика Башкортостан	93683	124440	145544	183169	159429	186522	231314	282918	286132	309521	323367	328821	346902	412530	445862	420816	499045	
Безработица	%		7,0	6,5	6,5	5,2	9,2	8,9	7,6	6,1	5,8	5,3	6,1	5,8	5,6	4,9	4,4	5,9	4,4	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Республика Бурятия	100,0	100,0	100,0	108,3	102,0	104,7	107,9	102,5	104,5	103,4	100,3	101,1	103,0	104,6	104,9	98,1	98,9	
Джини	ед.		0,41	0,41	0,43	0,43	0,44	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,42	0,41	0,41	0,42	0,41	0,41	0,39	0,40
Экспорт	млн \$		6456	7656	6666	8203	4765	9359	10723	9496	14622	13854	7518	5712	4271	4355	4191	3124	3715	
Основные фонды	млн р.		868425	974675	1153973	1326927	1485177	1604725	1703359	1799031	2105770	2306755	2519215	2868186	3121321	3380216	6522045	6698420	7139522	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		66864	88648	100319	121796	72203	93809	117016	133473	146854	169093	197716	205472	233703	314530	233703	314530	309097	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		366255	450258	366255	536508	481033	667879	824214	924132	961320	893964	954489	965379	1082923	1245977	1082923	1245977	1320851	
Инвестиции на душу	р.		20735	26541	39551	50198	36453	37743	46337	57521	65529	69653	78046	87271	68532	66039	83497	94578	105439	
ВРП на душу	р.		77313	94965	111354	129145	125173	137565	158137	169553	181828	191044	206880	201615	204826	229837	289954	307198	347738	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	6364	5792	4943	12225	14661	9269	12808	14621	14504	16491	19543	22540	25331	27974	25331	27974	36804		
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	18997	23844	18997	29314	31817	40081	51115	46116	62738	70297	85122	60832	59164	65598	59164	65598	75070		
Безработица	%		12,2	14,2	13,1	12,0	13,7	10,4	9,0	7,9	8,0	8,4	9,2	9,6	9,6	9,3	9,2	10,5	9,5	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Республика Дагестан	100,0	100,0	100,0	102,7	98,2	99,4	103,4	100,4	101,0	99,3	101,0	94,8	101,7	103,8	109,2	104,9	101,6	
Джини	ед.		0,40	0,40	0,40	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,40	0,40	0,40	0,40	0,39	0,38	0,37	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		228	281	330	339	498	449	731	462	1300	1279	1568	960	756	950	910	1162	1334	
Основные фонды	млн р.		221056	206590	299067	343681	375160	402856	430210	485596	521445	557500	565871	609133	642667	743113	1156759	1232213	1287146	
Инвестиции на душу	р.		9913	16493	20166	24439	24148	34584	41940	42388	43158	37636	36945	34016	42886	49321	73969	66104	74026	
ВРП на душу	р.		33840	45742	56813	77034	90543	94884	113034	127529	153261	177395	189575	192454	193865	203272	230346	237277	259076	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		2680	2331	2717	2235	2068	2426	2898	3447	3109	3170	3626	3940	4922	5431	4922	5431	5415	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		10546	15717	10546	16949	19992	16601	24808	27508	30708	26666	29663	32456	40558	45567	40558	45567	46571	
Безработица	%		22,1	22,1	20,2	13,2	13,2	14,8	12,7	11,7	11,6	10,2	10,8	10,9	12,0	11,6	13,0	15,7	15,1	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,9	110,5	102,7	107,6	104,2	103,5	104,1	100,5	99,6	101,8	98,0	101,5	106,9	96,1	
Джини	ед.	0,37	0,37	0,38	0,38	0,39	0,40	0,40	0,41	0,39	0,39	0,39	0,38	0,39	0,39	0,39	0,39	0,38	0,38	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Экспорт	млн \$	Республика Ингушетия	124	62	113	283	61	81	79	57	42	51	55	47	55	64	63	56	68	
Основные фонды	млн р.		312331	339844	431688	525036	610455	702603	821966	877939	985711	1213120	1355843	1570561	1627996	1762966	1825758	2033594	1679049	
Инвестиции на душу	р.		10090	14584	21980	30966	35885	41727	46920	51981	60598	67933	65791	65886	61367	65043	74065	87582	81814	
ВРП на душу	р.		17435	21922	41341	47002	46174	48239	63570	85738	102242	113225	106956	109523	108843	112553	146929	138579	148587	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		643	560	409	395	380	392	775	1051	1344	1253	1279	1241	1463	1082	1463	1082	1187	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		189	346	189	334	401	455	1094	2594	3191	2936	3184	2154	1865	2111	1865	2111	2216	
Безработица	%		63,1	57,8	46,6	53,3	53,2	49,7	48,1	47,7	43,7	29,8	30,5	30,2	27,0	26,6	26,8	30,0	31,1	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	95,8	86,7	100,5	109,0	114,6	113,8	103,4	96,7	94,5	94,3	99,1	99,2	95,5	99,4	
Экспорт	млн \$		498	239	41	33	5	0	0	0	0	1	0	0	1	4	1	4	4	6
Основные фонды	млн р.		24538	25310	40475	38864	40638	45758	40918	49517	65741	73001	88438	101859	119375	138700	174926	192951	217247	
Джини	ед.	0,34	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36	0,37	0,38	0,37	0,37	0,36	0,36	0,36	0,34	0,33	0,33	0,33		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Инвестиции на душу	р.	Республика Калмыкия	8063	8178	18880	9685	15892	18039	14439	33864	42791	35334	42190	43287	43774	45379	48102	39807	41499
ВРП на душу	р.		33018	43797	58925	71451	82587	84359	101873	125774	145421	165950	185799	220663	257977	268920	327289	347523	371956
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		1062	819	753	676	923	1527	1705	1715	2728	1898	1290	... ¹⁾	... ¹⁾	... ¹⁾	... 4	... 4	... 4
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		396	499	396	866	957	1131	1171	862	918	887	833	738	1235	930	1235	930	695
Безработица	%		18,0	16,9	14,5	15,8	16,5	14,8	14,2	13,1	12,5	10,9	10,7	10,6	10,0	9,7	9,2	9,6	9,0
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,2	104,5	95,6	102,4	100,6	103,2	105,0	98,1	97,8	103,6	103,2	101,6	97,3	98,2
Джини	ед.		0,36	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,38	0,38	0,37	0,36	0,36	0,36	0,34	0,34	0,34	0,34
Экспорт	млн \$		149	114	63	71	2	31	5	0	1	1	1	2	0	0	5	3	1
Основные фонды	млн р.		58485	61232	98472	106663	114144	119600	113426	113022	124357	151392	175274	195857	203657	226959	333220	372535	351743
Инвестиции на душу	р.		10440	12789	21042	27322	27953	24095	33979	48439	53986	80376	59380	32842	40573	45333	58297	141444	66358
Инвестиции на душу	р.	Респуб-	22377	26965	28924	39802	28703	35310	46232	53183	53808	52725	51865	55213	66531	77573	78336	90931	129832

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.		112950	125613	157959	175466	162649	186651	241688	251981	281022	301818	335945	368250	403077	451436	517888	527830	737782	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		20228	17315	22627	27768	17030	35188	51772	48762	51004	49048	44879	52886	73729	83395	73729	83395	91189	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		31303	44273	31303	47893	40963	51969	56072	54158	46614	55435	70932	86382	93268	121610	93268	121610	126762	
Безработица	%		8,8	3,3	5,9	8,2	9,6	9,3	8,4	7,0	8,2	8,1	8,8	9,2	8,6	8,7	7,4	8,7	6,6	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	96,4	91,5	104,9	107,6	104,5	103,0	102,1	103,3	100,1	103,4	102,2	100,9	102,0	100,4	
Джини	ед.		0,35	0,37	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,37	0,37	0,36	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34
Экспорт	млн \$		999	1206	1223	1403	1007	1426	1459	918	1071	1000	690	670	1061	1225	992	697	1234	
Основные фонды	млн р.		214925	243546	296563	323513	347961	393841	408974	443696	485437	521336	550036	675940	700701	744483	1187787	1168867	1234335	
Инвестиции на душу	р.	Республика Коми	51812	77756	67059	90089	119358	124022	226406	262327	227258	231540	197456	234582	158626	163333	147305	171510	157897	
ВРП на душу	р.		176075	229054	256586	314252	329967	390740	487364	541155	550386	557641	613975	641525	680671	796760	870098	750603	1059960	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		78788	95499	91248	125954	127254	166406	204529	237306	248968	249068	295271	301035	314270	400373	314270	400373	425992	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	Республика Марий Эл	70478	86494	70478	88213	87279	100923	135497	147305	158458	161947	172653	164635	170537	194301	170537	194301	199128	
Безработица	%		11,1	12,1	10,2	7,1	11,4	10,1	8,2	6,4	7,1	6,0	7,0	8,7	7,8	7,3	6,8	7,8	7,0	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,4	100,4	103,0	107,3	103,5	98,9	98,3	101,0	100,6	99,6	100,0	102,7	97,5	102,9	
Джини	ед.		0,43	0,43	0,44	0,43	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,40	0,40	0,39	0,38	0,38	0,38	0,37	0,38
Экспорт	млн \$		696	838	1077	1194	791	1040	2447	1837	3574	3249	1675	839	979	1022	1002	824	1282	
Основные фонды	млн р.		578010	727893	843245	994739	1084970	1245540	1365693	1717183	1937731	2387770	2604880	3051661	3207276	3359325	4141376	4239828	4669354	
ВРП на душу	р.		46590	61413	77919	93512	98889	118110	140244	169515	182664	208406	250039	231610	243096	260845	298989	292229	329660	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	80	107	143	291	215	218	281	360	384	469	395	644	656	684	656	684	677		
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	20157	41938	20157	50927	46595	62551	72786	85833	77450	104874	133177	129024	152086	157872	152086	157872	161680		
Безработица	%	10,0	10,0	9,0	9,1	11,5	10,5	10,1	6,5	5,2	4,8	5,3	6,0	6,1	5,0	4,6	6,7	5,3		
Производительность труда	%	100,0	100,0	100,0	105,7	103,0	106,7	106,3	110,0	104,1	107,9	104,2	96,8	104,9	104,0	102,5	101,4	98,2		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Джини	ед.	Республика Мордовия	0,36	0,37	0,38	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,38	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		54	70	251	319	250	408	350	432	470	230	411	221	339	467	347	167	325
Основные фонды	млн р.		133723	141867	170447	193250	204323	225000	264186	286499	314647	330932	358656	404552	418477	470091	929979	933112	1068946
Инвестиции на душу	р.		10787	15038	24343	30440	23663	31980	38707	45787	66971	68639	58737	39788	35156	40098	40448	52828	56810
Инвестиции на душу	р.		17417	22753	32072	46273	37964	48765	58687	60613	65877	58585	65272	65135	72552	65364	66939	59947	65532
ВРП на душу	р.		50983	67310	90139	110877	107903	125976	144636	163399	182380	214519	223161	249649	266918	284010	331412	339528	384636
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		63	60	182	188	164	156	237	166	185	224	427	120	77	86	77	86	96
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		39544	70793	39544	80856	64907	85372	88601	101320	106093	118328	129686	144706	167180	189094	167180	189094	207256
Безработица	%		6,6	4,6	3,5	2,7	5,2	5,4	5,2	4,9	4,4	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	5,4	4,2
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,5	94,2	105,0	110,1	102,9	103,6	108,3	101,8	104,0	103,2	102,3	102,0	105,0	100,7
Джини	ед.		0,34	0,35	0,36	0,37	0,37	0,37	0,37	0,38	0,37	0,37	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35	0,35	0,36

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Экспорт	млн \$	Республика Саха (Якутия)	59	64	68	116	137	137	129	142	138	228	121	158	216	286	270	249	376	
Основные фонды	млн р.		183836	204886	261867	335090	341899	353809	390900	406047	433918	477197	528791	599727	628911	667344	1068465	1117572	1178599	
Инвестиции на душу	р.		51351	59271	125141	163751	201053	136172	198953	214713	203045	189540	206651	286682	401409	417921	434186	265191	420242	
ВРП на душу	р.		191896	216536	253424	322922	342520	403659	508674	566387	597037	688540	780140	897460	951330	1123114	1266299	1160397	1636734	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		112305	119451	116077	136023	109235	214206	285757	317116	338681	407115	501371	617642	599620	804388	599620	804388	886422	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		14066	12581	14066	15065	15135	24515	28002	28029	27823	33666	32536	31646	34852	37175	34852	37175	40399	
Безработица	%		9,2	9,5	7,7	9,0	8,7	8,9	9,0	8,0	7,4	7,4	7,3	7,2	7,1	6,9	6,9	7,4	6,9	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,8	98,0	101,7	105,8	103,0	101,1	103,3	101,9	103,2	99,4	102,9	102,3	92,4	115,6	
Джини	ед.		0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,41	0,40	0,38	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,41	0,40	0,40
Экспорт	млн \$		2152	2156	2092	2291	1469	3237	4581	3415	4734	5050	3786	4464	4800	4643	4052	3428	5550	
Основные фонды	млн р.	450823	506544	590058	657603	733665	776760	921586	1194724	1336424	1520532	1758532	2025084	2208092	2443951	3588703	3956647	4653374		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Безработица	%	Республика Северная Осетия – Алания	8,8	8,3	9,8	9,8	10,4	9,7	8,3	7,9	8,1	8,6	9,3	9,9	11,8	10,5	12,2	15,5	13,5	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		145	360	383	367	319	407	326	358	433	547	489	581	661	702	700	998	735	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		14035	20859	14035	17598	11396	14003	15522	15564	16639	16561	20227	17281	27588	19376	19573	22947	24024	
Экспорт	млн \$		64	113	132	97	87	72	90	38	45	48	48	59	64	95	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д	
Основные фонды	млн р.		96529	98675	113037	119133	151730	171315	182119	187258	197435	204596	232170	247890	271077	280203	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	100,4	102,2	105,7	102,9	101,7	103,6	101,9	98,3	98,5	97,0	95,9	108,4	110,7	104,2	
ВРП на душу	р.		44127	61230	74357	81097	90041	105782	120824	137722	168268	178763	178921	177961	182432	185641	248493	257795	293366	
Джини	ед.		0,35	0,35	0,37	0,38	0,36	0,37	0,37	0,38	0,36	0,37	0,36	0,36	0,36	0,37	0,37	0,37	0,37	0,38
Инвестиции на душу	р.		8432	9765	20621	23936	19568	22755	28036	30882	40860	43996	36134	36294	38773	44874	48546	44854	51817	
Инвестиции на душу	р.	Республика Татарстан	37016	42688	56988	72437	73452	86885	103698	123472	137262	141106	159800	164172	163920	161616	164285	157905	177169	
ВРП на душу	р.		128227	161046	201172	245629	234206	264562	344093	376907	405070	431914	483510	498606	550112	633709	720053	674948	888039	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Республика Тыва	197226	203086	232786	268193	281542	307284	373952	363156	367108	368991	428271	447744	547515	689612	547515	689612	688510
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		261113	469758	261113	598467	504914	672165	864115	995068	1060483	1183555	1315418	1442974	1596330	1930682	1596330	1930682	1934817
Безработица	%		6,7	5,6	5,6	4,9	8,4	6,2	4,7	4,1	4,0	3,9	4,0	3,8	3,5	3,3	3,3	3,6	2,6
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	107,9	98,3	103,9	105,4	105,9	103,1	102,8	100,7	100,8	101,2	101,2	102,4	96,8	101,2
Экспорт	млн \$		8962	10602	12935	17571	11053	15602	19947	16664	22316	18106	11408	9316	13107	15406	17706	20006	22305
Основные фонды	млн р.		1090879	1236737	1586177	1802843	2132421	2526863	3461464	3110418	3342559	3431206	3921931	4256272	4658900	5033940	9066898	9232012	9783694
Джини	ед.		0,40	0,40	0,41	0,41	0,41	0,42	0,41	0,43	0,42	0,42	0,42	0,41	0,40	0,40	0,40	0,39	0,39
ВРП на душу	р.		38430	50052	63959	78381	87890	100000	108178	120583	132746	146907	150266	166416	185691	212875	243389	250037	267795
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	1014	1248	1425	1885	2128	3011	3376	3640	3624	4569	7838	14999	23347	28678	23347	28678	21458	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	427	688	427	436	640	769	514	681	895	612	765	536	370	518	370	518	666	
Безработица	%	21,9	20,3	16,9	18,6	21,4	21,7	17,3	18,4	19,3	19,1	18,6	16,6	18,3	14,8	12,4	18,0	15,1	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Республика Хакасия	100,0	100,0	100,0	100,0	101,0	102,4	101,2	103,4	102,8	106,6	99,3	99,2	102,9	103,5	102,8	94,9	96,7	
Джини	ед.		0,37	0,36	0,36	0,37	0,38	0,37	0,37	0,37	0,38	0,38	0,38	0,37	0,35	0,35	0,35	0,35	0,37	0,37
Экспорт	млн \$		3	2	1	1	7	3	2	2	2	0	1	20	54	42	117	98	74	140
Основные фонды	млн р.		19490	22158	27975	31718	36141	39154	47409	57136	64172	72925	82829	91880	99573	114199	209205	220857	234092	
Инвестиции на душу	р.		4262	6525	7905	12332	16937	23513	26297	37681	44805	56894	41130	33555	31200	40524	58038	58697	44081	
Инвестиции на душу	р.		19272	36651	32792	25042	24116	41518	66109	71596	60193	74000	55828	50699	44351	63847	61024	65040	94153	
ВРП на душу	р.		77865	100828	119953	136024	152205	180352	212488	245294	265861	296058	317764	365437	386039	438326	478915	499322	580016	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		6770	8230	8910	10925	13679	20857	26536	28159	27946	31760	38240	41349	52497	74047	52497	74047	69369	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		22819	41937	22819	43561	39570	50947	56595	61764	65985	71930	88469	79403	87250	91648	87250	91648	101638	
Безработица	%		8,9	9,1	6,6	7,2	8,6	9,1	7,2	7,9	6,0	6,2	5,8	6,3	4,9	5,2	6,0	8,7	6,4	
Производительность труда	%	100,0	100,0	100,0	103,4	104,8	102,5	105,6	105,4	106,7	104,8	100,2	103,2	101,1	104,5	104,8	105,6	98,1		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Джини	ед.	Ростовская область	0,35	0,36	0,37	0,38	0,37	0,38	0,38	0,39	0,37	0,36	0,35	0,35	0,35	0,35	0,34	0,33	0,33
Экспорт	млн \$		704	1244	1900	2088	1413	1893	1713	1480	1806	1930	1630	1419	1920	2337	1769	1636	2694
Основные фонды	млн р.		120518	141252	186212	225192	230085	246369	292915	315069	341282	378082	404095	417845	438167	469018	884131	850248	913028
Инвестиции на душу	р.		13850	22118	31385	45102	39837	37159	38889	48838	59675	62249	72997	69557	76647	62894	67654	78301	94479
ВРП на душу	р.		60575	78642	104603	134137	129626	154128	179470	198129	215923	237466	280522	303223	320008	343409	389521	409241	483970
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		7968	9835	14854	22381	12133	13623	17364	18614	17582	20700	22817	21091	29664	33457	29664	33457	34041
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		163170	254965	163170	335426	262304	351699	436742	489848	509012	518995	606578	718251	772905	906803	772905	906803	873735
Безработица	%		8,5	8,1	6,7	6,4	8,4	7,7	7,3	6,0	6,0	5,9	6,1	5,8	5,6	5,1	4,8	5,0	4,0
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	109,2	93,6	106,6	106,4	102,0	102,8	103,6	104,3	102,0	102,9	104,5	103,5	100,7	102,6
Джини	ед.		0,39	0,39	0,40	0,40	0,40	0,40	0,39	0,40	0,40	0,40	0,40	0,39	0,39	0,37	0,40	0,40	0,39
Экспорт	млн \$	1816	2092	2965	3721	2471	3301	5140	4311	5801	4730	4805	5546	6845	9061	8272	8752	11557	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Основные фонды	млн р.	Рязанская область	746866	830392	1007353	1165933	1331221	1514042	1751414	1880446	2003572	2085372	2355619	2583782	2786870	3049823	6831010	7018721	7460101	
ВРП на душу	р.		70666	89011	102983	128212	131891	154845	186187	221430	244399	259732	285258	296254	321083	342734	392641	417937	487276	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		616	688	1056	1239	940	1527	1806	2237	2466	2033	1871	1503	1781	1664	1781	1664	1572	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		53929	85367	53929	105334	96548	129847	148009	173419	191486	200669	224499	252967	277309	303564	277309	303564	326074	
Безработица	%		5,2	4,9	3,7	5,4	9,0	8,4	7,2	4,6	4,7	4,4	4,7	4,4	4,1	4,2	4,0	5,4	4,0	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,0	97,1	103,9	108,3	104,9	102,6	100,3	98,9	98,8	99,3	102,8	102,5	105,9	101,7	
Джини	ед.		0,34	0,35	0,36	0,38	0,37	0,37	0,37	0,38	0,38	0,38	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		172	200	279	279	190	255	320	266	415	375	358	400	997	244	1311	498	1561	
Основные фонды	млн р.		289479	346379	402878	477383	525645	577233	673713	609793	671471	748637	807575	927211	1010570	1118681	2268460	2286316	2411346	
Инвестиции на душу	р.		19788	21891	28550	45453	32653	35115	46223	58179	66096	53208	47839	45101	55410	56129	62118	56640	69369	
Инвестиции на душу	р.	Самарская	20836	27462	42554	46027	34518	47986	56794	66286	83972	100176	94376	80122	81143	83113	92331	97423	123072	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.		124575	151239	181530	217090	181298	216168	259481	291702	326422	357775	394136	396379	421777	473773	531098	513274	675335	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		55566	70031	77380	91841	90557	108290	145226	171702	186506	205669	241848	237648	273744	368183	273744	368183	371282	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		376301	495259	376301	560942	393269	549311	689251	757031	780879	833357	868213	907338	969528	1098570	969528	1098570	1156027	
Безработица	%		5,4	4,2	4,1	4,2	6,1	5,8	5,1	3,4	3,2	3,0	3,4	4,1	4,2	3,7	3,9	4,5	3,5	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,1	88,9	105,8	105,8	105,1	105,4	102,5	98,6	98,8	103,1	100,8	103,6	95,0	103,9	
Джини	ед.		0,44	0,44	0,45	0,45	0,45	0,45	0,44	0,44	0,44	0,42	0,41	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,37
Экспорт	млн \$		6260	7799	6910	9726	5189	7934	6893	4839	9016	10017	6736	3827	4261	5045	4680	3790	5183	
Основные фонды	млн р.		1056262	1154449	1333971	1528511	1652795	1775376	2005380	2173528	2342741	2522834	2735586	3012202	3258454	3479558	6032634	6253035	6504724	
Инвестиции на душу	р.	Саратовская область	15532	18201	22106	32612	26673	31670	40336	46945	50335	55083	56270	56913	58744	63161	66679	69370	73067	
ВРП на душу	р.		65657	79127	98570	126086	128474	148839	171450	190850	210478	227132	251047	258970	270564	290612	333075	355622	422955	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		10075	11071	13716	15171	12185	14205	18191	20837	20374	20222	27829	28187	30492	42026	30492	42026	34948	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	Сахалинская область	78374	125971	78374	159588	130222	168256	208323	246788	242266	275766	327860	344275	352459	398719	352459	398719	410146	
Безработица	%		9,2	8,2	8,0	7,8	8,8	6,3	6,0	5,4	5,2	4,6	4,7	5,1	4,8	5,0	4,3	5,6	4,5	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	108,2	97,2	101,4	108,4	106,3	106,1	102,2	101,6	102,3	105,6	102,5	100,2	104,8	97,4	
Джини	ед.		0,36	0,37	0,36	0,37	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,37	0,36	0,37	0,37	0,37	0,37
Экспорт	млн \$		1682	1737	1357	2295	1361	1821	1757	2744	2589	1382	1376	1136	1305	1592	1341	1362	2263	
Основные фонды	млн р.		556180	630917	764456	907459	991128	1108845	1215058	1319466	1456217	1402337	1551306	1779849	1869085	2007804	3428386	3498073	3816647	
Инвестиции на душу	р.		210956	265866	240036	300489	235438	270563	354830	331804	356857	419615	494963	492514	433370	468647	487545	473353	497741	
ВРП на душу	р.		230298	321109	559774	657783	779943	977256	1210003	1298440	1364874	1631919	1716734	1536359	1573868	2407929	2397445	2057115	2545593	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		35817	57863	198687	217105	267746	353836	502527	539776	558867	736034	709027	605142	693852	1016799	693852	1016799	942671	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		11802	16168	11802	18888	22235	23694	24193	25521	28020	39111	43092	55040	51842	60300	51842	60300	67953	
Безработица	%	7,7	4,8	4,6	7,4	9,8	8,9	7,9	7,7	7,2	6,5	6,3	6,3	6,0	5,3	5,2	5,5	5,3		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Свердловская область	100,0	100,0	100,0	95,4	111,5	108,1	103,5	98,0	101,1	100,9	103,6	102,2	96,0	108,4	100,9	98,8	99,0	
Джини	ед.		0,39	0,40	0,41	0,42	0,42	0,42	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,42	0,42	0,40	0,40
Экспорт	млн \$		1063	1038	7038	8592	7609	11779	197	10815	17010	16697	11584	8999	10575	15273	15189	11324	11470	
Основные фонды	млн р.		207065	287633	332989	522887	996746	1091696	1208172	1263901	1440706	2153134	2895401	2762977	2909469	3170137	3523653	4032622	4370008	
Инвестиции на душу	р.		20803	30730	43306	56201	46474	61462	77503	81554	81727	85945	80847	75849	73975	87644	91043	96958	98252	
ВРП на душу	р.		108697	150549	189763	213922	191415	243234	300069	344383	363262	383847	421101	459812	492434	527159	587782	584288	710381	
Безработица	%		6,8	7,0	5,2	4,8	8,2	8,4	7,2	5,8	5,9	6,1	6,5	6,2	5,5	4,8	4,2	5,8	4,1	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,7	92,5	111,0	109,0	107,3	103,2	102,3	98,8	102,1	103,1	103,3	101,0	99,5	100,1	
Джини	ед.		0,41	0,42	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,42	0,41	0,41	0,41	0,40	0,41	0,39	0,40
Экспорт	млн \$		6014	7691	9283	10264	7463	9037	8895	7653	8724	6478	7324	7119	6924	8559	7342	7575	9297	
Основные фонды	млн р.	1424665	1509597	1746705	2063335	2247358	2561776	3285624	3665843	3949207	4711894	5157421	6086869	6177853	6448390	7944607	8183181	11210093		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Смоленская область	34106	37894	49355	54595	39051	61206	70638	62710	54804	52059	54843	54111	66980	76538	66980	76538	92683
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		470694	746141	470694	823496	647765	902605	1094825	1212347	1257113	1343307	1526562	1609290	1734335	1968982	1734335	1968982	2039463
Инвестиции на душу	р.		13968	15689	24844	37380	34742	49429	57933	57714	57569	58558	57234	61437	60441	74959	75136	70016	77833
ВРП на душу	р.		63687	77367	94432	121013	125743	156567	184185	206392	232504	242885	266927	275444	306414	330766	372073	393367	460597
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		620	685	851	1306	950	1104	1270	1777	1990	1398	951	1423	1454	1791	1454	1791	1619
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		51398	75328	51398	86744	80049	105017	121947	129460	137851	140286	163516	178891	192044	209367	192044	209367	209664
Безработица	%		7,7	8,1	6,7	7,0	7,8	7,4	7,6	5,7	5,2	5,1	6,2	6,1	5,7	5,2	5,3	5,3	5,0
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	107,8	96,5	106,3	104,7	104,5	105,0	102,0	100,1	100,4	104,3	106,2	103,9	101,6	101,7
Джини	ед.		0,35	0,35	0,36	0,38	0,38	0,38	0,37	0,38	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,38	0,38	0,38	0,38
Экспорт	млн \$		677	651	746	688	432	632	1085	980	1333	1204	892	950	1095	487	1123	984	1484
Основные фонды	млн р.	276228	309351	373569	418597	440985	477280	543205	598129	635456	715711	764441	829388	857817	925280	1063572	1520329	1627394	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Инвестиции на душу	р.	Ставропольский край	11555	15303	19491	27156	27151	31865	35267	41349	46777	51148	45081	43863	49977	56552	70103	83046	91213
ВРП на душу	р.		53415	66136	80715	99503	99995	118921	142409	154811	172204	193350	221814	229361	236647	255726	296214	302657	367687
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		4601	6440	4544	6228	5769	6429	6845	8173	8425	9240	8937	9121	10659	10548	10659	10548	11283
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		50335	80039	50335	105509	113179	137541	161181	162289	177176	187871	241694	274217	262211	298609	262211	298609	295087
Безработица	%		6,9	8,8	6,5	7,9	8,7	6,9	6,0	5,4	5,6	5,3	5,6	5,7	5,2	5,0	4,9	6,2	5,2
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,9	98,0	101,9	105,9	100,2	102,8	104,0	100,6	97,0	101,9	100,5	100,6	102,7	105,6
Джини	ед.		0,37	0,38	0,39	0,38	0,39	0,39	0,38	0,39	0,39	0,39	0,37	0,37	0,38	0,38	0,37	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		641	690	923	1184	910	783	1109	793	1114	1126	964	832	1000	1070	1196	1050	1512
Основные фонды	млн р.		470489	516863	605249	729569	799315	891050	980437	1143797	1244057	1306635	1500424	1675215	1777107	1906159	3086148	3226638	3637184
Инвестиции на душу	р.	Тамбовская область	12840	17362	27512	38396	44209	49312	62886	76839	91600	103781	111365	100481	107116	103664	89700	74726	80385
ВРП на душу	р.		55574	70416	94533	108653	123512	131457	159543	188419	220393	268052	300290	284834	288147	323619	349773	376039	434613

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Тверская область	56	35	101	82	195	98	97	115	163	158	157	127	145	200	145	200	292
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		23070	39039	23070	43779	46862	50413	80490	83331	89453	100852	122325	137330	134329	162991	134329	162991	172108
Безработица	%		8,6	8,7	9,2	9,1	9,1	7,8	6,6	4,9	4,6	4,3	4,6	4,5	4,4	4,1	3,9	4,6	4,0
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	105,5	101,0	96,7	111,9	108,6	110,3	106,9	107,0	96,8	102,4	104,1	98,1	100,9	97,8
Джини	ед.		0,37	0,39	0,40	0,41	0,40	0,41	0,41	0,41	0,41	0,39	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		51	56	86	75	52	37	66	80	108	101	96	122	169	1228	226	399	426
Основные фонды	млн р.		243714	269738	340731	391686	418694	467691	521673	560953	622355	709051	739324	798260	844454	891585	1567697	1577441	1659969
Инвестиции на душу	р.		16746	17288	26121	36361	51115	60851	70034	60131	60569	63658	56082	71825	78076	81849	69840	67728	70332
ВРП на душу	р.	68049	90518	112022	139216	144258	161305	189484	200327	224622	239829	251633	277929	300329	345919	386059	388348	448418	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	225	469	521	822	384	922	1343	1961	1772	968	881	1088	755	970	755	970	970	759
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	59322	90524	59322	119022	103601	124106	142949	165889	179909	183905	181183	216368	246185	308286	246185	308286	344052	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Безработица	%		5,8	4,5	4,1	5,1	7,7	6,6	6,0	5,0	5,3	5,3	5,6	5,8	4,5	4,1	4,0	4,4	3,9	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	107,4	93,3	104,7	105,9	101,1	101,5	99,0	99,9	104,0	101,0	104,1	99,4	98,5	103,6	
Джини	ед.		0,33	0,35	0,34	0,35	0,35	0,36	0,35	0,37	0,36	0,35	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34
Экспорт	млн \$		123	194	204	302	217	237	229	215	317	344	239	201	239	240	348	438	604	
Основные фонды	млн р.		368001	429239	537076	589581	663770	729864	825225	960495	1008414	988296	1029363	1212653	1250215	1333698	2627014	2889869	2904486	
Инвестиции на душу	р.	Томская область	18888	37131	69914	83539	72092	74300	95806	102078	96265	101984	97575	96848	91292	89272	94326	94342	100778	
ВРП на душу	р.		155365	184434	209320	241911	237293	272577	317037	350117	377218	401260	438317	445486	473722	537512	573005	514709	660598	
Безработица	%		10,5	8,9	6,8	8,1	8,7	7,7	9,1	8,4	7,6	7,6	7,7	7,2	6,3	6,3	5,5	8,7	6,8	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	101,4	100,6	101,7	102,6	103,1	101,3	101,1	101,9	100,8	97,9	99,6	101,2	96,9	100,5	
Джини	ед.		0,39	0,40	0,41	0,40	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,38	0,37	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		1113	720	854	735	649	760	715	671	643	440	310	231	256	321	314	306	426	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Основные фонды	млн р.	Тульская область	319795	361563	489096	545898	619506	673404	863117	980603	987240	1048117	1119720	1171769	1253735	1355788	1645400	1723120	2380029
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		72011	71393	76565	89916	82748	91842	126582	141085	139066	143934	157022	148235	179063	217696	179063	217696	194264
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		46645	67841	46645	70590	67722	96814	111529	119326	129402	134411	158208	158609	155757	188076	155757	188076	200476
Инвестиции на душу	р.		12814	15153	22715	34992	39171	45924	50214	54637	59625	62756	69953	74894	85959	104187	120698	94664	126596
ВРП на душу	р.		71587	88476	109226	146466	136852	152572	180866	202303	227926	270915	316249	345117	372265	428276	459651	489229	602298
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		955	1265	1820	2678	1895	1810	2310	3569	4336	5146	5440	4336	5548	6153	5548	6153	7570
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		125102	189131	125102	246030	190036	243146	308752	327597	366469	438462	509855	564749	629921	703297	629921	703297	740950
Безработица	%		5,0	2,8	2,6	3,4	6,0	5,8	5,3	4,6	4,2	4,1	4,1	4,1	3,9	3,9	3,8	4,4	3,8
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,5	97,4	100,0	105,2	102,9	105,4	107,5	106,6	105,0	103,4	104,0	101,5	103,8	104,6
Джини	ед.		0,32	0,35	0,35	0,37	0,37	0,38	0,38	0,39	0,37	0,37	0,36	0,37	0,36	0,35	0,35	0,34	0,35
Экспорт	млн \$	2129	2265	2658	4094	2103	2494	3943	2534	3921	3735	2964	2861	3767	3551	3034	3043	3953	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Основные фонды	млн р.	Тюменская область	287642	335199	377757	431106	492051	562328	635993	699627	765072	858386	946661	1033088	1116603	1243801	2577947	2645859	2809095
Инвестиции на душу	р.		137242	141487	145862	150374	155024	159819	164762	169857	175111	174865	150757	163517	202463	234390	597024	610014	643266
ВРП на душу	р.		434865	448315	462180	476474	491211	506403	522065	532020	604921	564681	628099	624652	691465	834753	2393545	1932579	2992775
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		6237	7494	7944	9025	19646	33486	56615	82834	109567	130518	163241	170815	173825	273221	5068914	6522593	6768641
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		227735	348880	227735	467516	384082	521833	700016	773271	593219	529095	598962	626411	687373	804308	1568613	1919669	1738763
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	110,0	101,2	108,1	83,6	105,2	101,1	108,9	108,0	101,3	96,1	106,3
Джини	ед.		0,51	0,49	0,48	0,46	0,45	0,44	0,43	0,41	0,40	0,40	0,39	0,39	0,38	0,39	0,43	0,43	0,43
Основные фонды	млн р.		413238	624253	776410	762679	890194	1033402	1182613	1350500	1544803	1663120	1808129	2074608	2177986	2379520	33065967	34899529	40258564
Экспорт	млн \$		18578	23177	24906	34864	21070	28762	35400	26491	22386	2653	2129	2053	2940	3761	1805	473	1621
Безработица	%		4,9	8,4	5,1	5,6	7,7	7,2	6,2	5,7	5,2	5,5	6,2	5,6	5,0	4,5	3,0	3,6	3,2
Инвестиции на душу	р.	Удмурт-	17338	22249	29018	34977	26496	33589	41015	42309	54488	60353	53942	57435	55254	64215	70325	80461	84192

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.		90316	106891	133905	158851	151269	180317	221153	245593	266992	296949	341392	350598	364572	417899	480561	457154	565472	
Безработица	%		7,8	8,4	8,1	7,8	8,8	9,3	6,9	6,0	5,7	5,1	5,0	5,2	4,8	4,8	4,3	6,3	4,5	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	103,3	97,4	104,5	104,5	102,5	102,2	103,4	100,6	101,4	101,3	103,0	101,0	97,9	99,7	
Джини	ед.		0,33	0,35	0,36	0,36	0,37	0,37	0,37	0,38	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,35	0,34	0,34
Экспорт	млн \$		413	794	337	362	183	230	1124	1427	1260	1311	684	512	328	403	618	495	600	
Основные фонды	млн р.		368307	394881	484365	553399	592068	650857	753970	817042	870234	974795	1040617	1169614	1245800	1290551	2269461	2437509	2687080	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		46128	55195	72067	83775	74725	86187	113253	124512	133616	137644	163351	168379	191064	253384	191064	253384	253858	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		69373	111966	69373	123799	105247	128219	158015	171789	190641	220811	251940	332826	321066	377641	321066	377641	406856	
Инвестиции на душу	р.	Ульяновская область	10917	16414	26471	36959	37925	37030	46044	57095	60452	61008	63060	56224	67288	66738	64606	66619	81181	
ВРП на душу	р.		59805	76475	94376	114808	118180	137518	173890	188186	208721	220392	241634	259138	266860	279959	344371	358614	411847	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		3064	3441	3940	4671	4199	5089	7135	8891	10212	11475	12774	9541	7096	7982	7096	7982	13374	

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	Хабаровский край	58372	92585	58372	104196	82329	111776	134265	157823	164837	185638	225799	235639	256480	256859	256480	256859	316814	
Безработица	%		7,7	6,8	4,6	7,0	8,9	8,8	6,8	5,6	5,5	4,8	4,9	4,6	4,4	3,7	3,8	4,9	4,3	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	101,7	97,3	102,6	106,3	102,0	102,7	101,6	99,5	101,4	101,8	101,6	104,2	103,8	102,7	
Джини	ед.		0,37	0,38	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,38	0,37	0,37	0,36	0,36	0,35	0,35	0,35
Экспорт	млн \$		194	296	420	399	237	371	454	292	426	583	477	425	687	790	1119	493	586	
Основные фонды	млн р.		234805	260362	308080	352257	430413	469472	525557	571931	616325	608107	675549	727958	776024	853001	1256128	1284806	1367490	
Инвестиции на душу	р.		28248	34560	47551	61845	71823	116220	134438	134031	111915	96103	85308	90029	91062	108467	135154	186000	189504	
ВРП на душу	р.		116258	141995	170398	198952	205081	262686	297609	326307	371416	402760	445810	470347	487223	536378	610679	654933	759344	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		13917	14507	16397	19118	22804	25291	29187	41711	43233	49980	62020	71566	78459	91358	78459	91358	22102	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		45204	72257	45204	104731	60841	93965	115875	120201	114933	160118	200113	208358	244085	271571	244085	271571	353833	
Безработица	%	5,8	5,8	5,6	8,6	10,2	8,9	6,6	6,4	5,7	5,9	5,3	5,0	4,9	3,8	3,8	4,0	3,1		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Производительность труда	%	Челябинская область	100,0	100,0	100,0	102,8	96,6	108,0	101,9	100,8	101,2	101,6	97,7	98,5	100,8	101,1	102,9	102,1	102,6	
Джини	ед.		0,39	0,39	0,40	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,38	0,37	0,38	0,38	0,39	0,38	0,36	0,36
Экспорт	млн \$		2809	3437	1753	1715	981	1226	1655	1107	1509	1438	1145	1546	2139	2574	1847	1788	2539	
Основные фонды	млн р.		437286	489476	596954	670723	752349	809105	1041749	1203168	1353020	1358317	1458497	1589042	1623543	1722484	2954280	3079309	3645646	
Инвестиции на душу	р.		20641	25436	37482	51910	41755	43442	50777	55364	61635	65221	62086	56629	56892	73181	86683	93267	95208	
ВРП на душу	р.		99160	127443	164798	190566	159901	187674	222664	241758	252989	284487	345597	363023	386862	422951	445834	463945	595385	
Безработица	%		5,3	5,1	2,5	4,3	8,0	7,5	6,6	6,4	6,0	6,2	7,0	7,1	6,6	5,6	5,1	6,8	4,9	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	100,6	91,8	104,6	103,1	102,7	102,6	103,8	100,3	99,6	101,4	100,5	98,5	103,9	104,4	
Джини	ед.		0,37	0,39	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,39	0,38	0,37	0,36	0,35	0,35	0,35	0,33	0,34	
Экспорт	млн \$		4906	5339	6983	7979	4949	5138	5499	4411	5364	5243	4377	3901	4970	5253	4321	4157	7363	
Основные фонды	млн р.	892723	994376	1301726	1480946	1547629	1687909	1869475	2014284	2161005	2408313	2622699	2922430	3048722	3237476	5578384	5810079	6270492		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	Чеченская Республика	7587	9613	12830	16603	14416	18253	22603	27607	31438	36862	55481	66488	63272	80990	63272	80990	88635	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		397792	660758	397792	788999	530627	768584	925767	936031	902273	1003098	1131825	1211961	1360874	1491774	1360874	1491774	1480982	
Инвестиции на душу	р.		11537	19460	34884	41614	33551	39896	40067	41417	33410	42293	42572	43106	45155	51396	54350	51374	55257	
ВРП на душу	р.		20038	27831	40573	54742	51981	55996	67221	77877	91646	109649	111705	120597	125493	133436	164625	169229	177860	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		5139	5298	5462	4951	4157	4053	4405	4290	4910	5440	4900	5217	5593	5272	5593	5272	5261	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		829	855	1164	1200	810	4703	1646	3065	4473	5662	6632	8475	10186	10381	10186	10381	10936	
Безработица	%		69,7	67,7	52,5	36,0	35,0	43,3	37,3	29,8	26,9	21,5	17,1	15,8	14,0	13,7	13,4	18,5	14,5	
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	106,5	84,1	95,8	99,8	101,7	100,0	106,5	100,0	103,2	96,0	102,0	102,8	106,9	99,3	
Экспорт	млн \$		0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	1	2	4	5	13	23
Основные фонды	млн р.		174790	180196	185769	189968	207814	231128	300776	330596	404275	413687	425937	468184	538579	600232	864942	870746	883885	
Джини	ед.	0,48	0,47	0,45	0,44	0,43	0,42	0,40	0,39	0,39	0,41	0,41	0,40	0,39	0,38	0,37	0,37	0,37		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Инвестиции на душу	р.	Чувацкая Республика	15133	20303	30075	40038	28390	34003	44784	52404	48418	43145	45036	40558	42453	45984	53594	46056	53087
ВРП на душу	р.		54002	73147	97529	122980	111300	125843	151178	174926	179711	191640	203101	210772	223165	242634	278133	285317	326607
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		180	196	260	401	244	358	484	695	633	1909	633	518	706	997	706	997	728
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		48071	83812	48071	123335	89666	106128	114603	131448	128289	133122	146595	160646	172565	197853	172565	197853	226882
Безработица	%		11,7	8,6	9,0	8,0	11,6	9,5	7,8	5,9	5,7	5,0	5,0	5,3	5,1	5,0	4,7	6,1	4,8
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	104,6	84,7	103,7	107,2	107,2	99,0	101,6	98,9	104,3	104,8	104,3	105,4	102,2	100,7
Экспорт	млн \$		188	266	255	309	201	173	130	144	223	180	143	146	174	208	241	275	309
Основные фонды	млн р.		253775	285864	372611	422064	456144	493286	561249	589437	654078	664956	715778	760719	790343	807297	1500573	1543572	1620434
Джини	ед.		0,34	0,36	0,36	0,37	0,37	0,37	0,36	0,38	0,37	0,37	0,35	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34
Инвестиции на душу	р.	Чукотский автоном-	142190	95072	105799	157875	290398	106746	183581	339671	252708	165907	290634	255183	252095	351100	544501	630674	1019461
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	116,6	115,6	84,0	98,7	103,3	103,3	118,6	104,2	98,5	96,5	104,5	102,8	100,5	99,9

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВРП на душу	р.	Ярославская область	237134	295107	396907	582270	872422	767845	883368	896822	877612	1142504	1226152	1354367	1376275	1578496	1900851	2403410	2734863	
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.		2648	3395	3190	20506	36086	35494	38547	34116	34853	63813	76671	84733	65316	67502	14681	24188	24960	
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.		843	442	843	488	414	599	744	605	666	649	728	803	1023	1055	67343	93431	95578	
Безработица	%		4,2	3,7	3,5	5,2	4,6	4,5	5,6	4,3	3,3	3,2	4,0	3,5	2,9	3,1	3,8	4,4	2,6	
Джини	ед.		0,39	0,39	0,40	0,40	0,40	0,41	0,41	0,42	0,42	0,42	0,41	0,41	0,40	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41
Экспорт	млн \$		1524	122	1	1	36	41	46	30	90	134	89	95	124	133	#ЗНАЧ!	289	282	
Основные фонды	млн р.		29615	27060	33882	47556	63044	76388	80996	89475	111463	111603	116539	141390	170356	190354	212190	248492	296863	
Инвестиции на душу	р.		32140	28432	34101	42793	44717	56674	63245	63726	67899	69624	59317	69505	67640	66842	72405	74307	90240	
ВРП на душу	р.	99335	117309	143936	166712	165758	187876	225778	257427	285332	307827	348376	371537	403038	443970	484799	490416	559180		
Отгрузка. Добыча полезных ископаемых	млн р.	372	368	440	637	494	581	1433	1086	1135	1176	1199	996	1172	1566	1172	1566	1892		
Отгрузка. Обрабатывающее пр-во	млн р.	93471	139835	93471	154084	128661	162944	191968	219859	237394	249696	289256	316472	338016	390117	338016	390117	395894		

Показатель	Единица измерения	Регион	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
Безработица	%		3,9	2,9	3,4	5,8	7,9	7,5	5,1	3,4	4,5	3,8	5,3	6,7	6,6	5,5	5,4	7,3	5,9
Производительность труда	%		100,0	100,0	100,0	101,2	94,0	104,5	107,8	104,7	103,8	102,8	101,3	101,8	102,5	102,9	101,8	103,4	101,9
Джини	ед.		0,38	0,38	0,38	0,39	0,38	0,38	0,38	0,39	0,39	0,39	0,38	0,38	0,37	0,36	0,36	0,35	0,36
Экспорт	млн \$		355	388	509	517	292	441	581	708	2001	1029	812	627	825	1201	1040	946	1135
Основные фонды	млн р.		480593	535264	648365	717989	770917	821370	934472	994998	1115615	1024943	1075784	1226233	1311286	1393220	2597524	2685041	2883943