

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**

ГУМАНИТАРНЫЙ ФАКУЛЬТЕТ

КАФЕДРА РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РЕГИОНОВЕДЕНИЯ

Сборник научных статей

*Под редакцией
доктора географических наук, профессора
В.М. Разумовского*

**ИЗДАТЕЛЬСТВО
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА
2025**

ББК 65.04

A43

A43 Актуальные вопросы регионоведения : сборник научных статей / под науч. ред. д-ра геогр. наук, проф. В.М. Разумовского. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2025. – 222 с.

ISBN 978-5-7310-6755-3

Сборник содержит научные статьи, в которых объективированы результаты совместных исследований профессорско-преподавательского состава кафедры региональной экономики и природопользования Санкт-Петербургского государственного экономического университета и обучающихся по направлению «Зарубежное регионоведение» (профили «Зарубежная Европа», Азиатско-Тихоокеанский регион», «Латинская Америка»). В некоторых статьях отражаются ключевые вопросы, связанные с социально-экономическим развитием государств и отдельных территорий, формированием их политической карты, изменениями административно-территориального деления. Издание ориентировано на широкий круг читателей, заинтересованных в расширении знаний в области зарубежного регионоведения.

ББК 65.04

Рецензенты:

д-р ист. наук, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета **И.В. Синова**

д-р экон. наук, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета **Л.А. Миэринь**

ISBN 978-5-7310-6755-3

© СПбГЭУ, 2025

ПРЕДИСЛОВИЕ

Научно-исследовательская деятельность является, как известно, одной из главных составляющих образовательного процесса в системе высшего профессионального образования. При этом особо важное значение имеет привлечение студентов к научным исследованиям под руководством преподавателей, совместная исследовательская деятельность преподавателей и студентов. По результатам такой деятельности в контексте реализуемых в Санкт-Петербургском государственном экономическом университете образовательных программ направления «Зарубежное регионоведение» («Зарубежная Европа», «Азиатско-Тихоокеанский регион», «Латинская Америка»), изложенных в научных статьях, составлен настоящий сборник.

К основным целям составления этого сборника, наряду с опубликованием результатов научных исследований, проведенных преподавателями и студентами кафедры региональной экономики и природопользования, следует отнести повышение научной и публикационной активности студентов, формирование у них навыков написания научных статей и подготовки их к опубликованию.

Объектная структура сборника (состав стран) соответствует указанным образовательным программам. Предметное поле большинства статей обусловлено проблемным подходом к регионоведческим исследованиям. Практически в каждой статье анализируются актуальные и узловые проблемы социально-экономического развития соответствующих стран. Темы совместных статей преподавателей и студентов как правило инициировались последними.

Соавторство студентов во включенных в сборник статьях отнюдь не снизило их качества. Тематика статей и их содержание позволяют рассчитывать на положительную оценку сборника читателями.

Сборник ориентирован на регионоведов, экономистов, экономико-географов, политологов и представителей бизнеса.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАРУБЕЖНОЙ ЕВРОПЫ

УДК 911.3:32

Балабейкина Ольга Александрова

e-mail: olga8011@yandex.ru

Трунова Марина Павловна

e-mail: evil_german@mail.ru

ФЕДЕРАТИВНЫЕ ГОСУДАРСТВА ЗАРУБЕЖНОЙ ЕВРОПЫ

Аннотация: статья посвящена федеративным государствам зарубежной Европы. К таковым относятся Германия, Австрийская Республика, Королевство Бельгия, Швейцария, Босния и Герцеговина. Обозначаются исторические, политические, этнические, социо-культурные факторы, которые определили форму государственного устройства в каждом конкретном случае.

Ключевые слова: Зарубежная Европа, федеративное государство, административно-территориальное деление, региональный уровень.

Olga A. Balabeykina

e-mail: olga8011@yandex.ru

Marina P. Trunova

e-mail: evil_german@mail.ru

FEDERAL STATES OF FOREIGN EUROPE

Abstract: The article is devoted to the federal states of foreign Europe. These include Germany, the Republic of Austria, the Kingdom of Belgium, Switzerland, Bosnia and Herzegovina. The historical, political, ethnic, socio-cultural factors that determined the form of government in each specific case are identified.

Keywords: Foreign Europe, federal state, administrative-territorial division, regional level.

Исследование, посвященное федеративным государствам Европы, приобретает особую значимость в условиях современных политических и экономических преобразований, охватывающих страны региона. Федеративные модели, проявляющие себя в различной форме и интенсивности, представляют собой интересный объект для анализа, так как воплощают

эффективные механизмы взаимодействия между центральной властью и субъектами [1]. Европейские федерации адаптируются к новым вызовам, включая многоуровневую интеграцию, потребности в культурной автономии и экономическом самоуправлении, что создает уникальную почву для изучения их структур и моделей управления. Обращение к этой теме позволяет понять не только специфические особенности управления федеративных систем Европы, но и выявить перспективы их эволюции в условиях меняющегося политического ландшафта [2].

В зарубежной Европе находятся пять государств, имеющих федеративную форму правления: Федеративное государство Германия, Австрийская Республика, Королевство Бельгия, Швейцария, Босния и Герцеговина.

Федеративная модель Германии представляет собой уникальное сочетание исторически обусловленных административных структур и современных принципов управления. Федеративное устройство страны отражает многообразие региональных особенностей, традиций и экономических различий, что обусловлено как историей немецкого государства, так и последствиями Второй мировой войны и последующим объединением в 1990 году.

Основной правовой базой федерализма в Германии служит Конституция – Основной закон (Grundgesetz), принятая в 1949 году. Этот документ, разработанный в послевоенный период, учитывал необходимость децентрализованного управления как гарантии от концентрации власти, которая ранее привела к авторитаризму.

В результате Германия стала федерацией, состоящей из 16 субъектов – федеральных земель (Bundesländer), каждая из которых обладает собственным законодательным, исполнительным и судебным органами власти. При этом земли имеют значительную автономию, что позволяет учитывать местные условия в процессах управления, например, в сферах образования, культуры и внутренней безопасности.

Центральное место в федеративной системе Германии занимает бундесрат (Bundesrat), являющийся представительством земель на федеральном уровне.

Этот орган играет важную роль в законодательном процессе, поскольку обеспечивает участие земель в принятии федеральных законов, особенно тех, которые затрагивают их интересы. В бундесрат входят представители всех земель, что позволяет субъектам оказывать влияние на национальные законы, регулирующие вопросы налогообложения, экономики и социальной политики. Это участие не только способствует учету региональных особенностей, но и укрепляет связи между феде-

ральным центром и регионами, минимизируя возможные конфликты и противоречия.

Федеративная модель Германии основана на принципе сотрудничества и взаимной ответственности между федеральным правительством и правительствами земель. Это проявляется, например, в механизмах финансового выравнивания, которые помогают уравновесить экономические различия между субъектами, особенно между более промышленно развитыми западными регионами и бывшими территориями ГДР на востоке страны. Финансовое выравнивание позволяет компенсировать разницу в налоговых поступлениях и обеспечить единые стандарты жизни по всей территории государства.

Федеративная модель Швейцарии представляет собой уникальное сочетание исторических традиций, юридических принципов и культурного разнообразия, что отражает её многовековой опыт в построении политической структуры. Швейцария как государство представляет собой союз 26 кантонов, каждый из которых обладает значительной степенью автономии.

Этот принцип федерализма лежит в основе конституционной системы страны, обеспечивая кантонам право на самоуправление в вопросах, не находящихся под исключительным контролем федерального правительства. Взаимодействие федерального и кантонального уровней власти требует сложного механизма координации и баланса интересов, что подтверждает глубину федерализма в Швейцарии.

Конституция Швейцарии, принятая в 1848 году и обновлённая в 1999 году, закрепила основные принципы федеративного устройства. Конституция детально регулирует компетенции федеральных и кантональных властей, избегая централизованного вмешательства в местные дела. В результате каждый кантон обладает полномочиями, позволяющими формировать собственные правовые нормы, систему образования, здравоохранение и даже регулировать вопросы налогообложения. К примеру, система налогообложения в Швейцарии не единообразна по всей стране, и налоги могут значительно варьироваться между кантонами. Это позволяет учитывать местные экономические условия и обеспечивает конкуренцию среди кантонов, что положительно влияет на их финансовое состояние. На фоне сложного культурного и языкового разнообразия федеративная модель Швейцарии играет решающую роль в поддержании политического единства и гармонии.

Австрия представляет собой федеративную республику, состоящую из девяти федеральных земель. Конституция Австрии устанавливает, что все полномочия, не отнесенные к исключительной компетенции федерации, осуществляются землями. Земельные парламенты (*Landtage*) облада-

ют законодательными полномочиями в вопросах, находящихся в их ведении, а их исполнение обеспечивается земельными правительствами во главе с губернатором.

Босния и Герцеговина характеризуется сложной федеративной структурой, включающей два энтитета: Федерацию Боснии и Герцеговины и Республику Сербскую, а также округ Брчко с особым статусом. Конституция страны определяет распределение полномочий между государственным уровнем и энтитетами, при этом значительная часть компетенций остается на уровне энтитетов. Государственные органы власти отвечают за внешнюю политику, оборону, таможенную и монетарную политику, в то время как энтитеты обладают широкими полномочиями во многих социальных сферах.

В Австрии наблюдается более унифицированная и кооперативная модель федерализма, где земли обладают значительной автономией, но действуют в рамках общей правовой системы. В Боснии и Герцеговине федеративная структура более сложна и асимметрична, что обусловлено историческими и этническими факторами, требующими особого подхода к распределению власти и ответственности между уровнями управления.

Обобщая вышесказанное, взаимоотношения между федеральными и региональными органами власти в федеративных странах Европы формируют уникальную модель, где баланс власти обеспечивает устойчивость политической структуры. В Германии федеративное устройство регулируется Конституцией, что позволяет каждой земле сохранять административные и экономические особенности, активно участвуя в принятии федеральных законов. Швейцария, основанная на прямой демократии и кантональной автономии, демонстрирует устойчивое сочетание национального единства с культурной самобытностью, что позволяет учитывать интересы всех слоёв общества.

Список источников

1. Балабейкина О.А., Беляева Н.Б., Тучков В.А. Социально-экономическая география. СПБ: СПБГЭУ, 2021. 125 с.
2. Данильевич М.А., Амирджанян И.Г. Зарубежная практика федеративных отношений // Самоуправление. 2022. № 1(129). С. 200-203.

Балабейкина Ольга Александровна

e-mail: olga8011@yandex.ru

Верещагин Руслан Игоревич

e-mail: ruslanvereshagin1@gmail.com

ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РЕГИОНАЛИЗМА В ИСПАНИИ

Аннотация: в статье рассматриваются исторические, территориальные и политические факторы, повлиявшие на сепаратистские движения в Испании. Обозначаются особенности географического положения, демографических показателей, социально-экономического развития, культурно-лингвистических особенностей, институционального устройства и политических процессов Каталонии, Страны Басков и Галисии.

Ключевые слова: Испания, регионализм, Каталония, Страна Басков, Галисия.

Olga A. Balabeykina

e-mail: olga8011@yandex.ru

Ruslan I. Vereshchagin

e-mail: ruslanvereshagin1@gmail.com

HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL BACKGROUND OF REGIONALISM IN SPAIN

Abstract: The article examines the historical, territorial and political factors that influenced the separatist movements in Spain. The features of the geographical location, demographic indicators, socio-economic development, cultural and linguistic features, institutional structure and political processes of Catalonia, the Basque Country and Galicia are outlined.

Keywords: Spain, regionalism, Catalonia, Basque Country, Galicia.

Испания, будучи одной из ключевых стран Южной Европы, представляет собой государство с богатой историей и сложной политической структурой, сочетающей элементы унитарности и федерализма. После перехода к демократии в 1978 году Испания приняла Конституцию, закрепившую модель автономных сообществ, однако на её территории сохраняются регионы с сильными автономистскими и сепаратистскими движениями. Каталония, Страна Басков и Галисия – яркие примеры территорий, где исторически существуют стремления к политической, культурной и

экономической самостоятельности, что создает уникальный политико-географический феномен в рамках одной из самых децентрализованных стран Западной Европы.

Испания не является моноэтническим государством. В процессе формирования в XV-XVI веках и расширения в последующие столетия испанская корона объединила территории с различными языками и культурами. Различия между каталонцем, баском и галисийцем значительно глубже, чем, например, между кастильцем и андалусцем. В отличие от многих европейских стран, в Испании значительная часть населения ряда регионов не считает испанский (кастильский) язык родным. Так, в Каталонии говорят на каталанском, в Стране Басков – на баскском (эускера), а в Галисии – на галисийском, каждый из которых имеет глубокие исторические корни и отличается от официального языка государства.

Актуальность темы обусловлена несколькими факторами. Во-первых, в условиях глобализации и европейской интеграции вопросы региональной идентичности и самоуправления становятся всё более значимыми [1]. Во-вторых, Испания, несмотря на свою децентрализованную модель, сталкивается с вызовами сепаратизма, как в случае с референдумом о независимости Каталонии в 2017 году. В-третьих, изучение испанского регионализма позволяет понять общие тенденции политической географии Европы, где одновременно сосуществуют процессы интеграции (ЕС) и дезинтеграции (сепаратизм).

Для системного сравнения сепаратистских движений в Каталонии и Стране Басков предлагается анализ шести фундаментальных характеристик: географического положения, демографических показателей, социально-экономического развития, культурно-лингвистических особенностей, институционального устройства и политических процессов.

Каталония занимает стратегически важное положение на северо-востоке Испании, гранича с Францией и Средиземным морем. Площадь региона составляет около 32 000 км² (6,3% территории Испании). Население Каталонии насчитывает 7,5 млн человек (16% от общего населения страны), что делает её одним из самых густонаселённых регионов. За последние 20 лет регион демонстрирует устойчивый демографический рост, в основном за счёт миграции. Экономика Каталонии – одна из самых развитых в Испании. В 2023 году ВВП на душу населения здесь составил около 35 000 евро, что на 25% выше среднего по стране. Регион исторически был индустриальным центром, а сегодня лидирует в сферах технологий, туризма и торговли. Уровень безработицы в 2022 году составил 9%, что ниже среднего показателя по Испании (12,5%). Туризм привлекает около 18 млн посетителей ежегодно, формируя 12% регионального ВВП. Каталония обладает уникальной культурной идентичностью, основанной

на каталанском языке, который имеет официальный статус наравне с испанским языком [2]. Несмотря на репрессии эпохи Франко, язык сохранился: сегодня на нём говорят около 5,5 млн человек, хотя число носителей сокращается среди молодёжи из-за доминирования испанского языка. Административно Каталония состоит из четырёх провинций (Барселона, Жирона, Льейда, Таррагона) с центром в Барселоне. Регион управляет Женералитатом – автономным правительством с широкими полномочиями в области образования, здравоохранения и культуры. Каталония активно поддерживает европейскую интеграцию, рассматривая ЕС как инструмент усиления своей самостоятельности. Каталонское историческое развитие началось с образования графств в IX веке под эгидой Франкской империи, но уже к X веку регион обрёл фактическую независимость. Объединение с Арагонской короной в 1137 году дало начало расцвету Каталонии как торговой и морской державы. В XIII-XIV веках каталонские купцы контролировали до 40% средиземноморской торговли, согласно оценкам историков Барселонского университета, а флот насчитывал около 200 судов, что делало Барселону крупнейшим портом региона. Население Барселоны к 1350 году достигало 50 тысяч человек – значительная цифра для Средневековья, превосходящая многие города Кастилии. Ключевым институтом автономии был Женералитат, созданный в 1283 году как представительный орган, управлявший налогами и законами. К 1400 году он контролировал бюджет в размере 300 тысяч золотых флоринов ежегодно (примерно 10% от аналогичного бюджета Кастилии), что подчёркивает экономическую мощь региона. Однако объединение Кастилии и Арагона в 1492 году под властью Фердинанда и Изабеллы положило начало постепенной утрате самостоятельности. Война за испанское наследство стала переломной: после поражения каталонцев при осаде Барселоны 11 сентября 1714 года, Декреты о новой организации упразднили Женералитат и каталонские законы. Около 30 тысяч человек – 10% населения Барселоны того времени – покинули город из-за репрессий, по данным архивов Женералитата. XIX век ознаменовался промышленным подъёмом: к 1850 году в Каталонии работало 600 текстильных фабрик, производящих 70% испанского текстиля, что контрастировало с аграрной Кастилией. Население региона выросло с 1 млн в 1800 году до 1,8 млн в 1900 году, подпитывая культурное возрождение – Ренайшансу. В 1870-х годах каталанский язык использовали 95% жителей региона в повседневной жизни, но он не имел официального статуса. Первая попытка восстановить автономию произошла в 1914 году с созданием Манкоммунитат (объединения провинций), однако она была распущена диктатором Примо де Риверой в 1925 году, когда 80% её бюджета (около 5 млн песет) конфисковали в пользу Мадрида. Вторая Испанская республика дала Каталонии автономию: в 1932 году

Женералитат был восстановлен, а каталанский язык получил статус официального. К 1936 году в регионе насчитывалось 1 200 школ с обучением на каталанском, охватывающих 300 тысяч учеников. Однако победа Франко в Гражданской войне привела к жёстким репрессиям: за период диктатуры было арестовано около 15 тысяч каталонских активистов, а использование языка в публичной сфере сократилось до 10%. После перехода к демократии в 1978 году Каталония получила статус автономного сообщества, но экономический кризис 2008 года и споры о распределении налогов возродили сепаратизм.

Страна Басков расположена на севере Испании, вдоль Бискайского залива и границы с Францией. Площадь региона – около 7 234 км² (1,4% территории Испании), население – 2,2 млн человек (4,7% от общего числа жителей страны). Демографический рост здесь минимален из-за низкой рождаемости и старения населения. Экономически Страна Басков выделяется высоким уровнем индустриализации. ВВП на душу населения в 2023 году составил около 38 000 евро, что делает регион одним из самых богатых в Испании. Уровень безработицы – 8,5%, один из самых низких в стране. Традиционно регион специализируется на металлургии и судостроении, а сегодня – на высоких технологиях и машиностроении. Баскский язык (эускера), не связанный с романскими языками, является ключевым элементом идентичности. Его носителей около 700 тысяч человек, и их число растёт благодаря образовательным программам. Страна Басков состоит из трёх провинций (Бискайя, Гипускоа, Алава) с центром в Витории-Гастейс. Регион имеет уникальную налоговую автономию, позволяющую самостоятельно собирать налоги и перечислять часть в Мадрид. История Страны Басков уходит корнями в доримскую эпоху: баскский язык (эускера) – единственный сохранившийся доиндоевропейский язык Европы – говорит о древности местной культуры. В Средние века регион состоял из трёх провинций (Алава, Бискайя, Гипускоа), формально подчинённых Кастилии с XIII века, но сохранявших автономию благодаря фуэрос – традиционным правам. К 1500 году фуэрос гарантировали баскским провинциям собственные суды, налоги и даже армию: ежегодный бюджет Бискайи составлял около 100 тысяч дукатов, из которых лишь 10% уходило в королевскую казну. Экономика региона процветала благодаря торговле железом и судостроению: к 1600 году Бильбао производил 30% испанского оружия, а население провинций достигло 200 тысяч человек. Однако XVIII век принёс первые удары по автономии: после Войны за испанское наследство Мадрид попытался унифицировать налоги, что вызвало восстание 1718 года, подавленное с потерями в 2 тысячи человек. Решающий удар нанесли Карлистские войны, где баски поддерживали претендента Карлоса, защищая фуэрос. Поражение в 1876 году привело к

их отмене: к 1880 году регион потерял 80% налоговой самостоятельности, перечислив в Мадрид 3 млн песет вместо прежних 500 тысяч. XIX век стал временем индустриализации: к 1900 году в Стране Басков работало 150 металлургических заводов, а население выросло до 600 тысяч. Это усилило национализм: в 1895 году Сабино Арана основал Баскскую националистическую партию (PNV), собравшую к 1900 году 10 тысяч сторонников. Репрессии Примо де Риверы сократили использование эускера до 20% в публичной сфере, но в 1936 году, при Второй республике, регион получил автономию. Баскское правительство контролировало бюджет в 50 млн песет и 5-тысячную армию, однако Гражданская война разрушила эти достижения: к 1937 году Франко захватил регион, казнив или арестовав 7 тысяч человек. Диктатура Франко стала самым мрачным периодом: к 1950 году лишь 15% детей обучались на эускера, а экономика региона стагнировала. В 1959 году появилась ETA, совершившая за 50 лет 829 убийств и 2 000 терактов. После 1978 года Страна Басков получила широкую автономию: в 1980 году регион собрал 2 млрд песет налогов, перечислив Мадриду лишь 300 млн. Однако историческая память о потерянных фуэрос продолжает подпитывать сепаратизм.

Галисия в раннем Средневековье была независимым королевством, но с 1230 года вошла в состав Кастилии. Её периферийное положение (80% границ – море или Португалия) способствовало изоляции: к 1500 году население составляло 400 тысяч человек, а плотность – всего 13 человек/км² против 20 в Кастилии. Экономика базировалась на рыболовстве: в XVI веке Галисия обеспечивала 50% испанского улова, экспортируя 10 тысяч тонн рыбы ежегодно в Португалию и Францию. Централизация XVIII века усилила зависимость региона: к 1750 году 60% налогов уходило в Мадрид, оставляя Галисии лишь 20% на местные нужды. XIX век принёс демографический спад: эмиграция в Латинскую Америку унесла 500 тысяч человек с 1850 по 1900 год (20% населения), сократив его до 1,9 млн. Тогда же началось Рексурдименто: в 1863 году Росалия де Кастро опубликовала «Галисийские песни», а к 1880 году 90% сельского населения говорили на галисийском. Однако политическая активность оставалась слабой: первая националистическая партия (Partido Galeguista) появилась лишь в 1931 году, набрав 5 тысяч членов к 1936 году (0,2% населения). Диктатура Франко нанесла удар по культуре: к 1950 году галисийский использовали лишь 30% горожан, а 10 тысяч активистов подверглись репрессиям. После 1978 года регион получил автономию: в 1981 году бюджет составил 1 млрд песет, из которых 70% осталось в Галисии. Экономический рост 1990-х ослабил сепаратизм, но культурная идентичность сохраняет потенциал для автономизма.

История Испании представляет собой многовековой процесс слияния разрозненных территорий, каждая из которых сохранила уникальные черты, ставшие основой для современного регионализма. Каталония, Страна Басков и Галисия, несмотря на принадлежность к единому государству, развивались в условиях, которые подчёркивали их отличия от центра – Кастилии. Эти различия, укоренённые в политических, экономических и культурных реалиях, сформировали устойчивые региональные идентичности, подпитывающие автономистские и сепаратистские движения. Общие закономерности, связывающие эти регионы, можно выделить в пяти ключевых аспектах: длительная автономия до централизации, языковое и культурное разнообразие, экономическая дифференциация, сопротивление унификации и последствия диктатуры Франко. Каждый из них подкрепляется историческими фактами и цифрами, которые иллюстрируют масштаб и глубину процессов.

Список источников

1. Балабейкина О.А., Беляева Н.Б., Тучков В.А. Социально-экономическая география. СПб: СПБГЭУ, 2021. 125 с.
2. Парамонов В. Б., Шуманская Д.В. Каталонский сепаратизм во внутриполитическом контексте Испании // Казачество. 2023. № 69(4). С. 142-146.

УДК 314.7

Карина Фаритовна Гайнетдинова

e-mail: karina.gainetdinova@yandex.ru

Надежда Борисовна Беляева

e-mail: belaeva77@mail.ru

МИГРАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПОСЛЕ BREXIT

Аннотация: в статье рассматриваются особенности современной миграционной политики Великобритании после выхода из Евросоюза. Исследуется влияние смены миграционной политики на ситуацию внутри страны, выражющееся, в частности, в усилении дефицита низкоквалифицированной рабочей силы и социальной поляризации.

Ключевые слова: Великобритания, brexit, миграция по гражданству, трудовая иммиграция, дисбаланс рынка труда.

Karina F. Gainetdinova

e-mail: karina.gainetdinova@yandex.ru

Nadezhda B. Belyaeva

e-mail: belaeva77@mail.ru

UK MIGRATION POLICY AFTER BREXIT

Abstract: The article examines the specifics of the UK's current migration policy after leaving the European Union. It examines the impact of the change in migration policy on the situation within the country, which is expressed, in particular, in the increased shortage of low-skilled labor and social polarization.

Keywords: Great Britain, brexit, migration by citizenship, labor immigration, labor market imbalance.

В 2020 году был осуществлен добровольный и полный выход Соединённого королевства Великобритании и Северной Ирландии из Европейского союза и всех его организаций. Иммиграция в Великобританию без визы устанавливалась на 3 месяца, в то время как длительное проживание требовало соответствующего разрешения. Рабочая миграция уже стечена отменой автоматического признания профессиональных квалификаций с обеих сторон. Отказ от свободы передвижения в рамках ЕС привел к необходимости разработки новой системы регулирования миграционных процессов.

В мае 2021 года правительства Соединённого королевства опубликовало Новый план по иммиграции. Данный документ определял приоритеты миграционной политики Великобритании на 2021-2022 годы. Основные задачи включали реформирование иммиграционных маршрутов, способствующих реализации концепции «Глобальная Великобритания», направленной на сохранение международного влияния страны, сочетающей открытость британского общества и экономики с более активной и решительной ролью в обеспечении безопасности и сдерживания. Также важной мерой реализации нового стратегического плана по вопросам миграции правительство видело в оптимизации и цифровизации работы миграционных служб. Одной из наиболее приоритетных задач для Великобритании являлось усиление пограничного контроля. Предполагалось ввести универсальные требования на получения визы для граждан всех стран, основанной на балльной системе [1].

Критики системы иммиграции, основанной на заслугах, указывают на ее способствование дискриминационному неравенству. По их мнению, балльная система создаёт преимущественные условия для получения виз

гражданами стран более развитых регионов. Так, например, Amnesty International осуждает подобный иммиграционный план как неприемлемое ограничение доступа к стране для всех, кроме самых богатых и влиятельных, что нарушает права человека и международные обязательства по предоставлению убежища [2]. Критики также упоминают проблематичность балльной системы в разрезе создания дисбаланса на рынке труда: система игнорирует потребности в рабочей силе в таких важных секторах, как сельское хозяйство, строительство и сфера услуг, ориентируясь на привлечение высококвалифицированных специалистов [3]. Только 5% заявлений на визы в 2021–2023 гг. пришлось на низкоквалифицированные профессии [4]. В гостиничном секторе зарплаты выросли на 53% за десятилетие, но заполнить вакансии не удалось – 35% предприятий сократили часы работы [5]. Однако такие противоречия не помешали британскому правительству активно внедрять данную иммиграционную стратегию.

Итак, с января 2022 года Великобритания ввела балльную систему оценки трудовых иммигрантов (Points-Based System). Согласно предложенной схеме, иностранные граждане должны были набрать не менее 70 баллов для получения доступа к въезду, основываясь на различных критериях оценивания квалификации (табл. 1). Обязательными условиями являлись владение английским языком на высоком уровне, высокая рыночная стоимость работы по специальности, а также наличие предложения от спонсора [1]. Такая система заменила Tier 2 General Vis, существовавшую ранее и отдававшую предпочтение иммигрантам из Европейского союза (ранее 70% рабочих виз выдавались выходцам из Евросоюза, но к 2022 году их доля упала до 20%). Таким образом, система баллов одновременно уравнивала и ужесточала получение визы для рабочей миграции в Соединённое королевство для граждан всех стран.

Таблица 1. Система начисления баллов для трудовой иммиграции в Великобританию [1]

Характеристика	Балл
Предложение работы от утвержденного спонсора	20
Работа на соответствующем уровне квалификации	20
Владеет английским языком на необходимом уровне	10
Зарплата от 20 480 до 23 039 фунтов стерлингов или не менее 80% от средней заработной платы по профессии (в зависимости от того, что выше)	0
Зарплата от 23 040 до 25 599 фунтов стерлингов или не менее 90% от средней заработной платы по профессии (в зависимости от того, что выше)	10

Окончание табл. 1

Характеристика	Балл
Зарплата от 25 600 фунтов стерлингов или выше или, по крайней мере, рыночная стоимость работы по специальности (в зависимости от того, что выше)	20
Работа по дефицитной специальности, определенной Консультативным комитетом по миграции	20
Квалификация по образованию: кандидат наук по предмету, имеющему отношение к данной работе.	10
Образовательная квалификация: кандидат наук по предмету STEM, имеющему отношение к данной работе	20

В 2022 году правительство Великобритании приняло решение о депортации лиц, ищущих убежище, в третьи страны, в частности, в Руанду. Это решение вызвало множество споров и критики со стороны правозащитных организаций. Некоторые лица, ищущие убежище, обратились в Европейский суд по правам человека. В результате рассмотрения их жалоб суд постановил, что высылка в Руанду может противоречить положениям Конвенции, касающимся защиты от пыток, жестокого обращения и обеспечения справедливого судебного разбирательства. В 2022 году парламент Великобритании принял Закон о гражданстве и границах, который официально разрешил эти меры. Такие мероприятия британского правительства до сих пор являются поводом острых дискуссий. Таким образом, Соединённое королевство Великобритании и Ирландии осуществило ряд мер по сдерживанию нелегальной иммиграции и снижению нагрузки на систему предоставления убежищ.

Можно констатировать, что миграционная политика Соединённого королевства Великобритании и Северной Ирландии после Brexit характеризовалась сменой парадигмы свободного перемещения граждан ЕС через британские границы. Правительство радикально ужесточило требования на въезд, основываясь на системе баллов для оценки потенциальных иммигрантов. Такая политика, безусловно, преуспевала в привлечении высококвалифицированного персонала, однако не смогла решить проблемы дефицита рабочей силы в низких секторах экономики, которые прежде полагались на мигрантов из Евросоюза. Так, к примеру, Ottolenghi group, занимающаяся управлением ресторанов, вынуждена была сократить рабочий день на своих объектах из-за проблем с наймом сотрудников [6]. Компании предложили более привлекательные начальные зарплаты, чтобы привлечь британских работников в эти отрасли, что привело к рекордному росту зарплат в 2021 году. Согласно данным отчёта Statista Брексит поставил под вопрос правовой статус значительного числа граждан ЕС

(3,7 млн.) в Великобритании и граждан Великобритании (1,3 млн.) в государствах ЕС, ранее пользовавшихся свободой передвижения в рамках Европейского союза. Угроза "жёсткого" Брексита создала для них ситуацию неопределённости.

Нынешнее правительство надеется, что это приведёт к адаптации экономики Великобритании, которая будет вкладывать больше средств в британских работников и инфраструктуру, вместо того чтобы полагаться на свободу передвижения для привлечения квалифицированных работников из ЕС.

Смена миграционной политики Великобритании после выхода из ЕС стала одним из ключевых факторов социально-экономических изменений в стране. Отмена свободы передвижения и введение новых визовых ограничений привели к радикальным изменениям в демографической структуре. По данным Управления статистики Великобритании в марте 2019 года, спустя месяц после выхода страны из Евросоюза, чистая миграция европейских граждан составляла +81 тыс. человек. К сентябрю 2021 года показатель значительно снизился (-85%), а в декабре вовсе обрёл отрицательное значение (-77 тыс. чел.), не меняя данную тенденцию вплоть до настоящего времени. При этом сальдо миграции из стран, не состоящих в Европейском союзе, напротив, выросла на 66% за тот же период, а с конца 2022 года показатель всегда находился в значении выше 900 тыс. человек. Основной приток обеспечили Индия, Нигерия и Пакистан, чьи граждане активно заполняют ниши в сферах ИТ, здравоохранения и образования.

После Brexit и отмены свободной трудовой миграции в рамках ЕС Соединённое королевство столкнулось с резким сокращением численности низкоквалифицированных кадров. В частности, отмена сезонных виз нанесла удар по немаловажным отраслям страны, традиционно зависящих от европейской рабочей силы. Так, к примеру, сельское хозяйство столкнулось с дефицитом на рынке труда. Национальный союз фермеров (National Farmers Union) неоднократно указывал на проблемы со сбором урожая по всей стране. Это приводит не только к экономическим потерям, но и к угрозе продовольственной безопасности. Случай с компанией Barfoots наглядно иллюстрирует возникшие сложности в отрасли: отсутствие персонала привело к невозможности своевременного сбора кабачков – один фермер вынужден собирать урожай в течение 11 дней, вместо запланированных 3 дней [7]. С ещё более ощутимым дефицитом работников столкнулась сфера логистики. Анализ данных, предоставленных Logistic UK (сектор грузоперевозок) и British Retail Consortium (розничная торговля), показывает острый дефицит водителей в Великобритании. Пандемия и Brexit спровоцировали уход более 25.000 водителей за 2020-2021 годы, в

то время как потребность рабочих данной профессии составляла не менее 90.000 [8]. В то же время наблюдался значительный рост числа заявлений на получение Skilled Worker Visa в период с 2021 по 2024 год. Согласно отчёту Национального аудиторского офиса (National Audit Office), количество заявок увеличилось вдвое (127300 в 2021; 256300 в 2024), достигнув рекордное число в 2023 году (509100) [9]. Высококвалифицированные специалисты, такие как программисты и разработчики из стран Азии и Африки, составили 40% получателей Skilled Worker Visa. Данные Таблицы 2 наглядно демонстрируют динамику трудовой иммиграции в Соединённое королевство за 2023 и 2024 годы, а также значительное отставание уровня миграции граждан Евросоюза в отличие от показателей других стран.

Таблица 2. Трудовая иммиграция в Великобританию по гражданству (чел.) [10]

Национальность	2023	2024
Индия	122 000	111 000
Пакистан	15 000	44 000
Нигерия	49 000	59 000
Евросоюз	56 000	54 000

Таким образом, социально-экономическая ситуация Великобритании после выхода из ЕС характеризуется дисбалансом на рынке труда. Острый дефицит низкоквалифицированных работников сочетается с ростом привлечения высококвалифицированных специалистов из неевропейских стран. Региональные различия усугубили дисбаланс: высокие доходы сосредоточены преимущественно в Лондоне и его пригородах (Клэпем, Уондсуэрт, Южный Кесингтон, Сити). Районы с низким доходом расположены в основном в индустриальных городах в Северной Англии (Гримсби, Милдсбро, Блэкпул).

Миграционная реформа затронула не только экономическое благосостояние Соединённого королевства Великобритании и Северной Ирландии, социальные последствия оказались не менее значимыми. С одной стороны британская политика после Brexit в отношении мигрантов компенсировала дефицит рабочей силы в некоторых секторах производства, с другой – усугубила этнические и культурные разногласия. Согласно данным, предоставленными The Sun, значительная часть населения сталкивается с трудностями в общении на английском языке

(794 332 человек, или 8,6% от всего населения), а некоторые и вовсе не владеют языком (137 876 человек, или 1,4% от всего населения) [11]. Это создаёт проблемы для интеграции иностранных граждан в британское общество, такие как трудовая дискриминация, этнические анклавы, а также ограниченный доступ к услугам в Великобритании. По данным опроса The Independent в 2023 году около 22% граждан, проживающих в Соединённом королевстве, сталкиваются с дискриминацией на рабочем месте из-за своей идентичности. В основном это относится к мигрантам из Африки и Азии [12].

Сложность интеграции новых мигрантов способствует формированию этнических анклавов в Бирмингеме и Манчестере. Такая ситуация ещё больше усугубляет адаптацию иностранцев к британским общественным нормам, а также может привести к росту социальной напряжённости. С конца 2022 года недовольство британцев относительно миграционной политики Великобритании растёт, по состоянию на январь 2025 года 45% населения считают иммиграцию одной из главных проблем страны [13].

Миграционная реформа Великобритании после Brexit вызвала значительные структурные изменения. С одной стороны, приток высококвалифицированных специалистов способствует развитию технологий и финансового сектора. С другой стороны, дефицит низкоквалифицированной рабочей силы и усиление социальной поляризации остаются серьезными проблемами. Более того, изменения в миграционной политике обострили интеграционный кризис. Будущее страны во многом зависит от того, сумеет ли правительство смягчить дисбалансы, сохранив конкурентоспособность экономики без ущерба для социальной стабильности.

Список источников

1. The UK's points-based immigration system: an introduction for employers (accessible version). Updated 25 February 2022 <https://www.gov.uk/government/publications/uk-points-based-immigration-system-employer-information/the-uks-points-based-immigration-system-an-introduction-for-employers>
2. What ‘merit-based’ immigration means // CNN URL: <https://edition.cnn.com/2019/05/16/politics/merit-based-immigration-explainer/index.html> (дата обращения: 22.04.2025).
3. Points-Based Immigration System: Key Debates Explained // The Alliance for Citizen Engagement URL: <https://ace-usa.org/blog/research/research-democratic-governance/points-based-immigration-system-key-debates-explained/> (дата обращения: 22.04.2025).

4. UK Visa Success Rate 2021 for Visitor, Work, Student, Family // ukvisa.blog URL: <https://ukvisa.blog/uk-visa-success-rate-2021/> (дата обращения: 22.04.2025).

5. UK hospitality workers' wages have risen by 53% in the last decade // the drinks business URL: <https://www.thedrinksbusiness.com/2023/01/uk-hospitality-workers-wages-have-risen-by-53-in-the-last-decade/> (дата обращения: 22.04.2025).

6. Hospitality labour shortages set to 'worsen' under new immigration plans // Restaurant URL: <https://www.restaurantonline.co.uk/Article/2023/12/05/Hospitality-labour-shortages-set-to-worsen-under-new-immigration-plans/> (дата обращения: 22.04.2025).

7. The anxiety is off the scale': UK farm sector worried by labour shortages // The Guardian URL: <https://www.theguardian.com/business/2021/aug/25/the-anxiety-is-off-the-scale-uk-farm-sector-worried-by-labour-shortages> (дата обращения: 25.04.2025).

8. Ковид наложился на Брекзит: почему Великобритания осталась без водителей и официантов // Forbes URL: <https://www.forbes.ru/forbeslife/441235-kovid-nalozilsa-na-brekzit-pocemu-velikobritania-ostalas-bez-voditelei-i-oficiantov> (дата обращения: 25.04.2025).

9. UK Skilled Worker Visa 2025 – National Audit Office Report // Seasonal Work Visa URL: <https://seasonalworkvisa.com/uk-skilled-worker-visa/> (дата обращения: 25.04.2025).

10. Long-term international migration, provisional: year ending June 2024 <https://www.ons.gov.uk/>

11. Lost for words Nearly 1 million people in Britain can't speak English, raising concerns over migrant integration // The Sun URL: <https://www.thesun.co.uk/news/33684073/one-million-people-living-britain-cant-speak-english/> (дата обращения: 29.04.2025).

12. 22% of UK employees report facing discrimination in workplace, survey finds // Independent URL: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/workplace-discrimination-black-asia-lgbtq-b2389952.html> (дата обращения: 29.04.2025).

13. Percentage of people who think that immigration is one of the most important issues facing the United Kingdom // Statista URL: <https://www.statista.com/statistics/649683/immigration-as-an-issue-gb/> (дата обращения: 6.04.2025).

Надежда Олеговна Павлова
e-mail: pavlovanad1101@gmail.com
Каринэ Самвеловна Гаврилова
e-mail: ksgavrilova.spb@gmail.com

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНЫХ ЗЕМЕЛЬ ГЕРМАНИИ

Аннотация: статья посвящена анализу процесса социально-экономического развития восточных земель Германии после объединения страны в 1990 г. В ходе исследования рассматриваются основные экономические и социальные изменения, произошедшие в этом регионе за последние десятилетия. Особое внимание уделяется причинам различий в уровне развития между восточными и западными землями Германии, а также оцениваются достигнутые успехи и проблемы, с которыми сталкиваются жители восточной части страны.

Ключевые слова: Германия, ФРГ, социально-экономическое развитие, региональные различия, региональная политика, демография.

Nadezhda O. Pavlova
e-mail: pavlovanad1101@gmail.com
Karine S. Gavrilova
e-mail: ksgavrilova.spb@gmail.com

SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE EASTERN LANDS OF GERMANY

Abstract: The article is devoted to the study and analysis of the process of socio-economic development of the eastern lands of Germany after the unification of the country in 1990. The study examines the main economic and social changes that have occurred in this region over the past decades. Special attention is paid to the reasons for the differences in the level of development between the eastern and western lands of Germany, as well as the successes achieved and the problems faced by residents of the eastern part of the country.

Keywords: Germany, FRG, socio-economic development, regional differences, regional politics, demographics

Тенденции экономического развития Восточной Германии

Объединение Германии в 1990 году после падения Берлинской стены в 1989 году было историческим событием, которое привело к значительным изменениям в политическом и экономическом плане. Оно оказало огромное влияние на развитие как западных, так и восточных земель Германии. Западная и Восточная Германия имели совершенно разные политические и экономические системы в период разделения страны после Второй мировой войны. Западная Германия, или ФРГ, развивалась как капиталистическое государство с демократическими институтами, тогда как Восточная Германия, или ГДР, была социалистическим государством с командно-плановой экономикой.

До объединения в 1990 году экономика Восточной Германии была ориентирована на плановую экономику, контролируемую государством. Промышленность в основном базировалась на производстве машин и оборудования, химической промышленности, электроэнергетике и тяжелой промышленности. Однако из-за централизованного управления и отсутствия конкуренции экономика восточных земель отставала от западной части страны. После объединения Германии экономика бывшей ГДР столкнулась с некоторыми проблемами, основной из которых было сокращение производства и закрытие множества предприятий из-за их неконкурентоспособности, вызванным низкой производительностью и устаревшим оборудованием. Экономический регресс стал одним из ключевых факторов усиленной политики правительства Германии, благодаря которой сильное отставание восточных земель было преодолено. Однако и по сей день региональные различия между Западной и Восточной Германией остаются основной проблемой в стране.

К моменту воссоединения Германии различия между Восточной и Западной территориями были очевидны по большей части в социально-экономической сфере. Так, валовой внутренний продукт (ВВП) на душу населения в 1991 году в Восточной Германии составлял около 43% от аналогичного показателя Западной. Основной капитал был значительно устаревшим, продукция не была ориентирована на клиентов, особенно в западных рыночных странах, и прежние рынки сбыта в бывших социалистических государствах в значительной степени разрушились. Соответственно, в 1990-е годы формирование государственного устройства и процесс экономических преобразований были центральным политическим вопросом. На рисунке 1 представлена диаграмма, иллюстрирующая показатели ВРП в Западной и Восточной Германии в сравнении в период с 1991 по 2023 год.

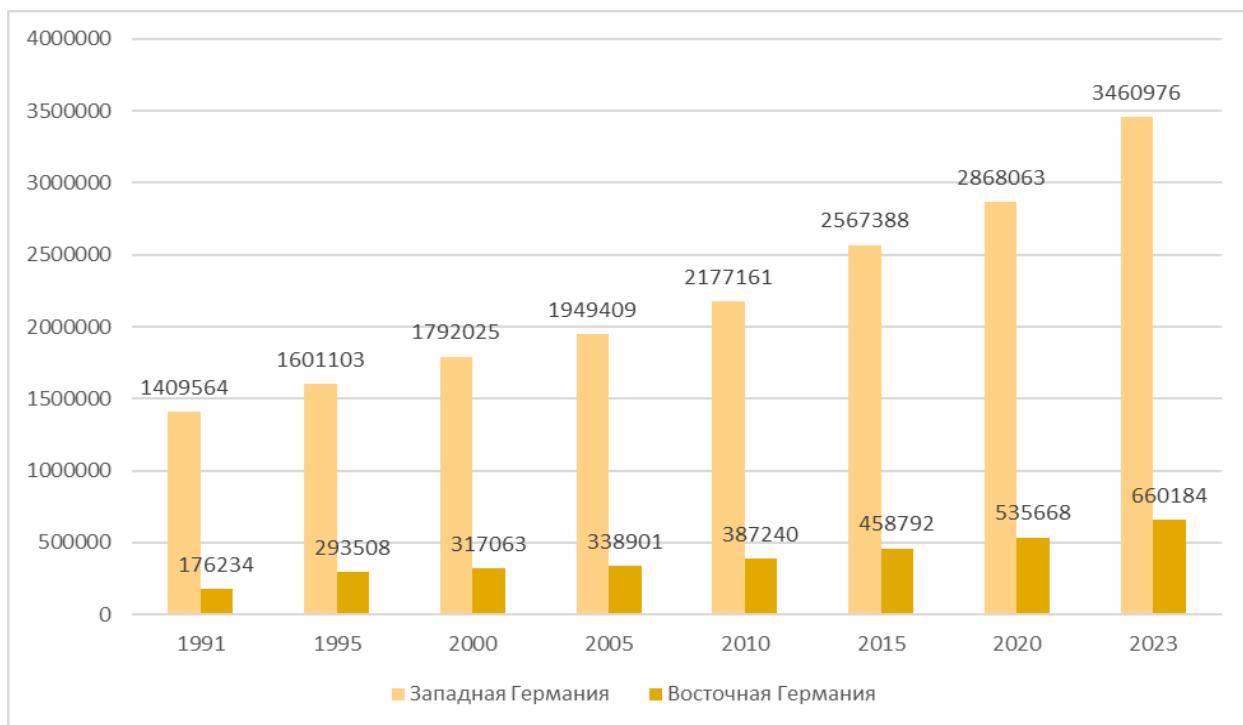


Рисунок 1. ВВП в Западной и Восточной Германии
в период 1991-2023 гг. [1]

Таблица 1. Численность населения и объем ВРП
в землях Германии в 1991 г. и 2022 г. [1, 2]

Федеральные земли	31.12.1991		31.12.2022		Крег	
	Население	ВРП	Население	ВРП	1991	2022
Западная Германия						
Баден-Вюртмеберг	10001840	242884000	11280257	716784000	1,229	1,386
Бавария	11595970	263313000	13369393	572837000	1,149	0,935
Бремен	683684	18853000	684864	38698000	1,396	1,233
Гамбург	1668757	61137000	1892122	144220000	1,855	1,663
Гессен	5837330	150304000	6391360	323352000	1,303	1,104
Нижняя Саксония	7475790	144406000	8140242	339414000	0,978	0,910
Северный Рейн-Вестфалия	17509866	379917000	18139116	793790000	1,098	0,955
Рейнланд-Пфальц	3821235	76346000	4159150	171699000	1,011	0,901
Саар	1076879	21435000	992666	38505000	1,008	0,846

Окончание табл. 1

Федеральные земли	31.12.1991		31.12.2022		Креп	
	Население	ВРП	Население	ВРП	1991	2022
Шлезвиг-Гольштейн	2648532	50969000	2953270	112755000	0,974	0,833
сумма	62319883	1409564000	68002440	3252054000		
Восточная Германия						
Берлин	3446031	68089000	3755251	179379000	1,000	1,042
Бранденбург	2542723	19683000	2573135	88800000	0,392	0,753
Мекленбург-Передня Померания	1891657	14312000	1628378	53440000	0,383	0,716
Саксония	4678877	36618000	4086152	146511000	0,396	0,782
Саксония-Анхальт	2823324	20503000	2186643	75436000	0,368	0,753
Тюрингия	2572069	17029000	2126846	71430000	0,335	0,733
сумма	17954681	176234000	16356405	614996000		
ГЕРМАНИЯ	80274564	1585800000	84358845	3867050000		

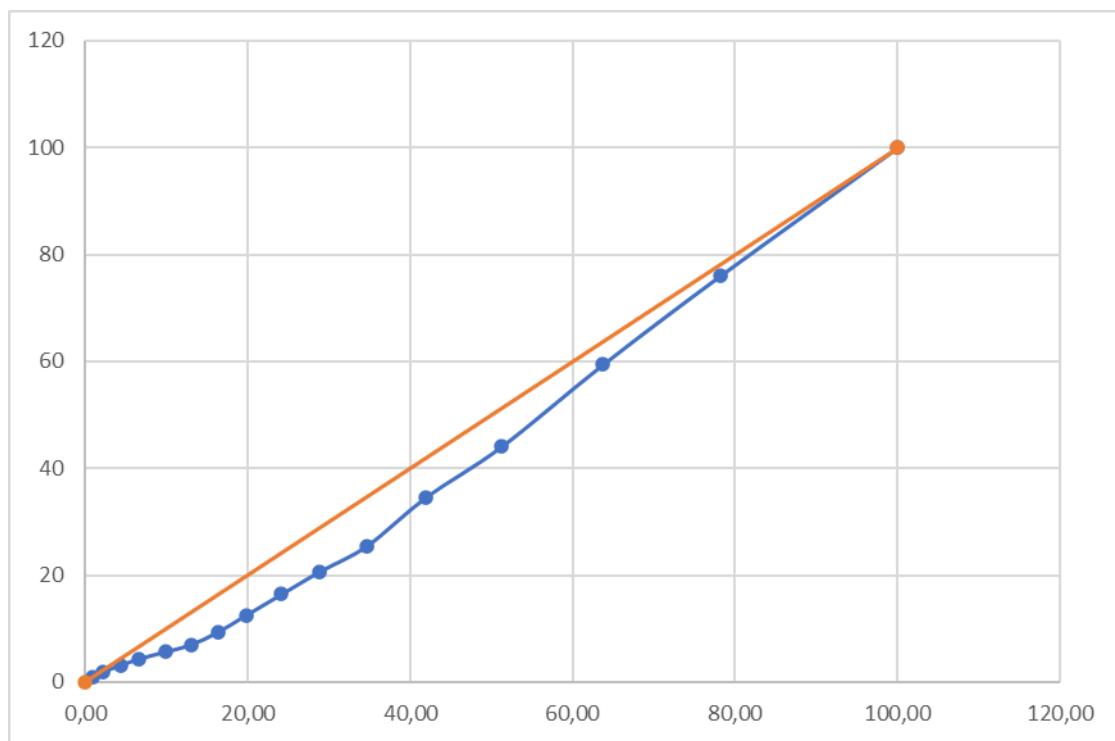


Рисунок 2. Асимметрия по уровню экономического благосостояния населения Германии в 1991 г. Составлено по табл. 1

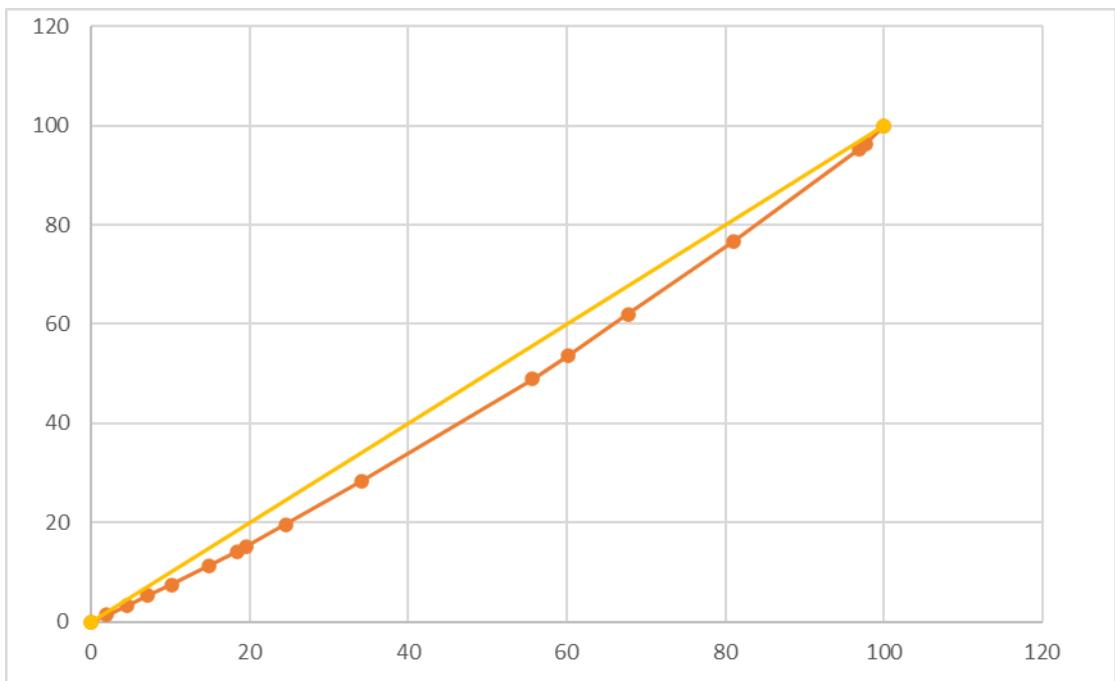


Рисунок 3. Асимметрия по уровню экономического благосостояния населения Германии в 2022 г. Составлено по табл. 1.

Для анализа степени асимметрии земель автором были проведены расчеты коэффициентов преимущества и построена кривая Лоренца. Данные рассматривались за два временных периода – 1991 г. и 2022 г. Проведенный анализ подтвердил существенное сокращение асимметрии за тридцатилетний период, что свидетельствует о грамотной региональной политике, проводимой правительственными структурами страны. В 1991 году коэффициент преимущества в восточных землях составляет меньше 1 (кроме Берлина), в то время как в Западной Германии только 2 региона имели показатель меньше 1, но были приближены к нему. В 2022 году заметен рост коэффициента в Восточных землях, но он по-прежнему не превышает 1. Однако в западных землях показатель, наоборот, снизился (за исключением земли Баден-Вюртемберг), что также говорит о сокращении региональной асимметрии между Западной и Восточной частями Германии.

Демографические различия между Восточной и Западной Германией

Во время объединения Германии в 1990 году в Западной Германии проживало около 62 миллионов человек, что было почти в 4 раза больше, чем численность населения Восточной Германии (исключая Берлин), которая составляла 15 миллионов человек. В период с 1990 по 2022 год население Западной Германии достигло 68 миллионов человек и показало рост на 10%, однако численность населения в Восточной Германии сократилась на 15,6% и составила 12,6 миллионов человек.

Таблица 2. Миграция в землях Германии в 2022 г. [3]

Федеральные земли	Миграция		
	Иммиграция	Эмиграция	Баланс
Германия	2 971 078	2 319 870	651 208
Баден-Вюртемберг	405893	323004	82889
Бавария	456191	359322	96869
Берлин	188001	156469	31532
Бранденбург	96155	66536	29619
Бремен	39206	30468	8738
Гамбург	105731	85916	19815
Гессен	249099	201762	47337
Мекленбург-Передняя Померания	53119	37152	15967
Нижняя Саксония	293787	232206	61581
Северный Рейн-Вестфалия	517596	398943	118653
Рейнланд-Пфальц	159202	126341	32861
Саар	33702	24931	8771
Саксония	122445	86409	36036
Саксония-Анхальт	69515	53659	15856
Шлезвиг-Гольштейн	112590	81769	30821
Тюрингия	68846	54983	13863

За период с 1991 по 2022 год с востока на запад мигрировало примерно на 1,2 миллиона человек больше, чем в обратном направлении. Примерно половина этого резкого оттока приходится на первое десятилетие после воссоединения: к 2000 году в остатке около 611 000 человек покинули восток и направились в Западную Германию. В течение следующего десятилетия до 2010 года около 553 000 человек все еще мигрировали с востока на запад в балансе. В 2010-х годах эта тенденция значительно снизилась: с 2011 по 2022 год соотношение миграции с востока на Запад составляло в общей сложности около 52 000 человек. С 2017 года впервые в истории Федеративной Республики из западногерманских федеральных земель на восток ежегодно мигрирует чуть больше людей, чем с востока на запад.

В 1950 году на 16 человек пенсионного возраста приходилось 100 человек трудоспособного возраста. Таким образом, коэффициент пожилого возраста, равный 16, был менее чем вдвое меньше, чем в 2022 году. К концу 1970-х годов коэффициент пожилого возраста неуклонно увеличивался до 27 в 1979 году. Причиной этого было увеличение продолжительности жизни, с одной стороны, и влияние Второй мировой войны на возрастную структуру населения, с другой. В результате число пожилых людей росло быстрее, чем людей в возрасте от 20 до 65 лет: в период с 1950 по 1979 год число людей в возрасте 65 лет и старше увеличилось на

5,5 миллиона человек, в то время как число людей в возрасте от 20 до 65 лет увеличилось всего на 3,1 миллиона. Напротив, в последующие годы, вплоть до 1991 года, коэффициент пожилого возраста снизился до 24, а затем стабилизировался на этом уровне.

Опять же, с 1991 года наблюдается почти постоянный рост коэффициента пожилого возраста, обусловленный снижением рождаемости. Коэффициент пожилого возраста особенно сильно вырос в конце 1990-х – начале 2000-х годов: за восемь лет с 1998 по 2006 год он увеличился с 25 до 33.

Демографические изменения оказывают различное влияние на региональном уровне: в начале 2000-х годов коэффициент пожилого возраста в восточных и западных землях Германии все еще был почти одинаковым. С тех пор старение в землях Восточной Германии прогрессировало более высокими темпами. При этом коэффициент пожилого возраста в землях Западной Германии увеличился лишь незначительно – с 33 в 2006 году до 36 в 2022 году. За тот же период этот показатель вырос с 36 до 48 в землях Восточной Германии. Предпосылкой этих различных изменений являются, с одной стороны, снижение рождаемости на Востоке после воссоединения, а с другой – иммиграция в Западную Германию из новых земель и из-за рубежа, что замедляет процессы старения на Западе.

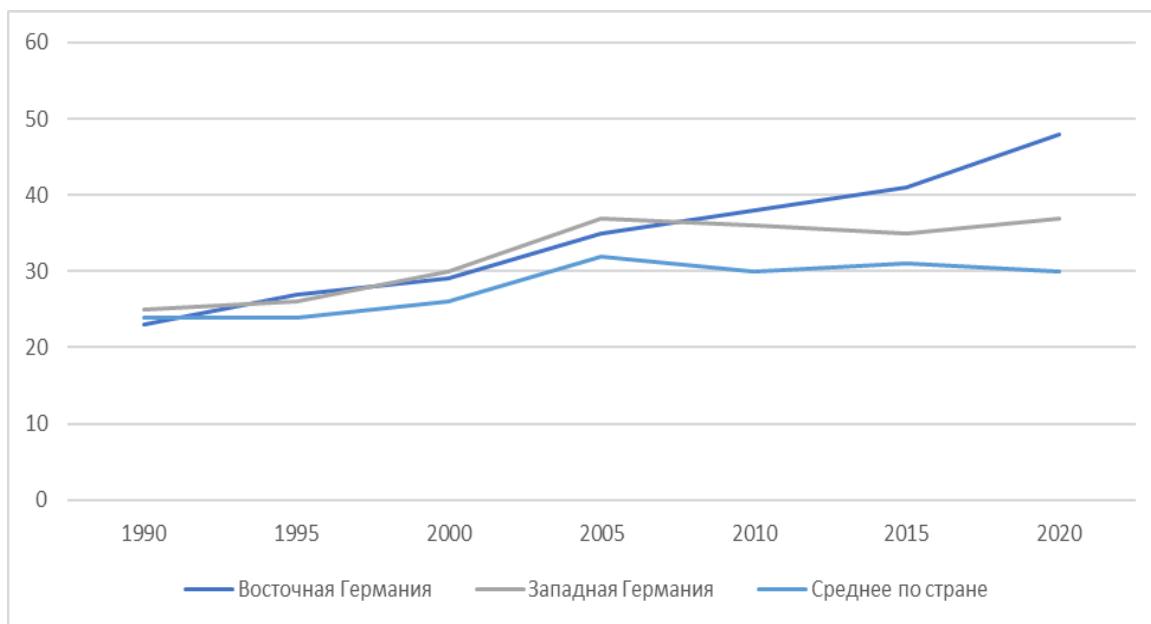


Рисунок 4. Коэффициент пожилого населения в Германии в период с 1990 по 2020 гг. [3]

С середины 1990-х годов коэффициент пожилого возраста был самым низким в городах. Это связано с тем, что в основном молодое и тру-

доспособное население проживает в городах из-за большего количества рабочих мест, развитой социальной инфраструктурой, в том числе наличия высших учебных заведений, школ и детских садов. В 2022 году в городах общий коэффициент пожилого возраста составлял 30. Однако и тут заметны региональные различия: самый низкий коэффициент пожилого возраста в 2022 году были в Гамбурге (28) и Берлине (30), затем идут Бавария, Бремен, Гессен, Баден-Вюртемберг, а наибольший коэффициент пожилого населения наблюдался в восточных землях Саксония-Анхальт, Тюрингия, Бранденбург, Саксония и Мекленбург-Передняя Померания, где показатель превышал 45.

Региональные различия между Восточной и Западной Германией можно оценить также по уровню риска бедности: по данным Федерального статистического управления destatis, самый высокий показатель был зафиксирован в Бремене и восточной земле Мекленбург-Передняя Померания, в то время, как самый низкий показатель риска бедности наблюдался в западных землях Бавария и Баден-Вюртемберг, что проиллюстрировано на рисунке 5.

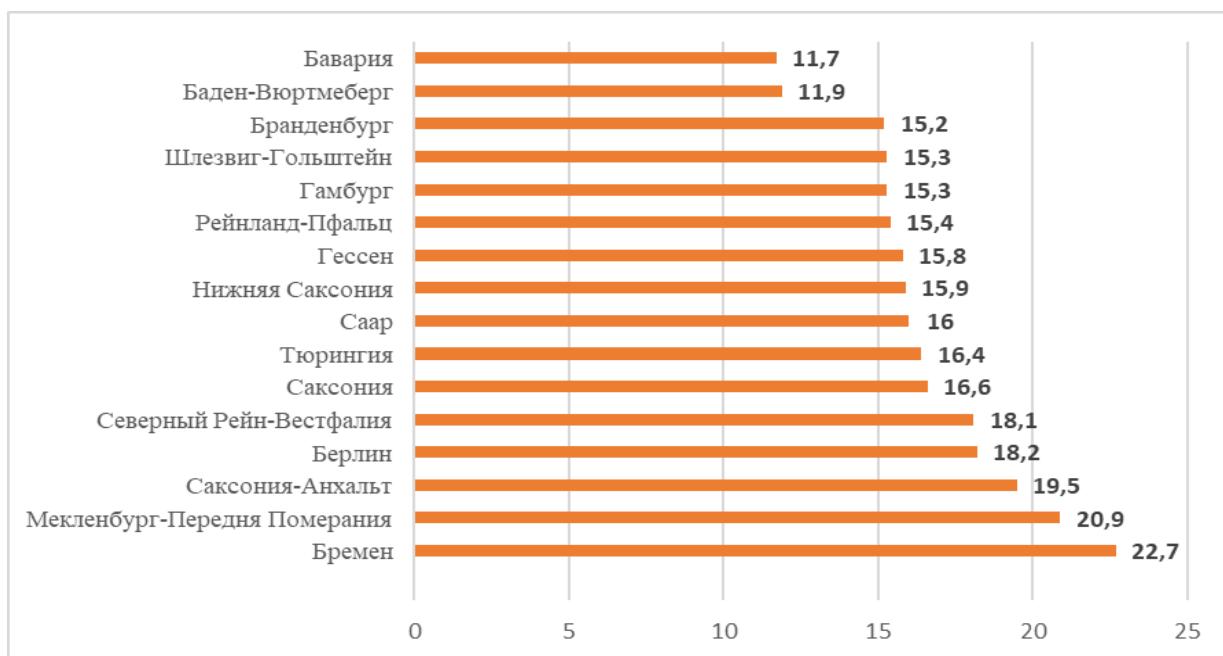


Рисунок 5. Уровень риска бедности в землях Германии
в 2022 г. (в %) [6]

Если рассматривать уровень бедности в динамике, то стоит отметить, что средний показатель в Восточной Германии снизился с показателя 20,75% в 2005 году до 17,8% в 2020 году, что свидетельствует об эффективности проводимой политики выравнивания.

Меры по укреплению Востока после объединения Германии

Создание государственных рамочных условий для экономики и содействие развитию экономики шли параллельно. Способность государства действовать должна была стать возможной и финансироваться за счет образования новых земель и восстановления местного самоуправления. Транспортная и телекоммуникационная инфраструктура были реконструированы и модернизированы. Была проведена экологическая очистка промышленных площадей, бывших залежей бурого угля, а также добыча и обогащение урана (висмута). Преобразование экономики путем приватизации и санации трастовых компаний было чрезвычайно сложной задачей. Чтобы конкурировать с западногерманскими и международными конкурентами, этим государственным предприятиям требовался не только рыночный опыт, но также дополнительный частный капитал и доступ к современным технологиям. Именно поэтому многие крупные компании были приватизированы и проданы западногерманским или международным компаниям.

Развитие экономики Восточной Германии велось массово, особенно в первые годы, с использованием широкого набора инструментов стимулирования экономики. Отметим наиболее существенные аспекты. Для создания рыночных бизнес-структур наряду с приватизацией были поддержаны, прежде всего, стартапы. Инвестиции в развитие и рационализацию стали возможными благодаря частному и государственному финансированию с помощью различных инструментов финансирования, включая налоговые. Для того чтобы компании могли разрабатывать и предлагать на рынках конкурентоспособные и в то же время технологически современные продукты, инновации активно поощрялись. Были расширены высшие учебные заведения, создана вневузовская исследовательская база, например, Институты Макса Планка и Фраунгофера, и финансировались типичные для Восточной Германии исследовательские компании, что позволило бизнесу и науке сотрудничать. Благодаря мерам на рынке труда работники прошли обучение и способствовали интеграции безработных на первый рынок труда.

Одной из ключевых черт региональной политики в Германии, а также федерального регулирования территориального развития, является заявление в Основном Законе Германии о важности обеспечения равных условий жизни на всей территории страны. Для этого правительство страны проводит активную политику в области межбюджетных отношений, инвестирования в отстающие в экономическом развитии земли. Политика выравнивания бюджетов включает в себя 4 этапа: вертикальное распределение налогов, горизонтальное распределение налогов, выравнивание бюджетных доходов земель и дополнительные отчисления отстающим

землям, но основным и приоритетным считается третий этап – так называемое перераспределение доходов между развитыми и отстающими землями. При проведении такого перераспределения учитываются налоговые доходы не только земельных, но и частично местных (общинных) бюджетов, поскольку земли обеспечивают местные бюджеты необходимыми средствами. При распределении средств исходят из принципа равенства потребностей в бюджетных доходах на душу населения во всех землях, за исключением городов-земель (Гамбург, Бремен, Берлин), которые нуждаются в больших объемах средств на душу населения.

В рамках задачи «Совершенствование региональной экономической структуры» из федерального бюджета должна финансироваться половина расходов на данную инициативу в каждой из земель, подпадающих под ее действие. Это означает, что финансирование задачи осуществляется как со стороны федерального, так и земельных бюджетов, а также включает участие земельных властей в разработке и выполнении мероприятий по задаче. Например, отбор проектов для поддержки полностью зависит от решения земельных властей. В рамках этой инициативы поддерживаются инвестиции в производство и производственную инфраструктуру, а также проводятся неинвестиционные мероприятия, такие как создание кластеров. Основное внимание уделяется поддержке малого и среднего бизнеса, технологическому и инновационному развитию, а также помощи сельским районам.

Поддержка промышленности в рамках программы «Совместная задача» осуществляется через предоставление инвестиционных субсидий, размеры которых зависят от категории регионов и размеров предприятий. Малые предприятия с численностью персонала менее 50 человек и годовым оборотом или балансом до 10 млн. евро получают наибольшую поддержку. Средние предприятия с численностью персонала до 250 человек и оборотом до 50 млн евро или балансом до 43 млн евро также получают поддержку. Остальные предприятия считаются крупными и получают минимальную поддержку. Таким образом, все предприятия могут претендовать на поддержку, что важно для сбалансированного развития бизнеса разных масштабов и устойчивости региональной экономики.

Экономическая мощь Восточной Германии, измеряемая как ВВП на душу населения, достигла на 0,9% большего значения в 2021 году, составив 74,7% от уровня Западной Германии, чем в предыдущем году. С 2010 года эти различия сократились еще на 3,1%. Разрыв между Востоком и Западом продолжает сокращаться небольшими шагами. Примечательно снижение показателей безработицы. В Восточной Германии уровень безработицы снизился до 6,4% (2022 г.) и приблизился к более низкому уровню в Западной Германии примерно на 2%. Правда, отчасти это свя-

зано и с менее благоприятным демографическим развитием восточно-германских регионов.

Одной из основных причин уменьшения разрыва в экономическом развитии между Восточной и Западной Германией является сильный средний бизнес, характеризующийся наличием передовых технологий и высокой конкурентоспособностью. Их ключевая роль заключается в создании большого количества рабочих мест: в последние годы около 3000 компаний показали рост на более чем 10% и создали около 50% всех рабочих мест в частном секторе. Однако стоит отметить, что важнейшей причиной отставания восточных земель является отсутствие штаб-квартир крупных ТНК и отсутствие крупных средних предприятий. Это связано с более низким коэффициентом НИОКР в экономике Восточной Германии. Доля расходов экономики на НИОКР в ВВП в новых странах составляет всего 0,8%, в Западной Германии – 2,3%. Кроме того, промышленность Восточной Германии в целом в большей степени ориентирована на заготовки с более низкой добавленной стоимостью, чем промышленность Западной Германии. Плотность промышленного производства в Восточной Германии остается ниже, чем в Западной Германии. Другими факторами являются снижение плотности населения и старение населения, которое может сопровождаться нехваткой квалифицированных кадров и большой нагрузкой на трудоспособное население.

Коэффициент экспорта промышленности Восточной Германии в 2022 году составил 37,4%, что соответствует данному показателю промышленности Западной Германии в 1999/2000 гг. В то время экономика Западной Германии считалась одной из самых экспортных в мире, так что достигнутый сегодня уровень экспорта Восточной Германии можно считать большим успехом. Но поскольку экспортная квота промышленности Западной Германии увеличилась до 50,9% (2021 г.), часто можно увидеть только существующий разрыв, а не успех. При оценке процесса догоняющего развития Восточной Германии всегда следует учитывать, что эталонный уровень Западной Германии является подвижной целью. Если сравнивать уровень развития экономики Восточной Германии, то можно заметить, что показатель стремится к среднему по Европе; экономическая мощь колеблется от 83% европейского ВВП на душу населения в Мекленбурге-Передней Померании до 98% в городском округе Лейпциг в 2021 году. В целом, восточногерманские регионы обладают экономической мощью, сопоставимой с экономикой многих французских, итальянских или британских регионов. Таким образом, можно сделать вывод о том, что уровень благосостояния, к которому люди в Восточной Германии хотели приобщиться в 1989/1990 годах, уже достигнут.

Однако при выявлении различий следует обратить внимание на сферы, в которых может быть реализовано однозначное приближение к ра-

венству между регионами. Это относится к инфраструктуре, городским и сельским пейзажам, жилищным условиям, окружающей среде и здравоохранению. Ожидаемая продолжительность жизни граждан в настоящее время также в значительной степени выровнялась. Правовые и социально-политические корректировки в значительной степени завершены.

Процесс объединения Германии в 1990 году послужил началом значительных перемен в восточных землях. Экономическая пропасть между Востоком и Западом значительно сократилась за последние три десятилетия, но продолжающийся отток населения затрудняет устранение оставшихся различий в экономической сфере. Классические инструменты экономического развития здесь достигают своих пределов.

Поэтому необходимо переосмысление экономической политики: от структурной политики, основанной исключительно на стимулах к заселению, к продвижению социальной сплоченности в городе и деревне. Городские и сельские районы выполняют одинаково важные функции в сообществе и разнообразно взаимосвязаны. Таким образом, ослабление одних приведет к поражению и других. Политика должна быть более честной: важно учитывать мнение и потребности местного населения при разработке стратегии развития восточных земель, чтобы обеспечить широкую поддержку и участие сообщества в процессе изменений, направить бюджет на развитие инфраструктуры, включая транспортную сеть, энергетику, цифровые технологии и жилищное строительство. Новые предприятия и рабочие места не могут быть просто «выдвинуты», они должны быть созданы на основе существующего потенциала на местах, чтобы быть по-настоящему устойчивыми. Поэтому важно сократить отставание в создании предприятий на Востоке.

С учетом всех этих факторов можно сказать, что социально-экономическое развитие восточных земель Германии после объединения продолжает активно развиваться, хотя еще остается некоторые вызовы и различия между регионами. Реализация целенаправленных программ и инвестиций позволяет сокращать разрыв и способствует устойчивому и равномерному развитию страны в целом. Для достижения более устойчивого и равномерного развития Германии необходима комплексная стратегия, которая учитывает специфику восточных земель и предлагает инновационные подходы к решению проблем.

Список источников

1. ВРП в Германии по годам // Genesis [Электронный ресурс]. URL: <https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=81000->

0003&bypass=true&levelindex=1&levelid=1715354812352#abreadcrumb (дата обращения: 19.04.2025)

2. Германия – Население // Destatis.de [Электронный ресурс]. URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/GesellschaftUmwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/_inhalt.html (дата обращения: 19.04.2025)

3. Демографические различия в Восточной и Западной Германии с 1990 по 2022 год // Destatis.de [Электронный ресурс]. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Demografischer-Wandel/Aspekte/demografie-bevoelkerungsentwicklung-ost-west.html> (дата обращения: 27.04.2025)

4. Кузнецов А. В., Кузнецова О. В. Региональная политика стран ЕС. – ИМЭМО РАН, 2009.

5. Промышленность и производство в Германии // Destatis.de [Электронный ресурс]. URL: https://www.destatis.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Presse/DE/Pressesuche_Formular.html?gtp=250538_list%253D3&cl2Taxonomies_Themen_0=industrie_verarbeitendes_gewerbe (дата обращения: 18.04.2025)

6. Региональные различия в Германии // Statista [Электронный ресурс]. URL: <https://de.statista.com/statistik/studie/id/67397/dokument/regionale-unterschiede-in-deutschland/> (дата обращения: 10.04.2025)

7. Рихтер К. Экономика Восточной Германии: результаты рыночной трансформации. // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2004 №13. С. 70-77.

УДК 911.3:32

Ольга Александровна Балабейкина

e-mail: olga8011@yandex.ru

Екатерина Глебовна Хлудова

e-mail: katykh ludova@gmail.com

ФОРМИРОВАНИЕ ГРАНИЦ И АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УСТРОЙСТВА АВСТРИИ

Аннотация: Формирование границ и административно-территориального деления (АТД) Австрии представляет собой сложный и многосторонний процесс, обусловленный как географическими и историческими факторами, так и политическими, экономическими и социальными преобразованиями. В современном мире проблема территориального устройства государства приобретает особую актуальность в контексте регионализации, децентрализации власти и необходимости эффективного госу-

дарственного управления. Австрия, являясь федеративным государством с глубоко укорененной системой АТД, демонстрирует уникальный исторический путь формирования своих границ, который во многом определил её внутреннюю и внешнюю политику.

Ключевые слова: Республика Австрия, административно-территориальное деление, территория государства, государственная граница.

Olga A. Balabeykina

e-mail: olga8011@yandex.ru

Ekaterina G. Khludova

e-mail: katykhlundova@gmail.com

FORMATION OF THE BORDERS AND ADMINISTRATIVE-TERRITORIAL STRUCTURE OF AUSTRIA

Abstract: The formation of Austria's borders and administrative divisions is a complex and multifaceted process driven by both geographical and historical factors, as well as political, economic and social transformations. In the modern world, the problem of the territorial structure of the state is becoming particularly relevant in the context of regionalization, decentralization of power and the need for effective public administration. Austria, being a federal state with a deeply rooted administrative division system, demonstrates a unique historical path of forming its borders, which largely determined its domestic and foreign policy.

Keywords: The Republic of Austria, the administrative division, the territory of the state, the state border.

Актуальность исследования обусловлена тем, что границы и административно-территориальное устройство играют ключевую роль в организации пространства, влияя на социально-экономические и политические процессы. В случае Австрии, её границы и административное устройство формировались в результате многовековых геополитических изменений, что делает данное исследование значимым как с исторической, так и с практической точки зрения. В современных условиях изучение процессов территориального формирования и административного деления способствует пониманию механизмов управления, влияющих на устойчивость государства и его внутреннюю стабильность [1;2].

Формирование современных границ Австрии представляет собой сложный исторический процесс, обусловленный политическими, военными и дипломатическими событиями на протяжении веков. Территория современной Австрии на протяжении всей своей истории неоднократно изменялась под влиянием различных геополитических факторов.

Территория современной Австрии изначально была заселена кельтскими племенами, которые в 15 году до н. э. были завоеваны Римской империей. Впоследствии здесь возникли римские провинции Норик, Паннония и Реция. После падения Римской империи в V веке эти земли подверглись нашествию германских и славянских племен. В VIII веке они были включены в состав Франкской империи Карла Великого, который в 803 году основал Восточную марку (Ostmark) для защиты восточных границ своего государства.

С X века Австрия находилась в составе Священной Римской империи, где играла роль приграничной территории, защищающей западноевропейские земли от внешних угроз. В 1156 году в результате Привилегии Minus Восточная марка была преобразована в герцогство Австрия, что способствовало укреплению политической автономии региона. В XIII веке власть над Австрией перешла к Габсбургам, которые в течение нескольких веков расширяли свои владения, включив в состав государства территории современных Чехии, Венгрии, Словении и других регионов Центральной Европы. Династическая политика Габсбургов привела к значительному территориальному росту и укреплению их позиций в Центральной Европе, что предопределило будущую судьбу Австрии как одного из ключевых европейских государств.

В 1804 году в ответ на угрозу наполеоновских войн была образована Австрийская империя, включавшая в себя множество народов и территорий. В 1867 году после Австро-венгерского компромисса (Ausgleich) империя трансформировалась в двуединую монархию – Австро-Венгрию. Границы нового государства простирались от Альп на западе до Карпат на востоке и от Чешского массива на севере до Балканского полуострова на юге. Австро-Венгрия включала в себя территории современных Австрии, Венгрии, Чехии, Словакии, части Польши, Украины, Румынии, Словении, Хорватии, а также часть северной Италии. Такое территориальное разнообразие было результатом многовековой династической политики Габсбургов и множества военных конфликтов.

Формирование границ Австро-Венгрии происходило в несколько этапов. Ключевым моментом стало включение Чехии, Моравии и части Силезии после Тридцатилетней войны, а также венгерских территорий после победы над Османской империей в конце XVII века. Важным территориальным изменением стало присоединение Галиции и Буковины в результате разделов Речи Посполитой (1772, 1795), а также аннексия Далмации и части Истрии после наполеоновских войн]. В 1908 году Австро-Венгрия официально аннексировала Боснию и Герцеговину, что усилило напряжённость в регионе и в конечном итоге стало одной из причин начала Первой мировой войны.

Однако поражение в войне в 1918 году привело к распаду Австро-Венгрии. В результате Сен-Жерменского и Трианонского мирных договоров её территории были разделены между новыми независимыми государствами – Австрией, Венгрией, Чехословакией, а также Королевством сербов, хорватов и словенцев (будущей Югославией). Значительные части земель отошли Польше, Румынии и Италии. Таким образом, границы Австро-Венгрии исчезли с политической карты Европы, а на её месте возникли новые национальные государства.

После распада Австро-Венгрии в 1918 году на её территории возникло несколько независимых государств. Австрия оказалась значительно урезанной по территории, утратив крупные области, такие как Богемия, Моравия, Галиция, Буковина и Южный Тироль. Одним из ключевых событий стало подписание Сен-Жерменского мирного договора 10 сентября 1919 года, который юридически закрепил распад Австро-Венгрии и установил новые границы Австрии, приблизительно соответствующие современным. Этот договор также запрещал Австрии объединяться с Германией, несмотря на значительные настроения в пользу аншлюса среди населения.

В межвоенный период Австрия столкнулась с экономическими трудностями, обусловленными потерей промышленных и сельскохозяйственных центров, а также политической нестабильностью. Внутренние разногласия между социал-демократами и правыми консерваторами привели к Гражданской войне 1934 года и установлению австрофашистского режима во главе с Энгельбертом Дольфусом, а затем Куртом Шушнигом. Тем временем в Германии набирал силу нацизм, и Адольф Гитлер стремился к присоединению Австрии. В марте 1938 года аншлюс был осуществлён, и Австрия вошла в состав Третьего рейха, что привело к полной утрате её международной субъектности.

После окончания Второй мировой войны в 1945 году Австрия была восстановлена в границах 1937 года, однако на протяжении десяти лет находилась под оккупацией четырёх союзных держав – СССР, США, Великобритании и Франции. В этот период страна была разделена на оккупационные зоны, а её статус оставался неопределенным. Лишь в 1955 году был подписан Государственный договор, который гарантировал независимость Австрии, при этом она взяла на себя обязательство сохранять нейтралитет, что стало ключевым фактором в её дальнейшей внешнеполитической стратегии.

В настоящее время границы Австрии остаются неизменными с 1955 года. Государство граничит с восемью странами: Германией, Чехией, Словакией, Венгрией, Словенией, Италией, Швейцарией и Лихтенштейном. Современные границы являются результатом многовековой эволюции,

включающей влияние римского владычества, средневековых территориальных изменений, династической политики Габсбургов, итогов мировых войн и международных соглашений XX века.

Таблица 1. Этапы формирования государственных границ Австрии

Период	События и изменения границ
Древний период	Заселение кельтскими племенами, римское завоевание (15 г. до н. э.), формирование провинций Норик, Паннония, Реция
V-X века	Падение Рима, вторжение германских и славянских племен, включение в состав Франкской империи, создание Восточной марки (803 г.)
XI-XV века	Включение в Священную Римскую империю, Привилегия Minus (1156 г.), рост влияния Габсбургов, расширение территории
XVI-XVIII века	Победа над Османской империей, присоединение Венгрии, Чехии, Моравии, Силезии, Галиции, Буковины, Далмации и Истрии
XIX век	Создание Австрийской империи (1804 г.), Австро-венгерский компромисс (1867 г.), аннексия Боснии и Герцеговины (1908 г.)
1918-1945	Распад Австро-Венгрии, Сен-Жерменский договор (1919 г.), аншлюс Австрии (1938 г.), восстановление независимости (1945 г.)
1955 г. – наст. время	Государственный договор (1955 г.), установление современных границ, нейтралитет Австрии

Таким образом, процесс формирования границ Австрии представляет собой комплексное явление, в котором пересекались политические, военные, дипломатические и экономические факторы, определяя территориальную структуру страны в её нынешнем виде.

Республика Австрия была создана после Первой мировой войны на развалинах многонациональной Австро-Венгерской империи из 9 немецкоязычных земель, которые получили своё территориальное оформление еще в Средние века, отделившись от немецких княжеств.

Особенностью административного устройства Австрии является чёткое разграничение компетенций между федеральным центром и землями, что закреплено в федеральной конституции. Земли обладают правом издавать собственные законы по вопросам, не отнесённым к компетенции федерации, что делает их значимыми субъектами в политической и соци-

альной жизни страны. Такое устройство обеспечивает децентрализацию власти и способствует сохранению культурного и исторического многообразия каждой земли.

Итак, формирование границ Австрии происходило под воздействием сложных политических, военных и экономических процессов, что привело к значительным территориальным трансформациям на протяжении веков. Современная система административно-территориального деления страны является результатом длительных исторических изменений и адаптации к новым социально-экономическим условиям. Федеральное устройство Австрии, основанное на девяти федеральных землях, демонстрирует эффективность децентрализованного управления и учета региональных особенностей, что особенно важно в условиях сложной этнической и культурной структуры государства.

Список источников

1. Гуляков А. Д. Процесс учреждения федеративных государств в центре Европы (опыт Швейцарии, Германии, Австрии) // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2017. № 1(41). С. 5-18.
2. Кровельщикова В. В., Чалмова О.А. Политико-правовые дискуссии о создании Австрии как федеративного государства // Вестник Томского государственного университета. Право. 2020. № 37. – С. 75-84.

УДК 343.345

Балабейкина Ольга Александровна

e-mail: olga8011@yandex.ru

Прежин Никита Александрович

e-mail: prezhin@gmail.com

ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ СЕПАРАТИСТСКИХ ТЕНДЕНЦИЙ ВО ФРАНЦИИ (БРЕТАНЬ)

Аннотация: в статье рассматривается взаимосвязь исторических процессов и особенностей географического положения региона с сепаратистскими тенденциями. Детально эта тема раскрывается на примере Бретонии. Выделяются этапы бретонского сепаратизма, приводится краткая характеристика каждого из них. Обозначается, что в ретроспективе и со-

временности на сепаратистские тенденции оказывали влияние экономические, социальные и идеологические факторы.

Ключевые слова: Франция, Бретонь, регионализм, сепаратизм

Olga A. Balabeykina

e-mail: olga8011@yandex.ru

Nikita A. Prechin

e-mail: nprezhin@gmail.com

HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL BACKGROUND OF SEPARATIST TENDENCIES IN FRANCE (BRITTANY)

Abstract: The article examines the interrelation of historical processes and the peculiarities of the geographical location of the region with separatist tendencies. This topic is discussed in detail using the example of Brittany. The stages of Breton separatism are highlighted, and a brief description of each of them is given. It is indicated that in retrospect and modern times, separatist tendencies were influenced by economic, social and ideological factors.

Keywords: France, Brittany, regionalism, separatism

Франция, являясь одним из старейших унитарных государств Европы, на протяжении столетий выстраивала жесткую централизованную модель управления, основанную на принципах единой и неделимой республики. Однако, несмотря на эту традицию, в её составе сохраняются регионы, где исторически сильны автономистские и даже сепаратистские настроения. Корсика, Бретань, Эльзас, Страна Басков, Окситания – все эти территории демонстрируют различную степень стремления к политической, культурной или экономической самостоятельности, что создает уникальный политико-географический феномен в рамках одного из самых централизованных государств Западной Европы [4].

Проблемы, связанные с сепаратистскими тенденциями в регионе, очень актуальны и неоднократно становились предметом исследования в трудах, посвященных различным аспектам их проявления [1; 3]. Представляется, что отдельного внимания заслуживает рассмотрение исторических и географических предпосылок этого явления на уровне отдельном регионе страны. В данном случае примером таковой послужила Бретань, где острой внутренней geopolитической проблемой проявляется то, что «требования о региональной автономии и использовании местных языков считаются нарушениями основополагающих принципов французского государства [2, с. 157].

Веками Бретань она демонстрировала устойчивое стремление к самостоятельности, что делает эту часть Франции уникальным примером французского регионализма. Предпосылки, которые придают особый статус Бретани, уходят корнями в раннее Средневековье, когда после массового переселения бриттов в VI веке и последующего завоевания франками в 799 году, региону удалось сохранить значительную автономию.

Пиком независимости Бретани стало образование суверенного герцогства в 848 году при Номиноэ, почитаемом в бретонской историографии в качестве основателя национальной государственности. Семь последующих столетий герцогство формально сохраняло независимость, хотя постепенно на территории усиливалось французское влияние, особенно в институционально-конфессиональной сфере.

Геополитическое положение полуострова превратило его в арену англо-французского противостояния во время Столетней войны. Война за бретонское наследство (1341-1364) стала важной частью этого конфликта. Герандский договор 1365 года, закрепивший власть проанглийской династии Монфоров, тем не менее, не привёл к вассальной зависимости от Англии – новый герцог Жан IV (1365-1399) принёс присягу французской короне.

Последующий период (XIV-XV вв.) стал временем расцвета бретонской самостоятельности. Это сопровождалось развитием торговых отношений с Англией и государствами Пиренейского полуострова; развитием собственных политических институтов; созданием независимого парламента в 1485 году.

Однако экономика герцогства, несмотря на выгодное географическое положение, оставалась уязвимой из-за чрезмерной зависимости от внешних факторов. Эта слабость проявилась в неудачном восстании против французского сюзеренитета в конце XV века, ставшем переломным моментом в истории региона.

Такая сложная историческая траектория – от полной независимости к постепенной интеграции – сформировала особый тип бретонской идентичности, сочетающей память о былом суверенитете с реалиями французской государственности. Именно это наследие продолжает питать современные сепаратистские настроения в регионе.

История бретонского сопротивления центральной власти берет начало в конце XV века, когда в 1491 году Анна Бретонская была вынуждена заключить брак с французским королем Карлом VIII, а в 1532 году последовало окончательное присоединение региона к Франции. Эти события кардинально изменили экономическую ситуацию в Бретани: насилиственное включение во французский рынок и протекционистская политика Парижа разорвали традиционные торговые связи с Британскими островами, что привело к длительному периоду экономического упадка.

Лишенная значительных природных ресурсов, Бретань в эпоху промышленной революции превратилась в беднейший регион страны, поставлявший дешевую рабочую силу для более развитых областей. Парadoxальным образом, именно запоздалая индустриализация стала катализатором регионалистских настроений. Хотя строительство железной дороги в 1880 году связало Бретань с национальным рынком, это привело к разорению местных производителей, не выдержавших конкуренции.

Ответом на экономические проблемы стало создание в 1898 году Бретонского регионалистского союза (БРС) – одной из первых организаций такого рода во Франции, выступавшей за экономическое возрождение региона. Первая мировая война стала переломным моментом: непропорционально высокие потери (вдвое больше, чем в других регионах) и дальнейшее ухудшение экономического положения радикализировали население. Вдохновленные примером ирландских сепаратистов, бretонские националисты в 1927 году создали Бретонскую автономистскую партию (БАП), а в 1931 году – более радикальную Бретонскую националистическую партию (БНП), впервые открыто заявившую о стремлении к независимости.

Межвоенный период характеризовался расколом движения на умеренное (БАП) и радикальное (БНП) крылья, а также появлением террористических организаций. Созданная в 1930 году группировка "Гвен-ха-Ду" совершила ряд громких акций, включая взрыв памятника в Ренне и диверсии на железной дороге. Кульминацией этого противостояния стала Вторая мировая война, когда БАП присоединилась к Сопротивлению, а БНП вступила в союз с нацистами, сформировав бretонское подразделение Waffen SS.

Послевоенные годы стали периодом забвения для бretонского сепаратизма, дискредитированного коллаборационизмом. Возрождение движения началось в 1960-х на волне антиколониальных настроений и молодежных протестов. Созданный в 1964 году Демократический бretонский союз (ДБС) ввел в дискурс концепцию "внутреннего колониализма", обвиняя Париж в эксплуатации региона. В то же время более радикальное крыло в лице Фронта освобождения Бретани (1963) и Бретонской революционной армии (1972) продолжило практику террористических актов, наиболее трагическим из которых стал взрыв в "Макдоналдсе" в 2000 году.

Историческое развитие бretонского сепаратизма можно разделить на три этапа:

- Зарождение регионалистских идей (до 1918 года)
- Радикализация и сотрудничество с нацистами (1919-1945)
- Левый поворот и современный автономизм (с 1960-х по настоящее время)

Эти трансформации отражают сложный путь движения от культурного регионализма к политическому национализму, в котором переплелись экономические, социальные и идеологические факторы.

Список источников

1. Михайлова Н. В., Албаков М.А. Факторы развития сецессионных процессов в современных государствах // Этносоциум и межнациональная культура. 2023. № 2(176). С. 85-90.
2. Рокки Т. Сохранение региональных идентичностей в современной Франции: уроки истории // Дневник Алтайской школы политических исследований. 2023. № 39. С. 157-166.
3. Сергеев Е. А. Сепаратизм в Бельгии: основные факторы трансформации валлоно-фламандских противоречий // Сравнительная политика. 2023. № 4. С. 9-38.
4. Хенкина А. А. Сепаратистские движения в современной Франции // Международный научно-исследовательский журнал. 2022. № 5-3(119). С. 141-143 с.

УДК 332.1

Надежда Олеговна Павлова
e-mail: pavlovanad1101@gmail.com

Каринэ Самвеловна Гаврилова
e-mail: ksgavrilova.spb@gmail.com

К ВОПРОСУ О СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНА ПРОВАНС-АЛЬПЫ-ЛАЗУРНЫЙ БЕРЕГ

Аннотация: в статье рассматриваются особенности социально-экономического развития департаментов французского региона Прованс-Альпы-Лазурный берег. Авторы провели сравнительную оценку отдельных показателей, опираясь на комплексный интегральный подход.

Ключевые слова: Франция, Прованс-Альпы-Лазурный берег, социально-экономическое развитие, интегральная оценка.

Nadezhda O. Pavlova
e-mail: pavlovanad1101@gmail.com

Karine S. Gavrilova
e-mail: ksgavrilova.spb@gmail.com

ON THE QUESTION OF SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Abstract: The article examines the features of the socio-economic development of the departments of the French region of Provence-Alpes-Côte d'Azur. The authors conducted a comparative assessment of individual indicators, based on a comprehensive integrated approach.

Keywords: France, Provence-Alpes-Cote d'Azur, socio-economic development, integrated assessment.

Прованс-Альпы-Лазурный берег – регион Франции, расположенный на юго-востоке государства. Площадь региона составляет 31,4 тыс. квадратных километров, а численность населения – 5 131 187 человек. Регион характеризуется достаточно высокой плотностью населения. Валовый внутренний продукт на душу населения в регионе составляет 31 580 евро, что на 2,5 тыс. евро меньше, чем данный показатель в целом по Франции [8]. Регион Прованс-Альпы-Лазурный берег, являющийся одновременно средиземноморским и альпийским регионом, имеет самую большую протяженность природных пространств и ландшафтов среди французских регионов, а также богатым природным наследием как в горах, так и на побережье. За полвека, несмотря на спад рождаемости, количество жителей увеличилось на 50%.

С ВВП в 171 млрд евро в 2024 году Прованс Альпы Лазурный берег является третьей региональной экономикой по объему произведенного богатства на душу населения после Иль-де-Франс и Овернь-Рона-Альпы. Несмотря на наличие предприятий с высокой добавленной стоимостью и более квалифицированных рабочих мест, чем в среднем по стране, уровень безработицы остается на относительно высоком уровне. Территориальные различия также весьма заметны. В некоторых сферах уровень занятости поддерживается за счет передовых и инновационных услуг (например, в Софии-Антиполис), известным промышленным предприятиям (например, аэрокосмическая отрасль в Мариньяне, в Каннах), а также за счет активной деятельности, связанной с удовлетворением потребностей населения.

При анализе и оценке экономического пространства Франции были рассмотрены такие показатели, как плотность экономически активного населения, ВРП на душу населения, объем капиталовложений, объем производства и объем государственных доходов. По итогам ранжирования всех регионов государства регион Прованс-Альпы-Лазурный берег занял 3-ю позицию, уступив только столичному региону Иль-де-Франс и региону Овернь-Рона-Альпы. Данный результат иллюстрирует достаточно вы-

сокое экономическое развитие региона. Однако в таблице 1 проиллюстрировано сравнение основных показателей региона Прованс-Альпы-Лазурный берег со средним показателем по стране, и можно заметить, что уровень бедности в регионе превышает средний по стране.

Таблица 1. Сравнительная характеристика экономических показателей региона со средними показателями по стране, 2023 г. [8]

	ВВП (в евро)		Средний уровень жизни (в евро)	Уровень бедности (в %)
	В млн	На одного жителя		
Прованс-Альпы-Лазурный берег	166 443	32 997	21 350	17,3%
ФРАНЦИЯ	2 360 687	35 252	21 650	15,1%

Бедность достаточно распространённое явление в регионе – с уровнем бедности 17,3% в 2023 г. регион занимает третье место среди неблагополучных регионов Франции, уступив только Корсике и О-де-Франс. Во всех департаментах, кроме Верхних Альп, уровень бедности выше, чем в среднем по стране, особенно в департаментах Воклюз и Буш-дю-Рон.

Если рассматривать регион более детально, а именно показатели департаментов, входящих в его состав, то можно отметить следующую тенденцию: по доле людей трудоспособного возраста с низкой квалификацией или без нее и по уровню безработицы лидирует департамент Верхние Альпы (доля людей с низкой квалификацией и без 22,6%, уровень безработицы 11%), наиболее благоприятная обстановка сложилась в департаменте Буш-дю-Рон. Здесь доля людей с низкой квалификацией и без нее составляет всего 15,5%, а уровень безработицы составляет 7,9%. В регионе 38% людей в возрасте от 25 до 64 лет имели диплом о высшем образовании в 2023 году, что является довольно высоким показателем среди регионов за пределами столичного региона Иль-де-Франс. Однако между департаментами региона существуют различия: в Буш-дю-Рон и Приморских Альпах доля выпускников высших заведений выше, однако доля людей с низкой квалификацией или без квалификации среди лиц в возрасте 15–64 лет в 2023 в данных департаментах была самой высокой среди других департаментов региона. В департаменте Верхние Альпы доля людей с низкой квалификацией или без нее в 2019 была самой низкой в регионе.

В среднем в 2023 году 9,7% трудоспособного населения в Прованс-Альпы-Лазурный берег были безработными по сравнению с 8,4% в среднем во Франции. Уровень безработицы особенно высок в департаментах

Воклюз, Альпы Верхнего Прованса и Буш-дю-Рон. В департаменте Верхние Альпы показатель безработицы ниже, чем в целом по стране.

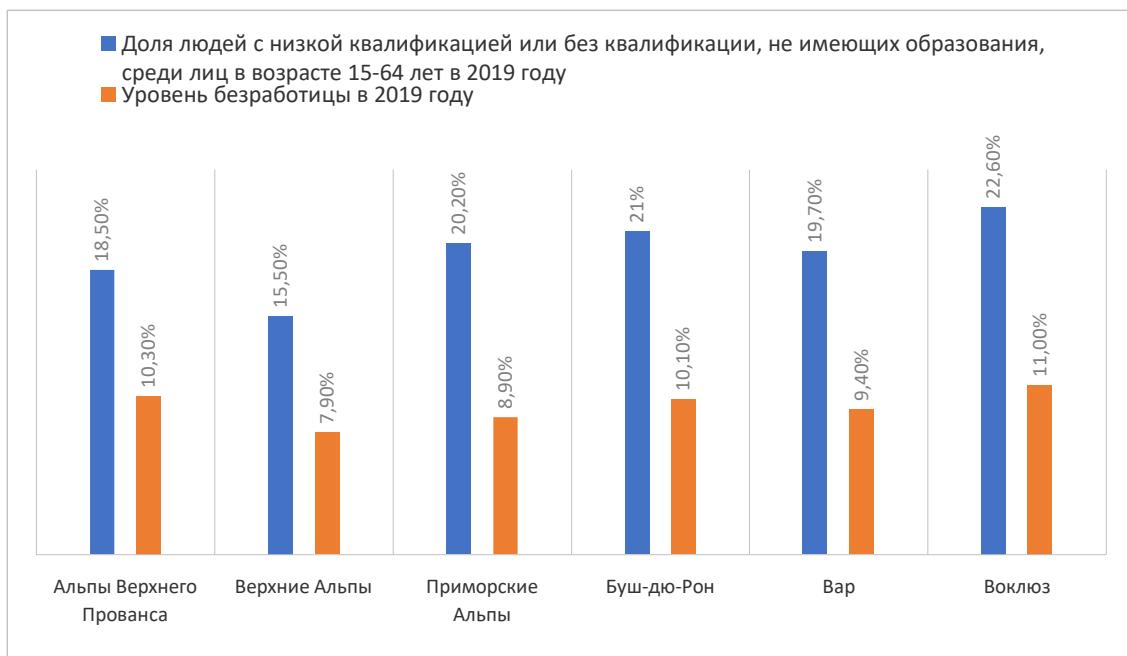


Рисунок 1. Доля безработицы и доля экономически активного населения с низкой квалификацией или без нее в департаментах региона, 2023 г. [2, 3, 4, 5, 6, 7]

Регион в большей степени ориентирован на деятельность в сфере услуг: в этих секторах занято более восьми из десяти рабочих мест. Особенno распространены услуги с высокой добавленной стоимостью, связанные с туризмом. Вес региональной промышленности относительно невелик, но deinдустрIALIZация была менее заметной, чем во Франции за последние двадцать лет. Сельское хозяйство, доля которого в региональной занятости также представляется ограниченной, отличается разнообразием. Наконец, производственная структура характеризуется высокой долей занятых в микро- и крупных компаниях, а динамика создания компаний находится на среднем уровне по регионам провинций. Основная доля занятых, как уже было упомянуто ранее, сконцентрировано в сфере услуг (50% населения региона), треть населения занята в нерыночном секторе. Рисунок 2 иллюстрирует распределение занятости населения региона Прованс-Альпы-Лазурный берег по отраслям. Исходя из данных, можно сделать вывод о том, что регион не имеет достаточно развитую промышленную инфраструктуру, поскольку доля занятых в промышленности составляет всего 8%. На долю сельского хозяйства в регионе приходится 2% занятых.

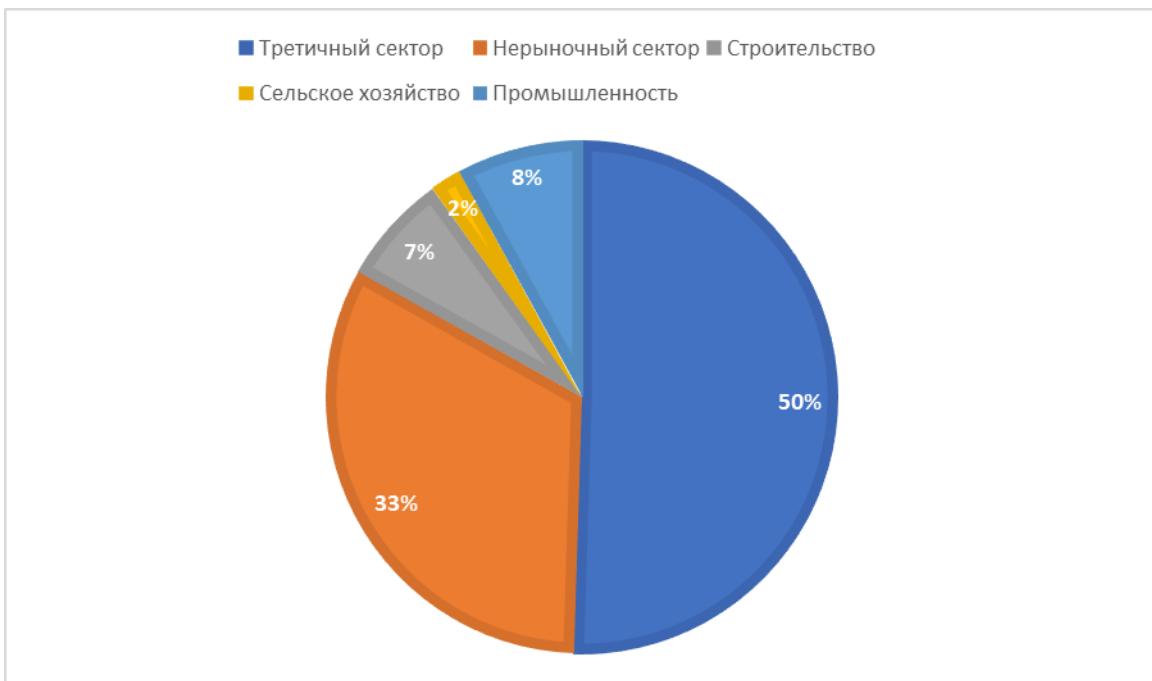


Рисунок 2. Распределение занятых по секторам экономики в регионе Прованс-Альпы-Лазурный берег, 2023 год [8]

В 2023 году доля занятых в регионе Прованс-Альпы-Лазурный берег увеличилась на 1,7% по сравнению с предыдущим годом. Этот регион является одним из самых динамиично-развивающихся на материковой части Франции, уступая только Окситании и Иль-де-Франс.

Доля рабочих мест в промышленности в регионе ниже, чем на национальном уровне, в то время как рыночный и нерыночный третичные секторы представлены с большей долей занятых.

Стоит отметить, что сектор услуг в регионе Прованс-Альпы-Лазурный берег в основном развивается и преобладает за счет развитых рекреационных ресурсов и высокой туристской привлекательности. Как было отмечено ранее, при анализе экономического пространства регионов Франции, Прованс-Альпы-Лазурный берег занимает второе место по туристской привлекательности после Иль-де-Франс. Региона предоставляет туристам возможности пляжного, горнолыжного и гастрономического туризма. Туристические агентства предлагают лавандовые маршруты по Провансу, винные маршруты, экотуризм, походы в горы и другие развлечения. В рейтинге департаментов Франции по количеству отелей и гостиниц для туризма, 3 из 6 департаментов региона Прованс-Альпы-Лазурный берег вошли в данный рейтинг с лидирующими позициями. Так, например, департамент Приморские Альпы занимает второе место по количеству отелей и гостиниц после Парижа.

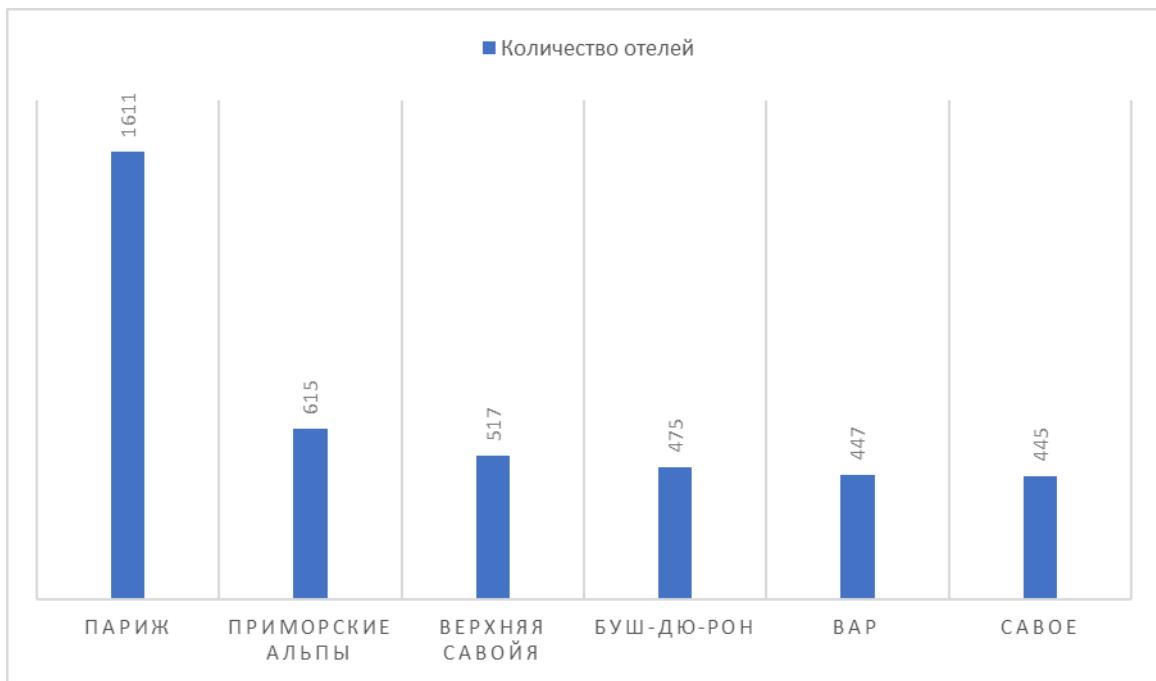


Рисунок 3. Количество отелей в некоторых департаментах Франции, 2023 год [10]

С 1968 г. по 2023 г. количество рабочих мест росло почти такими же темпами, как и численность населения (+1,0% и + 0,9% в год соответственно). За этот период, как и в других странах Франции, социально-профессиональная структура рабочих мест претерпела глубокие изменения. Повысился средний уровень квалификации. Доля руководителей увеличилась в три раза, а доля работников среднего звена – в два раза, следуя в этом смысле изменениям во французской экономике.

Для того чтобы выявить наиболее перспективные и развитые департаменты региона Прованс-Альпы-Лазурный берег, был использован метод интегральной оценки. В ходе анализа были рассмотрены такие показатели, как численность населения, численность трудоспособного населения, уровень безработицы, доля людей с высшим образованием, средняя заработная плата и количество предприятий. В результате исследования, самым развитым в социально-экономическом отношении департаментом региона оказался Буш-дю-Рон, который имеет самые низкие показатели безработицы и долю людей с низкой квалификацией и без, на втором месте Приморские Альпы, на территории которого как раз и расположен технополис София-Антиполис.

С помощью картограммы можно заметить, что наиболее экономически развитые департаменты региона расположены в южной части Прованс-Альп-Лазурного берега, а менее развитые – в северной части. Примечательно также то, что 3 наиболее развитых региона имеют доступ к Сре-

диземному морю, следовательно, имеют больше рекреационных ресурсов, из чего можно предположить, что именно за счет высокой востребованности среди туристов, данные департаменты имеют хорошие экономические показатели.

Таблица 2. Результаты интегральной оценки социально-экономического развития департаментов региона Прованс-Альпы-Лазурный берег.
Рассчитано по [2, 3, 4, 5, 6, 7]

Департамент	Интегральный показатель	Ранг
Альпы Верхнего Прованса	0,558	VI
Верхние Альпы	0,626	V
Приморские Альпы	1,221	II
Буш-дю-Рон	1,689	I
Вар	1,104	III
Воклюз	0,822	IV



Рисунок 4. Уровень социально-экономического развития департаментов региона Прованс-Альпы-Лазурный берег. Составлено по табл. 2

Степень неравенства по уровню экономического благосостояния населения департаментов региона также можно проиллюстрировать с помощью кривой Лоренца. Для ее построения были взяты такие показатели,

как численность трудоспособного населения и средняя заработная плата по департаментам.

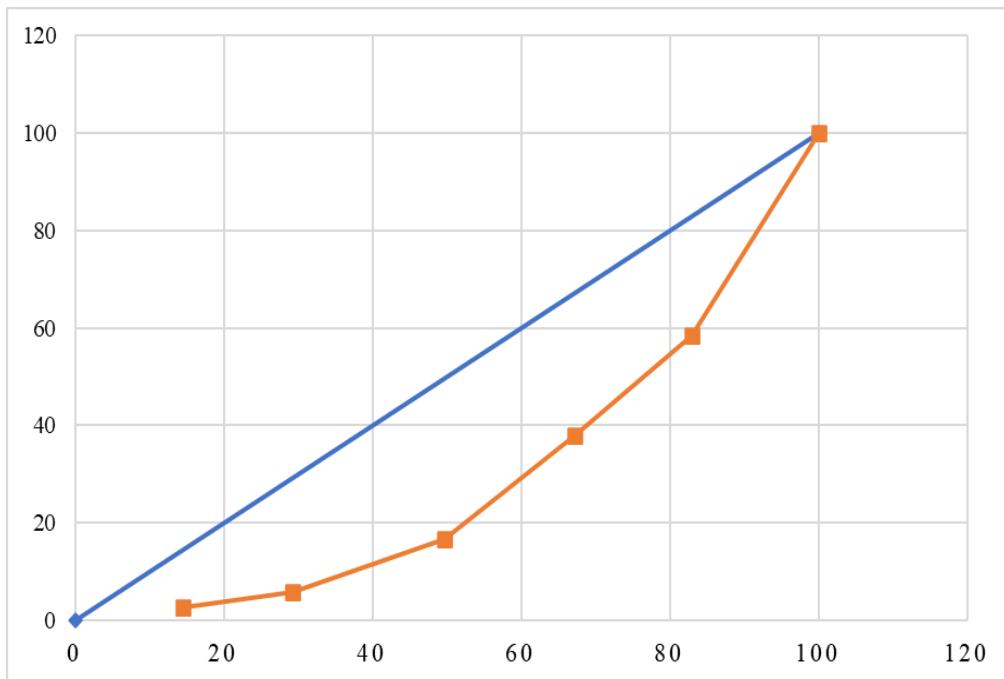


Рисунок 5. Асимметрия по уровню экономического благосостояния населения трудоспособного возраста по департаментам региона Прованс-Альпы-Лазурный берег, 2023 г. Составлено по [8]

Департаменты, располагающие более рекреационными ресурсами, на территории которых находятся национальные университеты, наиболее развиты в социально-экономическом отношении. Доля трудоспособного населения с высшим образованием в них значительно выше, следовательно, уровень заработной платы в среднем по департаменту выше за счет большей доли высококвалифицированных специалистов.

Список источников

1. Государственные расходы Франции по сфере деятельности [Электронный ресурс]. URL: Public budget breakdown in France | Statista (дата обращения 24.05.2025 г.)
2. Досье Национального исследовательского института Франции по департаменту Альпы Верхнего Прованса (04) [Электронный ресурс]. URL: Dossier complet – Département des Alpes-de-Haute-Provence (04) | Insee (дата обращения 22.05.2025 г.)
3. Досье Национального исследовательского института Франции по департаменту Верхние Альпы (05) [Электронный ресурс]. URL: Dossier

complet – Département des Hautes-Alpes (05) | Insee (дата обращения 22.05.2025 г.)

4. Досье Национального исследовательского института Франции по департаменту Приморские Альпы (06) [Электронный ресурс]. URL: Dossier complet – Département des Alpes-Maritimes (06) | Insee (дата обращения 22.05.2025 г.)

5. Досье Национального исследовательского института Франции по департаменту Буш-дю-Рон (13) [Электронный ресурс]. URL: Dossier complet – Département des Bouches-du-Rhône (13) | Insee (дата обращения 22.05.2025 г.)

6. Досье Национального исследовательского института Франции по департаменту Вар (83) [Электронный ресурс]. URL: Dossier complet – Département du Var (83) | Insee (дата обращения 22.05.2025 г.)

7. Досье Национального исследовательского института Франции по департаменту Воклюз (84) [Электронный ресурс]. URL: Dossier complet – Département du Vaucluse (84) | Insee (дата обращения 22.05.2025 г.)

8. Национальный исследовательский институт Франции INSEE [Электронный ресурс]. URL: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6672132> (дата обращения 20.05.2025 г.)

9. Официальный сайт региона Прованс-Альпы-Лазурный берег [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.regionpaca.fr/> (дата обращения 20.05.2025 г.)

10. Рейтинг департаментов Франции по количеству отелей [Электронный ресурс]. URL: Top 12 French departments with the most hotels | Statista (дата обращения 24.05.2025 г.)

УДК 332.1

Надежда Олеговна Павлова
e-mail: pavlovanad1101@gmail.com
Каринэ Самвеловна Гаврилова
e-mail: ksgavrilova.spb@gmail.com

ВЛИЯНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПАРКА СОФИЯ-АНТИПОЛИС НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНА ПРОВАНС-АЛЬПЫ-ЛАЗУРНЫЙ БЕРЕГ (ФРАНЦИЯ)

Аннотация: технополис София-Антиполис, созданный в 1970-х гг., признан одним из эталонных технологических парков в мире. Здесь осуществляют свою 2 500 компаний, которые формируют более 40 000 рабо-

чих мест. Около 40% из них занимаются научными исследованиями и инновационными разработками. В статье авторы анализируют влияние технопарка на социально-экономическое развитие французского региона Прованс-Альпы-Лазурный берег.

Ключевые слова: особая экономическая зона, технопарк, социально-экономическое развитие региона, София-Антиполис, Прованс-Альпы-Лазурный берег.

Nadezhda O. Pavlova
e-mail: pavlovanad1101@gmail.com

Karine S. Gavrilova
e-mail: ksgavrilova.spb@gmail.com

THE IMPACT OF SOFIA-ANTIPOLIS TECHNOLOGICAL PARK ON THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR REGION (FRANCE)

Abstract: Technopolis Sophia Antipolis, created in the 1970s, is recognized as one of the benchmark technology parks in the world. 2 500 companies operate here, creating more than 40 000 jobs. About 40% of them are engaged in scientific research and innovative developments. In the article, the authors analyze the impact of the technology park on the socio-economic development of the French region of Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Keywords: special economic zone, technology park, socio-economic development of the region, Sophia-Antipolis, Provence-Alpes-Cote d'Azur.

Особая экономическая зона (далее ОЭЗ) представляет собой географически ограниченную территорию, на которой действуют особые экономические условия, направленные на стимулирование притока инвестиций, развитие экспорта, создание новых рабочих мест, ускорение экономического роста. ОЭЗ являются удобным, эффективным инструментом активизации экономической активности на небольшой ограниченной территории, что способствует привлечению прямых иностранных инвестиций и улучшению уровня жизни населения. В настоящее время наблюдается тенденция стремительного увеличения количества особых экономических зон по всему миру. Так, в период с 1975 по 2018 год их число возросло с 79 до 5 400. [2]

Особое внимание последние десятилетия уделяется категории научных и технологических парков, которые особенно популярны в развитых странах (например, в ЕС их насчитывается около 360). В отличие от индустриальных парков, они создаются государственным или полугосудар-

ственным сектором для содействия активной кластеризации, привлечения бизнеса в высокотехнологичных отраслях и поддержки стартапов, связанных с университетскими исследовательскими институтами. Но, как и индустриальные парки, они, как правило, не предлагают освобождения от таможенных, фискальных или других нормативных обязательств.

Относительно немногие предприятия соответствуют критериям как для ОЭЗ, так и для научных парков. Большинство научно-технических парков не являются особыми экономическими зонами, поскольку в них, как правило отсутствует четкая нормативная база. И наоборот, не все особые экономические зоны, ориентированные на науку, технологии и инновации, квалифицируются как научные парки, поскольку они могут не иметь связей с учреждениями, ориентированными на образование и знания (например, с университетами). Деятельность в научных парках и зонах высоких технологий часто отличается друг от друга, причем первые сосредоточены на коммерциализации исследований и спонсировании стартапов для создания новых технологий, а последние – на масштабном производстве в наукоемких отраслях. Однако существуют также и примеры, когда научно-технический парк является в то же время и особой экономической зоной, поскольку сочетает в себе признаки и того, и другого (например, Медиконовая Долина в Дании, технополис София-Антиполис во Франции). Технополисы и технопарки принято определять как особый тип особых экономических зон. Технополис ориентирован на научно-производственную и учебную деятельность, производимую в зоне, которая включает в себя также и жилую и культурно-бытовую площадь, сконцентрированную вокруг научного(-ых) центра(-ов). При этом технополисы обеспечивают постоянный поток инноваций на базе научных исследований, а также поддерживают благосостояние социально-экономической сферы региона и страны в целом.

В свою очередь у технополисов существует собственная классификация, определяющаяся по характеру и объему функций зоны:

1) Центры инновационных технологий. Приоритетной деятельностью для них является сотрудничество с относительно новыми фирмами, ориентированные на наукоемкие технологии, с целью стимулирования их развития и совершенствования, открытия новых франшиз и создания новых фирм.

2) Научно-исследовательские парки. Направлением их деятельности считается сотрудничество и поддержание тесных связей с научно-исследовательскими институтами (НИИ), создание и внедрение новых технологий, а также оказание содействия как новым, так и состоявшимся фирмам.

3) Технопарки. Технологические парки определяются как научно-промышленные зоны, в рамках которых происходит слияние предприятий и организаций научного характера для сотрудничества и обмена инновационными идеями, в целях реализации последующего развития региона.

4) Технологические центры. Это ряд обслуживающих компаний, созданных с целью результативного и успешного развития новых высокотехнологичных фирм.

5) Конгломераты технокомплексов и научных парков. Они ориентированы на слияние высокотехнологичных компаний и переустройство регионов в инновационные зоны.

Технополисы способствуют созданию и развитию современной инфраструктуры, а также стабилизации экономических показателей в рамках региона и страны.

Технологический парк, или технополис София-Антиполис, расположенный в департаменте Приморские Альпы (регион Прованс-Альпы-Лазурный берег), сегодня является выдающимся достижением и признан эталоном технологических парков во всем мире. Этот технопарк стабильно развивается и показывает положительные экономические показатели даже в периоды экономического кризиса – сегодня здесь сосредоточено 2500 компаний, которые предлагают более 40000 рабочих мест, и около 40% из них занимаются научными исследованиями и инновационными разработками.

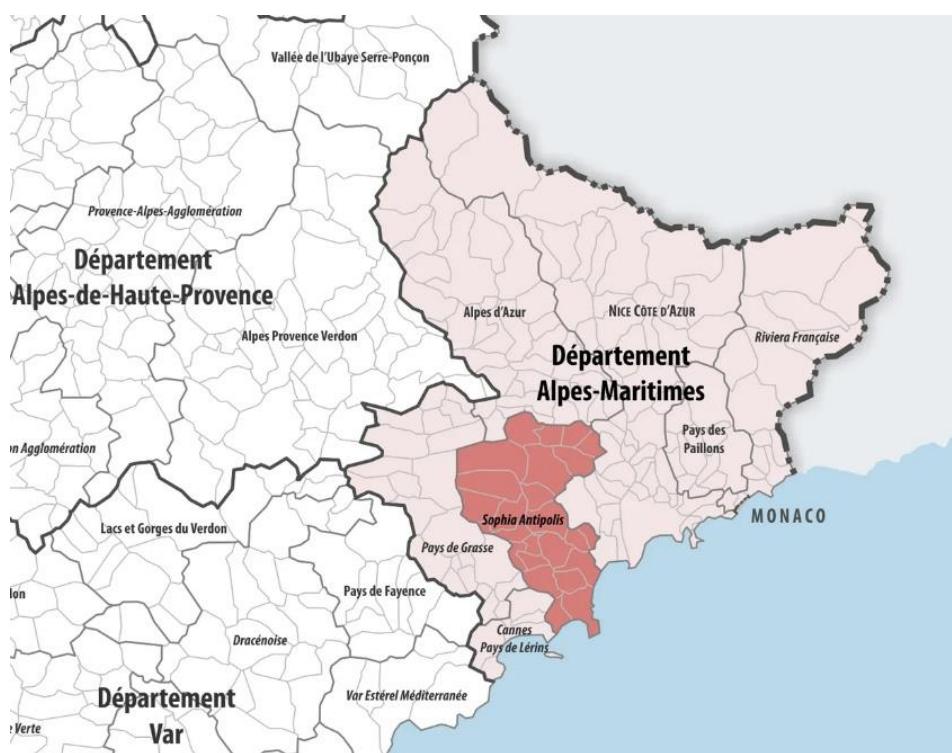


Рисунок 1. Расположение технопарка София-Антиполис

Технополис находится относительно удаленно от крупных городских агломераций региона Прованс-Альпы-Лазурный берег, но при этом для его создания было несколько предпосылок, связанных с развитой транспортной инфраструктурой региона, которая была развита с целью поддержания международного туризма и конгрессной деятельности в регионе. Инфраструктура региона пользуется привлекательностью как для размещения своих предприятий для крупных компаний, так и для поддержания качества жизни их сотрудников. Например, в 10 километрах от технопарка расположена яхтенная пристань Антиба, в 12 километрах расположен Дворец фестивалей в Каннах, второй по величине аэропорт Франции – аэропорт Ницца – находится в 20 километрах от Софии-Антиполис. Стоит также отметить, что департамент Приморские Альпы занимает второе место в рейтинге департаментов по количеству отелей и гостиниц, в которых возможно размещать не только туристов, но и участников экономических форумов, научных конференций и конгрессов.

Еще одним благоприятным условием размещения технопарка София-Антиполис на территории департамента Приморские Альпы стали благоприятные климатические условия. Как уже было отмечено ранее, сам регион Прованс-Альпы-Лазурный берег расположен в юго-восточной части Франции и имеет доступ как к склонам Альп, так и к побережью Средиземного моря, следовательно, климат в регионе теплый средиземноморский, с небольшим количеством осадков в год и стабильно теплым летом. [1]

Технополис София-Антиполис является привлекательным объектом инвестирования для иностранных компаний: сфера деятельности данной особой экономической зоны охватывает наиболее перспективные и востребованные отрасли, такие, как фармакология, кибербезопасность, здравоохранение и биоинженерия, разработки в сфере ИТ, финансовые технологии, умный автомобиль. Технопарк занимается разработками проектов в сфере цифровизации образования, технологий в сфере недвижимости, спорта и яхтинга. Годовой оборот Софии-Антиполис составляет 5,6 миллиардов евро. На территории технопарка размещена предприятия такие компаний, как Air France, Samsung, Huawei, Amadeus, American Express, Dassault System, Intel, Toyota. В состав научно-исследовательского кластера входят такие фармакологические компании, как Genevrier, Theradis Pharma, Galderma Research&Development, Boiron, Elaipharma и Laboratoire Cavidra. Общий оборот данных компаний в 2018 году насчитывает 346,7 миллионов евро. Средний возраст компаний (с даты их основания) говорит о том, что технопарк размещает в себе предприятий компаний с модернизированным, инновационным и высокотехнологичным производственным оборудованием, которые производят востребованную продукцию как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

Деятельность технополиса София-Антиполис включает в себя создание и координацию 165 проектов в сфере инноваций и технологий. Проекты технопарка получают поддержку не только от власти Франции, но и от многих стран Европы. На рисунке 9 представлены страны Европы и их доля финансирования в проекты Софии-Антиполис. Основными партнерами технопарка, как можно заметить, являются Германия, Италия и Испания. Однако помимо стран Европы в проекты технопарка София-Антиполис инвестируют такие государства, как США, Израиль, Турция, Тайвань и Гонконг. [4]

Данный фактор говорит о том, что София-Антиполис является действительно одной из самых востребованных научно-исследовательских зон не только в Европе, но и в мире. Проекты, разработанные технопарком, координируются не только Францией, но и Италией, Германией, а также Нидерландами. Один из проектов был также реализован в Турции. В основу проектов входят исследования в области ИТ, здравоохранения и кибербезопасности.

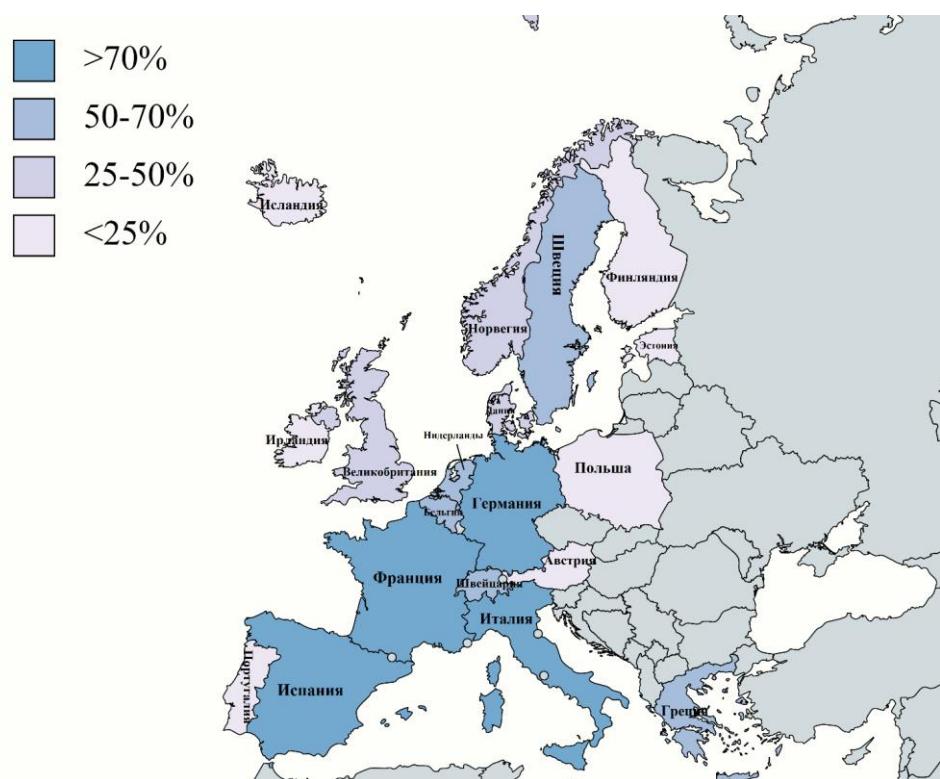


Рисунок 2. Участие европейских стран в финансировании научно-исследовательских проектов, реализованных технопарком София-Антиполис [4]

Данные факты стали причиной большого потока прямых иностранных инвестиций не только в технополис, но и в регион, и в страну в це-

лом. Стоит также отметить, что в департаменте, на территории которого расположен технопарк София-Антиполис, одни из самых низких показателей безработицы по региону, высокая доля трудоспособного населения с высшим образованием, а также, по интегральной оценке основных показателей Приморские Альпы занимают вторую позицию, что говорит о том, что София-Антиполис действительно имеет большое влияние на социально-экономическое развитие региона Прованс-Альпы-Лазурный берег путем предоставления огромного количества рабочих мест, расположения высших учебных заведений.

Таким образом, София-Антиполис, являющийся крупнейшим технополисом Европы, играет большое значение в социально-экономическом развитии региона Прованс-Альпы-Лазурный берег.

Во-первых, в технопарке реализуется большое количество международных инновационных проектов, финансирование которых осуществляется многими странами Европы, и даже мира, что увеличивает инвестиционную привлекательность региона, повышает статус научно-исследовательского сектора Франции на международной арене.

Во-вторых, в рамках Софии-Антиполиса часто проводятся научные конференции, конгрессы и форумы. Данный фактор обуславливает увеличение потока туристов в регион, благодаря чему развивается транспортная, социальная инфраструктура региона.

И, в-третьих, София-Антиполис предоставляет огромное количество рабочих мест, что позволяет избежать увеличения темпов безработицы в регионе Прованс-Альпы-Лазурный берег, в частности в департаменте Приморские Альпы, о чём можно сделать вывод, опираясь на расчеты интегральных показателях департаментов региона.

При грамотной эксплуатации и управлении технопарком правительством Франции, София-Антиполис имеет множество перспектив развития и реализации своего потенциала в полной мере. На данный момент София-Антиполис не имеет четких административных границ, что замедляет темпы ее территориального развития. Некоторых коммуны, территорию которых охватывает технопарк, не видят перспектив развития Софии-Антиполис, из-за чего возникают разногласия по теме размещения компаниями своих предприятий. Однако если государство обеспечит территориальное разграничение технопарка с административно-территориальными единицами региона, вполне возможно ускорение темпов развития технопарка. Еще одним фактором развития технопарка может стать интеграция и использование туристического потенциала близлежащих крупных агломераций – Ниццы и Марселя. На данный момент в технополисе существует 3 выставочных комплекса, которые используется не в полном размере, однако, прокладывание маршрутов туристических трансферов с Марселя и Ниц-

цы позволит объектам технопарка реализовать потенциал и коммерциализировать свою научную деятельность для туристов, что приведет к быстрому росту доходов не только Софии-Антиполис, но и департамента Приморские Альпы и региону Прованс-Альпы-Лазурный берег в целом.

Список источников

1. Захаров П.Н., Рублев. В.В. Технопарк как драйвер экономического роста региона (на примере технопарка София-Антиполис во Франции). – Вестник ВГУ им.А.Г. и Н.Г.Столетовых №1(23). – 2020. – с.90-94.
2. Количество особых экономических зон по всему миру [Электронный ресурс]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2019_en.pdf (дата обращения 10.05.2025 г.)
3. Наиболее привлекательный для инвестиций регионы Франции [Электронный ресурс]. URL: Local investment funds: preferred regions for investment in France 2019 | Statista (дата обращения 18.05.2025 г.)
4. Научные и инновационные проекты, разработанные технопарком София-Антиполис [Электронный ресурс]. URL: Search | CORDIS | European Commission (europa.eu) (дата обращения 10.05.2025 г.)
5. Национальный исследовательский институт Франции INSEE [Электронный ресурс]. URL: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6672132> (дата обращения 18.05.2025 г.)
6. Официальный сайт региона Прованс-Альпы-Лазурный берег [Электронный ресурс]. URL: <http://www.regionpaca.fr/> (дата обращения 11.05.2025 г.)
7. Scimago institutions rankings [электронный ресурс]. URL: SJR : Scientific Journal Rankings (scimagojr.com) (дата обращения 12.05.2025 г.)

УДК 379.85

Инна Геннадьевна Лимонина

e-mail: limonina-inna@mail.ru

Анастасия Станиславовна Лысенко

e-mail: nastyा.lysenko06@mail.ru

РОЛЬ ОБЪЕКТОВ ЮНЕСКО В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ ТУРИЗМА (НА ПРИМЕРЕ ЧЕХИИ)

Аннотация. В статье рассматривается опыт Чехии, где объекты Всемирного наследия способствуют устойчивому развитию индустрии ту-

ризма. Приводятся примеры использования культурного наследия страны в качестве туристских ресурсов.

Ключевые слова: Объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО, туризм, устойчивое развитие, Чехия

Inna G. Limonina

e-mail: limonina-inna@mail.ru

Anastasia S. Lysenko

e-mail: nastyalysenko06@mail.ru

THE ROLE OF UNESCO SITES IN THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TOURISM (USING THE CZECH REPUBLIC AS AN EXAMPLE)

Abstract: The article examines the experience of the Czech Republic, where World Heritage sites contribute to the sustainable development of the tourism industry. Examples of the use of the country's cultural heritage as tourism resources are given.

Keywords: UNESCO World Heritage Sites, tourism, sustainable Development, Czech Republic

Всемирной туристской организацией, Всемирным советом по путешествиям и туризму и Советом Земли в 1995 г. была разработана" (Agenda 21 for the Travel and Tourism Industry). В этом документе под устойчивым развитием туризма понимается некий процесс, который не наносит ущерба туристским ресурсам. Согласно концепции UN WTO, устойчивое развитие туризма предполагает его планирование и управление, обеспечивающее улучшение качества жизни местного населения, защиту природной среды и культурного наследия. Объекты Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО – один из важнейших туристских ресурсов. На 2025 год насчитывается 1223 таких объектов в 168 странах мира.

С одной стороны, включение объекта в реестр повышает статус туристического направления, с другой – накладывает определенные обязательства. ЮНЕСКО предъявляет требования к сохранению и реставрации объектов всемирного наследия, которые по своей сути отвечают требованиям устойчивого развития территорий:

- не нарушать археологического облика объекта с момента включения в реестр;
- не допускать разрушения объекта;
- разрешить организации ЮНЕСКО контроль проведения работ по реставрации и переустройству памятника;
- обеспечить доступ к объекту для его внешнего осмотра [1]

Однако в основе интереса стран к включению памятников в реестр лежит возможность заработать на туристическом интересе. Престижность туристических направлений с возможностью увидеть объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО позволяет проводить стратегическое планирование туристической деятельности (Strategic Tourism Development) с учетом следующих факторов:

- посещаемость объектов ЮНЕСКО остается стабильной в течение всего года, сезонный спад отсутствует;
- имеется возможность использования визуального сопровождения контента, выполненного профессиональными фотографами ЮНЕСКО и ее партнеров;
- возможна организация партнерства заинтересованных компаний на основе объектов ЮНЕСКО;
- включение памятников в реестр ЮНЕСКО влечет за собой рост инвестиций [3]

Таким образом, регистрация памятника в реестре всемирного наследия ЮНЕСКО играет роль в устойчивом развитии туризма страны, но при этом и возрастает ответственность за их сохранение.

Объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО играют значительную роль в развитии туризма Чехии. Страна обладает 17 такими объектами, которые привлекают туристов со всего мира и способствуют росту доходов городов и регионов, где они находятся. Восстановление исторических зданий и организация культурных мероприятий способствуют, не только сохраняют культурное наследие, но и способствуют развитию малого и микробизнеса, а также привлекают инвестиции в сферу индустрии гостеприимства.

Таблица 1. Объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО Чехии, наиболее популярные у туристов, критерии отбора, год внесения [2]

Объект	Год внесения	Критерии отбора
1. Исторический центр <u>Праги</u> (<u>чеш.</u> Historické centrum Prahy a zámecký park Průhonice)	<u>1992</u>	ii, iv, vi
2. Исторический центр города <u>Чески-Крумлов</u> (<u>чеш.</u> Historické centrum Českého Krumlova)	<u>1992</u>	iv
3. Исторический центр города <u>Тельч</u> (<u>чеш.</u> historické centrum Telče)	<u>1992</u>	i, iv
4. <u>Кутна-Гора</u> : исторический центр города с <u>церковью Святой Варвары</u> и <u>собором Вознесения Девы Марии</u> в Седлеце	<u>1995</u>	ii, iv

Окончание табл. 1

Объект	Год внесения	Критерии отбора
5. Архиепископский замок и сады в Кромержиже (чеш. Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži)	1998	ii, iv
6. Историческая деревня Голашовице (чеш. Holašovice)	1998	ii, iv
7. Замок в городе Литомишль (чеш. Zámek Litomyšl)	1999	ii, iv
8. Вилла Тугендгат в городе Брно (чеш. Vila Tugendhat)	2001	ii, iv

Памятники ЮНЕСКО привлекают туристов, что способствует развитию туризма и культурной жизни в регионах, где они расположены. Например, исторический центр Праги, внесённый в список ЮНЕСКО, стал популярным туристическим объектом, где сочетаются постройки разных эпох и архитектурных стилей, который в 2024 году посетили более 8 млн туристов.

Также объекты ЮНЕСКО помогают сохранять и популяризировать региональные традиции и ремёсла. Например, производство стекла ручной работы, фестивали реконструкторов в Чески-Крумлове или карнавальное шествие во время Масленицы в регионе Глинецко привлекает большое число туристов. По данным на 2022 год, ежегодно историческую деревню Голашовице, где проживает около 140 человек, многие из которых работают в ремесленных мастерских, посещает около 70 000 туристов, поддерживая устойчивое развитие как самой деревни, так Южночешского края, где она находится.

Устойчивому развитию туризма в Чехии способствовали проекты, связанные с улучшением состояния объекта Всемирного наследия или открытием музея. В качестве таких примеров можно привести реконструкцию театра в замке Литомышль, где историческая часть декораций была обновлена с использованием современных технологий, что позволило восстановить сложный механизм, отвечающий за их смену или открытие Музея хмеля в городе Жатец, где посетители могут узнать о процессе выращивания и переработки хмеля. Это привлекает туристов и способствует развитию местного бизнеса. [2]

Список источников

1. Сафина С.С., Лимонина И.Г., Калоева А.Т. Объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО в регионах мира: Зарубежная Европа, Азиатско-

Тихоокеанский регион и Латинская. Монография. Спб., СПбГЭУ, 2024 г.
170 с.

2. Объекты ЮНЕСКО Чехии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.unesco.org/ru/countries/cz> (дата обращения 02.05.2025)

3. Сайт ЮНЕСКО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.unesco.org/ru> (дата обращения 02.05.2025)

УДК 621.039

Константин Сергеевич Лесков

e-mail: kol4343@icloud.com

Анна Андреевна Янковская

e-mail: aia777@yandex.ru

Скорова Валерия Александровна

e-mail: skorovalera@gmail.com

АТОМНАЯ ЭНЕРГЕТИКА В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ

Аннотация. В статье представлены региональные различия в производстве и потреблении атомной энергии как части зеленой taxonomy Европейского союза. Рассмотрено соотношение спроса и производства данного вида энергии, а также перспективы и конкурентоспособность атомной энергетики в свете популяризации возобновляемых источников энергии и «зеленого перехода». Атомная энергетика представлена как один из инструментов достижения целей устойчивого развития в глобальном масштабе.

Ключевые слова: атомная энергия, глобальная энергетика, возобновляемые источники энергии, устойчивое развитие.

Konstantin S. Leskov

e-mail: kol4343@icloud.com

Anna A. Yankovskaya

e-mail: aia777@yandex.ru

Skorova V. Aleksandrovna

e-mail: skorovalera@gmail.com

NUCLEAR ENERGY IN THE EUROPEAN UNION

Abstract. The article presents regional differences in the production and consumption of atomic energy as part of the green taxonomy of the European Union. The ratio of demand and production of this type of energy is considered,

as well as the prospects and competitiveness of nuclear energy in the light of the popularization of renewable energy sources and the "green transition". Nuclear energy is presented as one of the tools for achieving sustainable development goals on a global scale.

Keywords: nuclear energy, global energy, renewable energy sources, sustainable development.

Важнейшей отраслью экономики любого государства является энергетика, от уровня развития и эффективности функционирования которой зависит работа всего народнохозяйственного комплекса. На сегодняшний день, в связи с политической и социально-экономической мировой обстановкой, вопрос энергетической обеспеченности является наиболее острым, особенно для Европейского союза (ЕС). Государства-члены ЕС взяли курс на использование чистых, безуглеродных возобновляемых источников энергии (ВИЭ). Однако процесс зеленого энергоперехода выявил ряд проблем ВИЭ, которые на сегодняшнем этапе технологического развития в ряд ли могут быть решены (такие как нехватка свободных площадей для установок ВИЭ, отсутствие крупных накопителей, которые позволили бы сгладить суточные и сезонные колебания объемов выработки на ВИЭ) в связи с этим в ЕС есть необходимость балансировки нестабильной возобновляемой энергетики с помощью более стабильных источников энергии, такой как атомная энергетика.

В настоящее время Евросоюз по-прежнему далек от того, чтобы вырабатывать большую часть электроэнергии за счет ВИЭ: доля возобновляемых источников (без гидроэнергетики) в энергопотреблении ЕС на 2023 год составляет лишь 17 %, тогда как доля ископаемых видов топлива составила около 80% [10, с.14]. В 2021-2022 гг. резкий рост цен на природный газ и уголь на фоне политических и экономических кризисов и повышение тарифов на электроэнергию при одновременной неспособности ВИЭ обеспечить стабильную и надежную выработку заставили европейские государства и мир в целом вновь задуматься о расширении доли атомной энергии в энергобалансах своих стран.

В марте 2021 г., еще до начала энергокризиса, Европейская экономическая комиссия ООН опубликовала доклад, в котором отмечается, что ядерная энергия является «незаменимым инструментом» для достижения целей в области устойчивого развития, который может стать важнейшей частью энергосистем в странах, стремящихся к углеродной нейтральности [6].

В случае с ЕС энергокризис 2022 гг. в очередной раз продемонстрировал колоссальную зависимость Европы от импорта энергоресурсов [3]. В условиях энергодефицита европейские страны вновь, как и в результате

нефтяного кризиса 1973 г., вернулись к вопросу более интенсивного развития ядерной энергетики. Если ранее в официальных документах ЕС в сфере энергетики и климата внимание атомной энергетике практически не уделялось (например, в основополагающем документе, как «Европейская зеленая сделка» [4], то в феврале 2022 г. Еврокомиссия выступила с предложением о ее включении (наравне с газовой генерацией) в зеленую таксономию ЕС [4] (систему классификации проектов ЕС по признаку устойчивости, предназначенную для инвесторов). Как обозначено в документе Еврокомиссии [5], ядерная энергетика может, при соблюдении строгих условий и в течение ограниченного периода времени, способствовать переходу к устойчивой энергетической системе, но она не должна препятствовать развитию возобновляемых источников энергии. При этом Еврокомиссия будет рассматривать атомные проекты как зеленые, если разрешение на их реализацию будет выдано до 2045 г. в стране, которая может обеспечить безопасное обращение с радиоактивными отходами [7].

Само по себе включение ядерной энергетики в «зеленую» таксономию не означает, что Евросоюз видит ее в своем энергобалансе после 2050 г. Еврокомиссия подчеркивает, что атомная энергетика будет относиться к категории переходных технологий [8] технологий временного использования, призванных облегчить переход на «зеленые рельсы». Одновременно включение атомной энергетики в «зеленую» таксономию ЕС будет иметь большое значение, так как таксономия представляет собой своеобразный ориентир для инвесторов. Включая атомную энергетику в таксономию, руководство ЕС фактически дает «зеленый свет» ее финансированию: инвесторы будут иметь возможность вкладывать средства в атомные проекты, рассматриваемые на данном этапе как «зеленые», что, как ожидается, приведет к более активному развитию атомной энергетики в некоторых странах ЕС. Достаточно сказать, что в текущей ситуации высоких цен на ископаемое топливо промышленность Франции обладает неоспоримыми преимуществами по отношению к Германии. В 2023 г. темп прироста на стоимость электроэнергии во Франции сократился на 2,5% (88,7 евро/МВт·ч), тогда как в Германии увеличилось на 6,7% (100,7 евро/МВт·ч) [9], что наглядно демонстрирует значительный вклад ядерной энергетики в повышение устойчивости и конкурентоспособности экономики страны в целом.

Развитие ядерной энергетики, позволяющей производить низкоуглеродную электроэнергию в больших объемах, важно с точки зрения снижения выбросов парниковых газов. Результаты совместных действий по сокращению эмиссии, которых удалось добиться Евросоюзу за последние три десятилетия, лишь на 20 % приближают ЕС к достижению углеродной нейтральности к 2050 году. Это означает, что если ЕС все же

планирует достичь поставленных целей, то в ближайшие 30 лет ему предстоит пройти остальные 80 % пути (а это в четыре раза больше усилий, чем уже предпринято). В этом случае без атомной энергетики Европе не обойтись [1].

Основные недостатки атомной энергетики – длительные сроки строительства АЭС и высокие затраты на их создание и модернизацию. Установки же ВИЭ имеют более короткие сроки возведения и снижающиеся эксплуатационные расходы, что увеличивает их конкурентоспособность. Рентабельность ВИЭ растет благодаря фиксированным тарифам, тогда как для атомной энергетики растут затраты на обслуживание из-за требований безопасности. Однако атомные станции обеспечивают стабильную генерацию электроэнергии в больших объемах. Сочетание АЭС с установками для электролиза водорода может обеспечить гибкое управление объемами электроэнергии в ответ на колебания спроса.

Российская спецоперация на Украине активизировала дискуссию европейских стран о необходимости полностью избавиться от импорта энергоресурсов из России. Ряд государств уже продемонстрировал заинтересованность в строительстве новых или продлении сроков службы существующих АЭС. Например, Бельгия приняла решение перенести сроки вывода из эксплуатации своих АЭС на 10 лет – с 2025 г. на 2035 году. Спецоперация оказала серьезное влияние и на исход дебатов по вопросу развития атомной энергетики в Польше, переломив их ход в пользу дальнейшего развития мирного атома. В марте 2022 г. Еврокомиссия представила проект плана «REPowerEU» [2] по обеспечению независимости Европы от российского ископаемого топлива (прежде всего, природного газа) на период до 2030 г. В данном документе атомная энергетика упоминается в контексте дальнейшего развития производства низкоуглеродного водорода. В свою очередь, Международное энергетическое агентство опубликовало собственный план по сокращению зависимости ЕС от российского природного газа [1], который носит рекомендательный характер для стран-членов. В документе отмечается целесообразность наращивания производства электроэнергии на базе существующих мощностей генерации с низким уровнем выбросов, в том числе АЭС. Таким образом, энергокризис и начало российской спецоперации в очередной раз актуализировали тему АЭС в ЕС.

Желание отказаться от российских энергоносителей на фоне роста geopolитической напряженности ставит перед европейским обществом две задачи. С одной стороны, стремление к достижению климатической нейтральности требует еще больше мощностей ВИЭ, но для этого в Европе уже сейчас недостаточно свободных территорий и проблема непредсказуемо неравномерной генерации пока должным образом не решена, с друг-

гой стороны, даже полный переход на водородную энергетику будет требовать больших объемов газа, но поставить его в необходимых количествах в среднесрочной перспективе может только Россия. Попытки отказаться от российских энергоресурсов вызывают резкий рост цен. Продолжение использования угля и нефти даже на текущих уровнях противоречит цели достижения углеродной нейтральности к 2050 г. [1].

Развитие атомной энергетики представляется чуть ли не единственной политически приемлемой и надежной альтернативой, однако для преодоления текущего энергетического кризиса Европа не сможет быстро воспользоваться ее преимуществами, поскольку строительство новых АЭС требует значительных временных и капитальных затрат, а также сложных процедур согласования как на государственном, так и общественном уровне.

Список источников

1. Лебедева А., Зайцева А. Атомная энергетика ЕС на пути к реабилитации // Энергетическая политика. 2022. № 6 (172). С. 70-77.
2. Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. REPowerEU Plan. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0700> (дата обращения: 08.04.2025)
3. Communication on the European Green Deal Sustainable Europe Investment Plan. URL: https://www.akeuropa.eu/sites/default/files/2020-03/EN_Der%20europäische%20Grüne%20Deal_0.pdf (дата обращения: 08.04.2025)
4. European Parliament. Briefing EU Legislation in Progress. Revising the Energy Efficiency Directive. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698045/EPRS_BRI\(2021\)698045EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698045/EPRS_BRI(2021)698045EN.pdf) (дата обращения: 08.04.2025)
5. Commission Delegated Regulation. URL: https://ec.europa.eu/finance/docs/level-2-measures/taxonomy-regulation-delegated-act-2022-631_en.pdf (дата обращения: 08.04.2025)
6. World Nuclear News. Birol calls for nuclear acceleration. URL: <https://www.world-nuclearnews.org/Articles/Birol-calls-for-nuclear-acceleration> (дата обращения: 08.04.2025)
7. Deutsche Welle. European Commission declares nuclear and gas to be green URL: <https://www.dw.com/en/europeancommission-declares-nuclear-and-gas-to-be-green/a-60614990> (дата обращения: 08.04.2025)

8. Нефть и капитал. Мирный атом поссорит страны ЕС. URL: <https://oilcapital.ru/article/general/24-01-2022/mirnyyatom-possorit-strany-es> (дата обращения: 08.04.2025).

9. Цены на электроэнергию в Европе в сентябре выросли на фоне увеличения спроса. URL: <https://gmk.center/posts/ceny-na-elektroenergiju-v-evrope-v-sentyabre-vyrosli-na-fone-uvelicheniya-sprosa/> (дата обращения: 08.04.2025).

10. Статистический обзор мировых энергетических ресурсов. 2024. URL: https://www.energyinst.org/__data/assets/pdf_file/0006/1542714/684_EI_Stat_Review_V16_DIGITAL.pdf (дата обращения: 04.04.2025)

УДК 330.33

Арина Евгеньевна Зайцева
e-mail: arina-ugaz89@yandex.ru

Анна Сергеевна Толкачева
e-mail: anna6102004@gmail.com

Анна Андреевна Янковская
e-mail: aia777@yandex.ru

ФЕНОМЕН «ГОЛЛАНДСКОЙ БОЛЕЗНИ»: ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ

Аннотация. В статье представлена общая характеристика феномена «голландской болезни», а также примеры реализации на практике данной концепции. Рассмотрены причины возникновения данного экономического явления и возможные пути предотвращения наступления негативных экономических сценариев для стран с преимущественно сырьевой экспортной специализацией.

Ключевые слова: голландская болезнь, диверсификация экономики, сырьевая специализация.

Arina E. Zajceva
e-mail: arina-ugaz89@yandex.ru

Anna S. Tolkacheva
e-mail: anna6102004@gmail.com

Anna A. Yankovskaya
e-mail: aia777@yandex.ru

THE PHENOMENON OF THE "DUTCH DISEASE": FROM THEORY TO PRACTICE

Abstract. The article presents a general description of the phenomenon of the "Dutch disease", as well as examples of the implementation of this concept in practice. The reasons for the emergence of this economic phenomenon and possible ways to prevent the onset of negative economic scenarios for countries with a predominantly commodity-based export specialization are considered.

Key words: Dutch disease, economic diversification, raw materials specialization.

«Голландская болезнь», или «эффект Гронингена», – это ситуация, при которой усиление валюты страны из-за увеличения поставок продукции сырьевой отрасли негативно сказывается на экономике. Ситуация имеет место в случае, когда развитие добывающего сектора резко начинает опережать обрабатывающий сектор. Укрепление реального курса валюты делает национальное производство неконкурентоспособным в сравнении с конкурентами-импортерами, что увеличивает импорт и снижает экспорт. [2]

В мире много стран, столкнувшихся с данным явлением и по-разному действовавших в этой ситуации, на примере которых можно рассмотреть причины возникновения голландской болезни и методы её «лечения».

1. Классический пример голландской болезни – Нидерланды.

В 1959 году на землях провинции Гронинген на севере Нидерландов было открыто месторождение природного газа с запасами больше 4 трлн куб. м. Родина промышленного капитализма в одночасье превратилась в крупнейшего в Европе владельца газового ресурса, а вместе с ним и природной ренты. В 1959 г. Нидерланды добывали лишь около 200 млн куб. м в год, а во второй половине 1970-х – 45 млрд куб. м (примерно, как и сейчас). Двухсоткратный прирост добычи намного превысил внутренние потребности в газовых ресурсах, и избыток пошел на экспорт в соседние североморские страны. До 1970-х вывоз топлива не превышал 10 % суммарного экспорта товаров Нидерландами, а в первой половине 1980-х достигал четверти. Однако внезапно свалившееся богатство неожиданно обернулось проблемами.

Экономическое процветание 1970-х сопровождалось высокой инфляцией, а к началу следующего десятилетия сменилось упадком в обрабатывающих промышленных отраслях и рецессией в экономике. Газовый экспорт принес большую валютную выручку и укрепил гульден. Заметим, что как раз в это время Бреттон-Вудская система распалась, уступив место

плавающим курсам валют. Между тем цены на промышленные товары, в отличие от сырьевых цен, могут изменяться лишь в относительно узком диапазоне, границы которого жестко заданы конкуренцией, и конкурентоспособность здесь очень уязвима при неблагоприятных изменениях валютного курса. [5]

Высокие доходы в добыче газа привлекли в отрасль рабочую силу и инвестиции, сталкивая обрабатывающие отрасли с дефицитом факторов производства и приводя к росту заработных плат, в то время как эти отрасли и так лишались доходов из-за укрепления гульдена. Увеличились доходы сферы услуг с ее негибкой производительностью и стремлением извлекать максимум прибыли из цен. Возросла инфляция, несырьевые товары стали еще больше проигрывать в конкуренции с импортом.

Торговый баланс Нидерландов и прежде был дефицитным, но с ростом газового экспорта дефицит становился не меньше, а, напротив, все больше. Закономерным результатом стал валютный кризис: за три года – с 1981 по 1985 г. – гульден потерял половину своей стоимости относительно доллара США, т. е. практически столько же, сколько набрал за предыдущие десять лет. Лишь после этого началось оздоровление: сократился импорт, торговый баланс перешел в профицит, начали восстанавливаться производство и экспорт неторгуемых товаров. Инфляция снизилась, а экономика постепенно вышла из рецессии (с тех пор и по сей день Нидерланды стараются держать профицит торгового баланса).

2. Норвегия (исключение из теории существования голландской болезни).

В 1969 году, когда Норвегия открыла месторождение нефти в Северном море, ее ВВП на душу населения составлял 65% шведского. К 2014 году это соотношение выросло почти до 150%, констатируют ученые Центра прикладного макроэкономического анализа Австралийского национального университета. В исследовании «Переосмысление динамики "голландской болезни"» они изучили влияние на производительность не только инвестиций, но и потоков труда и капитала в сырьевой сектор Норвегии. Такой подход позволил им обнаружить, что нефтяной сектор страны оказывал явный позитивный эффект на рост экономики: ресурсный бум увеличивал производительность в других отраслях, включая обработку. Рост технической экспертизы в морском бурении превратил Норвегию в мирового экспортёра технологий, одновременно способствуя развитию других наукоемких отраслей. В то же время шок, связанный со скачком нефтяных цен, и соответствующий рост потребления к такому эффекту не приводили. Создание стабфонда могло дополнительно усилить положительный ресурсный эффект, компенсируя негативное влияние шокового роста расходов в экономике. Именно качественное госуправление и институты позво-

лили Норвегии избежать «голландской болезни». В то же время, вызванное их отсутствием неэффективное перераспределение нефтяной ренты способно объяснить «ресурсное проклятие» – спад экономики на фоне нефтяного изобилия в Венесуэле или Анголе. [1]

На этих двух примерах мы рассмотрели, что голландская болезнь не всегда имеет только негативные последствия.

Далее будут рассмотрены методы предотвращения «голландской болезни». С течением времени и ростом накопленного эмпирического опыта стало ясно, что существуют две основные стратегии, которые могут помочь предотвратить наступление неблагоприятных экономических последствий [3,4]:

Замедление роста курса национальной валюты.

Сдерживание роста курса валюты является более простой и жизнеспособной стратегией предотвращения последствия голландской болезни. Иногда это может быть достигнуто за счет баланса расходов и доходов, полученных от экспорта природных ресурсов.

Одним из наиболее распространенных методов для этого является создание суверенного фонда благосостояния. Многие развитые и развивающиеся страны, в том числе Австралия, Канада, Норвегия и Россия, регулярно включают рычаги управления крупными суверенными фондами благосостояния, чтобы поддерживать всю экономику страны в определенном балансе.

Суверенные фонды благосостояния обычно нацелены на стабилизацию притока капитала в экономику, чтобы не допустить ее перегрева и значительного повышения курса валюты. Избыточные доходы могут быть потрачены на образование или инфраструктуру, которые помогут диверсифицировать экономику.

Диверсификация экономики может практически полностью устранить негативное влияние эффекта голландской болезни. Диверсификация экономики может быть достигнута путем субсидирования отстающих секторов экономики или установления льготных тарифов для поддержки отечественного производителя.

В целях избежания синдрома голландской болезни политикам и экономистам необходимо быть осторожными в управлении новыми богатствами, своевременно изменяя курс экономики. Это позволит эффективно приспособиться к новым обстоятельствам, направив избыток ресурсов на развитие образования, здравоохранения и помочь бедным слоям населения. Только грамотное использование богатств окружающей природной среды в широком смысле и достаточная степень эффективной институционализации поможет удерживать экономический баланс и стабильность во всех сферах народного хозяйства.

Список источников

1. Корниенко О.В. Мировая экономика и международные экономические отношения. Москва: ФЛИНТА, 2018. 303 с.
2. Кусургашев Л.В. Мировая экономика: учебное пособие. Кемерово: КузГТУ имени Т.Ф. Горбачева, 2012. 132 с.
3. Немовленко А.Е., Макарова А.В., Будко Е.А. Голландская болезнь // Символ науки. 2020. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gollandskaya-bolezn> (дата обращения: 09.04.2025).
4. Падалко А.Э., Никулина Е.В. Голландская болезнь // Научная электронная библиотека КиберЛенинка. 2020. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gollandskaya-bolezn/viewer>
5. Швандар К.В., Черкасов В.Ю., Бурова Т.Ф. «Голландская болезнь»: применение бюджетного правила и роль структурных реформ // Научно-исследовательский финансовый институт. Финансовый журнал. 2017. № 5 (39). С. 20-32

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

УДК 341.23

Сажида Сарваровна Сафина
e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Полина Радионовна Веневская
e-mail: veneva2424@gmail.com

АРКТИЧЕСКИЕ СТРАТЕГИИ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

Аннотация: В статье подробно анализируются факторы, обуславлившие формирование политических и экономических интересов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Арктике. Также рассмотрены основные арктические стратегии стран АТР, их участие в международных проектах и отношения с арктическими странами, выявлены основные направления сотрудничества и потенциальные области конфликтов.

Ключевые слова: Арктика, стратегия, международное сотрудничество

Sazhida S. Safina
e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Polina R. Venevskaya
e-mail: veneva2424@gmail.com

ARCTIC STRATEGIES OF THE ASIA-PACIFIC REGION

Abstract: The article analyzes in detail the factors that determined the formation of political and economic interests of the Asia-Pacific Region (APR) countries in the Arctic. It also examines the main Arctic strategies of the Asia-Pacific countries, their participation in international projects and relations with Arctic countries, identifies the main areas of cooperation and potential areas of conflict.

Keywords: Arctic, strategy, international cooperation

Присутствие в Арктике является стратегически важным аспектом политического и экономического развития как обладающих арктическими территориями стран, так и тех государств, которые не имеют непосред-

ственного доступа к региону. Для стран Азиатско-Тихоокеанского региона освоение Арктики представляет спектр возможностей для расширения международного сотрудничества, развития торговли, открытия новых природно-ресурсных баз и, как следствие, увеличения экономического роста и расширения своего влияния на международной арене. Второй немаловажной причиной для освоения Арктики является потребность в альтернативных транспортных артериях, которые сократили бы время и расходы на транспортировку товаров в Европу [1]. Каждая из стран АТР, хоть и открыта к международному сотрудничеству, все же имеет свои собственные интересы и стратегии развития, которые представлены в таблице 1 [3].

Таблица 1. Арктические стратегии стран АТР [3]

Страна	Документ/источник стратегии арктического развития	Описание
Китай	Белая книга по арктической политике Китая (China's Arctic Policy White Paper, 中国的北极政策白皮书), 2018:	Общая стратегическая политика Китая до 2030 года с учетом политической обстановки в АТР.
Япония	Выступление премьер-министра Синдзо Абэ на Втором арктическом научном министерском совещании (Arctic Science Ministerial)	Раскрытие важности расширения научно-технического и кадрового международного сотрудничества в Арктическом регионе.
	Japan Arctic Policy	Развернутое перечисление основных пунктов арктической политики Японии
Республика Корея	Арктическая политика Республики Корея (Arctic Policy of the Republic of Korea)	Общее описание арктической стратегии Республики Корея
	Arctic Vision 2050	Программа, задающая долгосрочный вектор развития Республики Корея в Арктике.
	«Второй генеральный план Корейской Арктики» 2018-2023	Пятилетние цели исследования арктического региона

Для каждой отдельно взятой азиатской страны активное исследование Арктики является, помимо прочего, возможностью заявить о себе, как о державе с развитым экономическим и технологическим потенциалом,

что в условиях перестраивающегося мирового порядка особенно важно для крупных игроков на международных рынках. Поскольку Китай, Япония и Республика Корея являются странами-наблюдателями Арктического Совета, они наряду с арктическими странами заинтересованы в участии в международных соглашениях по арктическому региону. Так, к примеру, Соглашение по укреплению международного арктического научного сотрудничества, подписанное 11 мая 2017 г. в рамках министерской встречи Арктического совета в Фэрбанксе (США), было, в том числе, подписано азиатскими странами-наблюдателями и сформировало институциональную базу для междисциплинарных исследований [2]. Страны АТР являются активными участниками различных международных проектов, деятельность которых направлена на изучение и освоение арктического региона. Среди таких проектов можно выделить производство сжиженного природного газа (СПГ) на полуострове Ямал, в котором участвуют Россия (НОВАТЭК), Китай (CNPC, Silk Road Fund), до 2022 г. участвовали Франция (TotalEnergies) и Mitsubishi Corporation (Япония).

Анализ арктических интересов стран Азии демонстрирует их растущую вовлеченность в регион, обусловленную экономическими, стратегическими и научными соображениями. Китай, как ключевой игрок, активно расширяет свое присутствие, инвестируя в энергетические проекты, развитие Северного морского пути и научные исследования. Япония и Южная Корея, в свою очередь, проявляют интерес к арктическим ресурсам, транспортным маршрутам и климатическим исследованиям, стремясь диверсифицировать источники энергии и снизить транспортные издержки.

Список источников

1. Махмутов Т.А., Петровский Е. В., Надараджа Х., Попадюк О. А. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. – Москва: 2016
2. Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А. Международное сотрудничество в Арктике: интересы и стратегии стран Азиатско-тихоокеанского региона // Владивосток: Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, 2011
3. Проекты и объединения // Арктический портал URL: <https://arctic-portal.org/science/projects-networks> (дата обращения: 30.04.2025).

Наталия Николаевна Константинова

e-mail: natnauka@gmail.com

Махров Михаил Алексеевич

maiklmahrov@yandex.ru

СТРАНЫ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА КАК ОБЪЕКТ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

Аннотация: В статье дана характеристика странам АТР как объекту прямых иностранных инвестиций. Авторами рассмотрена история формирования экономических систем в странах региона АТР, продемонстрирована инвестиционная активность в странах АТР, а также проведена классификация регионов АТР по отраслевой структуре инвестиций.

Ключевые слова: прямые иностранные инвестиции, инвестиционный климат стран АТР, инвестиционная активность, отраслевая структура инвестиций, динамика притока ПИИ в страны АТР.

Natalia Nikolaevna Konstantinova

e-mail: natnauka@gmail.com

Makhrov Mikhail Alekseevich

maiklmahrov@yandex.ru

ASIA-PACIFIC REGION COUNTRIES AS AN OBJECT OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT

Abstract: The article provides a description of the Asia-Pacific region countries as an object of foreign direct investment. The authors reviewed the history of the formation of economic systems in the Asia-Pacific region countries, demonstrated investment activity in the Asia-Pacific region countries, and also classified the Asia-Pacific region regions by the sectoral structure of investments.

Keywords: foreign direct investment, investment climate of the Asia-Pacific region countries, investment activity, sectoral structure of investments, dynamics of FDI inflows to the Asia-Pacific region countries.

Азиатско-Тихоокеанский регион прошел сложный эволюционный путь от колониальной периферии до глобального центра экономического роста. Историю формирования инвестиционной привлекательности региона можно проследить через несколько взаимосвязанных этапов, каждый из которых внес свой уникальный вклад в современный облик АТР.

Колониальный период заложил первые предпосылки для будущего экономического рывка. Европейские державы, осваивая территории Юго-Восточной Азии, создавали экспортно-ориентированную модель хозяйства, сосредоточенную на добыче сырья и производстве сельскохозяйственной продукции. Британский Сингапур и Гонконг, голландская Батавия (современная Джакарта), французский Сайгон стали важными узлами международной торговли. Японская оккупация 1930-1940-х годов, несмотря на всю свою противоречивость, способствовала переносу промышленных технологий в Корею и Тайвань, создав зачатки будущих индустриальных центров. [7]

Послевоенное восстановление 1945-1960 годов ознаменовалось формированием принципиально новых экономических моделей. Разделение Кореи привело к концентрации промышленного потенциала на севере, тогда как южная часть полуострова осталась аграрной. Тайвань, оказавшийся под управлением Гоминьдана, начал масштабные земельные реформы, ставшие фундаментом для будущего "экономического чуда". В этот период в страны АТР были направлены первые масштабные иностранные инвестиции, прежде всего в нефтедобывающий сектор Индонезии и инфраструктурные проекты, финансируемые американскими программами помощи.

Техническая помощь в рамках "Пункта IV" (Point Four Program).

Программа президента Трумэна предусматривала направление американских специалистов для развития сельского хозяйства, здравоохранения и образования. В Индонезии это выразилось в модернизации ирригационных систем на Яве; подготовке местных медицинских кадров; создании сельскохозяйственных кооперативов; экономической помощи в рамках USAID [1].

После создания Агентства США по международному развитию помощь приобрела более системный характер:

- финансирование инфраструктурных проектов (дороги, порты);
- поддержка образовательных программ (включая обучение в США);
- развитие горнодобывающего сектора [1].

1960-1980 годы стали временем настоящего прорыва для региона. Тайвань, Южная Корея, Гонконг и Сингапур, получившие название "азиатских тигров", демонстрировали беспрецедентные темпы роста. Создание специальных экспортных зон (первая такая зона появилась в Каосюне в 1966 году) позволило привлекать иностранные технологии и капитал. Японские корпорации, столкнувшись с ростом затрат на родине, активно переносили производства в страны АСЕАН. Именно в этот период формируется уникальная азиатская модель развития, сочетающая государственное планирование с рыночными механизмами [6].

Период 1980-2000 годов принес региону новые вызовы и возможности. Открытие Китая и создание специальных экономических зон в Шэнъчжэне, Чжухае и Шаньтоу (1980) кардинально изменили расстановку сил в регионе. Соглашение "Плаза" 1985 года, приведшее к удорожанию йены, ускорило процесс переноса японских производств в страны ЮВА. Однако азиатский финансовый кризис 1997-1998 годов показал уязвимость экономик региона, вынудив правительства пересмотреть подходы к регулированию финансовых потоков и иностранных инвестиций [6].

Современный этап развития региона характеризуется несколькими ключевыми тенденциями. Китай превратился из получателя в крупнейшего инвестора, реализующего амбициозную инициативу "Один пояс и один путь". Технологическая гонка, особенно в области полупроводниковой промышленности, вывела Тайвань и Южную Корею в число мировых лидеров высоких технологий. Пандемия COVID-19 и геополитическая напряженность между США и Китаем заставили международные компании пересматривать свои производственные цепочки, что открыло новые возможности для таких стран, как Вьетнам и Индия.

Особого внимания заслуживает процесс формирования региональных производственных цепочек, где каждая страна занимает свою нишу. Япония и Южная Корея сосредоточились на высокотехнологичных компонентах, Тайвань стал мировым лидером в производстве полупроводников, страны АСЕАН специализируются на сборке и трудоемких производствах, а Китай объединил все эти элементы в единую экосистему. Такое разделение труда создало уникальную среду для иностранных инвесторов, позволяя им оптимизировать затраты на каждом этапе производства [8].

История формирования инвестиционной привлекательности АТР демонстрирует способность региона адаптироваться к глобальным вызовам. От восстановления после военных разрушений до лидерства в высоких технологиях – этот путь был пройден всего за несколько десятилетий. Сегодня страны региона сталкиваются с новыми испытаниями – от торговых войн до необходимости зеленого перехода, – но накопленный опыт преобразований позволяет смотреть в будущее с осторожным оптимизмом.

Современная инвестиционная активность в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) характеризуется значительной дифференциацией как по странам-реципиентам, так и по отраслевой структуре капиталовложений. За последние два десятилетия регион стал глобальным центром притяжения прямых иностранных инвестиций (ПИИ), на который приходится около 40% мирового притока капитала.

Таблица 1. Динамика притока ПИИ в страны АТР (млрд долл.).
Составлено по [3]

Регион	2000 г.	2010 г.	2019 г.	2020 г.	2022 г.	Прирост, %
КНР	40,7	114,7	141,2	149,3	189,1	364
Сингапур	14,8	57,5	97,5	74,9	141,1	853
Вьетнам	1,3	8	16,1	15,8	17,9	1276
Тайвань	4,9	2,5	8,2	6,1	10,2	108
Индонезия	-4,6	13,8	23,9	18,6	25,4	452
Япония	8,3	-1,3	13,8	11,8	34,2	4312
Республика Корея	11,5	9,5	9,6	8,8	25,1	118
Гонконг	54,6	70,5	73,7	134,7	109,7	101
Малайзия	3,8	9,1	7,8	3,7	16,9	344
Таиланд	3,4	14,6	3,8	-6,3	11,1	226
Филиппины	2,2	1,1	8,7	6,9	5,9	168
Камбоджа	0,15	1,4	3,7	3,6	3,6	2300

Наблюдается четкая дивергенция – КНР и ее регионы, Сингапур доминируют по абсолютным показателям, тогда как Вьетнам и Индия демонстрируют наиболее высокие темпы прироста. Япония выделяется как страна с отрицательными значениями ПИИ в отдельные периоды из-за repatriации капитала (возврат Японского капитала с внешних рынков обратно в Японию).

Таблица 2. Отраслевая структура ПИИ (2022 г., % от общего объема).
Составлено по [4]

Регион	Обрабатывающая промышленность	Услуги	Добывающая промышленность	Высокие технологии
КНР	48	42	5	5
Сингапур	18	79	0	3
Вьетнам	62	30	3	5
Тайвань	54	33	1	12
Индонезия	41	45	12	2
Республика Корея	39	50	1	10

Окончание табл. 2

Регион	Обрабатывающая промышленность	Услуги	Добывающая промышленность	Высокие технологии
Япония	32	61	1	12
Гонконг	5	92	0	3
Малайзия	45	48	5	2
Таиланд	52	42	3	3
Филиппины	28	68	30	3
Камбоджа	65	25	8	2

Страны можно разделить на три группы: 1) промышленно-ориентированные (Вьетнам, Тайвань, Таиланд), 2) сервисные (Сингапур, Индия, Япония, Гонконг, Филиппины), 3) смешанные (КНР, Индонезия, Малайзия, Камбоджа). Тайвань и Республика Корея лидируют по доле инвестиций в высокие технологии. Однако структура не полная и ее можно разделить более комплексно и составить классификацию регионов АТР по отраслевой структуре ПИИ.

Из географии инвестиций можно выделить геополитические альянсы – ориентацию Тайваня на США, зависимость стран АСЕАН от китайского капитала, и сильные позиции ЕС в развитых экономиках (Австралия, Новая Зеландия).

Постиндустриальный тип экономики (Тайвань, Южная Корея, Сингапур). Эти экономики сформировали уникальную модель, основанную на инновациях и высоких технологиях. Их инвестиционная привлекательность базируется на трех столпах: развитой научно-исследовательской базе, мощной производственной инфраструктуре и тесной интеграции в глобальные цепочки добавленной стоимости.

Таблица 3. Классификация регионов АТР по отраслевой структуре инвестиций. Составлено по [4]

Регион	Тип экономики	Специализация	Характеристика
Тайвань	Постиндустриальный тип экономики	Высокотехнологичное производство	54% ПИИ направлено в полупроводники (Тайвань), Лидеры по числу патентов на душу населения, научное производство
Республика Корея			
Сингапур			

Окончание табл. 3

Регион	Тип экономики	Специализация	Характеристика
КНР	Индустриальный тип экономики	Обрабатывающая промышленность	ПИИ в обрабатывающую промышленность (60-80%), Специальные экономические зоны
Вьетнам			
Таиланд			
Малайзия			
Индонезия	Сырьевые экономики	Добывающая промышленность	Уголь, никель (Индонезия); Медь, золото, никель (Камбоджа)
Камбоджа			
Гонконг	Сервис-ориентированные экономики	Услуги и финансы	ПИИ в ВРО-услуги 68% (Филиппины), ПИИ в финансы 92% (Гонконг)
Филиппины			
Япония	Смешанный	Диверсифицированные инвестиции	ПИИ в промышленность 39%, услуги 50% (Япония)

Тайвань, благодаря TSMC, контролирует около 60% мирового производства полупроводников. Южная Корея с такими гигантами как Samsung и LG доминирует в сегменте потребительской электроники и дисплейных технологий. Сингапур превратился в глобальный хаб для биотехнологий и финансовых технологий, предлагая уникальное сочетание англо-саксонской правовой системы и азиатской деловой культуры [5].

Индустриальный тип экономики (Китай, Вьетнам, Таиланд, Малайзия). Эта группа представляет собой "фабрику мира" 2.0, куда постепенно перемещаются трудоемкие производства из развитых стран. Если в 2000-х годах Китай был безусловным лидером этой категории, то сейчас наблюдается четкий тренд на диверсификацию производств в страны АСЕАН [2].

КНР сохраняет лидерство в тяжелой промышленности и машиностроении, но теряет позиции в легкой промышленности. Вьетнам удалось увеличить долю в мировом экспорте электроники с 2% до 12% за последнее десятилетие. Таиланд остается ключевым центром автомобильного производства в регионе, где сосредоточены производства всех ведущих мировых брендов.

Сырьевые экономики (Индонезия, Австралия, Папуа-Новая Гвинея). Эти страны играют критически важную роль в обеспечении глобальной экономики минеральными ресурсами. Индонезия – крупнейший в мире экспортёр никеля (40% мирового производства), Австралия лидирует по

поставкам железной руды и СПГ, Папуа-Новая Гвинея обладает значительными запасами золота и меди.

Инвестиционный климат здесь характеризуется высокой изменчивостью, зависимостью от мировых цен на сырье и усиливающимся экологическим регулированием. В последние годы наблюдается тренд на вертикальную интеграцию – от добычи к переработке (например, индонезийский запрет на экспорт никелевой руды).

Сервис-ориентированные экономики (Гонконг, Сингапур (в определенных аспектах), Макао). Эти территории создали уникальные бизнес-экосистемы, где основная добавленная стоимость создается в секторе услуг. Гонконг остается ключевыми финансовыми воротами в Китай, Сингапур – центром управления активами в Азии (здесь размещено около 60% региональных штаб-квартир транснациональных корпораций) [4].

Особенностью этой группы является минимальная доля промышленности при максимальной концентрации капитала. Банковские услуги, страхование, логистика и туризм формируют основу их инвестиционной привлекательности. В последние годы активно развиваются цифровые услуги.

Япония же представляет собой смешанный тип экономики за счет диверсификации инвестиций. Она сочетает в себе черты развитой высокотехнологичной экономики с элементами, характерными для развивающихся рынков. Эта модель сформировалась под влиянием культурных традиций, послевоенного экономического чуда и современных вызовов глобализации.

Основу инвестиционной привлекательности Японии составляет ее технологическое лидерство в таких стратегических направлениях, как автомобилестроение (Toyota, Honda), робототехники (Fanuc), электроника (Sony) и точное машиностроение. При этом страна сохраняет значительную долю традиционных производств, что нехарактерно для большинства развитых экономик. Особенностью японской модели является система «кэйрэцу» – переплетенных промышленно-финансовых групп, которые создают сложные цепочки добавленной стоимости, частично закрытых для внешних инвесторов.

В странах Азиатско-Тихоокеанского региона демонстрирует сложную, но четко структурированную систему привлечения и распределения прямых иностранных инвестиций, где каждая страна занимает свою нишу в соответствии с уровнем экономического развития и конкурентными преимуществами. Регион в целом сохраняет лидирующие позиции в глобальном притоке капитала, при этом внутри АТР наблюдается постоянная динамика перераспределения инвестиционных потоков от традиционных центров притяжения к новым перспективным направлениям. Особенно

показателен контраст между развитыми экономиками, такими как Япония и Южная Корея, где инвестиции сосредоточены в высокотехнологичных отраслях, и развивающимися рынками Вьетнама и Индонезии, где продолжается рост промышленного производства за счет относительно дешевой рабочей силы.

Географическая и отраслевая структура инвестиций отражает не только экономические факторы, но и геополитические, что особенно заметно на примере Тайваня с его ориентацией на американский капитал и Китая с растущей долей внутрирегиональных инвестиций. Важной тенденцией последнего десятилетия стало формирование сложных производственных цепочек, когда разные этапы технологического процесса распределяются между несколькими странами региона в зависимости от их специализации, что создает дополнительный стимул для перекрестных инвестиций.

При этом сохраняется устойчивая зависимость менее развитых экономик от сырьевого сектора, тогда как более развитые страны региона демонстрируют последовательный переход к сервисной модели и высокотехнологичным производствам. Наблюдаемая динамика позволяет прогнозировать дальнейшее усиление дифференциации инвестиционных моделей в АТР, где параллельно будут развиваться как традиционные промышленные кластеры, так и инновационные центры, а ключевым фактором конкурентоспособности станет способность стран предлагать уникальные условия для конкретных отраслей и типов инвестиций.

Список источников

1. Booth A. Economic change in modern Indonesia: colonial and post-colonial comparisons. – Cambridge: Cambridge university press, 2016. – 356 p. – URL: <https://doi.org/10.1017/CBO9781316471398> (дата обращения: 10.07.2024).
2. Developed Asia: risks and opportunities for investors // Control Risk URL: https://www.controlrisks.com/our-thinking/insights/developed-asia-risks-and-opportunities-for-investors?utm_referrer=https://www.google.com (дата обращения: 21.04.2025).
3. FDI flows // OECD URL: <https://www.oecd.org/en/data/indicators/fdi-flows.html> (дата обращения: 21.04.2025).
4. Inward FDI flows by industry // OECD URL: <https://www.oecd.org/en/data/indicators/inward-fdi-flows-by-industry.html> (дата обращения: 21.04.2025).
5. Taiwan semiconductor manufacturing company – statistics & facts // Statista URL: <https://www.statista.com/topics/7097/taiwan-semiconductor-manufacturing-company/#topicOverview> (дата обращения: 21.04.2025).

6. The East Asian miracle: Economic growth and public policy – Washington: World Bank, 1993. – 389 p. – URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/975041468244550798> (дата обращения: 10.07.2024).
7. Woo-Cumings M. (ed.) The developmental state. – Ithaca: Cornell University Press, 1999. – 346 p. – URL: <https://www.jstor.org/stable/10.7591/j.ctt1tm7gb7> (дата обращения: 10.07.2024).
8. Портанский А. П. АТР: новая волна экономической интеграции / А. П. Портанский. – Москва : ИДВ РАН, 2020. – 224 с. – URL: <https://www.ifes-ras.ru/publications/books/429-2020-atr> (дата обращения: 10.07.2024).

УДК 332.1

Швед Ангелина Денисовна
e-mail: arsibby@gmail.com
Бабич Станислав Витальевич
e-mail: stanislavbabitch@mail.ru

ЗОНЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ В КИР

Аннотация: Статья посвящена анализу зон нового инновационного развития в Китае как ключевых площадок технологической трансформации и роста. Рассматриваются структура и функции таких зон, механизмы поддержки стартапов, а также роль университетов и молодёжной политики в формировании инновационной среды. Особое внимание уделено примеру Шанхая как активатора научно-технологических и предпринимательских инициатив. Описываются особенности китайской модели, основанной на собственных разработках, а не заимствовании, и её выведение на международный уровень – в том числе через реализацию проектов в странах Глобального Юга. Анализируются возможности сотрудничества Китая с партнёрскими государствами и перспективы адаптации его опыта.

Ключевые слова: Китай, инновационные зоны, Шанхай, молодёжные стартапы, университеты, технологическая политика, экспорт инноваций, международное сотрудничество.

Angelina D. Shved
e-mail: arsibby@gmail.com
Stanislav V. Babich
e-mail: stanislavbabitch@mail.ru

ZONES OF INNOVATION DEVELOPMENT IN CHINA

Abstract: This article analyzes the role of China's new innovation development zones as key platforms for technological transformation and economic growth. It examines the structure and functions of these zones, mechanisms for supporting startups, and the role of universities and youth policy in shaping an innovative environment. Particular attention is given to Shanghai as a driver of scientific, technological, and entrepreneurial initiatives. The article highlights the specifics of China's model, which focuses on independent development rather than technology borrowing, and its export to the Global South through practical implementation of innovation projects. The study also explores opportunities for China's cooperation with partner countries and the potential for adapting its experience internationally.

Keywords: China, innovation zones, Shanghai, youth start-ups, universities, technology policy, innovation exports, international cooperation

В современном мировом сообществе используется значительное количество различных типов специальных зон (СЭЗ) с различной специализацией: производственных, технологических, торговых, финансовых, инновационных и т. п.

Китайские специальные экономические зоны прошли несколько этапов эволюции, начиная с производственно-технологических, размещаемых в прибрежных регионах, таких как **Шэньчжэнь, Чжухай, Сямэнь, Шаньтоу**. На втором этапе зоны начали размещать во внутренних районах страны, преимущественно вблизи крупных рек, например, Чунцин на реке Янцзы, Чэнду в районе бассейна Миньцзян и Ухань на пересечении Янцзы и Ханьшуй. На следующем этапе появились приграничные зоны, призванные стимулировать трансграничную торговлю и кооперацию. Например, Хоргос на границе с Казахстаном, Суйфэнхэ на границе с Россией и в Маньчжурии – также на границе с Россией.

Китайские зоны экономического развития изначально создавались как специальные экономические зоны, с производственно-технологической специализацией, как территории с особыми условиями для привлечения иностранных инвестиций и технологий. В настоящее время предпочтение отдается СЭЗ, специализирующихся на разработке и внедрении новых национальных технологий – зон инновационного развития.

В Китае под зоной инновационного развития (科技创新区, Keji Chuangxin Qu) принято понимать специально выделенную территорию с особыми экономическими, регуляторными и инфраструктурными условиями, созданную для ускоренного развития и внедрения высоких техноло-

гий и привлечения глобальных ресурсов. Основными отличительными чертами таких зон являются активная роль властей в финансировании и координации, чёткий фокус на приоритетные для Китая технологии, объединение университетов и корпораций в одном кластере и наличие льгот для иностранных компаний, но с условиями трансфера технологий. Глубокое кооперирование университетов и корпораций позволяют активно внедрять технологии «стартапов».

Основное отличие китайских ЗИР от западных в том, что Китай делает ставку на масштабирование через господдержку, а не только на рыночную конкуренцию.

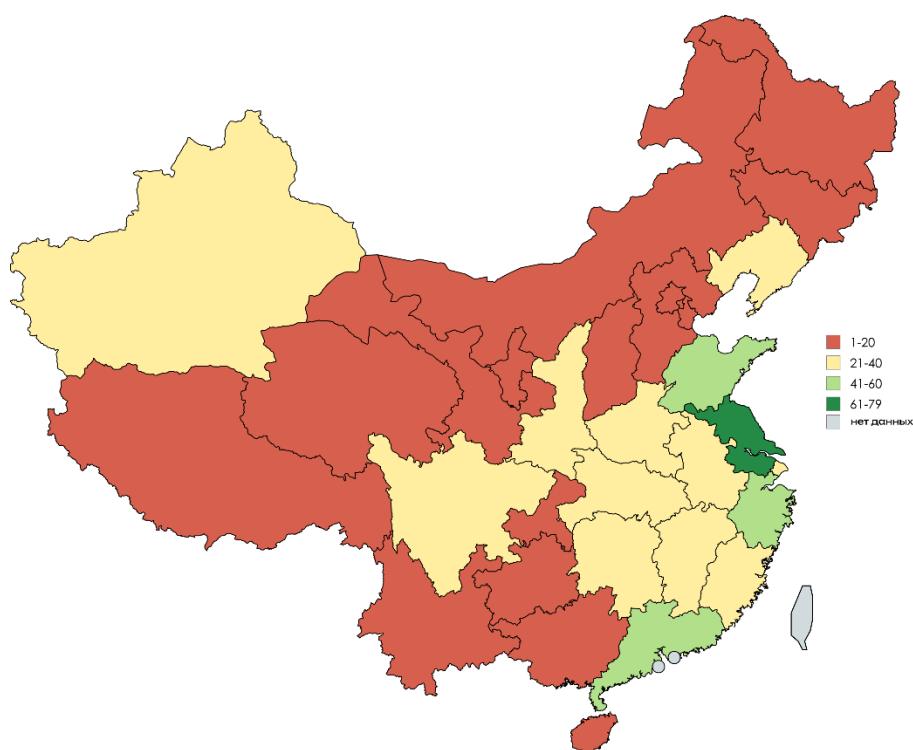


Рисунок 1. Государственные высокотехнологические зоны (National High-Tech Industrial Development Zones, HTIDZ. Составлено на основе [11]

В настоящее время Шанхай является одним из ключевых лидеров инновационного развития Китая. Особенную важную роль играет район Пудун, где сосредоточены передовые научно-технологические инициативы. В его составе находится Zhangjiang Hi-Tech Park – крупнейший технопарк Шанхая и один из самых влиятельных в стране. Здесь базируются крупные китайские и международные компании в сферах искусственного интеллекта, биотехнологий, микроэлектроники и фармацевтики. Также тестируются пилотные проекты, которые впоследствии внедряются на всю страну, например, цифровой юань и тестирование беспилотников.

Также город активно привлекает иностранные компании, поддерживает глобальные НИОКР-партнёрства и интегрирует науку, бизнес и госуправление по типу «трёхзвенного взаимодействия».

Стартап-инфраструктура также имеет различные формы организации. Создаются условия для молодёжных команд – субсидии, предоставление жилья, упрощённая регистрация бизнеса, сотни инкубаторов, акселераторов и венчурных фондов. Также проводятся регулярные технологические конкурсы, где студенты и молодые инноваторы могут представить проекты и получить финансирование. Государство рассматривает молодёжь в качестве потенциальных ключевых носителей и драйверов технологического роста. Китай активно развивает государственные программы для молодых предпринимателей – субсидии и налоговые льготы для стартапов, основанных выпускниками университетов, гранты на НИОКР для студентов и аспирантов, как, например, программа «Mass Entrepreneurship and Innovation», в которой молодёжь получает менторство и ресурсы для запуска проектов. Во всех крупных инновационных зонах работают студенческие инкубаторы – специальные площадки при университетах и технопарках, где студентам помогают запускать собственные бизнес-проекты, существуют венчурные фонды с государственным и частным капиталом, пользуется популярностью модель «школа-инкубатор-бизнес». У Шанхае и Пекине ряд технологических стартапов в ИИ и биомедицине был создан студентами, получившими поддержку от университетов.

Университеты играют центральную роль в системе инновационного развития. Они не просто обучают, а становятся настоящими инкубаторами технологий, откуда выходят стартапы, исследования и прикладные разработки. Существует тесная связь науки, образования и бизнеса – университеты сотрудничают с компаниями и правительством, создавая общие научно-исследовательские центры, так, например, Фуданьский университет в Шанхае является одним из лидеров в области биомедицины и ИИ и работает в связке с Zhangjiang Hi-Tech Park. Вузы участвуют в реальных проектах и внедряют свои исследования в экономику. Активно продвигается система двойного наставничества: молодых инноваторов сопровождают сразу два ментора – профессор, помогающий с научной частью, и предприниматель или инвестор, адаптирующие проект к рынку. Данная система ускоряет путь от теории к внедрению. Благодаря подобной вовлечённости вузы становятся основой региональных инновационных систем. За счёт университетов формируются кластерные зоны, создаются тысячи патентов, сотни стартапов, многие из которых впоследствии выходят на мировой рынок.

В прошлом Китай часто обвиняли в копировании западных технологий. Однако сейчас ситуация кардинально поменялась: Китай больше не

просто заимствует, он сам создаёт. Если в 1990-2000-х Китай ориентировался на зарубежные образцы, то с 2010-х годов он делает ставку на независимые технологии. Сегодня китайские компании не просто догоняют, а задают тренды в ряде отраслей. Главной национальной программой является «Made in China 2025», цель которой – сделать Китай мировым лидером в высокотехнологичном производстве. Государство ежегодно вкладывает миллиарды юаней в НИОКР в приоритетные отрасли (робототехника, ИИ, космос, микроэлектроника, биотехнологии и др.). Китай входит в тройку мировых лидеров по числу патентов и ИИ-стартапов, активно развивается генная инженерия, а Huawei и ZTE – ведущие мировые игроки, развивающие 5G и тестирующие 6G.

Сейчас Китай активно экспортирует свои технологии и инновационные решения в страны Глобального Юга – в первую очередь в Африку, Юго-Восточную Азию и Латинскую Америку. Речь идёт не просто об экспорте товаров, а о передаче целых моделей развития: создание технопарков, производств, цифровых платформ, обучение местных специалистов, построение локальных инновационных экосистем по китайскому образцу. Китайские компании создали в Эфиопии Eastern Industrial Zone – промышленный и технологический кластер, где размещаются сотни предприятий. В Камбодже строятся технопарки с внедрением китайских ИТ-сервисов, включая цифровую инфраструктуру, Лаос и Пакистан в рамках проекта «Один пояс, один путь» развивают smart-city, телекоммуникационные сети и энергетику, созданные на китайских технологиях. Данная модель сотрудничества действует по принципу: «Мы проектируем – вы внедряете». То есть, Китай предоставляет технологии, инфраструктуру и модель развития, а страны-партнёры получают готовую платформу для развития, адаптированную под местные условия.

Правительство Китая последовательно реализует национальные программы вовлечения молодёжи в науку, технологии и предпринимательство. Это часть общей государственной цели: построить экономику, основанную на знаниях. Создаются специальные пространства (кондоминиумы) для молодых инноваторов, например, молодёжные кварталы в городах, цифровые кампусы рядом с университетами. Так в Шэньчжэне и Ханьчжоу целые районы адаптированы под «жизнь и работу» молодых инноваторов. Реализуется программа «Молодые лидеры инновационного Китая» – инициатива, поддерживающая молодых учёных, технологических предпринимателей и инженеров до 35 лет, где им предоставляют финансирование, доступ к исследовательским центрам, стажировки за рубежом и участие в стратегических проектах. Как результат подобной политики, молодые китайцы всё активнее участвуют в создании новых технологий, появляются тысячи стартапов, формируется поколение, способное самостоятельно двигать экономику страны вперёд.

Китай открыт к международному сотрудничеству в сфере инновационного развития, особенно со странами-партнёрами и союзниками. Это всё является частью стратегии «взаимного роста и обмена опытом». Выстраивается не замкнутая модель, а гибкая инновационная экосистема, в которую могут интегрироваться и другие страны. Особенно в этом заинтересованы страны Азии, Африки, Латинской Америки, а также вузы, технопарки и молодёжные объединения. Китай предлагает открытые программы обмена, международные инкубаторы и совместные НИОКР-центры. Китайский опыт полезен тем, что они умеют быстро создавать инфраструктуру «под инновации», поддерживают молодёжь и ранние проекты, делают акцент на сочетании государственного планирования и рыночной гибкости и имеют технологии, адаптированные под развивающиеся страны. Позитивный опыт формирования молодежных инновационных зон интересен для внедрения и в России. Чрезвычайно важны возможности перенять организационные модели инкубаторов, цифровых кампусов и зон инновационного роста. Страны-партнёры смогут входить в совместные проекты с китайским университетами и технопарками и развивать программы студенческого и научного обмена, чтобы готовить кадры нового типа.

Список источников

1. Controlling the innovation chain. (2023, February 2). Merics. <https://merics.org/en/report/controlling-innovation-chain>
2. Wang, Q., Ren, J., Yan, S., Cao, Z., & Cheng, Y. (2023). Do the High-Tech Industrial Development Zones Foster Urban Innovation? A Case Study of China. Land, 12(4), 830. <https://doi.org/10.3390/land12040830>
3. Xiaocheng Huang, Jianjun Zhou, Yake Zhou (2022) Digital Economy's Spatial Implications on Urban Innovation and Its Threshold: Evidence from China https://www.researchgate.net/publication/363886157_Digital_Economy's_Spatial_Implications_on_Urban_Innovation_and_Its_Threshold_Evidence_from_China
4. European Union Chamber of Commerce in China, Mercator Institute of China Studies, Wuttke, J., Huotari, M., Groenewegen-Lau, J., Gunter, J., Petino, A., Gottwald, J.-C., & Taube, M. (n.d.). China's Innovation Ecosystem: The localisation dilemma. In China's Innovation Ecosystem: The Localisation Dilemma. <https://merics.org/sites/default/files/2023-04/2023%20China%27s%20innovation%20ecosystem%20the%20localisation%20dilemma.pdf>
5. Times, G. (n.d.). China empowers Global South in world economy with technological advancement. Copyright 2021 by the Global Times. <https://www.globaltimes.cn/page/202504/1331405.shtml?>

6. Swong. (2025, April 16). Navigating the US-PRC tech competition in the Global South – Atlantic Council. Atlantic Council. <https://www.atlantic-council.org/in-depth-research-reports/report/navigating-the-us-prc-tech-competition-in-the-global-south/>?
7. Wang, Y., & Ma, Y. (2022). Innovation and Entrepreneurship Education in Chinese Universities: Developments and Challenges. *Chinese Education & Society*, 55(4–5), 225–232. <https://doi.org/10.1080/10611932.2022.2136446>
8. 陈笛. (n.d.). Students get support for innovation. https://english.www.gov.cn/policies/policywatch/202110/14/content_WS616766a4c6d0df57f98e19fc.html
9. 宋薇. (n.d.). China's pivotal role in Global South. Opinion – Chinadaily.com.cn. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202412/16/WS675f6507a310f1265a1d2f76.html>
10. 单学英. (n.d.). China's blueprint for youth innovation: A roadmap for Africa's development. Opinion – Chinadaily.com.cn. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202505/07/WS681af864a310a04af22bde7d.html>
11. 张静. (n.d.). Full list of China's national economic development zones. investinchina.chinaservicesinfo.com. <https://www.chinaservicesinfo.com/s/201903/22/WS61937e0c498e6a12c1207fd0/latest-full-list-of-chinas-development-zones.html>

УДК 314.1

Сажида Сарваровна Сафина

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Елизавета Алексеевна Ямщикова

e-mail: camomille6732@gmail.com

РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ В ПРОВЕДЕНИИ ДЕМОГРАФИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ КНР

Аннотация: в статье рассмотрены различия в проведении демографической политики КНР. Эти отличия отражают стремление региональных властей адаптировать политику к местным условиям и потребностям населения. Административно-правовые меры Китая в области демографической политики демонстрируют как единые национальные подходы, так и региональные особенности. Различия рассмотрены на примерах старопромышленных регионов и автономных районов КНР.

Ключевые слова: Китай, демография, политика, «Одна семья-три ребёнка»

Sazhida S. Safina

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Elizaveta A. Yamshchikova

e-mail: camomille6732@gmail.com

REGIONAL DIFFERENCES IN CHINA'S DEMOGRAPHIC POLICY

Abstract: The article examines the differences in the demographic policy of the PRC. These differences reflect the desire of regional authorities to adapt policies to local conditions and the needs of the population. China's administrative and legal measures in the field of demographic policy demonstrate both unified national approaches and regional peculiarities. The differences are considered using the examples of old industrial regions and autonomous regions of China.

Keywords: China, demography, politics, "One family-three children"

Вопросы демографической политики занимают ключевое место в социально-экономическом развитии КНР. Несмотря на формальный отказ от политики ограничения рождаемости и переход к курсу «Одна семья – три ребенка», положительный эффект от новых инициатив пока ограничен. Даже финансовые и налоговые стимулы, региональные субсидии, продление декретов и инициативы в сфере жилья не привели к устойчивому росту рождаемости. Большую роль играет региональная специфика. От провинции к провинции имеются различия в проведении региональной демографической политики. Эти отличия отражают стремление региональных властей адаптировать политику к местным условиям и потребностям населения. Административно-правовые меры Китая в области демографической политики демонстрируют как единые национальные подходы, так и региональные особенности.

Особенно остро демографический кризис проявляется в Северо-Восточных провинциях (Ляонин, Цзилинь, Хэйлунцзян): высокий уровень старения населения, отрицательный естественный прирост, отток молодежи и экономическая стагнация [2]. В то же время автономные районы, такие как Тибет и Нинся, демонстрируют положительную динамику рождаемости благодаря сочетанию культурных особенностей и социальной поддержки.

Как было указано ранее, наименьшим естественным приростом обладают Северо-Восточные провинции КНР – Ляонин, Цзилинь, Хэйлунцзян.

зян (-5,63%, -5,41% и -6,92% соответственно). Это связано с серьезным экономическим спадом после деиндустриализации в конце 1990-х годов: многие государственные предприятия были закрыты, а уровень безработицы вырос. Это привело к оттоку молодежи в более экономически развитые районы Китая, что снизило численность населения репродуктивного возраста.

Напротив, наибольшие значения естественного прироста показывают автономные регионы – например, Тибетский автономный район, Нинся-Хуэйский автономный район (7,96% и 3,43% соответственно). Высокая рождаемость там обусловлена прежде всего тем, что для этнических меньшинств в этих регионах политика контроля рождаемости всегда была менее строгой, чем для ханьского большинства. Даже в период действия политики «одного ребёнка» многие семьи в автономных районах имели право на двух и более детей. Важную роль играют культурные и религиозные традиции: в таких этносах, как тибетцы или хуэйцы, многодетная семья воспринимается как норма, а религиозные убеждения зачастую препятствуют использованию абортов и методов активного планирования семьи.

Ввиду приведенных различий, меры местных органов власти отличаются от региона к региону. Среди мер, предпринимаемых властями Северо-Восточных провинций, можно выделить следующие: финансовая и жилищная поддержка семей. В провинции Цзилинь в декабре 2021 года был опубликован «План реализации оптимизации политики рождаемости», предусматривающий продление отпусков по беременности и родам, поддержку детских учреждений, кредитную поддержку брака и рождения ребёнка. В городе Чанчунь предоставляются субсидии семьям с тремя и более детьми в размере 10 000 юаней за каждого ребёнка. В городе Янъцзы объявлено о предоставлении единовременной жилищной субсидии на приобретение дома семьям с двумя или тремя детьми: 10 000 юаней на второго ребёнка и 30 000 юаней на третьего [3].

Что касается автономных регионов, в силу и так достаточно высоких показателей естественного прироста и стабильного демографического положения, предпринимаемых мер гораздо меньше, чем в Северо-Восточных провинциях. В Тибетском автономном районе упор делается на расширении системы социальной защиты: страхование по старости и безработице, дотации уязвимым группам, медицинская помощь в сельских районах, а также на развитии образования и здравоохранения, включая бесплатное обучение и улучшение санитарной инфраструктуры. В Нинся-Хуэйском автономном районе упор сделан на экономическое развитие: активно поддерживаются винодельческая и молочная отрасли, создаются рабочие места, развивается сельское хозяйство. Кроме того, здесь дей-

ствует льготная налоговая политика – освобождение новых предприятий от налогов и частичное их возмещение [3].

Таким образом, в ходе исследования были выделены отличия в региональных подходах к демографической политике: на северо-востоке меры носят экстренный, стимулирующий характер, тогда как в автономных районах – системный, ориентированный на качество жизни.

Список источников

1. Мищук С.Н., Линь Цзыюй (2024). Современная демографическая ситуация в северо-восточных провинциях Китая // Проблемы развития территории. Т. 28. № 6. С. 123–140. DOI: 10.15838/ptd.2024.6.134.9
2. Сафина С.С., Бычкова А.А. Социально-экономическое развитие старопромышленных регионов КНР//Reports Scientific Society/ 2023 №6 (38). С.158-164.
3. One, two three: China's Heilongjiang province to allow some couples to have a third child / [Электронный ресурс] // SCMP : [сайт]. – URL: <https://www.scmp.com/news/china/society/article/1937830/one-two-three-chinas-heilongjiang-province-allow-some-couples> (дата обращения: 10.05.2025).

УДК 332.1

Фомина Евгения Алексеевна

e-mail: eknuxldj@gmail.com

Корнекова Светлана Юрьевна

e-mail: s-kornekova@mail.ru

РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИИ РЕГИОНА БОЛЬШОГО ЗАЛИВА КНР

Аннотация: В статье рассмотрены факторы экономического развития региона, ключевым из которых является транспортно-логистическая инфраструктура Большого залива. Статистические данные свидетельствуют о позитивной динамике ее дальнейшего развития. Особое внимание уделено новым инфраструктурным проектам и проблемам, влияющим на деятельность региона Большого Залива Китая.

Ключевые слова: регион Большого Залива, КНР, транспортная инфраструктура, экономическое развитие, Гуандун, Гонконг, Макао.

Evgenia A. Fomina
e-mail: eknuxldj@gmail.com
Svetlana Y. Kornekova
e-mail: s-kornekova@mail.ru

THE ROLE OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE DEVELOPMENT OF THE GREATER BAY AREA OF CHINA

Abstract: This article analyzes the role of transport and logistics infrastructure in the development of China's Greater Bay Area. It discusses key factors contributing to the region's economic progress and provides statistical data illustrating developmental dynamics. The study focuses particularly on new infrastructure initiatives and existing challenges affecting the Greater Bay Area's performance.

Keywords: Greater Bay Area, transport infrastructure, China, Guangdong, Hong Kong, Macao.

Регион Большого Залива имеет важное стратегическое значение для Китайской Народной Республики. На его территории происходит основная масса бизнес-сделок страны. Регион богат разнообразными ресурсами, в связи с чем вызывает большой интерес со стороны мирового сообщества и пользуется особым вниманием и поддержкой правительства собственной страны.

В настоящее время Китайская Народная Республика является одним из самых крупных мировых производителей и поставщиков практически всех видов продукции. Для этого у региона Большого Залива есть все предпосылки: выгодное географическое положение, позволяющее вести морскую торговлю с другими странами, природные условия, благодаря которым имеется возможность выращивать и производить значительные объемы продукции, исторические предпосылки.

Китайская Народная Республика, в целом, имеет хорошо развитую сеть транспортных путей, которые обеспечивают ей возможность оперативно и стабильно перевозить пассажиров и грузы с высокой степенью эффективности.

Данные таблицы 1 свидетельствуют, что с каждым годом растет протяженность дорог по всей стране, это способствует увеличению пассажиро- и грузопотока. Вместе с тем, в Китае, как и во всех странах мира, наблюдался спад активности на транспорте в период пандемии COVID-19, когда произошло сокращение регулярных маршрутов гражданской авиации. Была также приостановлена прокладка новых дорог чтобы соблюсти все требования по обеспечению безопасности и остановить распространение заболевания.

Таблица 1. Протяженность дорог в Китае с 2020 по 2023 годы, тыс км, составлено по [1]

Протяженность дорог	2020	2021	2022	2023
Железные дороги	146,3	150,7	154,9	158,7
Шоссе	5198,1	5280,7	5354,8	5436,8
Регулярные маршруты гражданской авиации	9416,3	6897,8	6998,9	8759,6

В настоящее время прокладываются новые пути сообщениями между различными частями региона. Так 11 декабря 2024 года был открыт новый морской переход Хуанмахай, строительство которого началось еще в июле 2020 года. Он соединяет город Чжухай и дельте Жемчужной реки с городами к западу от реки Хуанмао. Путь начинается в районе Пинша недалеко от города Чжухай и заканчивается в районе Душань, который относится к городу Тайшань. Сам проект представляет собой шестиполосную скоростную автомагистраль общей протяженностью около 31 км. На рисунке 1 представлена карта-схема расположения мостов Хуанмахай и Гонконг-Чжухай-Макао.

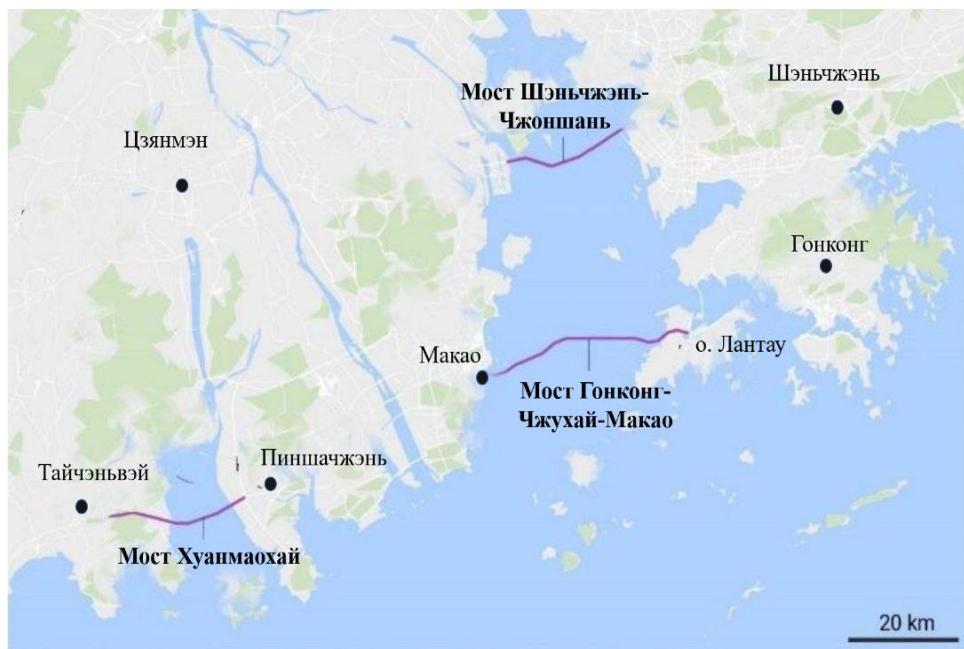


Рисунок 1. Расположение мостов Хуанмахай и Гонконг-Чжухай-Макао, [2]

Открытие мостов сможет сократить время в пути из Чжухая в Цзянмэн с часа до 30 минут. По словам главы департамента транспорта

провинции Гуандун Линь Фэймина проект Хуанмоахай способен улучшить транспортное сообщение и экономическую интеграцию региона Большого Залива и имеет определяющее значение для внедрения региональных инициатив развития и постепенное превращение региона в транспортный узел мирового уровня.

Тем не менее, в регионе имеется несколько весомых проблем, влияющих на развитие региона:

Загруженность портов: порт Гуанчжоу является одним из самых загруженных в мире;

Неравномерное развитие регионов: города на периферии (например, город Чжаоцин) значительно отстают от центральных (например, Шэнчжэнь).

На успешность региона Большого Залива в большей степени повлияла проводимая политика. Этот регион имеет статус свободной экономической зоны и обладает рядом преференций:

Налоговые льготы в виде сниженных ставок налога на прибыль, освобождение от налогов на импорт и экспорт, а также наличие 5-летних «налоговых каникул»;

Упрощение некоторых бюрократических процедур по регистрации и ведению бизнеса;

Финансовые стимулы в виде грантов, субсидий и льготных кредитов для поддержки стартапов и новых инновационных проектов;

Развитая инфраструктура, включая транспортные, логистические и коммуникационные объекты;

Оперативность многих организационных процессов, например, ускоренные таможенные процедуры и возможности свободного перевода необходимых валют.

Если сравнить численные показатели в динамике можно увидеть реальные результаты проводимой политики развития транспортно-логистической инфраструктуры региона Большого Залива.

Согласно статистическим данным из сборников Гуандуна, Макао и Гонконга (представленных в таблице 2, за 2019-2023 гг.), ключевые показатели, отражают высокую степень развития транспортной инфраструктуры и демонстрируют ее рост. Так, протяженность железных дорог и дорог с твердым покрытием выросло во всех регионах, а в провинции Гуандун этот показатель увеличился в 2 раза. Пассажирооборот же, в особенности в Гуандуне, заметно снизился. Это является следствием пандемии и того, что в расчетах обычно не учитывается объем пассажиров, использующих водный транспорт, который пользуется здесь особой популярностью как для перевозки пассажиров, так и для перемещения грузов.

Таблица 2. Динамика ВРП, пассажирооборота и протяженности дорог основных регионов Большого Залива в 2019- 2023 гг.,
составлено по [1, 5, 7, 8]

Район	Протяженность дорог, км		Пассажирооборот, млн чел		ВРП, млрд юаней	
	2019	2023	2019	2023	2019	2023
Гуандун	9002	18002	1 423,3	1 006,4	10 770	13 750
Макао	321	440	2,51	28,23	339,8	316,9
Гонконг	245,1	271	71,5	72,7	2 420	2 769

Для продолжения дальнейшего транспортно-логистического развития региона, могут быть предприняты следующие меры.

В региональной политике необходимо продолжать углубление межрегионального сотрудничества между частями региона Большого Залива (Макао-Гонконг-Гуандун), так как оно оказывает положительное влияние на экономику всего региона.

Внедрение инноваций в логистические процессы для оптимизации всех цепочек поставок позволит ускорить и увеличить транспортные потоки, повысить качество предоставляемых транспортных услуг.

Экологизация логистических процессов в виде использования более чистого топлива и электромобилей позволит повысить инвестиционную привлекательность региона. Это связано с мировой тенденцией экологизации всех производственных процессов. Также это повлияет на улучшение экологической ситуации в самом регионе, снижая выбросы токсических веществ в воздушную и водную среду, которых, за счет высокой концентрации промышленных предприятий на этой территории в настоящий момент слишком много. Помимо повышения инвестиционной привлекательности это снизит риски возникновения экологических катастроф и сможет повысить качество жизни населения в городах.

Строительство новых портов позволит разгрузить самые крупные порты в Гуанчжоу и Шэньчжэне. Это сможет повысить скорость отправки грузов, что будет привлекать все больше и больше предпринимателей размещать свое производство именно в этом регионе за счет качественного, дешевого производства и быстрой доставки.

Дальнейшее развитие научно-технического кластера сможет обеспечить регион самыми передовыми инновационными новинками, которые облегчат жизнь населения и помогут оптимизировать большинство производственных процессов.

Снижение неравномерности транспортной инфраструктуры, из-за которой некоторые регионы имеют серьезное отставание от других, будет

способствовать их развитию и, как следствие, повышению их привлекательности. Расширение сети транспортной инфраструктуры, в том числе в отстающих регионах, позволит ускорить транспортировку их продукции в другие города и регионы. Это поможет снять нагрузку с самых загруженных городов региона.

Необходимо совершенствовать и унифицировать правовую культуру, например, при реализации контактов между Гонконгом, Макао и Гуандуном, так как в настоящее время их законодательные базы имеют некоторые отличия, которые затрудняют взаимодействие. Кроме того, имеются различия и в таможенной политике, что замедляет их интеграцию. Так, например, включение аэропорта города Гуанчжоу и Гонконга в собственную «зону свободной торговли» сможет значительно углубить их взаимодействие и упростить транспортировку грузов.

Подводя итог, можно подчеркнуть, что регион Большого Залива действительно перспективен для развития торговли и размещения производства, прежде всего, за счет развитой транспортно-логистической инфраструктуры, которая с каждым годом становится все более совершенной. Уже сейчас регион не менее инновационный и современный, чем Шанхай или Пекин и по праву считается важным транспортно-логистическим и производственным центром страны, притягивающим, как магнит, множества компаний, инвесторов и населения, стремящееся к повышению качества жизни.

Список источников

1. China Statistical Yearbook 2024 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2024/indexeh.htm> – Дата обращения: 03.05.2025
2. China's Huangmaohai mega link is about boost Greater Bay Area powerhouse // South China Morning Post [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.scmp.com/news/china/politics/article/3290129/chinas-huangmaohai-mega-link-about-boost-greater-bay-area-powerhouse> – Дата обращения: 03.05.2025
3. Transport: Passenger Traffic: Guangdong [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ceicdata.com/en/china/transport-passenger-traffic/cn-transport-passenger-traffic-guangdong> – Дата обращения: 04.05.2025
4. China Statistical Yearbook 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2020/indexeh.htm> – Дата обращения: 04.05.2025
5. Macao Yearbook 2024 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://yearbook.gcs.gov.mo/en/books> – Дата обращения: 04.05.2025

6. Hong Kong Yearbook [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.yearbook.gov.hk/2019/en/> – Дата обращения: 04.05.2025
7. Macao Yearbook 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://yearbook.gcs.gov.mo/en/books?term=2020> – Дата обращения: 04.05.2025
8. Hong Kong Yearbook 2023 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.yearbook.gov.hk/2023/en/> – Дата обращения: 04.05.2025

УДК 332.1

Наталья Николаевна Константинова

e-mail: natnauka@gmail.com

Софья Николаевна Агаджанян

e-mail: sofiagajanyan@yandex.ru

РОЛЬ ОТРАСЛЕЙ ЧАЕВОДСТВА И ПРОИЗВОДСТВА ЧАЯ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ПРОВИНЦИИ ЮНЬНАНЬ

Аннотация: Статья посвящена всестороннему анализу экономического значения отраслей чаеводства и производства чая в провинции Юньнань, одной из ключевых сельскохозяйственных и промышленных зон Китая. Расположенная на юго-западе страны, эта провинция играет особую роль в экономической системе Китая благодаря своему стратегическому географическому положению и богатству природных ресурсов. Авторами обосновано, что отрасли чаеводства и переработки чая в провинции Юньнань не только являются культурным и историческим наследием, но и значимым экономическим драйвером, требующим внедрения инновационных подходов. В статье выявлены факторы, а также представлены статистические данные о развитии отраслей чаеводства и производства чая в провинции Юньнань.

Ключевые слова: провинция Юньнань, чаеводство, производство чая, факторы развития чайной промышленности, социально-экономическое развитие провинции Юньнань

Natalia N. Konstantinova

e-mail: natnauka@gmail.com

Sofia N. Agadzhanyan

e-mail: sofiagajanyan@yandex.ru

THE ROLE OF TEA GROWING AND TEA PRODUCTION SECTORS IN THE SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF YUNNAN PROVINCE

Abstract: The article is devoted to a comprehensive analysis of the economic significance of the tea growing and tea production sectors in Yunnan Province, one of the key agricultural and industrial zones of China. Situated in the southwest of the country, this province plays a special role in the economic system of China due to its strategic geographical location and wealth of natural resources. The authors substantiate that the tea growing and tea processing sectors in Yunnan Province are not only a cultural and historical heritage, but also a significant economic driver that requires the implementation of innovative approaches. The article identifies factors and provides statistical data on the development of tea growing and tea production industries in Yunnan Province.

Keywords: Yunnan Province, tea growing, tea production, factors of tea industry development, socio-economic development of Yunnan Province

Провинция Юньнань играет достаточно важную роль в экономике Китая в силу ее пограничного положения и уникальной природной среды. В первую очередь если рассматривать Юньнань с географической точки зрения, то она занимает очень важный транзитный узел, ведь благодаря ней Китай соединяется с Юго-Восточной Азией. Провинция является связующим звеном пути выхода для Китая к Бенгальскому заливу и Индийскому океану через Мьянму, с которой граничит Юньнань. Провинция Юньнань способствует реализации планов китайского правительства, по осуществлению как сотрудничества среди иностранных инвесторов, так и повышения авторитета провинции и страны на мировой арене. Ее географическое положение и экономические связи помогают провинции для осуществления китайских планов в глобальной среде. Важным экономическим преимуществом региона являются его обширные запасы природных ресурсов. Юньнань обладает крупнейшим в стране месторождением алюминия, свинца, цинка, кадмия и олова, а также большими запасами меди, железа, угля, золота, серебра, серы и никеля. Также провинция обладает значительными сельскохозяйственными площадями – объем пахотной площади в регионе составляет 7,34 миллиона гектаров. Таким образом, провинция Юньнань имеет значительный потенциал развития.

В 2024 году ВРП Юньнани составил 3,1 трлн юаней. Однако ВРП на душу населения ниже среднего по Китаю (рис. 1). Доля сельского хозяйства в структуре ВРП достаточно высокая (14%).

Сельское хозяйство Юньнани демонстрирует устойчивый рост по большинству ключевых показателей. Общая стоимость продукции сель-

ского, лесного и рыбного хозяйства выросла в несколько раз, опережая средние темпы роста по Китаю, что подчеркивает возрастающую роль региона в аграрном секторе страны. Особенно выделяется динамика в чаеводстве, животноводстве и аквакультурах.

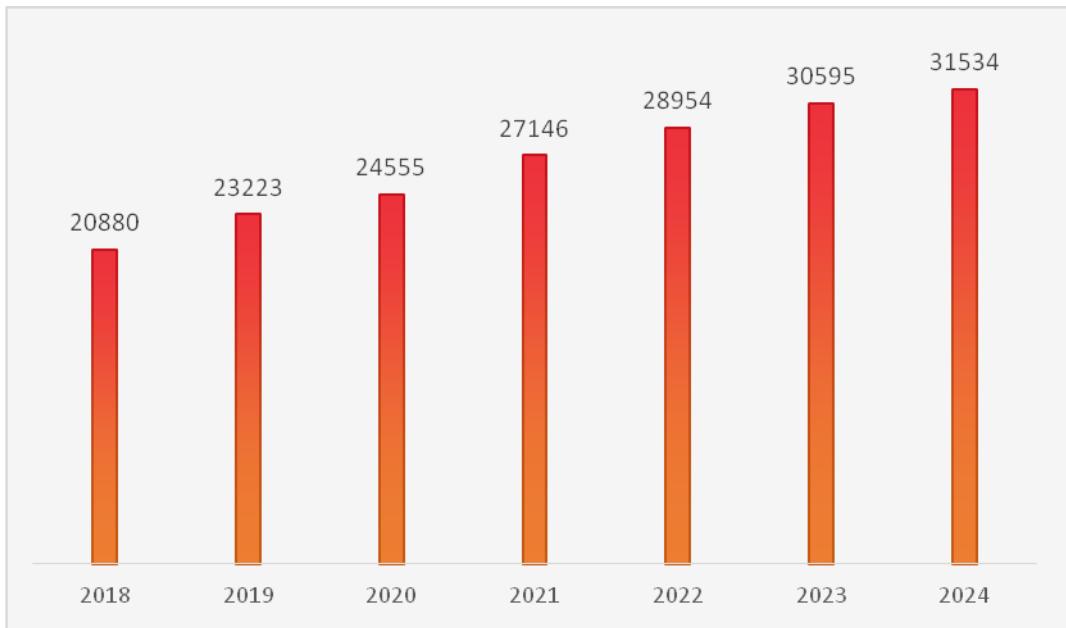


Рисунок 1. ВРП провинции Юньнань за период 2018 – 2024 год (миллиард юаней) [4]

Провинция Юньнань считается главной чайной провинцией Китая, где сосредоточены ключевые производства знаменитых сортов, таких как пуэр и Даньхун. Благодаря уникальным климатическим условиям, высокогорным плантациям и богатому биоразнообразию, регион обладает идеальными условиями для выращивания чайного листа. Отрасли чаеводства и переработки чая Юньнани представляет собой гармоничное сочетание древних традиций и современных технологий. Местные фермеры до сих пор используют методы ручного сбора с многовековых чайных деревьев, что придаёт продукции особую ценность, в то время как перерабатывающие предприятия внедряют инновационные способы ферментации, упаковки и контроля качества.

Среди 16 чаепроизводящих провинций Юньнань занимает особое место, сочетая уникальные климатические, географические и исторические факторы, которые сделали её одним из ключевых центров чайной культуры.

Природные условия играют решающую роль в развитии чаеводства в Юньнани. Провинция обладает идеальными параметрами для выращивания чая: среднесуточная температура летом и осенью не опуска-

ется ниже 20°C, а зимой держится в пределах от 10°C до -4°C, что обеспечивает стабильный рост чайных деревьев. Кислые, хорошо дренированные почвы, обилие солнечного света, обильные осадки и гористый рельеф создают уникальные условия для формирования насыщенного вкуса и аромата местных сортов, особенно знаменитого пуэра. Стоит заметить, что в последние годы в Юньнани активно развивается органическое чаеводство, более 70 тысяч гектаров плантаций сертифицированы как экологически чистые. Фермеры сокращают использование химических удобрений и пестицидов, делая ставку на натуральные методы ухода за растениями.

Одной из ключевых особенностей юньнаньского чаеводства является метод органического чаеводства. Сюда можно включить метод «посадки чая в лесу» и трехъярусные агросистемы.

Первый можно охарактеризовать как метод, при котором чайные деревья растут в естественной экосистеме, соседствуя с другими растениями. Такой подход защищает почву от эрозии, создает идеальный микроклимат для чайных кустов. В горных районах, таких как Ло Баньчжан и Нань Нуо Шань, до сих пор сохранились древние чайные деревья возрастом до 4000 лет, дающие сырье для элитных сортов чая.

Второй же метод представляет из себя соседство чайных кустов с высокими деревьями и низкорослыми растениями. Такая система также предотвращает эрозию почвы, повышает её плодородие. Такой метод часто используется в уезде Мэнхай.

Историко-культурные факторы также имеют огромное значение. Юньнань считается родиной чайных деревьев, где крупнолистные сорта сохранились с древнейших времён благодаря геологическим особенностям региона, включая формирование Цинхай-Тибетского и Юньнань-Гуйчжоуского нагорий. Первые упоминания о юньнаньском чае относятся к XI веку до н. э., когда он использовался в ритуальных подношениях. К III–V векам н. э. он уже считался деликатесом, а в эпоху Тан и Сун (VII–XIII вв.) стал важным товаром на «Древнем чайно-конном пути», связавшем Юньнань с Тибетом и Центральным Китаем.

Экономические и технологические факторы также способствовали развитию отраслей чаеводства и переработки чая. В 1938 году в уезде Фэнцин был создан первый юньнаньский красный чай -дяньхун, который быстро завоевал популярность благодаря своему уникальному медовому вкусу. В 1970-х годах в Менхае был разработан метод ускоренной ферментации (шу пуэр), что позволило сократить время производства и расширить рынок сбыта.

Культурное признание чая Юньнани на международном уровне также сыграло важную роль. В 2022 году традиционные китайские чайные

навыки, включая юньнаньские методы обработки пуэра, были включены в список нематериального культурного наследия ЮНЕСКО, что подчеркнуло глобальную значимость местной чайной культуры. А в 2012 году Продовольственная и сельскохозяйственная организация ФАО включила традиционную систему возделывания чая пуэр в список Глобального сельскохозяйственного наследия (ГИАХС). Это признание подчёркивает не только историческую ценность чайных плантаций Юньнани, но и их важность для сохранения биоразнообразия и устойчивого развития.

Также произошло усиление чайного бренда. В 2007 года городской округ Сымао был официально переименован в Пуэр. Это решение, принятое властями провинции, подчеркнуло историческую связь территории с легендарным чаем и позволило консолидировать маркетинговые усилия.

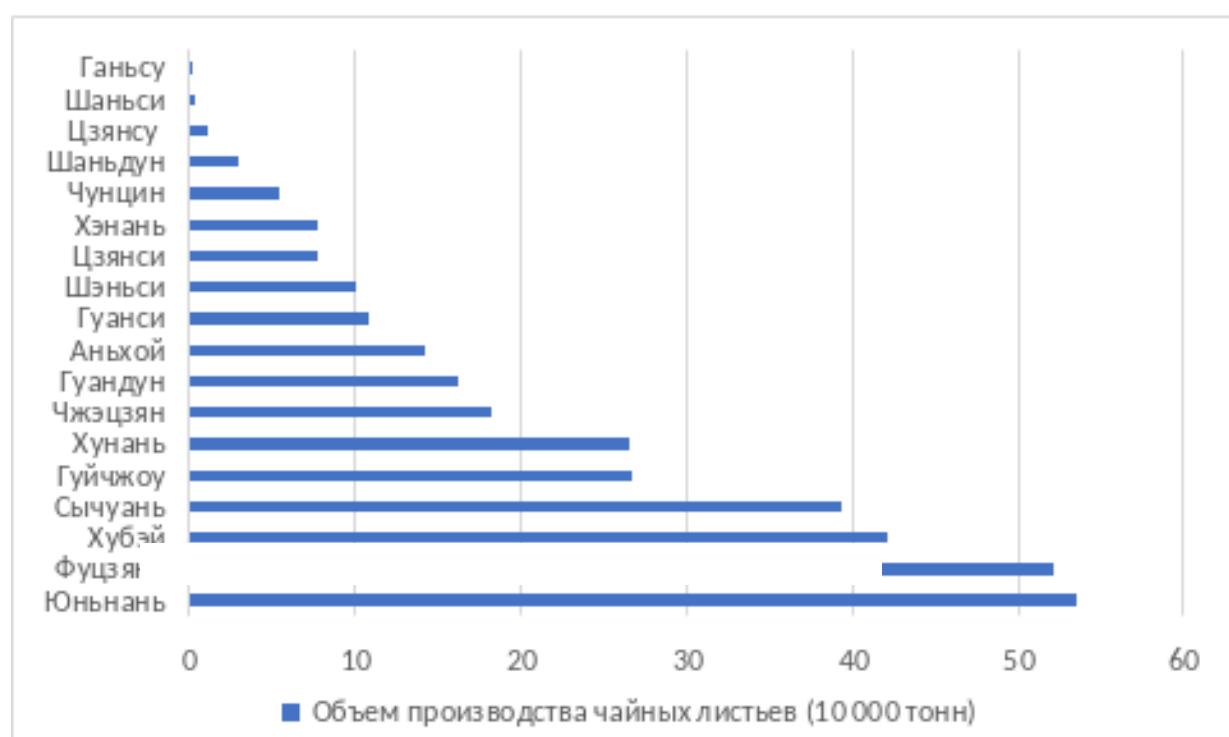


Рисунок 2. Объем производства чайных листьев (10 000 тонн) [1]

В 2022 году регион собрал рекордные 533 900 тонн чайного листа, обогнав Фуцзянь, который всегда занимает лидирующее первое место, и обеспечив 20% общекитайского объема (рис. 2).

Площадь чайных угодий провинции составила 15% от общекитайских, которые составляют 3,26 млн га, при этом 65,92% плантаций сосредоточено в трех ключевых префектурах: Пуэр, Линьцан и Сишуванбаньна (рис. 3).

В 2022 году выпуск чая пуэр, черного чая и зеленого чая составил 170 000 тонн, 75 000 тонн и 140 000 тонн соответственно, а выпуск других чаев, например, улун, белый чай составил более 12 000 тонн (рис. 4).



Рисунок 3. Площадь чайных плантаций в провинциях Китая в 2022 году [1]

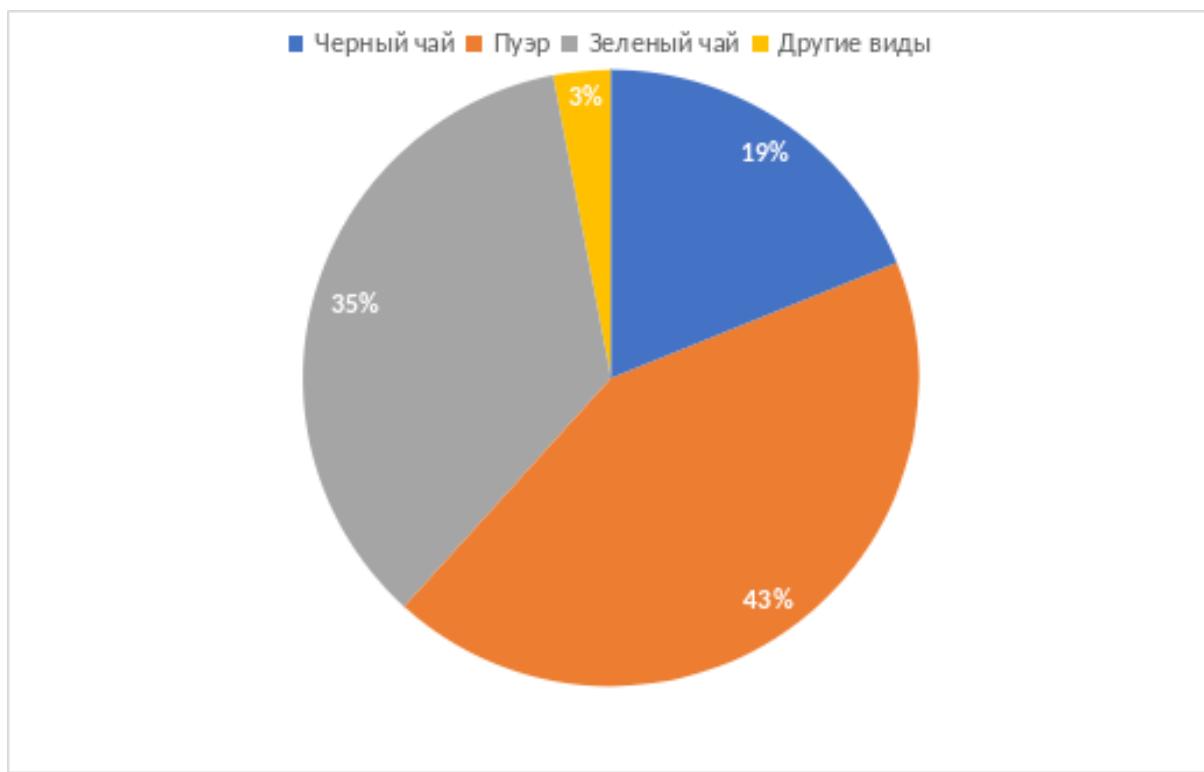


Рисунок 4. Выпуск чая в Юньнань за 2022 год [1]

В 2022 году объем производства всей цепочки чайной промышленности провинции Юньнань достиг 138 млрд юаней, что составляет 4,7% от общей доли ВРП провинции (рис. 5).

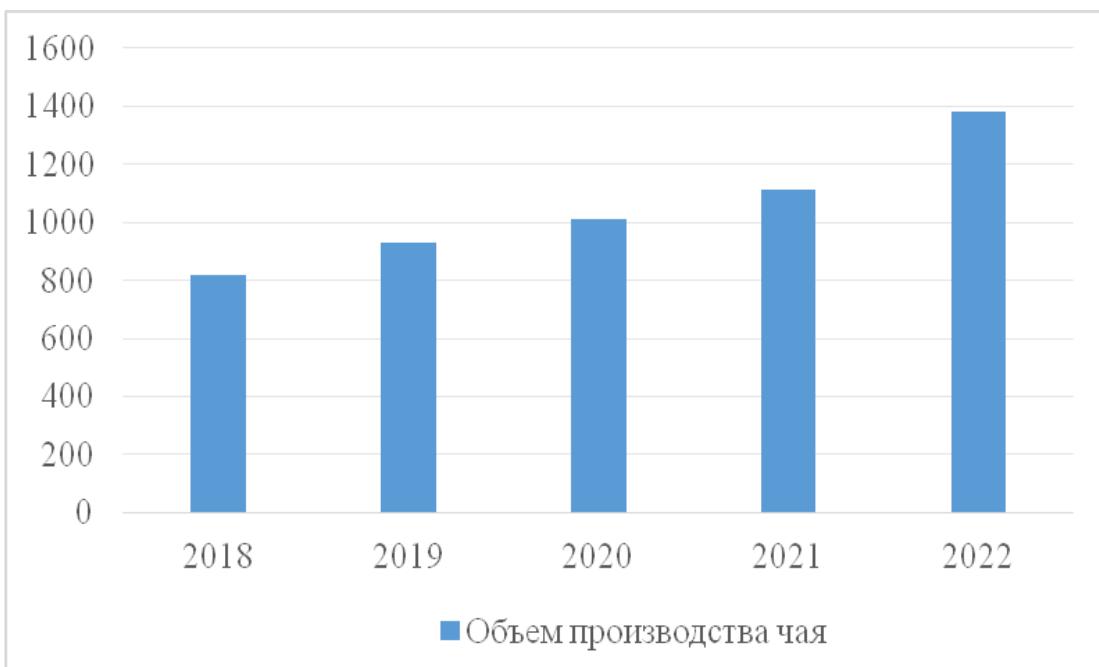


Рисунок 5. Объем производства чая в провинции Юньнань с 2018 по 2022 год (единица измерения: 100 миллионов юаней) [2]

За рубеж в этом же году было поставлено 5 100 тонн чая на сумму 120 млн долларов. Онлайн-продажи пуэра составили 4,5 млрд юаней, а топ-10 компаний электронной коммерции генерировали 700 млн юаней.

В 2022 году в провинции Юньнань насчитывалось более 4,6 миллионов чаеводов и почти 10 миллионов человек в смежных секторах, таких как переработка, логистика и туризм, а доход на душу населения чайных фермеров от отраслей чаеводства и переработки чая составил 5187 юаней.

Основными национальными чайными предприятиями провинции Юньнань являются Sea Tea Industry Co., Ltd., Yunnan Longrun Tea Industry Group Co., Ltd., Yunnan Shuangjiang Dongku Tea Co., Ltd., Haichensheng Tea Industry Co., Ltd., Puhe Runcang Ancient Tea Co., Ltd. и другие [3].

В заключение отметим, что отрасли чаеводства и переработки чая, обладая лидерством в стране по площади посадок, объему производства и запасам генетических ресурсов чая, сталкивается с комплексом вызовов, требующих трансформации. Одной из ключевых проблем остается слабая инфраструктура: горный рельеф затрудняет строительство дорог и систем водоснабжения, что ограничивает доступность плантаций и повышает затраты на логистику.

Но, стоит отметить, что крупные компании, такие как Nongfu Spring и Cha Baidao, инвестируют в строительство перерабатывающих фабрик и создание сырьевых баз, что решает проблему сбыта и повышает стандарты производства. А также активно развивается направление оздоровительных

чаёв. Провинциальная больница традиционной китайской медицины выпустила линейку функциональных напитков, включая чаи для снижения липидов и улучшения метаболизма, которые пользуются спросом.

Государство тоже не остается в стороне и создает программы поддержки для индустрии Юньнаньского чая. Так, например, Генеральный секретарь Си Цзиньпин в 2022 году выступил с важным указанием о «координации трех чаев» и анализе провинции Юньнань. В результате тщательного изучения требований провинциального комитета партии и правительства, был утвержден «Трехлетний план действий по модернизации сельского хозяйства в провинции Юньнань (2022-2024)»

Основным направлением развития стало «индустриализация, масштабирование, стандартизация и брандинг» индустрии юньнаньского чая.

Было отмечено важное значение «зеленого» развития и контроль за повышением качества и эффективности, преобразованием и модернизацией индустрии юньнаньского чая. На основе глубоких исследований и обширного сбора мнений и предложений был разработан «Трехлетний план действий по качественному развитию чайной промышленности в провинции Юньнань (2023-2025)» (далее именуемый «План Действий»), который был сформулирован и издан.

В «Плане действий» предлагается, чтобы индустрия юньнаньского чая придерживалась принципов зеленого развития, сосредоточилась на « чае Пуэр » и « чае Даньхун », а также руководствовалась рыночным спросом, оптимизировала промышленную планировку и сосредоточилась на выращивании качественного продукта потребления, создавала большое количество брендов, технологических инноваций.

Список источников

1. Информация об отрасли чаеводства// m.ipucha.com. [Электронный ресурс] – URL: <https://m.ipucha.com/show-11-13488.html> (дата обращения: 03.02.2025)
2. Краткий аналитический отчет о чайной промышленности провинции Юньнань. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.weihengag.com/home/article/detail/id/19573> (дата обращения: 18.03.2025).
3. Отчет о развитии чайной промышленности Юньнани за 2022 год – 2022. [Электронный ресурс] – <https://www.qianzhan.com/analyst/detail/220/220711-f7e28c82.html> (дата обращения: 18.02.2025)
4. Статистический ежегодник провинции Юньнань за 2024 год // Yunnan Bureau of Statistics. [Электронный ресурс] – URL: https://stats.yn.gov.cn/Pages_22_3785.aspx (дата обращения: 15.01.2025).

Сажида Сарваровна Сафина

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Елизавета Александровна Резанова

e-mail: rezanova.2005@mail.ru

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ

Аннотация: в статье рассмотрены ключевые аспекты транспортного сотрудничества России и Китая, включая железнодорожные, автомобильные и морские перевозки. Основное внимание уделено работе пограничного перехода Забайкальск-Маньчжурия, железнодорожному мосту Нижнеленинское-Тунцзян и автомобильному переходу Пограничный-Хуньчунь. Также подчеркивается роль Северного морского пути и перспективы его развития. Выявляется влияние транспортного сотрудничества России и Китая на становление экономических отношений государств.

Ключевые слова: Россия, Китай, логистика, транспортное сотрудничество.

Sazhida S. Safina

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Elizaveta A. Rezanova

e-mail: rezanova.2005@mail.ru

CURRENT STATE OF TRANSPORT CO-OPERATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA

Abstract: The article considers key aspects of transport cooperation between Russia and China, including railway, road and sea transportations. The main attention is paid to the work of the Zabaikalsk-Manchuria border crossing, the Nizhneleninsk-Tongjiang railway bridge and the Pogranichny-Hunchun road crossing. The role of the Northern Sea Route and its development prospects are also emphasised. The influence of transport cooperation between Russia and China on the formation of economic relations between the states is revealed.

Keywords: Russia, China, logistics, transport cooperation.

Транспортное сотрудничество между Россией и Китаем является основой экономических отношений стран, играющих ключевую роль в меж-

дународной логистике. В условиях изменения геополитической обстановки и переориентации внешнеэкономической связей России на восток, сотрудничество в транспортной сфере становится особенно актуальным. Основными направлениями сотрудничества стран являются железнодорожные, автомобильные, морские перевозки, а также развитие инфраструктуры в приграничных регионах.

Железнодорожный транспорт в настоящее время остается наиболее востребованным и стратегически важным элементом транспортного взаимодействия стран [5]. В 2023 году объем грузовых перевозок по железной дороге между Россией и Китаем превысил 161 млн тонн, что на 36% больше показателей 2022 года [1]. Транссибирская магистраль и Байкало-Амурская магистраль играют ключевую роль, соединяя Дальний Восток и Сибирь с китайской железнодорожной сетью. Важным железнодорожным узлом является пограничный переход Забайкальск-Маньчжурия, через который проходит около 60% грузопотока государств [2]. После модернизации в 2023 году его пропускная способность увеличилась до 100 млн тонн, а в периоды пиковой нагрузки через узел проходит до 26 пар поездов в сутки [3].

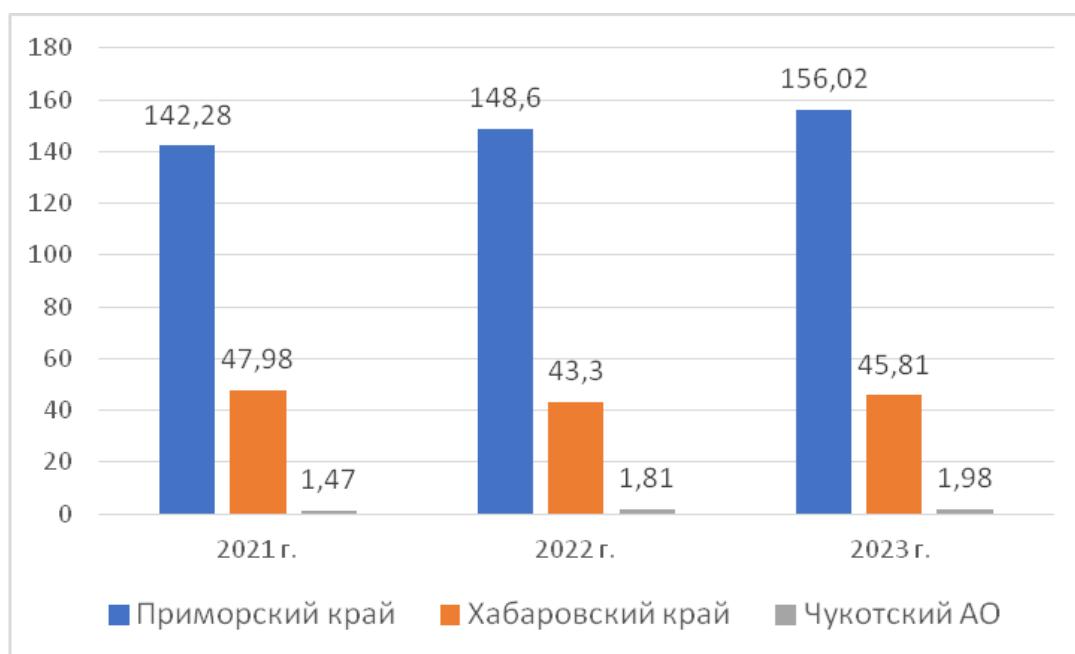


Рисунок 1. Динамика грузооборота портов Дальнего Востока 2021-2023 г. г., [4]

Автомобильные перевозки также играют важную роль в двустороннем сотрудничестве, обеспечивая оперативность и гибкость доставки. Крупнейшим пунктом пропуска является Забайкальск-Маньчжурия, в среднем через который ежедневно проходит до 360 грузовых автомоби-

лей. Основу грузопотока составляют продукты питания, строительные материалы и промышленные товары. Вторым по значимости является переход Пограничный-Хуньчунь с пропускной способностью в 70 грузовиков/сутки [4]. В двустороннем сотрудничестве преобладают импортная перерабатывающая промышленность, морепродукты и электроника. Морской транспорт играет не менее важную роль в экономических отношениях государств. Китай занимает лидирующие позиции в российском морском экспорте, с наибольшим спросом на уголь и нефтепродукты. Развитие портовой инфраструктуры Дальнего Востока, включающая порты Зарубино, Ванино и Бухта Провидения, а также освоение Северного морского пути (СМП), являются важными направлениями сотрудничества (см. рисунок 1). В 2023 году объем перевозок по СМП составил 10,1 млн тонн китайских грузов, а к 2030 году планируется увеличение до 110 млн тонн [4].

Таким образом, транспортное сотрудничество России и Китая продолжает динамично развиваться, способствуя экономическому росту и укреплению двусторонних связей. Устранение существующих барьеров и реализация проектов позволят создать устойчивую транспортную систему, которая станет важным звеном в европейско-азиатской логистике.

Список источников

1. В РЖД зафиксировали рекордный объем перевозок в сообщении с Китаем / [Электронный ресурс] // РЖД: [сайт]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=214512>
2. Перевозки грузов в Китай через ж/д переход Забайкальско-Маньчжурия в I квартале выросли на 19,7% / [Электронный ресурс] // РЖД: [сайт]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?accessible=true&id=215972>
3. Пропускная способность МАПП Забайкальск увеличится в 5,5 раз / [Электронный ресурс] // Sea News: [сайт]. – URL: <https://seanews.ru/2024/11/08/ru-propusknaja-sposobnost-mapp-zabajkalsk-uvelichitsja-v-5-5-raz/>
4. Поворот на Восток: грузопоток Китая в Россию в 2023 году и вызовы транспортной системы / [Электронный ресурс] // ERAI: [сайт]. – URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/95d/26y9ulwl8roc3xdbexugzm3rrxed68mz/231126_OTLK_Russ_3.pdf
5. Лутовинов М.Е., Сафина С.С. Российско-китайское сотрудничество в сфере развития железнодорожного транспорта// Гуманитарные науки и вызовы нашего времени. Сборник научных статей по итогам IV Всероссийской конференции с международным участием. СПб, 2022. С.165-167.

Сажида Сарваровна Сафина

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Александра Павловна Дмитриева

e-mail: dmitrirva.a@gmail.com

Екатерина Дмитриевна Калиаскина

e-mail: kreplay@bk.ru

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ

Аннотация: В статье рассматриваются актуальные формы и направления образовательного взаимодействия между Россией и Китаем. Подчеркивается значимость академических обменов, стипендиальных программ, совместных образовательных учреждений и научных проектов. Анализируется география распространения русского и китайского языков в университетах двух стран, а также роль институционального партнерства в укреплении гуманитарных связей.

Ключевые слова: российско-китайское сотрудничество, образование, академический обмен, стипендии, двойной диплом, научные проекты.

Sazhida S. Safina

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Aleksandra P. Dmitrieva

e-mail: dmitrirva.a@gmail.com

Ekaterina D. Kaliaskina

e-mail: kreplay@bk.ru

RUSSIAN-CHINESE COOPERATION IN THE FIELD OF EDUCATION

Abstract: The article under discussion herein sets out to analyse the present forms and directions of educational interaction between the Russian and Chinese nations. The importance of academic exchanges, scholarship programmes, joint educational institutions and scientific projects is emphasised. The geographical distribution of Russian and Chinese language study in universities across the two nations is analysed, as well as the role of institutional partnerships in strengthening humanitarian ties.

Keywords: Russo-Chinese cooperation, education, academic exchange, scholarships, dual degree, scientific projects.

Российско-китайское сотрудничество в области образования является одним из приоритетных направлений партнерства двух стран. В последние годы сотрудничество в этой области демонстрирует устойчивую и позитивную динамику, охватывая широкий спектр форм – от студенческих обменов до создания совместных учебных заведений.

Студенческие обмены остаются важной частью двустороннего сотрудничества. Тысячи китайских студентов ежегодно обучаются в российских вузах, в основном по инженерным, гуманитарным и медицинским специальностям. Китай является третьим по величине источником иностранных студентов в России с численностью более 32 тыс. чел., уступая в лидерстве Казахстану и Узбекистану (см. рисунок 1).



Рисунок 1. Иностранные студенты обучающиеся в РФ в 2023 году (тыс. чел.) [1]

Одновременно растет число российских студентов, выбирающих для обучения Китай – особенно по направлениям китайского языка, международных отношений и экономики, где РФ занимает шестое место с численностью студентов более 19 тыс. чел. (см. рисунок 2).

Данные программы поддерживаются на государственном уровне и в рамках межвузовских соглашений. В настоящее время основной программой финансирования является Правительственный грант КНР (CSC), который предоставляют 289 китайских университетов и который поддерживает около 1 000 российских студентов в год для обучения в Китае. Российское государственное финансирование обеспечило бесплатное образование примерно для 1 000 студентов, обучающихся в России в 2022 году. К 2023 году между российскими и китайскими университетами и институтами подписано более 950 соглашений о сотрудничестве, участвуют около 150 российских и 600 китайских университетов. В настоящее время существует 14 профессиональных ассоциаций университетов России и Китая, таких как Ассоциация российско-китайских экономических университетов и т.д.

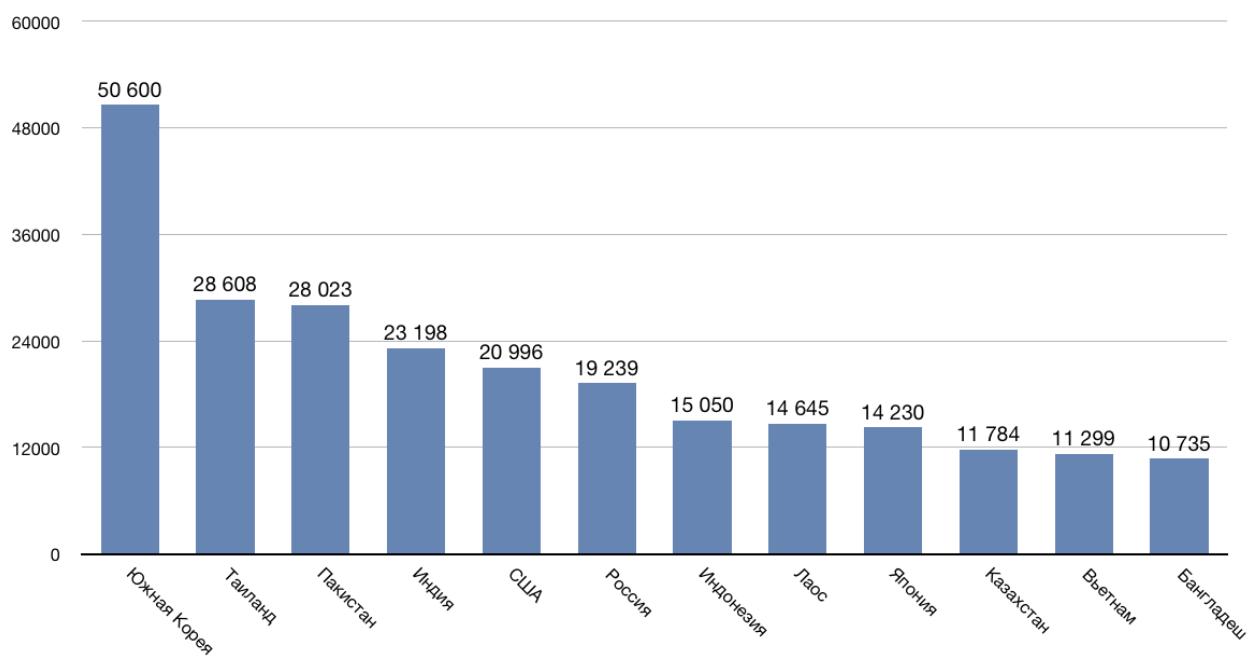


Рисунок 2. Иностранные студенты, обучающиеся в КНР
в 2023 году (чел.) [2]

Программа двойного диплома между Харбинским технологическим институтом (ХТИ) и Санкт-Петербургским государственным университетом (СПбГУ) посвящена аэрокосмической технике и информатике, что позволяет студентам получать дипломы обеих стран. С 2015 года в рамках соглашения между Дальневосточным государственным университетом и Даляньским университетом Цзяотун студенты могут участвовать в программе двойного диплома в программах «2+2» и «4+0». Формат включает обучение в обеих странах, с возможностью прохождения практики и подготовки дипломной работы в Китае.

Россия и Китай активно поддерживают проведение совместных конгрессно-выставочных мероприятий: Российско-Китайские дни науки, технологий и инноваций, круглые столы, молодежные форумы и Российско-Китайское ЭКСПО. Эти мероприятия способствуют обмену лучшими практиками, развитию молодежного и студенческого туризма, а также вовлечению молодых специалистов в научно-образовательное сотрудничество.

Таким образом, вопросы развития сотрудничества в сфере науки, образования и техники регулярно обсуждаются на встречах глав правительств России и Китая. Для подготовки и координации таких встреч действует Российско-Китайская комиссия. На заседаниях комиссии и профильных рабочих групп обсуждаются ключевые направления совместной работы, принимаются решения о запуске новых проектов и согласуются дорожные карты сотрудничества.

Список источников

1. Федеральная служба по надзору в сфере образования и науки. Официальный сайт. URL: <https://obrnadzor.gov.ru/>
2. Statista. Статистический портал. URL: <https://www.statista.com>
3. Центр Китая и глобализации (CCG). Анализ образовательного обмена между Китаем и Россией. URL: <http://www.ccg.org.cn/archives/84288>

УДК 332.1

Наталия Николаевна Константинова
e-mail: natnauka@gmail.com
Алина Игоревна Ибрагимова
e-mail: alinenok270103@gmail.com

КРЕАТИВНАЯ ИНДУСТРИЯ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ

Аннотация: Статья посвящена особенностям и роли креативной индустрии в экономике Республики Корея. В статье представлено место страны на мировом рынке услуг креативной индустрии, а также экспортный потенциал корейских креативных услуг. Авторами рассмотрены основные виды креативных услуг в Южной Корее, а также исследован феномен «Халлю».

Ключевые слова: креативная экономика, креативная индустрия, K-pop музыка, дорамы, киноиндустрия Республики Корея, контент.

Natalia N. Konstantinova
e-mail: natnauka@gmail.com
Alina I. Ibragimova
e-mail: alinenok270103@gmail.com

CREATIVE INDUSTRY OF THE REPUBLIC OF KOREA

Abstract: The article is devoted to the features and role of the creative industry in the economy of the Republic of Korea. The article presents the country's place in the world market of creative industry services, as well as the export potential of Korean creative services. The authors reviewed the main types of creative services in South Korea, and also studied the phenomenon of "Hallyu".

Keywords: creative economy, creative industry, K-pop music, dramas, film industry of the Republic of Korea, content.

Сфера услуг является одним из крупнейших и наиболее быстрорастущих секторов южнокорейской экономики, обеспечивая значительную часть ВВП и занятости. Развитие сферы услуг, особенно в таких областях, как финансовые услуги, информационные технологии и креативные индустрии, способствует повышению конкурентоспособности Республики Корея на мировом рынке. Сфера услуг является площадкой для внедрения новых технологий и инноваций, включая цифровые услуги, искусственный интеллект и автоматизацию, которые в свою очередь оказывают существенное влияние на социальную структуру и качество жизни, обеспечивая доступ к образованию, здравоохранению, развлечениями другим важным услугам.

С 1990-х годов Южная Корея ищет новые драйверы развития экономики страны, так как традиционные отрасли, такие как машино- и судостроение, химическая промышленность и электроника, начали утрачивать свои конкурентные преимущества. В следствие этого в 2013 году президентом Пак Кынхе и его администрацией была предложена стратегия создания в стране «креативной экономики», которая предполагает значительный вклад и развитие в сфере технологий, цифровые нововведения в промышленность, в социальную инфраструктуру и в другие области экономики.

В Южной Корее концепция креативной экономики закреплена на государственном уровне как стратегическая модель развития и представляет собой «Экономическую систему, где: креативность выступает фундаментальной ценностью и драйвером роста; осуществляется синтез передовых технологий (науки, ИКТ) с традиционными отраслями; происходит органичное слияние промышленного сектора и культурной сферы». Ключевым органом, координирующим реализацию данной стратегии, выступает Министерство науки, информационно-коммуникационных технологий и стратегического планирования.

На сегодняшний день креативная индустрия стала одной из самых перспективных отраслей развития сферы услуг Южной Кореи. Размер рынка креативной индустрии РК занимает 7 место в мире, показывая отличную конкурентоспособность даже среди развитых стран (табл.1).

За последнее десятилетие с распространением корейской волны «Халлю» статус Республики Корея изменился от потребителя до источника различного рода контента. «Халлю» (Корейская волна) – культурный феномен, который обозначает глобальную популярность южнокорейской культуры. Распространение началось в конце 1990-х в странах Юго-Восточной Азии, а затем распространилось по всему миру. Халлю представляет собой экспорт поп-культуры, развлечений, шоу, фильмов и сериалов на мировой рынок.

Таблица 1. Страны-лидеры по объему рынка креативной индустрии и перспективы его развития до 2026 г. (100 млн долл; %) [1]

Ранг	Страна	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (прогноз)	2021-2026 Среднегодовой темп прироста (%)
1	США	9798	10573	11120	11588	11965	12307	4,67
2	Китай	4461	4837	5209	5566	5920	6273	7,05
3	Япония	2082	2175	2238	2297	2351	2403	2,91
4	Великобритания	1203	1309	1392	1457	1514	1566	5,41
5	Германия	1130	1209	1272	1316	1348	1377	4,04
6	Франция	773	834	871	903	925	944	4,08
7	Республика Корея	702	753	791	819	843	864	4,26
8	Канада	662	721	763	798	828	852	5,19
9	Италия	438	476	499	517	531	544	4,46
10	Австралия	422	457	482	502	516	527	4,55

Благодаря данному течению растет спрос на контент южнокорейской креативной индустрии, в особенности на игры (табл.2).

Таблица 2. Характеристика отраслей креативной индустрии Южной Кореи и их доля в общем объеме экспорта (2023г.) (%) [1]

Категория	Количество компаний	Количество сотрудников	Экспорт (млн долл)	Доля в общем экспорте
Издательство	34 011	175 898	428,38	0,057
Мультипликация	4 919	10 825	8,20	0,001
Музыка	34 001	59 583	775,27	0,103
Фильмы	1 034	1 324	43,03	0,006
Игры	10 991	81 856	8 672,87	1,151
Анимация	647	6 131	156,84	0,021
Вещание	1 133	5 016	718,00	0,095

Окончание табл. 2

Категория	Количество компаний	Количество сотрудников	Экспорт (млн долл)	Доля в общем экспорте
Реклама	6 627	74 485	258,17	0,034
Персонажи	2 901	16 597	41,30	0,005
Знания и информация	10 108	87 704	66,09	0,009
Контент-решения	2 256	38 256	244,53	0,032
Всего	108 628	614 734	12 452,90	1,653

Глобальный рынок мероприятий K-поп оценивался в 8,1 млрд долларов в 2021 году и, по прогнозам, достигнет 20 млрд долларов к 2031 году, при этом среднегодовой темп роста составит 7,3% с 2022 по 2031 год [3].

Недавнее снижение продаж записанной музыки увеличило спрос на живые музыкальные выступления, что значительно способствовало расширению мирового сектора услуг по организации музыкальных мероприятий, таких как мероприятия K-pop. Кроме того, рост активности музыкального туризма среди зрителей и артистов способствовал расширению индустрии мероприятий K-pop. Доход от спонсорства музыкальных мероприятий растет из-за увеличения инвестиций, сделанных несколькими стартапами и созданными крупными организациями с целью повышения узнаваемости своих брендов. Компании по управлению K-pop событиями доминируют на платформах социальных сетей.

Кроме того, рост музыкального туризма является еще одним важным фактором, который, как прогнозируется, будет способствовать росту рынка в ближайшие годы. Рост проникновения мобильной коммерции по всему миру приводит к быстрому проникновению приложений для онлайн-бронирования билетов, таких как Ticketmaster, StubHub и SeatGeek, что значительно стимулирует продажи билетов на мероприятия.

Также, с ростом популярности цифровых музыкальных платформ пользователи используют смартфоны в качестве основного музыкального проигрывателя [2].

Цифровые музыкальные сервисы делятся на платформы, предоставляющие услуги потокового видео и услуги потокового вещания/загрузки музыки. По состоянию на 2023 год музыкальный стриминговый сервис Melon от Kakao Entertainment занимал 33% доли рынка среди корейских цифровых музыкальных платформ, представляя собой самую большую долю, за которой следуют YouTube (29%), YouTube Music (10%), Genie (9%), FLO (6%) и Vibe (4%) [2]. Другие цифровые музыкальные платфор-

мы включают Bugs, Spotify, Soribada и Apple Music. YouTube становится все более популярным в Республике Корея, поскольку он оказывает услуги по показу различных форматов музыкального контента, включая музыкальные видеоклипы, короткие видеоролики в формате шортсов, прямые трансляции различных концертов, музыкальных шоу и премий, а также является огромной площадкой для размещения рекламы.

В Республике Корея есть четыре организации, ответственные за сбор лицензионных и роялти-платежей для владельцев музыкальных прав: Ассоциация звукозаписывающей индустрии Кореи (RIAK), Федерация корейских музыкальных исполнителей (FKMP), Корейская ассоциация авторских прав на музыку (КОМСА) и Корейское общество композиторов, авторов и издателей (KOSCAP). По собственным каналам в Республике Корея глобальные дистрибуторы, такие как Warner Music, Universal Music и Sony Music Entertainment, распространяют большую часть американской музыки напрямую на местные музыкальные платформы, а также занимаются экспортом корейской музыки по всему миру. Кроме того, существуют новые онлайн-сервисы дистрибуции, включая Sound Republica, которые помогают зарубежным артистам, агентствам и дистрибуторам получать доступ к местным музыкальным платформам и наоборот [2].

Киноиндустрия в Республике Корея превратилась в один из самых активных рынков в мире благодаря развитию мультиплексов и популярности культуры походов в кино. По данным Корейского совета по кинематографии, в 2019 году до пандемии корейский кинорынок оценивался в 2,2 миллиарда долларов, в 2020-2021 годах COVID-19 существенно повлиял на корейский кинорынок и его размер до 893 миллионов долларов, а в 2022 году рынок восстановился до 1,3 миллиарда. По состоянию на 2023 год в стране насчитывается 561 мультиплексный кинотеатр с 3322 экранами, и почти все кинотеатры управляются тремя сетями мультиплексов: CGV (управляется CJ), Lotte Cinema (Lotte) и Mega Box [2].

Согласно статистике индустрии контента, в 2021 году в Южной Корее было 28 иностранных дистрибуторов фильмов, а также две корейские кинокомпании CJ Entertainment и Lotte Entertainment, которые занимаются производством и дистрибуцией фильмов, и являются ведущими в своей сфере. Кроме того, крупные кинорынки, такие как EFM, Cannes Film Market и AFM, предоставляют возможность наладить деловые связи с корейскими экспортерами фильмов [2].

Корейская волна также стала большим стимулятором туризма в Республике Корея. Корейская организация туризма (КТО) создала несколько онлайн-сервисов, чтобы помочь отечественным и иностранным туристам. VISITKOREA – это одна из онлайн платформ, которая предоставляет возможность составить свой туристический маршрут, выбрав тему и город, а

далее на интерактивной карте появляется маршрутная линия с метками выбранных мест и их описанием. Также можно выбрать уже составленный туристический пакет по интересующей теме или в интересующем городе, включающий поездки в места, прославившиеся благодаря корейским драмам, поездки в эксклюзивные места съемок, есть даже маршруты, рекомендуемые той или иной звездой. Также на сайте составлены рекомендуемые маршруты в зависимости от продолжительности поездки или времени года.

Предполагается, что основой развития креативной индустрии Южной Кореи станут креативный класс, МСП, инновации и контентная сфера. Особенность стратегии в том, что она базируется на силе и достижениях крупного бизнеса, создавая инновационные центры в каждом регионе страны. Таким путем правительство ликвидирует разрыв между малым и крупным бизнесом, повышая производительность, а также устраняет региональные диспропорции. Основной задачей развития данной стратегии стала интеграция крупных предприятий в инфраструктуру креативной экономики Южной Кореи [5].

В 2011 году в рамках развития креативной экономики правительство учредило «Академию стартапов молодых предпринимателей», предлагая финансовую и нефинансовую помощь в организации своего бизнеса творческим и перспективным людям до 39 лет, тем самым стимулируя общую экономику страны и уменьшая процент безработицы среди молодёжи.

За период 2010-2023 гг. в таких областях, как реклама, информационная деятельность и контент-решения увеличилось число предприятий и значительно расширились возможности предоставления услуг, а также онлайн-дистрибуции.

Корейская волна, господствовавшая в 2000-х и 2010-х годах, стала сигналом к индустриализации медиа. Отечественные компании индустрии развлечений добились высокого экономического роста за сравнительно короткий период времени, инвестируя различные ресурсы в создание контента, артистов и предоставление различных услуг. Компании в сфере развлечений начинали с менеджмента в актерской среде и вышли за рамки поиска и обучения потенциальных стажеров и теперь создают новые продукты в различных областях культурной индустрии, таких как музыка, выступления, вещание и цифровой контент.

По мере роста масштабов южнокорейской индустрии развлечений и увеличения числа заинтересованных сторон, таких как индивидуальные инвесторы и мировые фандомы, интерес и спрос на устойчивое управление развлекательными компаниями начали расти. Чтобы удовлетворить социальные потребности, крупные компании индустрии развлечений начали заниматься деятельностью в сфере ESG, создав в компании специ-

альный отдел по вопросам ESG, публикую отчеты об управлении устойчивым развитием, участвуя в кампаниях, связанных с ESG, и присоединяясь к глобальным инициативам. Компании и артисты постоянно участвуют и проводят благотворительные кампании, призывая поклонников присоединиться к ним, а вырученные средства жертвуют в детские дома, школы, хосписы, приюты для животных, экологические организации.

Феномен Халлю стал мощным катализатором развития корейского туризма и кардинально преобразовал международный имидж страны. По мере глобального распространения Корейской волны, в Республику Корея устремились поклонники со всего мира, желающие погрузиться в аутентичную культурную атмосферу.

Республика Корея активно применяет цифровые технологии для поддержки инновационных идей. Ярким примером служит платформа "Креативный город", запущенная в сентябре 2013 года. Эта платформа стала важным инструментом развития креативной экономики, позволяя превращать идеи в работающие бизнес-модели, налаживать сотрудничество между участниками инновационного процесса и ускорять коммерциализацию перспективных разработок.

Чтобы самостоятельно конкурировать с мировыми гигантами в индустрии развлечений и вывести бизнес на новый уровень, корейские компании наращивают инвестиции. Так, корпорация CJ ENM, которая финансировала производство оскароносных «Паразитов», планирует тратить на собственный контент \$750 млн.

Чтобы привлечь больше внимания поклонников дорам и музыки в жанре К-роп, власти решили построить «Долину К-культуры». Отдельный город площадью 3,3 кв. км, где будут снимать фильмы, шоу и записывать музыку, планируют возвести к 2035 году. Там также появятся копии древних корейских дворцов для увеличения турпотока и специализированные школы для подготовки специалистов в сфере развлечений. Кроме того, в 2025 году правительство инвестировало 100 млрд вон (\$76,5 млн) в индустрию развлечений.

По мере увеличения количества и масштабов стриминговых сервисов ожидается, что число подписок на видеосервисы OTT во всем мире увеличится с 1,6 млрд в 2023 году до 2,1 млрд в 2028 году, что соответствует среднегодовому темпу роста в 5,0%.

В заключение необходимо отметить, что креативная индустрия Южной Кореи стала ключевым элементом её экономики, трансформируя сферу услуг в высокодоходный экспортный сектор. Благодаря уникальному сочетанию технологий, культурного влияния и государственной поддержки страна превратила К-контент в глобальный бренд, способствуя росту торговли услугами. Глобальное влияние К-культуры помогло стране со-

здать многомиллиардный рынок, привлекающий туристов и стимулирующий экспорт цифровых платформ (Spotify, Netflix), различного рода контента (вебтуны, анимации, к-поп и т.д.) и развлечений (игры и киберспорт стали крупнейшей статьей экспорта креативных услуг), которые постепенно начали доминировать в Азии и выходить на Запад. Также Южная Корея сформировала уникальную синергию технологий и творчества. Южнокорейские развлекательные компании создали новый формат развлечений в виде виртуальных айдолов и метавселенных. Рост доли услуг в ВВП до 60%, с увеличением занятости в креативных секторах и мультипликативный эффект, когда К-культура начала стимулировать туризм, образование (корейский язык), и даже фуд-индустрию доказывают эффективность креативной экономики для страны. Южная Корея в целом доказала, что креативная индустрия – это не только культура, но и мощная экономическая сила. Инвестиции в таланты, инновации и глобальный маркетинг позволяют стране оставаться в лидирующей позиции «мягкой силы», превращая услуги в один из главных экспортных активов XXI века.

Список источников

1. Cultural Content // Invest Korea. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.investkorea.org/ik-en/cntnts/i-326/web.do#:~:text=In%202021%2C%20the%20industry%20generated,for%20the%20number%20of%20businesses> (Дата обращения: 27.04.2025).
2. Entertainment and Media // South Korea Country Commercial Guide // International Trade Administration. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/south-korea-entertainment-and-media> (Дата обращения 12.05.2025)
3. K-pop Events Market Size, Share, Trends and Forecast Analysis (2025-2032). [Электронный ресурс] – <https://www.maximizemarketresearch.com/market-report/k-pop-events-market/186929/> (Дата обращения 24.05.2025).
4. Phan Thanh H. The development of Korea's service industry from a global historical perspective / H. Phan Than, J. Jeong ; International Area Studies Review. 16. 184-205. – URL: https://www.researchgate.net/publication/258140124_The_development_of_Korea's_service_industry_from_a_global_historical_perspective (Дата обращения: 15.05.2025).
5. Кукла М.П. Политика по созданию креативной экономики в Южной Корее / АНИ: экономика и управление. 2016. №2 (15). [Электронный ресурс] – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/politika-po-sozdaniyu-creativnoy-ekonomiki-v-yuzhnoy-koree> (Дата обращения: 25.05.2025).

Анна Сергеевна Подкладова
e-mail: anna.podkladova@mail.ru
Ольга Евгеньевна Доленина
e-mail: dolenina@mail.ru

ЭКОНОМИКА ИНДОНЕЗИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Аннотация: в статье рассматривается современное состояние экономики Индонезии, её динамичное развитие и ключевые отрасли, определяющие её рост. Основное внимание уделено отраслям экономики государства и вкладу морского транспорта и логистики в экономическое развитие. Рассматриваются стратегические инициативы правительства, в том числе совместно со странами региона. Подчёркиваются существующие вызовы, в том числе неравенство, экологические риски и необходимость модернизации инфраструктуры.

Ключевые слова: Индонезия, экономика, морской транспорт, порты, «Один пояс – один путь», Азиатско-Тихоокеанский регион.

Anna S. Podkladova
e-mail: anna.podkladova@mail.ru
Olga E. Dolenina
e-mail: dolenina@mail.ru

INDONESIA'S ECONOMY IN MODERN CONDITIONS

Abstract: The article examines the current state of the Indonesian economy, its dynamic development and key industries that determine its growth. The main focus is on the sectors of the state's economy and the contribution of maritime transport and logistics to economic development. Strategic initiatives of the Government are being considered, including jointly with the countries of the region. The existing challenges are highlighted, including inequality, environmental risks, and the need to modernize infrastructure.

Keywords: Indonesia, economy, maritime transport, ports, "One Belt–One Road", Asia-Pacific region.

Индонезия является одной из наиболее быстро развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В период 80х – 90х годов страна пережила период модернизации, который привёл к быстрому развитию экономики. Индонезия, как и многие страны АТР, столкнулась с волной мигра-

ции, что привело к изменениям в демографии государства. Сельское население стремительно перебиралось в городские районы, активно стимулируя процесс урбанизации и модернизации.

Индонезия имеет одну из самых крупнейших экономик в Юго-Восточной Азии с достаточно динамичным развитием. На 2023 год ВВП страны составлял 1,37 трлн долл. США.

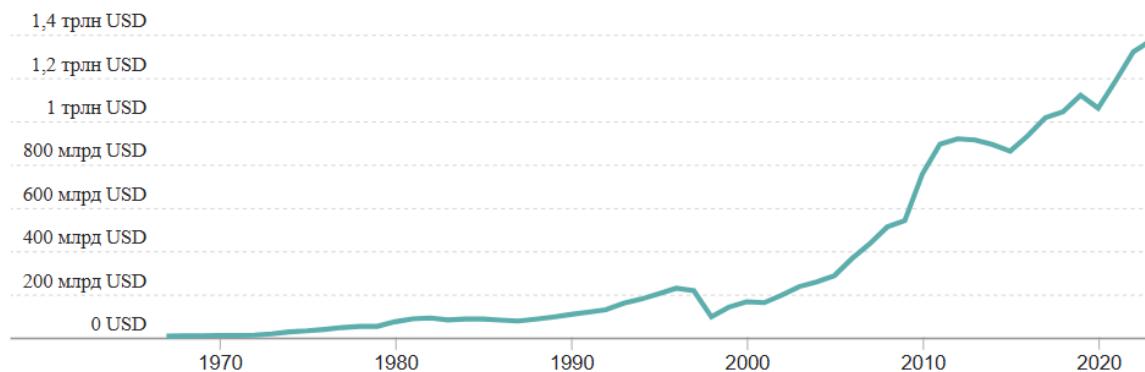


Рисунок 1. Валовой внутренний продукт Индонезии [5]

Экономика Индонезии достаточно диверсифицирована – для страны большое значение играют все отрасли.

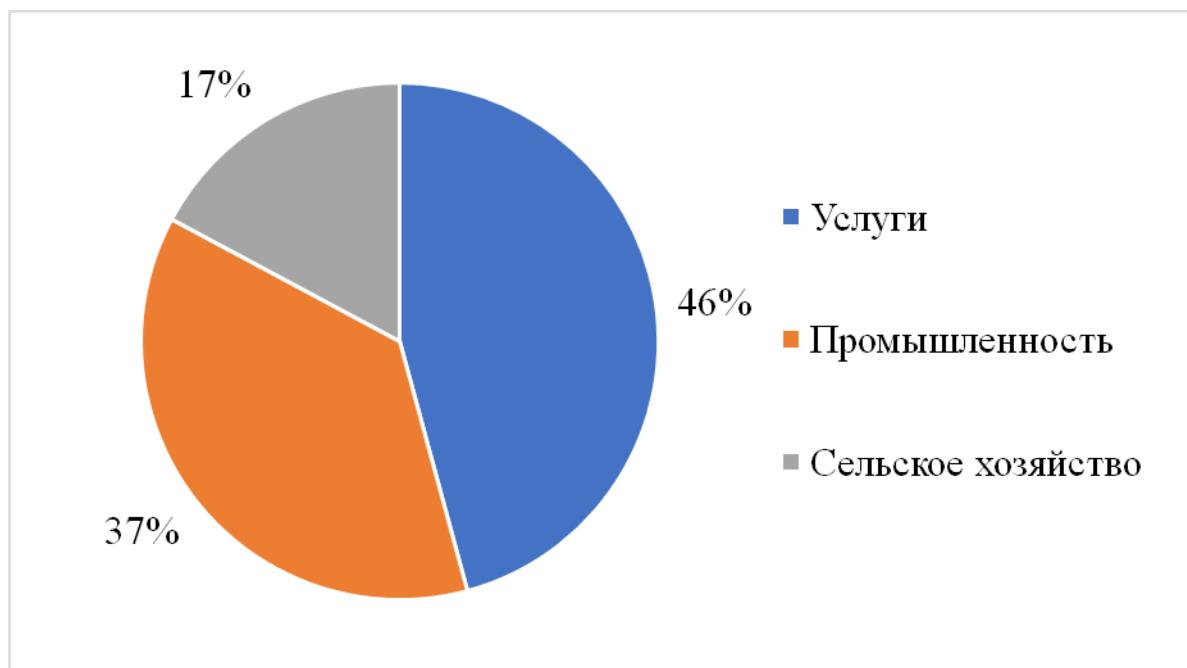


Рисунок 2. Отрасли экономики Индонезии 2023 г. Составлено по [10]

За счёт благоприятного климата агропромышленный комплекс Индонезии приносит достаточно большой вклад в экономику страны. Прави-

тельство ежегодно выделяет достаточную часть бюджета на сельское хозяйство страны, поэтому на протяжении многих лет Индонезии во многом может обеспечить своё население продовольствием, в частности рисом. Кроме того, большие водные площади позволяют интенсивно заниматься рыболовством. [11]

Трудовые ресурсы Индонезии составляют более 115 млн человек, уровень безработицы – 7,1%. Для страны характерно сильное социально-экономическое расслоение, доходы населения могут различаться в 10 раз. Кроме того, в распределении трудовых ресурсов также наблюдается неравномерность и сосредоточенность в экономических центрах страны.



Рисунок 3. Занятость населения Индонезии по отраслям [6]

Кроме того, страна с каждым годом продолжает наращивать свою промышленную базу, особенно в области судостроения. Политика правительства продолжительное время, направленная на импортозамещение привела к тому, что промышленная база государства развилась до такой степени, что Индонезия стала не только крупным экспортёром сельскохозяйственной продукции, но и экспортёром промышленных продуктов, таких как нефть и нефтепродукты, резиновых изделий, одежды и текстиля, машин и электронной продукции.

Индонезия является крупным экспортёром нефти и природного газа за счёт богатых месторождений, однако многие из них ещё не разведаны полностью, поэтому количество добываемых ресурсов значительно меньше, чем имеющийся потенциал. Также большое количество добываемой энергии идёт на внутреннее потребление.



Рисунок 4. Общий объем производства энергии по странам, 2023 г. [13]

В 2023 году потребление энергии возросло на 6,29%, а суточное потребление энергии в стране составило 1,8 млн баррелей, что является пиковым значением за последние 10 лет. В связи с увеличением спроса на энергию и ухудшением экологической обстановки в стране, правительство планирует достичь показателя использования возобновляемых источников энергии в 25% [3]. Кроме того, в 2023 году правительство Индонезии выпустило мандат об увеличении обязательного смешивания биодизельного топлива до 35%, для этого используют пальмовое масло. Правительство в дальнейшем планирует достичь 50% смешивания для уменьшения зависимости страны от импорта энергоносителей и прейти на внутреннее производство. [12] Внутреннее потребление пальмового масла в 2023 году составило 23,2 млн тонн, в то время как 10,7 млн тонн было использовано для производства биотоплива. Однако производство и использование пальмового масла в значительной мере наносит вред окружающей среде. Правительство вместе с частными компаниями работает над восстановлением деградированных земель, чтобы выращивать на плантациях пальмы только для энергетического сектора.

Индонезия имеет наиболее выгодное экономико-географическое положение в реалиях современного мира, так как страна оказалась в центре перекрестка растущих грузоперевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). С развитием государств АТР на территории региона скапливается большое количество финансовых ресурсов, что в значительной мере стимулирует возможности стран, специализирующихся на транспортных услугах, какой и является Индонезия.

Правительство Индонезии активно способствует становлению Индонезии в качестве стратегически важного транспортно-логистического и торгового хаба на стыке двух мировых океанов путём улучшения сообщения между востоком и западом страны. Уделяется большое внимание морской инфраструктуре. Защищаются национальные интересы и укрепляется военно-морской флот страны, увеличивая прибыль от всех видов экономической деятельности, которые связаны с морской сферой, в частности судостроение и рыболовство. [1]

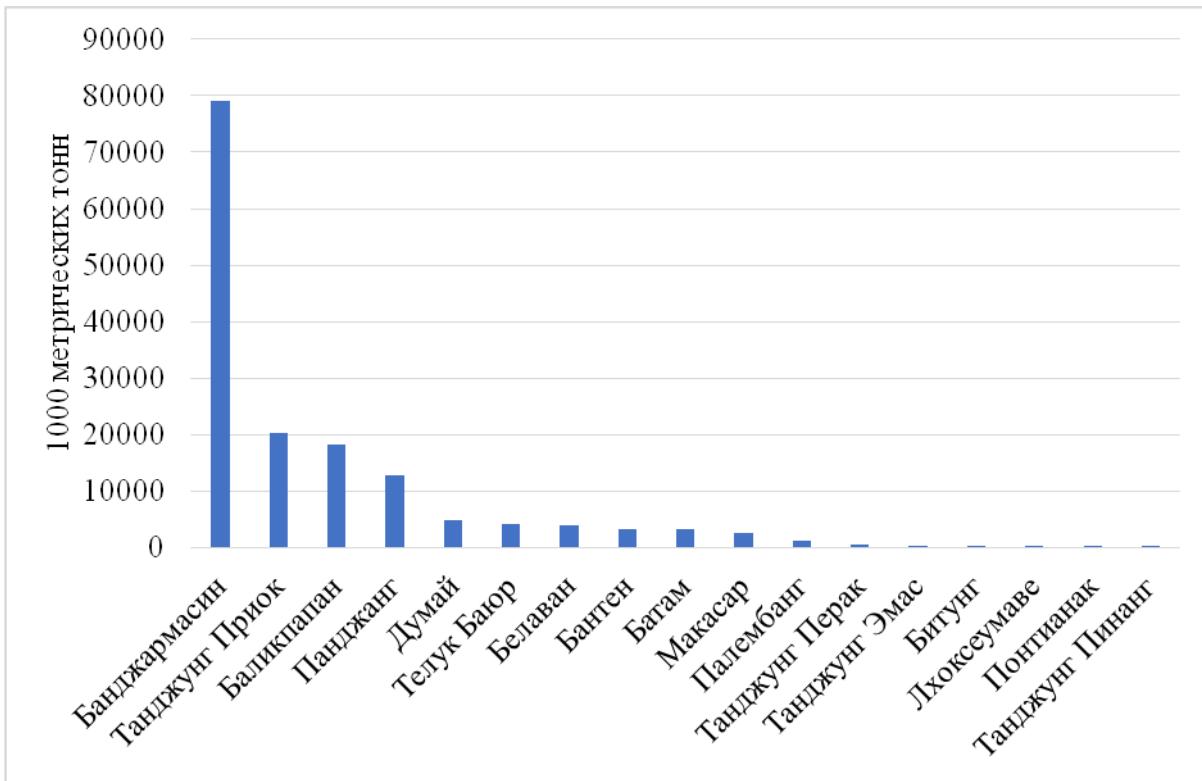


Рисунок 5. Общий объем международных грузоперевозок в Индонезии в 2022 году по портам. Составлено по [10]

Наибольший объём грузов в Индонезии в 2022 году обрабатывали такие порты как Танджунг Приок на Джакарте (6,42 млн TEU – 28 место в мире) и Танджунг Перак на Субарае (о. Ява) (3,62 млн TEU – 51 место в мире).

В 2023 году правительство Индонезии расширило сеть портов на территории страны. Было построено и введено в эксплуатацию 24 стратегически важных портов, а 141 порт был открыт для международной торговли. Кроме того, правительство Индонезии продолжает реализацию программы морских магистралей. В 2018 году Министерством Транспорта было представлено 18 новых морских маршрутов для транспортировки грузов между островами архипелага и уменьшения диспропорции цен на

товары. Данные маршруты обслуживаются частными компаниями на основе проведённого внутреннего аукциона.

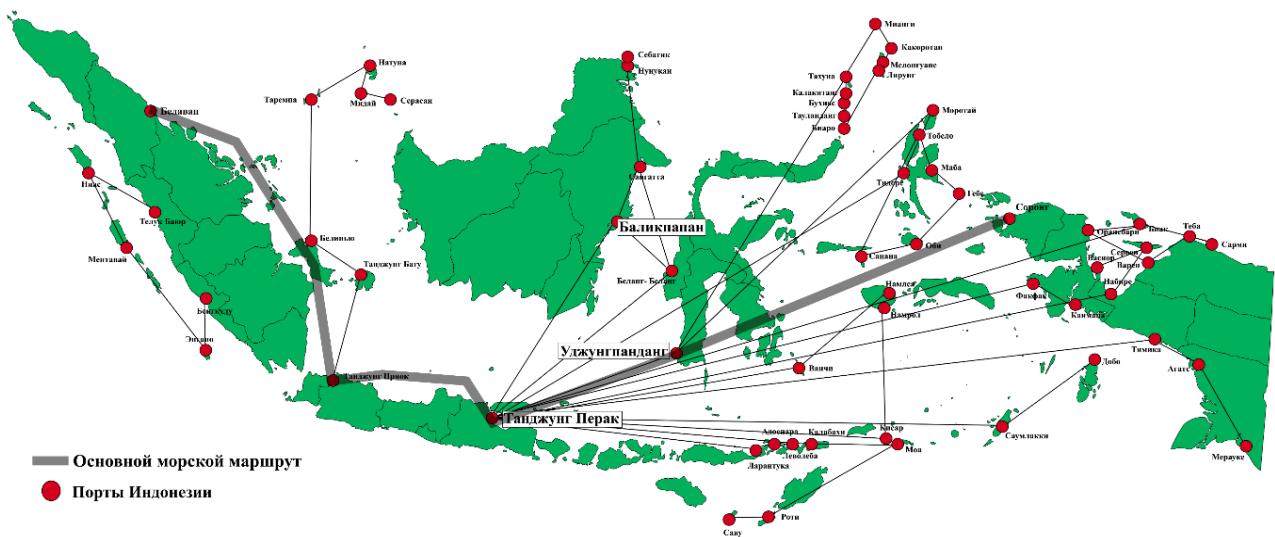


Рисунок 6. Линии морских магистралей, обслуживающие регион Восточной Индонезии

При введении всех маршрутов плана «морского шоссе» в эксплуатацию в центре сети окажутся порты Танджунг Перак, Уджунгпанданг и Баликпапан. Данные порты будут наиболее связанными с остальными – понадобится четыре или менее остановок, чтобы достигнуть любой точки страны, что повышает их значимость для экономики Индонезии. Однако, перед правительством стоит ещё одна проблема, связанная с портами, которые расположены на востоке страны. Трудность в развитии портов Восточной Индонезии связана с тем, что данные порты ориентированы на внутренние перевозки. Кроме того, порты удалены от основных транспортных маршрутов, что определяет необходимость модернизации портов для возможности увеличения внутренних перевозок и сокращения государственных затрат на морской транспорт. К 2024 году в эксплуатацию было введено более 40 маршрутов, которые проходят через 115 портов, в том числе в провинциях Папуа и Западное Папуа, которые являются самыми удалёнными от основных экономических центров страны. [7]

Важность развития морского судоходства для Индонезии связана с тем фактом, что Индонезия – часть АСЕАН, поэтому для государства важно оставаться конкурентоспособным на региональном рынке, чтобы данное сотрудничество приносило выгоду для всех сторон. В ближайшие несколько лет государство планирует предоставлять возможности не только государственным и местным компаниям, но и иностранным, поучаствовать в масштабной модернизации портов, что откроет путь к госу-

дарственно-частному партнёрству, а также передаче судостроительных технологий и созданию новых судостроительных верфей в стране. Развитие морского сектора экономики создаст возможности для конкурирования с такими морскими хабами Азии как Сингапур, Шанхай, Гонконг.

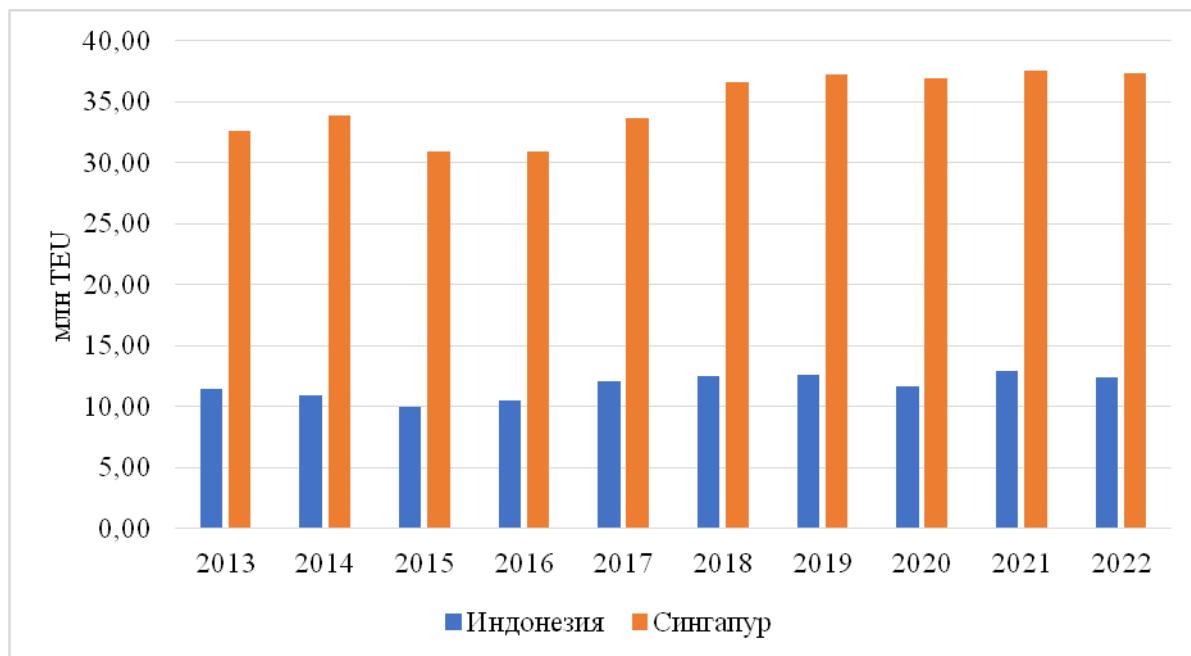


Рисунок 7. Пропускная способность контейнерных портов.
Составлено по [10]

В данный момент пропускная способность порта Сингапура значительно превышает пропускную способность портов Индонезии. Однако, в 2018 году был открыт новый порт в Северной Суматре – Куала Танджунг. С начала 2020 года порт стал принимать в работу контейнерные грузы. После введения в полную эксплуатацию планируемые объёмы обработки грузов составляют около 60 млн TEU в год, что в два раза превышает объёмы порта Сингапура и в три раза объёмы порта Танджунг Приок, который на данный момент является самым крупным портом в Индонезии. Также на территории Западной Явы строится глубоководный порт Патимбан. Строительство порта началось с целью ослабления нагрузки на порт Джакарты, увеличения экспорта (в частности, автомобильной продукции) и составления конкуренции Сингапуру. В настоящее время пропускная способность порта Джакарты составляет 6 млн TEU (20% от порта Сингапура). На момент открытия вместимость порта Патимбан составляла 1,5 млн TEU, а к моменту введения в полную эксплуатацию составит 7,5 млн TEU. Правительство Индонезии планирует совместно использовать порт Патимбан и порт Танджунг Приок для увеличения возможностей страны по размещению грузовых судов. [8]

Кроме строительства новых портов в стране происходит модернизация уже имеющихся. На территории порта Джакарты продолжается реализация проекта «Новый Приок». Расширение порта Танджунг Приок происходит за счёт создания новых пропускных терминалов. Инвестиции в данный проект составили 2,5 млрд долларов США. Новый терминал (порт Калибару) был введен в использование в 2016 году, однако, не был достроен. В данный момент вместимость порта составляет 1,5 млн TEU. [8] Планируется, что после введения в полную эксплуатацию терминал должен увеличить пропускную способность порта Джакарты практически в три раза (до 18 млн TEU), кроме того, порт сможет принимать контейнеровозы класса Triple-E (с вместимостью 18 000 TEU) на двустороннем морском пути шириной 300 метров. [4]

Специализация западных портов Индонезии также играет ключевую роль в переориентировании стран с порта Сингапура на порт Индонезии. Танджунг Приок является частью Морского шелкового пути, который проходит от побережья Китая через Суэцкий канал к Средиземному морю, а затем к Верхней Адриатике в районе Триеста, откуда есть железнодорожные пути в Центральную и Восточную Европу, что делает его инвестиционно-привлекательным для использования при развитии альтернативного пути через Азиатско-Тихоокеанский регион, не используя порт Сингапура из-за его перегруженности.

Поэтому для Индонезии важно улучшить инфраструктуру своих портов для того, чтобы увеличить их конкурентоспособность на мировой арене. За счёт основательного улучшения инфраструктуры уже имеющихся портов, значительно снижается время обработки грузов.

Модернизация западных портов страны способствовала тому, что часть грузоперевозок, которые были ориентированы на порт Сингапура, теперь совершаются с помощью портов Индонезии. Кроме того, стоимость обслуживания в портах Индонезии дешевле, чем в Сингапуре, что также привлекает новых клиентов, что указано в таблице 1.

Таблица 1. Портовые тарифы, долл. США за 100 GT в день [9]

	Индонезия	Сингапур
Главные порты	9,2	9,5
Класс I	8,3	-
Класс II	7,5	-
Класс III	6,7	-
Класс IV	5,8	-
Класс V	5	-

Главными портами Индонезии являются Белаван, Танджунг Приок, Танджунг Перак и Макассар, стоимость обслуживания в данных портах – 9,2 доллара США, порты класса III, IV и V обслуживают небольшие суда и тех, кто направляется в главный порт (классификация основана на количестве заходов судов и перемещении грузов (TEU или MT) в год). В стоимость тарифа входит якорное место, предоставление лоцмана, буксировка, швартовка, погрузка/разгрузка груза (посадка/высадка пассажиров), оборудование и другие расходы.

Портовые тарифы в Сингапуре также учитывают количество дней, проведённых в порту – чем больше дней, тем меньше общая стоимость. В цену сингапурских тарифов входит стоянка, заправка, обслуживание, погрузка/выгрузка груза (посадка/высадка пассажиров). Однако, также отдельно считается ремонт судна и оффшорная поддержка.

Более частому использованию портов Индонезии поспособствовал и тот фактор, что на территории Сингапурского пролива с каждым годом увеличивается количество пиратских нападений и вооруженных ограблений. [2]

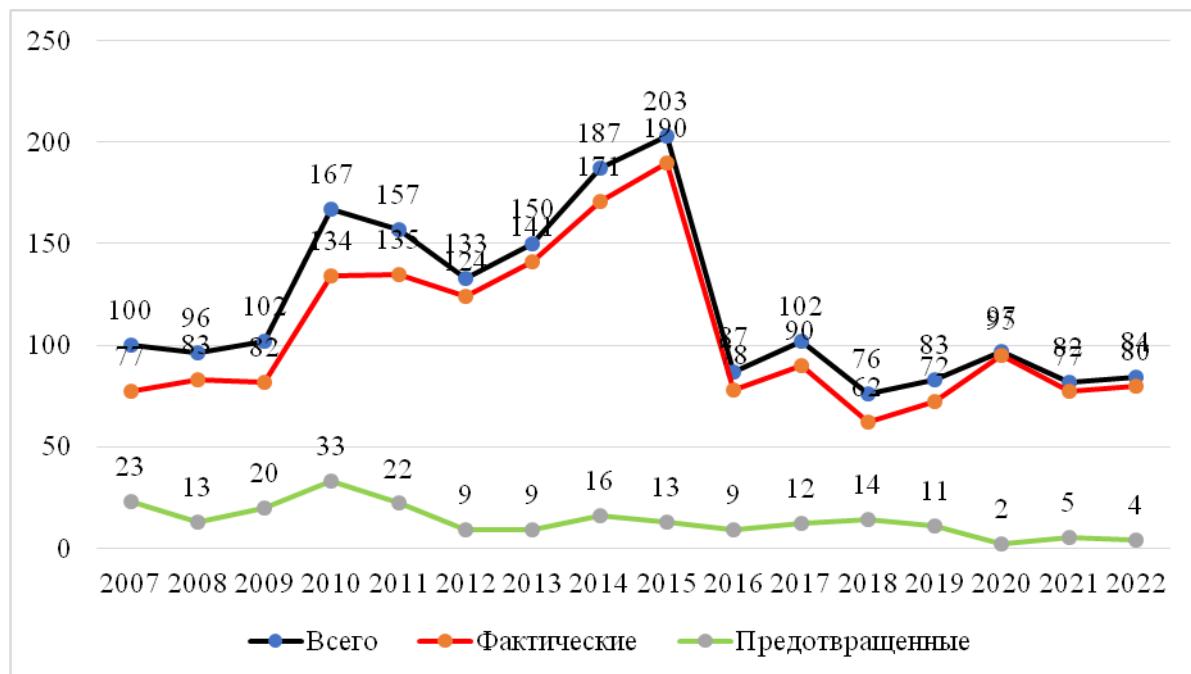


Рисунок 8. Количество зарегистрированных инцидентов в Азии [2]

В 2022 году всего было 84 зарегистрированных пиратских атак на суда в Азии, 55 приходилось на Сингапур (65% от общего количества). Кроме того, на территории Сингапурского пролива прослеживается тенденция к увеличению количества атак (2020 – 34, 2021 – 49, 2022 – 55), также в 2022 году смогли предотвратить лишь 1 инцидент. В это же время

на территории Индонезии снижается количество инцидентов от 13 в 2021 до 10 в 2022.

С каждым годом индекс связанности Индонезии с Китаем постепенно возрастает, что свидетельствует об учащении сообщений между странами. Близкое положение между Сингапуром, Малайзией и Индонезией способствует совместному сотрудничеству стран в процессе обработки высокого количества судов, направляющихся как в Азиатско-Тихоокеанский регион, так и из него.

Однако китайские грузоперевозчики в большей мере используют порт Сингапура, в связи с этим значительная часть контейнерных грузов, которые проходят через порт Сингапура, являются промышленными грузами из Китая. В то же время, китайские интересы сосредоточены на развитии инициативы «Один пояс один путь» и расширения её из региональной программы до мирового уровня. Расширение «морской части» данной программы позволит развивающимся странам юго-восточной Азии, в частности Индонезии, Шри-Ланки, Бангладеш и другим странам-участницам, повысить свою конкурентоспособность в сфере морского транспорта.

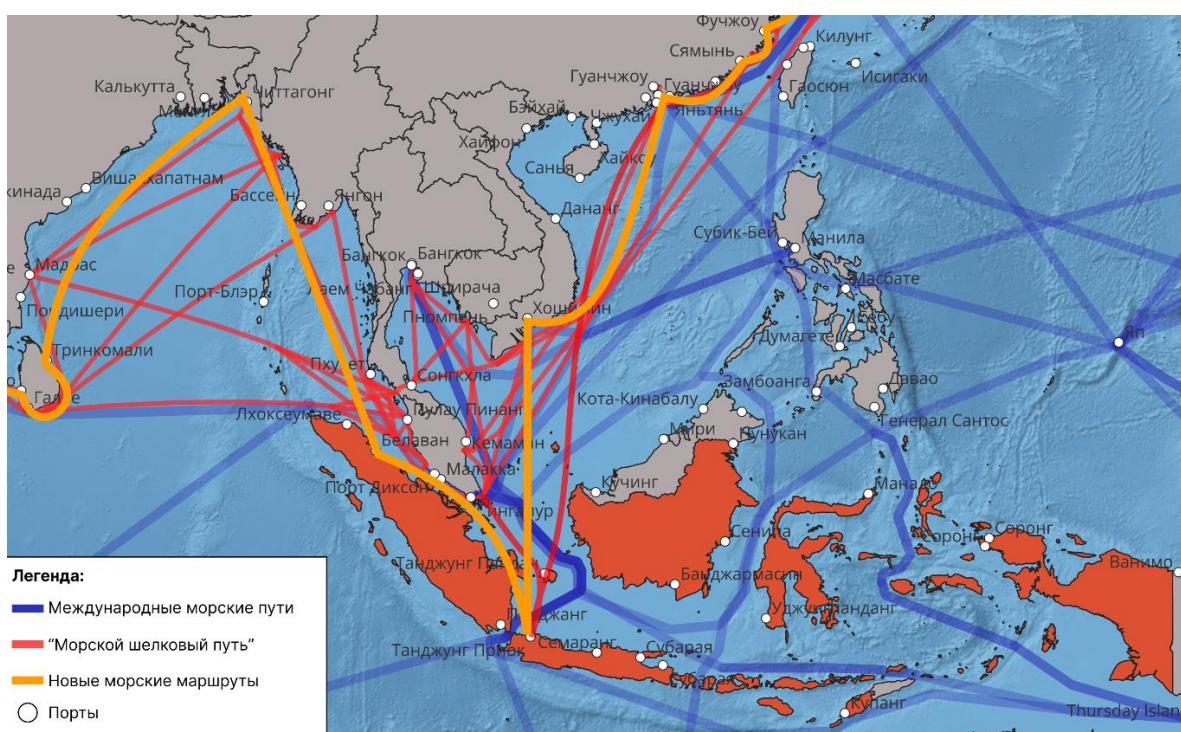


Рисунок 9. Альтернативный маршрут через Индонезию, Бангладеш и Шри-Ланку

Индонезия, Шри-Ланка, Бангладеш и Малайзия при перераспределении нагрузки, которая оказывается на порт Сингапура, способны обраба-

тывать даже большее количество грузов, поступающих как с территории Азиатско-Тихоокеанского региона, так и на его территорию. Данные страны имеют большое региональное значение, а с увеличением вклада Китайской Народной Республики в связи с развитием программы «Один пояс один путь» и ростом экономики стран Юго-Восточной Азии, они могут обрести мировое значение, формируя альтернативный вариант для транспортировки грузов на основных морских торговых маршрутах.

Экономика стран Юго-Восточной Азии, в том числе Индонезии, стремительно развивается. Индонезии имеет большой потенциал для укрепления своего положения на мировой арене. Страна обладает большим количеством ресурсов и возможностей. Экономика страны сочетает в себе самодостаточное сельское хозяйство, развитый промышленный сектор и сектор услуг, который имеет большие возможности для развития, что при правильном использовании позволит государству иметь влияние не только на региональных рынках, но и на мировых.

Индонезия наращивает производство внутри страны, а также увеличивает экспорт своей продукции, за счёт этого растёт спрос на транспортно-логистические услуги, что ставит страну в наиболее выгодное положение для развития данной отрасли и дальнейшего расширения на мировой уровень. Правительство Индонезии также стремиться развить сферу морского транспорта в связи с необходимостью развития внутренних регионов, особенно тех, что расположены на востоке и удалены от основных экономических центров страны. Государство также активно вступает в соглашения с Китайской Народной Республикой, в частности программы инициативы «Один пояс один путь», для привлечения инвестиций, необходимых для развития портов страны. В результате чего, Индонезия имеет реальные перспективы для формирования лидерских позиций в транспортно-логистической сфере Азии, что также в значительной мере способствует развитию экономики самого государства и укреплению его на мировом рынке.

Однако для достижения этих целей необходимо преодолеть ряд структурных проблем, таких как коррупция, неравенство в доходах и недостатки в инфраструктуре. Важно также учитывать воздействие изменения климата, которое может угрожать как экосистемам, так и экономическим интересам страны.

В заключение, Индонезия стоит на пороге новых возможностей, и правильная политика в отношении основных отраслей экономики может стать катализатором для устойчивого экономического развития, что в свою очередь будет способствовать укреплению позиций страны на международной арене.

Список источников

1. Ефимова Л. М. Индонезийская «Морская ось мира» и китайский «Морской шёлковый путь XXI века» // Вестник МГИМО. 2015. №6 (45). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/indoneziyskaya-morskaya-os-mira-i-kitayskiy-morskoy-shyolkovyy-put-xxi-veka> (дата обращения: 24.11.2024).
2. Annual report 2022 piracy and armed robbery against ships in Asia // RECAAP URL: <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202022.pdf> (дата обращения: 24.03.2025).
3. Handbook of Energy & Economic Statistics of Indonesia 2023 // Ministry of Energy and Mineral Resource Republic of Indonesia URL: <https://esdm.go.id/assets/media/content/content-handbook-of-energy-and-economic-statistics-of-indonesia-2023.pdf> (дата обращения: 14.03.2025).
4. Hopes high for Priok port expansion. <https://www.thejakartapost.com/news/2016/09/14/hopes-high-for-priok-port-expansion.html> (дата обращения: 22.02.2025).
5. Indonesia // World Bank URL: <https://datacatalog.worldbank.org/home> (дата обращения: 21.02.2025).
6. Indonesia: Distribution of employment by economic sector from 2012 to 2022 // Statista URL: <https://www.statista.com/statistics/320160/employment-by-economic-sector-in-indonesia/> (дата обращения: 16.11.2024).
7. Indonesia Freight and Logistics Market SIZE & SHARE ANALYSIS – GROWTH TRENDS & FORECASTS UP TO 2030 // Mordor Intelligence URL: <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/indonesia-freight-logistics-market> (дата обращения: 10.01.2025).
8. NPCT 1, Terminal Facility. <https://www.npct1.co.id/terminal-information> (дата обращения: 22.02.2025).
9. Patimban-T. Priok could compete with Singapore port. <https://www.thejakartapost.com/news/2017/07/28/patimban-t-priok-could-compete-with-singapore-port.html> (дата обращения: 22.02.2025).
10. Port Dues Tariff // MPA Singapore URL: <https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/mgrt/port-tariff-case-studies-final.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).
11. Statistical Yearbook of Indonesia 2024, The Central Bureau of Statistics of Indonesia. <https://www.bps.go.id/en/publication/2024/02/28/c1bacde03256343b2bf769b0/statistical-yearbook-of-indonesia-2024.html> (дата обращения: 25.10.2024).
12. Value of fisheries export in Indonesia from 2014 to 2022 // Statista URL: <https://www.statista.com/statistics/1084050/indonesia-value-of-fisheries-export/> (дата обращения: 16.11.2024).

13. Will Indonesia's biodiesel push put its climate goals at risk? // Dialogue Earth URL: <https://dialogue.earth/en/energy/will-indonesias-biodiesel-push-put-its-climate-goals-at-risk/#:~:text=In%20August%202023%2C%20the%20country,to%2040%25%20%E2%80%93%20by%20January>. (дата обращения: 14.03.2025).

14. World Energy & Climate Statistics – Yearbook 2024 // Enerdata URL: <https://yearbook.enerdata.net/total-energy/world-energy-production.html> (дата обращения: 14.03.2025).

УДК 332.1

Захарова Виктория Павловна

victoriazaharova@icloud.com

Какабекова Лина Эминовна

lina.kakabekova@gmail.com

Ольга Евгеньевна Доленина

e-mail: dolenina@mail.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ БАНГЛАДЕШ И МАЛАЙЗИИ В НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ

Аннотация: В статье рассматриваются перспективы Бангладеш и Малайзии в формировании новых альтернативных транспортных коридоров, которые способны снизить нагрузку с Сингапурского пролива и улучшить транспортно-логистическую систему АТР. Анализируется стратегическое географическое положение этих стран, их портовая инфраструктура, включая крупнейшие порты Порт-Кланг, Танджунг-Пелепас, Читтагонг и Монгла. Особое внимание уделяется потенциалу создания нового транспортно-логистического коридора Малайзия – Бангладеш в связке со Шри-Ланкой, который позволит усилить международную интеграцию.

Ключевые слова: Транспортные коридоры, портовая инфраструктура, логистика, морские перевозки, коридор Бангладеш – Малайзия – Шри-Ланка

Victoria P. Zaharova

victoriazaharova@icloud.com

Lina E .Kakabekova

lina.kakabekova@gmail.com

Olga E. Dolenina

e-mail: dolenina@mail.ru

BANGLADESH AND MALAYSIA'S PROSPECTS IN NEW TRANSPORT CORRIDORS

Abstract. The article examines the prospects of Bangladesh and Malaysia in the formation of new alternative transport corridors that can reduce the load from the Singapore Strait and improve the transport and logistics system of the Asia-Pacific region. The strategic geographical location of these countries and their port infrastructure are analyzed, including the largest ports of Port Klang, Tanjung Pelepas, Chittagong and Mongla. Special attention is being paid to the potential of creating a new Malaysia-Bangladesh transport and logistics corridor in conjunction with Sri Lanka, which will enhance international integration.

Keywords: Transport corridors, port infrastructure, logistics, maritime transportation, Bangladesh – Malaysia – Sri Lanka corridor

В Азиатско-Тихоокеанского регионе (АТР) находятся самые быстрорастущие экономики мира. Стремительное развитие этих стран сопровождается увеличением объемов производства и, соответственно, товарных потоков, которые нуждаются в реализации на внешних рынках – в Европе, Африке, Америке и других регионах. Однако существующая система транспортных путей уже не справляется с возросшими нагрузками, что приводит к задержкам, перегрузке инфраструктуры и росту логистических издержек. В этих условиях объективно возникает необходимость в расширении действующих транспортных коридоров и создании альтернативных маршрутов, способных обеспечить бесперебойную и эффективную доставку грузов.

Огромный потенциал в решении данной проблемы имеют Бангладеш и Малайзия, которые можно использовать в общей связке для формирования альтернативного транспортного коридора для Сингапурского пролива. Благодаря стратегическому расположению в Южной и Юго-Восточной Азии, Малайзия находится на перекрестке морских путей, а Бангладеш – близок к важным торговым хабам Южной и Центральной Азии. Обладая развитыми портами, современными инфраструктурными проектами по их модернизации, а также быстро растущими экономиками, эти страны могут стать ключевыми игроками в глобальных транспортных и торговых маршрутах и сыграть важную роль в расширении региональной взаимосвязи.

Целью нашей работы является выявление перспектив Малайзии и Бангладеш в новых транспортных коридорах.

В основу исследования легло: исследование перспектив развития альтернативных маршрутов и логистических решений для оптимизации внешнеэкономической деятельности стран АТР, сравнительный анализ статисти-

ческих данных портов Бангладеш, Малайзии и Сингапура, изучение инфраструктурных инициатив по модернизации портов Бангладеш и Малайзии

Бангладеш и Малайзия – страны, которые обладают уникальным географическим положением, благодаря чему уже находятся на маршруте крупных торговых путей, но для того, чтобы внедриться в систему морского транспортного коридора, одного географического положения недостаточно. Необходимо также обладать развитой портовой инфраструктурой, которая позволит принимать и обрабатывать большой объем судов и грузов, поэтому Бангладеш и Малайзия создали современную систему морских портов для обслуживания судов и растущего грузооборота.

Крупнейшими портами Малайзии являются Порт-Кланг и Танджунг-Пелепас, а Бангладеш – Читтагонг. В рейтинге самых загруженных портов мира они заняли 11, 15 и 67 места соответственно. В Бангладеш также в качестве главного порта рассматривается Монгла, однако его объем грузоперевозок достаточно мал.

Одним из основных конкурентов в регионе, особенно для портов Малайзии, является порт Сингапур – 2-ой среди самых загруженных портов мира. Из-за перегруженности происходит увеличение стоимости перевозок, увеличение сроков доставки, а также снижение эффективности всей региональной транспортно-логистической системы. В таких условиях становится очевидной необходимость диверсификации и использования потенциала других портов в регионе для создания более устойчивой и эффективной логистической сети.

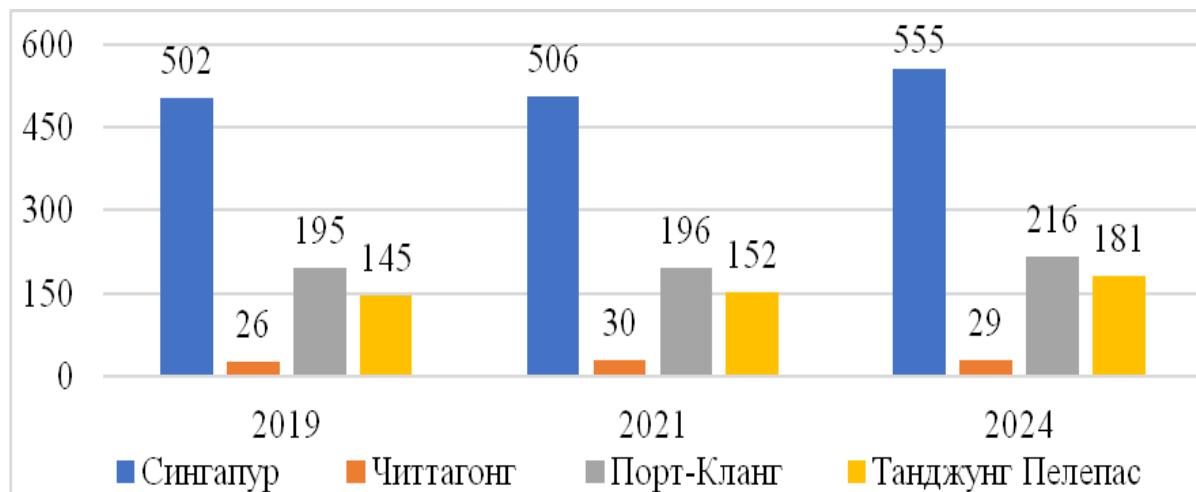


Рисунок 1. Объем контейнерных перевозок с 2019-2024 гг. по портам Малайзии, Бангладеш и Сингапура (млн метрических тонн)

Следуя современной тенденции по увеличению объема грузоперевозок, порты Малайзии и Бангладеш (за исключением Монгла) в целом так-

же наращивают показатели. Контейнерные перевозки занимают только 25% от всего общего грузооборота Читтагонга, однако для Порт-Кланга и Танджунг-Пелепаса они играют большую роль, составляя более 90% от общего объема всех грузов этих портов. Кроме того, за счёт них осуществляется большая доля трансшиппмента страны и именно в этих двух портах обслуживаются 90% контейнерных перевозок Малайзии.

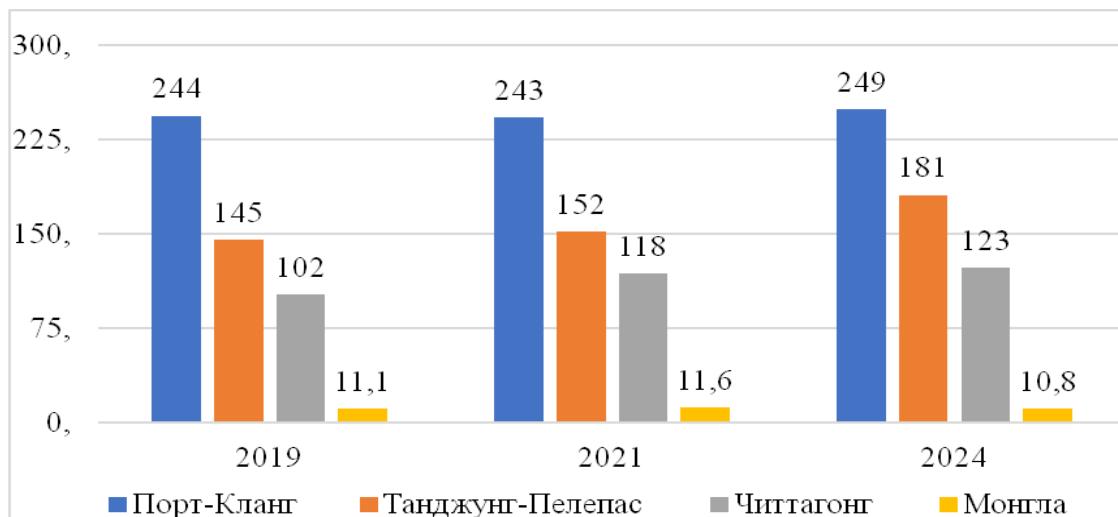


Рисунок 2. Объем грузовых перевозок с 2019-2024 гг. портов Малайзии и Бангладеш (млн метрических тонн)

Порт Читтагонг смог достичнуть роста объемов обработки контейнеров и грузов, несмотря на снижение количества судов, заходящих в порт из-за ограничений на импорт в связи с нехваткой валютных резервов. Ожидается, что к 2036 году он будет обрабатывать 5,6 млн контейнеров TEUs.

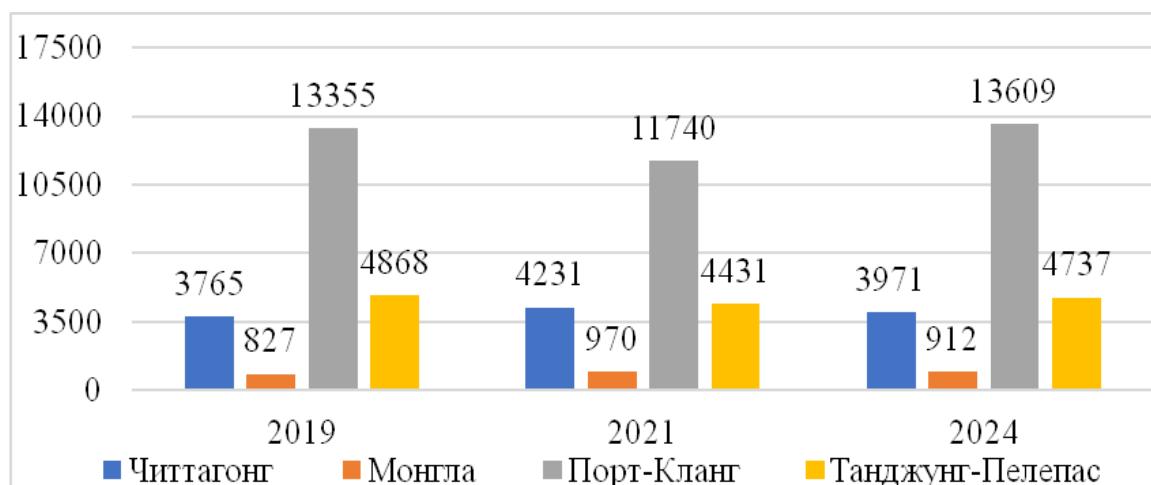


Рисунок 3. Количество обработанных судов с 2019-2024 гг. в портах Малайзии и Бангладеш (штук)

Бангладеш и Малайзия нацелены на то, чтобы максимально реализовать свой потенциал в рамках пропускной способности, поэтому они активно развивают морскую портовую инфраструктуру, привлекая огромные иностранные инвестиции и иностранных подрядчиков для строительства. Одним из крупнейших проектов является глубоководный порт Маттарбари, который сможет значительно увеличить возможности Бангладеш по обработке крупных контейнеровозов и стать альтернативным или дополнительным хабом. Он также предполагает обрабатывать 1,4–4,2 млн контейнеров TEUs к 2041 году. Кроме того, новый порт указывает на повышенную эффективность маршрута, создавая прямой торговый путь в Европу и США, сокращая продолжительность экспорта из Бангладеш в США с 45 до 23 дней.

Таблица 1. Инфраструктурные проекты Бангладеш и Малайзии

Проект	Участник	Год подписания проекта	Стоимость	План и цели проекта
Bay Terminal Marine Infrastructure Development Project (Порт Читтагонг, Бангладеш)	Всемирный банк	Апрель 2025	\$650 млн	Климатоустойчивые волноломы и каналы ускорят оборот, снижая издержки, будет принимать крупные суда. Терминал сможет обрабатывать до 36% контейнерного трафика, улучшая доступ к рынкам для более млн человек.
Модернизация и расширение порта Монгла, (Бангладеш)	Китай	Февраль 2025	\$370 млн	Строительство двух новых причалов, дноуглубительные работы и обновление оборудования.
Строительство железнодорожной дороги между Кхулной и портом Монгла, (Бангладеш)	Индия	Октябрь 2023	\$390 млн	Железнодорожная линия, протяженностью 65 км, обеспечит прямое железнодорожное сообщение с портом.
Модернизация порта Пайра, (Бангладеш)	Компания Jan De Nul, Бельгия	Начало эксплуатации июнь 2023	\$1 млрд	Строительство двух контейнерных терминалов. Создан канал длиной 75 км, шириной 100-125 м и глубиной 10,5 м.

Окончание табл. 1

Проект	Участник	Год под- писания проекта	Стоимость	План и цели проекта
Matarbari Deep Seaport, (Бангладеш)	Penta-Ocean Construction Co., Ltd. и TOA Corporation	Конец строит. работ 2027 год	\$1,5 млрд	Строительство причала, рекультивацию, улучшение почвы. Обеспечение морского сообщения для угольной электростанции Матарбари, строительство которой велось с 2011 года.
Строительство порта в Негери-Сембilan (Малайзия)	Застройщик - Tanco Holdings (Индонезия), CCCC Dredging Co. (Китай)	2024	\$425 млн	Первый в Малайзии порт с ИИ станет современным логистическим узлом, ускорит развитие штата, укрепит позиции страны в глобальных цепочках, снизит воздействие на окружающую среду.
Расширение Западного терминала Порт Кланга, *Малайзия)	Westports Holdings портовый оператор Малайзии	2024	-	Расширение с 14 до 28 TEUs Поддержание конкурентоспособности в регионе
Расширение порта Куала-Линги (Малайзия)	Lingga Base - застройщик China Harbour Engineering - инженерный подрядчик NMKAY Holdings – руководитель инвестор	2024	\$3,2 млрд	Расширение на 250 га Строительство судостроительного завода, контейнерного терминала Получение статуса «зеленый порт» Перераспределение объема грузоперевозок

Бангладеш и Малайзия имеют значительный потенциал для становления ключевыми точками в новых транспортных коридорах. Для разгрузки Сингапурского пролива, можно использовать порт Танджунг-Пелепас, который является крупным перевалочным узлом и расположен в непосредственной близости от Сингапура, что делает его привлекательной альтернативой для судоходных линий. Кроме того, Порт-Кланг, крупнейший порт Малайзии, также полностью способен справиться с данной за-

дачей, благодаря модернизированной и удобной портовой инфраструктуре. К тому же, эти порты уже не раз доказывали свои способности, когда Сингапур сталкивался с перегрузкой и именно в Малайзию были перенаправлены многие суда.

Несмотря на то, что морское сообщение из Малайзии в Бангладеш осуществляется, в настоящее время определенного и оформленного логистического коридора между этими странами нет, возможно, по той причине, что объем торговли между ними совсем невелик, однако потенциал огромный в рамках развития в первую очередь именно транзитной торговли.

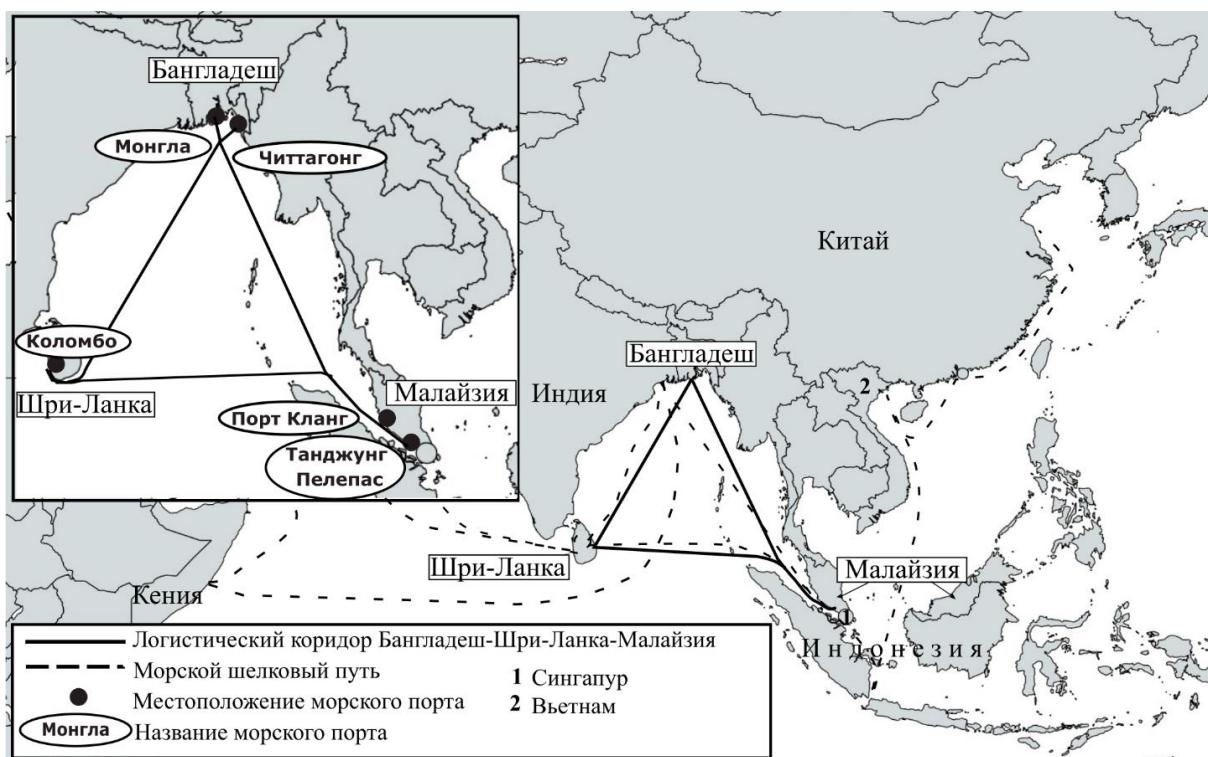


Рисунок 4. Потенциальный логистический коридор Бангладеш – Шри-Ланка – Малайзия

Помимо Малайзии и Бангладеш в связке удобно использовать Шри-Ланку с её портом Коломбо, поскольку он также является крупным транзитным портом, через который идут грузы из Индии, Бангладеш, Малайзии и других стран. Таким образом, будет возможно формирование вариативной системы в виде транспортно-логистического хаба Бангладеш – Малайзия – Шри-Ланка.

Бангладеш и Малайзия обладают значительным потенциалом для развития и формирования альтернативных транспортных коридоров, способных снизить нагрузку на ключевые морские узлы, одним из которых является Сингапурский пролив. Обе страны активно развивают портовую

инфраструктуру, реализуя масштабные проекты, например, строительство глубоководного порта Матарбари и расширение портов Пайра, Куала-Линги и Порт-Кланга. Это позволяет им принимать крупные суда и увеличивать пропускную способность. Географическое положение Бангладеш и Малайзии делает их стратегически важными узлами в Южной и Юго-Восточной Азии, через которые проходят огромные объемы морского торгового трафика. Особый интерес представляет потенциальный логистический коридор Бангладеш – Шри-Ланка – Малайзия, который способен диверсифицировать и разгрузить уже существующие маршруты, а также сократить сроки доставки грузов и усилить региональную интеграцию.

Список источников

1. ASEAN Briefing. Malaysia plans new port on Malacca Strait. – URL: <https://www.aseanbriefing.com/news/malaysia-plans-new-port-on-malacca-strait/> (дата обращения: 07.05.2025)
2. Asian Development Bank. Bangladesh Economic Corridor Development: Highlights. – URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/886046/bangladesh-economic-corridor-development-highlights.pdf> (дата обращения: 07.05.2025)
3. Bangladesh Port Authority. Development of the Chittagong Port: Future Prospects and Challenges. – URL: https://cpa.portal.gov.bd/sites/default/files/files/cpa.portal.gov.bd/page/4a3e1831_9543_416f_957d_079e2a12363a/2024-10-09-13-02-d8d9a8038cf656d3598142ac2d709ca.pdf (дата обращения: 07.05.2025)
4. Institute for China-America Studies. Map spotlight: Strait of Malacca. – URL: <https://chinaus-icas.org/research/map-spotlight-strait-of-malacca/> (дата обращения: 08.05.2025)
5. Logistics Insider. Malaysia to construct cutting-edge container port along Malacca Strait. – URL: <https://www.logisticsinsider.in/malaysia-to-construct-cutting-edge-container-port-along-malacca-strait/> (дата обращения: 08.05.2025)
6. Malaysian Investment Development Authority. Malaysia's ports well positioned to drive expansion. – URL: <https://www.mida.gov.my/mida-news/malaysias-ports-well-positioned-to-drive-expansion/> (дата обращения: 06.05.2025)
7. Maritime and Port Authority of Singapore. – URL: https://www.mpa.gov.sg/docs/mpalibraries/media-releases/mpa-media-release_strong-growth-momentum-for-maritime-singapore.pdf?sfvrsn=ff0f0957_1 (дата обращения: 06.05.2025)

8. Mekong-U.S. Partnership. Connecting South and Southeast Asia through Improved East-West Linkages. – URL: https://mekonguspartnership.org/wp-content/uploads/2022/04/Connecting-South-and-Southeast-Asia-through-Improved-East-West-Linkages_April-2022-1.pdf (дата обращения: 07.05.2025)

9. Ministry of Transport of Malaysia. – URL: <https://www.mot.gov.my/> (дата обращения: 07.05.2025)

10. Penta-Ocean Construction Co., Ltd.. Updates on Infrastructure Projects in Asia. – URL: <https://www.penta-ocean.co.jp/english/updates/2025/250307.html> (дата обращения: 07.05.2025)

11. U.S. Department of Commerce. Malaysia seaport capacity expansion. – URL: <https://www.trade.gov/market-intelligence/malaysia-seaport-capacity-expansion> (дата обращения: 06.05.2025)

УДК 339.92

Сажида Сарваровна Сафина

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Ксения Ивановна Звягинцева

e-mail: zv_ksenia@mail.ru

СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И ТАИЛАНДА В СФЕРЕ ТУРИЗМА

Аннотация: в статье рассматривается международное сотрудничество России и Таиланда в сфере туризма. В последние годы взаимодействие между Россией и Таиландом в данной сфере становится все более актуальным, чему способствовали соглашение в области туризма и введение безвизового режима. Таиланд является страной, индустрия туризма которой вносит существенный вклад в объем ВВП (12% от общего объема ВВП, 2024 г.). В ходе исследования, авторы пришли к выводу, что сотрудничество между Россией и Королевством Таиланд имеет огромные перспективы развития.

Ключевые слова: туризм, дестинация, Россия, королевство Таиланд.

Sazhida S. Safina

e-mail: safina.sazhida@mail.ru

Kseniya I. Zvyagintseva

e-mail: zv_ksenia@mail.ru

COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND THAILAND IN THE FIELD OF TOURISM

Abstract: The article discusses the international cooperation between Russia and Thailand in the field of tourism. In recent years, cooperation between Russia and Thailand in this area has become increasingly relevant, which has been facilitated by an agreement in the field of tourism and the introduction of a visa-free regime. Thailand is a country where the tourism industry makes a significant contribution to GDP (12% of total GDP, 2024). In the course of the study, the authors concluded that cooperation between Russia and the Kingdom of Thailand has great prospects for development.

Keywords: tourism, destination, Russia, Kingdom of Thailand.

В последние годы взаимодействие между Россией и Таиландом в культурной сфере становится все более актуальным в связи с тем, что обе страны стремятся укрепить свои связи как для расширения культурных горизонтов, так и для дальнейших двухсторонних отношений. За время дипломатических отношений между Россией и Таиландом была достигнута важная стадия в области культурного обмена, благодаря чему, на сегодняшний день данные страны конструктивно и взаимовыгодно взаимодействуют через различные многосторонние механизмы, одним из которых является туризм.

Индустрия туризма, являющаяся двигателем роста национальной экономики многих стран, является одним из крупнейших секторов экономики и динамично развивающейся отраслью. Данная отрасль играет важную роль в экономике многих стран по всему миру, но Таиланд является одним из наиболее ярких примеров. После пандемии туризм в Таиланде продолжает являться одной из важных отраслей экономики, его вклад в общий ВВП страны составляет 12% на 2024 год. Ежегодно страна принимает миллионы иностранных туристов. Самые высокие показатели международных прибытий пришлись на 2019 год, составив около 40 млн. чел., далее произошел спад, что связано с распространением Covid 19. На 2024 год число международных прибытий значительно выросло, составив более 35 млн. чел. (см. рисунок 1) [3].

Для Таиланда характерно два сезона: сухой и сезон дождей. Важно отметить, что наилучшим временем для отдыха является первый, так как из-за второго возможны ограничения в пляжных и спортивных активностях. Курортный сезон в Таиланде начинается в ноябре и заканчивается в марте. Наиболее жаркие месяцы – апрель и май, однако и в это время туристов в стране достаточно. Даже самые популярные курорты, как Пхукет, начинают пустеть во время сезона дождей, начало которого приходится на конец весны.

Общеизвестным является тот факт, что Таиланд является одним из популярных туристских направлений среди россиян (российский туристский поток в Королевство за 2024 составил свыше 1 745 тыс. чел.). Пиковым сезоном туризма для российских отдыхающих является зима, что объясняется новогодними и рождественскими праздниками, которые многие российские туристы желают провести на теплых пляжах Таиланда.

Высокая привлекательность данной страны для российских туристов связана со значительным уровнем развития туристских услуг в стране: прежде всего с качественной инфраструктурой и специализацией в пляжном, культурно-познавательном и водном туризме [5]. Наиболее же востребованными дестинациями у российских туристов являются Бангкок, Паттайя, Чонбури и Чиангмай.

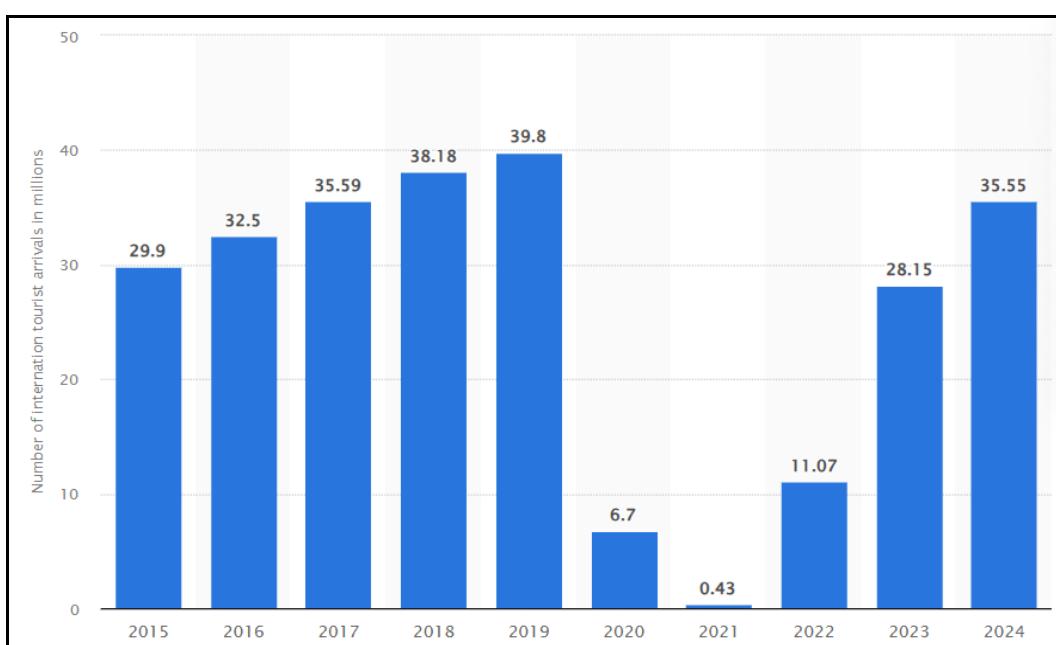


Рисунок 1. Динамика международных туристских прибытий в Таиланд с 2015 по 2024 гг., в млн. чел. [3]

Растущему числу российских туристов способствуют многие правительственные инициативы, включая соглашение о сотрудничестве в области туризма (от 14 августа 2007 года) и введение безвизового режима (от 24 марта 2007 года). Перспективы развития сотрудничества между Россией и Таиландом в сфере туризма также являются многообещающими, включая создание новых туристических маршрутов, организацию совместных культурных мероприятий, развитие программ по обмену опытом специалистов в данной области и т.д. Все эти направления сотрудничества создают хорошие условия для дальнейшего туристского обмена и формирования прочного долгосрочного партнерства в данной сфере.

Список источников

1. Батлер Р. Развитие туризма в Таиланде: проблемы и возможности.: – М, 2021.
2. Иванова М.В. Российский туризм в переходный период: региональные перспективы. Перспективы мирового развития, 2018. 9-17 с.
3. Количество международных туристических прибытий в Таиланд с 2015 по 2024 гг. – URL: <https://www.statista.com/statistics/994693/thailand-number-international-tourist-arrivals/> (дата обращения: 1.05.2025)
4. Российский турпоток в Таиланд по месяцам за 2024 год. – URL: <https://www.atorus.ru/node/55304> (дата обращения: 1.05.2025)
5. Сафина С.С., Тетеркина И.Т. Тенденции развития рынка туристических услуг стран АСЕАН/ Наука и бизнес: пути развития.2020. № 2 (104). С. 131-136.

УДК 339.9

Оксана Дмитриевна Дмитриченко

e-mail: od_dimitrichenko@mail.ru

Милана Эмилевна Зивреева

e-mail: milanazivreeva@gmail.com

Артём Вячеславович Сорокин-Фуркатов

e-mail: artem.sivan@list.ru

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ЯПОНИИ И БРАЗИЛИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Аннотация: Экономическое сотрудничество между Японией и Бразилией, несмотря на значительные различия в экономических структурах и географической удаленности, обладает высоким потенциалом взаимо-выгодного взаимодействия. Япония, как высокоразвитая постиндустриальная экономика, демонстрирует лидерство в технологиях и инновациях, тогда как Бразилия остается ключевым поставщиком сельскохозяйственной продукции и сырьевых ресурсов. В статье определяются ключевые направления двустороннего сотрудничества, включая прямые иностранные инвестиции и торговые отношения, а также анализируются вызовы, связанные с географической дистанцией и культурными различиями. Особое внимание уделяется комплементарности экономик двух стран и перспективным секторам для углубления партнерства. Результаты исследова-

ния могут быть полезны для формирования стратегий развития экономических связей между Японией и странами Латинской Америки.

Ключевые слова: Бразилия, Япония, экономическое сотрудничество, региональные инициативы, перспективы развития, международная торговля.

Oksana D. Dimitrichenko

e-mail: od_dimitrichenko@mail.ru

Milana E. Zivreeva

e-mail: milanazivreeva@gmail.com

Artyom V. Sorokin-Furkatov

e-mail: artem.sivan@list.ru

ECONOMIC PARTNERSHIP BETWEEN JAPAN AND BRAZIL: PROSPECTS OF DEVELOPMENT

Abstract: Economic cooperation between Japan and Brazil, despite significant differences in economic structures and geographical remoteness, has a high potential for mutually beneficial cooperation. Japan, as a highly developed post-industrial economy, demonstrates leadership in technology and innovation, while Brazil remains a key supplier of agricultural products and raw materials. The article identifies key areas of bilateral cooperation, including foreign direct investment and trade relations, and analyzes challenges related to geographical distance and cultural differences. Special attention is paid to the complementarity of the economies of the two countries and promising sectors for deepening the partnership. The results of the study can be useful for forming strategies for the development of economic ties between Japan and Latin American countries.

Keywords: Brazil, Japan, economic cooperation, regional initiatives, development prospects, international trade.

Как ключевые региональные экономики – Бразилия в Латинской Америке и Япония в Азиатско-Тихоокеанском регионе – демонстрируют устойчивую модель многоотраслевого сотрудничества, охватывающего промышленный сектор, энергетику и агропромышленный комплекс. Усиление роли латиноамериканских экономик в глобальном хозяйстве способствует росту инвестиционной привлекательности Бразилии, что подтверждается динамикой японских прямых иностранных инвестиций.

Эмпирический анализ торговых показателей за период 2017-2022 гг. выявляет устойчивую положительную динамику двустороннего товарооборота. Со стороны Японии экспортные поставки в Бразилию характеризовались среднегодовым темпом роста 6,24%, достигнув к 2022 году объема 4,93 млрд долларов США. В товарной структуре преобладали: транс-

портные средства и их компоненты (код ТН ВЭД 87); азотсодержащие гетероциклические соединения (код ТН ВЭД 2933). Параллельно бразильский экспорт в Японию демонстрировал сопоставимую положительную динамику со среднегодовым приростом 4,54%, достигнув в 2022 году 6,7 млрд долларов США. В товарной номенклатуре доминировали: зерновые культуры, преимущественно кукуруза (код ТН ВЭД 1005); железорудное сырье и концентраты (код ТН ВЭД 2601); продукты птицеводства (код ТН ВЭД 0207). Такая структура товарообмена отражает традиционную комплементарность экономик: технологичная продукция японского производства обменивается на бразильские сырьевые и сельскохозяйственные товары [1].

Проведенный анализ торговых потоков между Японией и Бразилией выявил существенную асимметрию во взаимной торговле. Согласно статистическим данным, Япония занимает 9-е место среди крупнейших поставщиков импортной продукции в Бразилию, однако при этом находится лишь на 24-й позиции в рейтинге экспортных направлений бразильских товаров. Такой значительный дисбаланс во внешнеторговом обороте требует разработки комплексных стратегий по его преодолению.

В настоящее время ключевыми институциональными механизмами, работающими над решением данной проблемы, выступают:

- Бразильско-японский деловой совет как платформа для диалога между предпринимательскими кругами;
- Стратегическая группа Wise по экономическому партнерству, занимающаяся выработкой долгосрочных решений;
- Система двусторонних правительственных инициатив, направленных на гармонизацию торговой политики.

Эти структуры осуществляют координацию усилий по следующим направлениям:

1. Диверсификация номенклатуры взаимной торговли
2. Снижение существующих торговых барьеров
3. Развитие инвестиционного сотрудничества в приоритетных секторах
4. Совершенствование логистических цепочек

Бразильско-японские отношения берут свое начало с конца XIX века, когда, вследствие отмены рабства в Бразилии, возникла необходимость привлечения дополнительной рабочей силы. Был подписан договор с частной японской компанией, регулирующей миграционные процессы, в результате которого японцы стали массово иммигрировать в Бразилию. Данное событие заложило основу для формирования японской диаспоры и стало развивать дальнейшие торгово-экономические и культурные отношения между странами. В последующие десятилетия эти связи прогресси-

ровали, значительно укрепляясь в XX веке через установление дипломатических и экономических соглашений. Несмотря на относительно небольшое количество граждан Японии, проживающих в Бразилии на момент 2022 года (47 472 тыс. чел.), японское этническое наследие представлено намного шире, охватывая около 2 миллионов бразильцев японского происхождения [2].

Двусторонние соглашения между Бразилией и Японией, в том числе Соглашение о техническом сотрудничестве 1970 года, Соглашение о сотрудничестве в области науки и техники 1984 года, Совместная программа активизации экономических отношений 2005 года, Соглашение об упрощении выдачи многократных виз 2016 года и т.д., свидетельствуют о постоянных усилиях по укреплению экономических связей.

В последние годы японские инвестиционные стратегии в Бразилии сделали упор на коммерческие проекты. Ярким примером тенденции, отражающей растущее финансовое влияние Японии на южноамериканском рынке, является приобретение японской компанией Kirin крупной бразильской пивоваренной компании Schincariol. Инвестиции Kirin в Schincariol в размере 2,6 млрд долларов США, которые принесли выручку в размере 1,8 млрд долларов США в 2010 году, подчеркивают стратегическую ценность развивающихся рынков, таких как Бразилия, особенно с учетом ограниченного внутреннего рынка пива в Японии. Эта стратегия приобретения, аналогичная стратегии многих других транснациональных корпораций, свидетельствует о предпочтении прямых инвестиций и участия на рынках развивающихся стран. Это позволяет компаниям расширить своё присутствие, получить доступ к новым ресурсам и технологиям, а также укрепить свои позиции на мировой арене [6].

Таким образом, объем прямых японских инвестиций в Бразилию в период с 2014 по 2023 годы составил значительную сумму, демонстрируя устойчивый рост. Согласно данным сайта [3], к концу 2023 года объем ПИИ Японии в Бразилию достиг приблизительно 3,4 трлн японских иен (около 23 млрд долларов США по текущему курсу), что почти в 1,7 раза превысило аналогичный показатель для Мексики (2 трлн иен или 13,5 млрд долларов).

Этот инвестиционный бум особенно заметен в ключевых секторах бразильской экономики. В Бразилии успешно функционируют такие японские корпорации, как Daiso (розничная торговля), Honda и Toyota (автомобилестроение), Sony (электроника), Toshiba (энергетическое оборудование), а также Mitsubishi и Sumitomo (агробизнес и инфраструктура).

Структура торговли между странами остается комплементарной: экспорт из Японии в Бразилию сосредоточен на высокотехнологичной продукции (автомобили, автокомпоненты, двигатели и металлообрабатыва-

вающее оборудование), тогда как бразильский экспорт в Японию традиционно представлен сельскохозяйственными товарами (соевые бобы, кофе, мясо) и минеральными ресурсами.

Важно отметить, что даже в сложный для бразильской экономики 2016 год ПИИ Японии в Бразилию составили 1,4 млрд долларов США, что позволило Японии сохранить третье место среди торговых партнеров Бразилии в Азии (после Китая и Южной Кореи) и седьмое – в глобальном масштабе. Этот факт подчеркивает стратегический характер японо-бразильского экономического партнерства.

По состоянию на конец 2023 года объем прямых иностранных инвестиций Японии в Латинскую Америку составлял около 16,4 трлн японских иен. Объем прямых иностранных инвестиций Японии в Бразилию составил 3,4 трлн иен.



Рисунок 1. Японские инвестиции в Латинскую Америку 2014-2023, трлн. японск. йен. Составлено по [3]

Как уже отмечалось, взаимоотношения Японии и Бразилии демонстрируют сложную динамику, с периодами интенсивного сотрудничества и замедления темпов. Хотя экономические интересы обеих стран часто пересекаются, существуют факторы, как способствующие укреплению связей, так и препятствующие развитию полноценного взаимодействия. Одним из ключевых благоприятных факторов является рост роли Латинской Америки в мировой торговли. Рассматривая японскую зону интересов в данном регионе, Бразилия занимает особое положение среди других иberoамериканских стран благодаря наличию исторических оснований для этого. Однако, между Японией и Бразилией существует ряд различий

во взглядах на институциональные механизмы работы международной системы. Бразильское правительство считает, что международная система должна быть подвержена ряду реформ, которые сделают ее более децентрализованной и менее зависящей от США. Японское правительство в свою очередь стремится сохранить нынешний порядок. Это влияет на скорость принятия и количество торговых соглашений, так как вынуждает обе стороны находить компромиссы в спорных вопросах. Также, Бразилия долгое время придерживается доктрины неприсоединения, определяющая ее отношение к международным конфликтам, что отличается от подхода Японии. Данный политический аспект может приводить к затруднениям в международных отношениях между двумя державами, делая их более напряженными [4].

Для дальнейшей оценки перспектив взаимовыгодного сотрудничества Бразилии и Японии был составлен PEST-анализ.

P-Political factors (Политические факторы):

- дипломатические отношения (115-летняя история дипломатических связей (с 1908 г.); совместные политические консультации на уровне министерств иностранных дел; визиты на высшем уровне (последний саммит в 2023 г.));
- международные организации (совместное членство в G20, ВТО и ООН; участие в АТЭС (Япония) и МЕРКОСУР (Бразилия); координация позиций по климатической повестке (COP26+));
- соглашения и альянсы (соглашение о социальном обеспечении (2012); меморандум о сотрудничестве в области инфраструктуры (2017); переговоры о соглашении по избеганию двойного налогообложения);
- политическая стабильность (влияние смены бразильских администраций на инвестиционный климат; японская приверженность долгосрочным проектам независимо от политических циклов).

Обе страны являются одними из сильнейших экономик в своих макрорегионах, и между ними уже существуют устоявшиеся партнерские отношения, обусловленные историческими предпосылками. Так же обе страны состоят в международных организациях, таких как ВТО и ООН, что способствует их более тесному сотрудничеству. Потенциал совместных политических действий по глобальным вопросам может укрепить партнерство.

Несмотря на позитивный аспект, членство в международных организациях также может затруднять развитие сотрудничества, поскольку могут возникать различные конфликты на фоне разных взглядов на функционирование организаций и политическую ситуацию в мире. Ярким примером является факт того, что Бразилия придерживается нейтралитета в вопросе Российско-Украинского конфликта, в отличие от Японии.

E-Economic factors (Экономические факторы):

- торговля;
- инвестиции;
- курс валют.

Экономическая взаимодополняемость Бразилии и Японии открывает значительные возможности для взаимовыгодной торговли и инвестиций. Богатые природные ресурсы Бразилии и мощный сельскохозяйственный сектор обеспечивают Японии доступ к важнейшему сырью и продовольствию, в то время как передовые технологические возможности Японии и сложный производственный сектор предоставляют Бразилии возможности для передачи технологий, модернизации промышленности и доступа к товарам с высокой добавленной стоимостью. Крупные потребительские рынки в обеих странах представляют значительный потенциал для роста двусторонней торговли в различных секторах. Кроме того, возможности для создания совместных предприятий и передачи технологий открывают перспективы для синергетических инноваций и повышения конкурентоспособности на мировых рынках.

Тем не менее, подверженность Бразилии экономической нестабильности, включая инфляцию и колебания валютных курсов, представляет значительный риск для японских инвесторов. Аналогичным образом, демографические проблемы Японии, характеризующиеся старением населения и сокращением рабочей силы, могут ограничить ее возможности для крупномасштабных инвестиций в Бразилию. Кроме того, глобальный экономический климат представляет собой значительный внешний риск, поскольку экономические спады могут негативно сказаться на экономиках обеих стран и препятствовать росту двусторонней торговли. Наконец, конкуренция со стороны других торговых партнеров, борющихся за доступ как к бразильскому, так и к японскому рынкам, требует стратегического подхода для обеспечения долгосрочной конкурентоспособности и устойчивости экономического партнерства.

S-Social factors (Социальные факторы):

- культурное наследие;
- социальные программы и инициативы;
- иммиграция.

Социально-культурный контекст играет значительную роль в успехе экономического партнерства между Японией и Бразилией. С одной стороны, рост среднего класса в обеих странах создает расширяющиеся потребительские рынки, предоставляя обширные возможности для увеличения товарооборота и инвестиций. Программы культурного обмена способствуют взаимопониманию и укреплению сотрудничества, снижая потенциальные коммуникативные барьеры. К примеру, JBIC активно содей-

ствует развитию человеческого капитала в своих регионах, применяя многосторонний подход. Его участие выходит за рамки простой финансовой поддержки и включает в себя стратегические инвестиции в образовательные программы, направленные на повышение квалификации и в целом знаний местного населения. Об этой приверженности свидетельствует финансирование таких инициатив, как программы обмена студентами, специалистами и совместные исследовательские проекты, а также наличие штаб-квартиры в Рио-де-Жанейро. Кроме того, существует потенциал для совместных инициатив в области социального развития, направленных на решение общих проблем и повышение благосостояния населения.

Однако существуют и негативные факторы. Культурные различия могут приводить к недопониманию и затруднениям в процессе переговоров и реализации соглашений. Высокий уровень экономического неравенства в обеих странах создает риск социальных потрясений, которые в итоге негативно сказываются на стабильности и долгосрочной перспективе партнерства. Критически важным фактором является общественное восприятие – как в Японии, так и в Бразилии – поскольку негативное отношение населения может подорвать легитимность и эффективность сотрудничества. Таким образом, успех экономического партнерства напрямую зависит от учета и эффективного управления как позитивными, так и негативными социально-культурными факторами.

T-Technological factors (Технологические факторы):

- цифровизация и инновации;
- технологический обмен;
- совместные исследования.

Технологический потенциал Японии позволяет развивать сотрудничество в области устойчивого развития, особенно в таких сферах, как: сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность и возобновляемые источники энергии. Например, существует перспективный проект по строительству завода по производству паллет в Бразилии, общий объем кредита которого составляет 980 млн долл. \$. По подсчетам местных экспертов, объем производимого сырья будет составлять около 15 миллионов тонн кормовых гранул в год. Данное сырье является очень важным для японских сталелитейных предприятий, которые стремятся добиться декарбонизации, поскольку их можно использовать в электрической печи. А электрическая печь, в свою очередь, гораздо меньший показатель выброса СО₂ (примерно на 40% ниже), в отличие от использования доменной печи. Это может помочь росту конкурентоспособности регионов на мировых рынках и способствовать развитию торговли и коммуникации между ними.

Хотя может возникнуть ряд проблем при внедрении новых технологий и использовании инноваций в проектах экономического сотрудничества,

ства. На это влияет сильная региональная технологическая асимметрия между Японией и Бразилией. Так же, если Бразилия начнет зависеть от конкретных японских технологий, это может создать уязвимые места в экономиках обеих стран.

Для более детального анализа перспектив сотрудничества между Японией и Бразилией была проведена оценка выделенных факторов по степени их влияния (сильная, слабая) и характеру воздействия (положительный, отрицательный, нейтральный). Результаты представлены в таблице ниже.

Таблица 1. PEST-анализ сотрудничества Бразилии и Японии

Фактор	Степень влияния	Характер влияния	Комментарий
Политические факторы			
Дипломатические отношения	Сильная	Положительный	Длительная история сотрудничества и наличие двусторонних соглашений
Членство в международных организациях	Сильная	Нейтральный	Общие рамки для сотрудничества, но возможны разногласия по вопросам реформ.
Политическая стабильность	Средняя	Положительный	Стабильность в Японии, в Бразилии возможны колебания
Различие во взглядах на международные реформы	Сильная	Отрицательный	Разные позиции по вопросам глобального управления
Экономические факторы			
Торговый дисбаланс	Сильная	Отрицательный	Необходимость стратегических мер для его устранения
Прямые иностранные инвестиции	Сильная	Положительный	Рост инвестиций, особенно в промышленность и сельское хозяйство
Экономическая нестабильность Бразилии	Средняя	Отрицательный	Инфляция и колебания валютных курсов создают риски для инвесторов
Демографические проблемы Японии	Слабая	Отрицательный	Сокращение рабочей силы может ограничить инвестиционные возможности
Социальные факторы			
Культурное наследие	Средняя	Положительный	Крупная японская диаспора в Бразилии способствует сотрудничеству
Культурные различия	Средняя	Отрицательный	Могут затруднять переговоры и реализацию проектов
Социальное неравенство	Средняя	Отрицательный	Риск социальных потрясений в обеих странах

Окончание табл. 1

Фактор	Степень влияния	Характер влияния	Комментарий
Технологические факторы			
Технологический обмен	Сильная		Япония предоставляет доступ Бразилии к инновациям
Технологическая асимметрия	Средняя	Отрицательный	Разрыв в уровне технологического развития
Зависимость от японских технологий	Слабая	Отрицательный	Возможность создания уязвимости в экономике Бразилии

Как итог, можно отметить, что для получения максимальной взаимной выгоды в рамках двусторонних отношений между Бразилией и Японией необходимо определить приоритетность заключения Соглашения об экономическом партнерстве (СЭП). Учитывая нынешнюю глобальную конкурентную среду, значительное укрепление двусторонних связей маловероятно без внедрения механизмов преференциального доступа на рынки. Несспособность заключить такое соглашение, скорее всего, приведет к перенаправлению торговых и инвестиционных потоков к альтернативным партнерам. Перспектива пересмотра экономических отношений существует, и это зависит от осознанного политического решения обеих стран сотрудничать и добиваться взаимного роста посредством стратегического сотрудничества в областях, представляющих общий интерес. Реализация этого значительного потенциала требует активного участия для обеспечения экономического процветания обеих стран и их населения [5].

Список источников

1. OEC World. Trade data between Japan and Brazil. [Электронный ресурс]. URL: <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/jpn/partner/bra#historical-data>
2. Ministry of Foreign Affairs of Japan. Japan-Brazil relations. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mofa.go.jp/region/latin/brazil/data.html>
3. Statista. Japanese FDI in Latin America. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.statista.com/statistics/813184/japan-outward-fdi-stock-latin-america/>
4. East Asia Forum. Japan's Global South strategy. [Электронный ресурс]. URL: <https://eastasiaforum.org/2024/08/01/japans-global-south-strategy-reaches-new-heights-with-brazil/>
5. Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation. Economic partnership prospects. [Электронный ресурс]. URL: https://www.joi.or.jp/wp-content/uploads/2023/05/Mag_202305_08_mfaBRA.pdf

6. Japan's Investment Success in Brazil: Economic Savvy or Rooted in History?// Americas Quarterly. – Режим доступа: <https://americas-quarterly.org/blog/japans-investment-success-in-brazil-economic-savvy-or-rooted-in-history/>

УДК 332.1

Оксана Дмитриевна Дмитриченко

e-mail: od_dimitruichenko@mail.ru

Полина Радионовна Веневская

e-mail: veneva2424@gmail.com

Иванна Алексеевна Тё

e-mail: 1vnnt@inbox.ru

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Аннотация: статья посвящена комплексному анализу транспортной инфраструктуры Дальневосточного федерального округа (ДВФО) в контексте его стратегического значения для экономики России и интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион. На основе статистических данных за 2013–2023 гг. исследуются ключевые проблемы транспортной системы, включая неравномерность развития субъектов, низкую плотность дорожной сети, зависимость от внешнеторговых потоков и климатические ограничения. Предложены меры по снижению региональной асимметрии, включая строительство логистических центров, обновление инфраструктуры и диверсификацию транспортных связей.

Ключевые слова: Дальневосточный федеральный округ, региональная асимметрия, транспортная инфраструктура, Дальневосточная железная дорога, логистика, экономическое развитие.

Oksana D. Dmitrichenko

e-mail: od_dimitruichenko@mail.ru

Polina R. Venevskaya

e-mail: veneva2424@gmail.com

Ivanna A. Tyo

e-mail: 1vnnt@inbox.ru

CHALLENGES AND PROSPECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT OF RUSSIA

Abstract: The article presents a comprehensive analysis of transport infrastructure in the Far Eastern Federal District within the context of its strategic importance for Russia's economy and integration into the Asia-Pacific region. Based on statistical data from 2013-2023, the study examines key challenges of the transport system, including uneven development among constituent entities, low road network density, dependence on foreign trade flows, and climatic constraints. Measures to reduce regional disparities are proposed, encompassing the construction of logistics centers, infrastructure modernization, and diversification of transport connections.

Keywords: Far Eastern Federal District, regional asymmetry, transport infrastructure, Far Eastern Railway, logistics, economic development.

Дальний Восток Российской Федерации представляет собой уникальный макрорегион, занимающий более 36% территории страны. Дальневосточный федеральный округ (ДВФО) включает в себя 11 субъектов Федерации, среди которых Республика Саха (Якутия), Приморский и Хабаровский края, Амурская, Магаданская, Сахалинская области, Чукотский автономный округ и другие. Регион обладает огромным природно-ресурсным потенциалом, стратегическим географическим положением и играет ключевую роль в экономике России, особенно в контексте интеграции в АТР.

Дальний Восток отличается крайне выгодным географическим положением, гранича с Китаем, КНДР, Японией и США (через Берингов пролив). Регион имеет выход к Тихому океану, что делает его важным звеном в международных транспортных коридорах. Благодаря протяженной береговой линии здесь расположены крупные порты, такие как Владивосток, Находка и Восточный, которые обеспечивают экспортно-импортные операции России со странами АТР.

Природные ресурсы Дальнего Востока являются основой его экономического потенциала. Регион богат полезными ископаемыми, включая нефть, газ, уголь, золото, алмазы, редкоземельные металлы и древесину. Например, Республика Саха (Якутия) является одним из крупнейших в мире производителей алмазов, а Сахалинская область – важным центром добычи нефти и газа. Лесные ресурсы региона также имеют огромное значение для экономики страны.

Дальний Восток играет ключевую роль в экономике России благодаря своему ресурсному потенциалу и стратегическому положению. Регион

является важным поставщиком сырьевых ресурсов, которые экспортируются как в европейскую часть России, так и в страны АТР. Это способствует укреплению внешнеторговых связей и увеличению валютных поступлений в бюджет страны.

Кроме того, Дальний Восток имеет огромное значение для обеспечения энергетической безопасности России. Реализация крупных проектов, таких как разработка нефтегазовых месторождений на шельфе Сахалина и строительство газопровода «Сила Сибири», позволяет не только удовлетворить внутренние потребности страны, но и укрепить позиции России на мировом энергетическом рынке.

Субъекты, входящие в состав ДВФО, развиваются очень неравномерно (см. формула 1), связано это в первую очередь с различиями в их экономической структуре, уровне инфраструктурной обеспеченности, географическом положении и доступности к ключевым рынкам сбыта [2]. Для анализа региональной асимметрии в динамике был рассчитан коэффициент вариации по показателю ВРП на 2013 и 2023 годы, а также построена кривая Лоренца по инвестициям в основной капитал на 2013 и 2023 годы.

$$V = \frac{1}{\bar{X}} \times \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n}} = 0,778 \text{ (на 2013г.) и } 0,791 \text{ (на 2023г.)} \quad (1)$$

где V – коэффициент вариации (по ВРП субъектов ДВФО);

\bar{X} – среднее значение ВРП субъектов ДВФО;

X_i – ВРП i -го субъекта ДВФО;

n – количество субъектов ДВФО.

Например, такие регионы, как Приморский край и Хабаровский край, обладают более развитой транспортной инфраструктурой и близостью к международным торговым путям, что способствует их более динамичному экономическому росту. В то же время отдаленные и труднодоступные территории, такие как Чукотский автономный округ или Магаданская область, сталкиваются с существенными ограничениями из-за суровых климатических условий, низкой плотности населения и недостатка инвестиций.

Кроме того, неравномерность развития субъектов ДВФО обусловлена различиями в их ресурсной базе. Регионы, богатые полезными ископаемыми, такие как Республика Саха (Якутия) и Сахалинская область, демонстрируют более высокие темпы экономического роста благодаря активной разработке месторождений нефти, газа, угля и алмазов. Однако зависимость от сырьевого сектора делает их уязвимыми к колебаниям мировых цен на ресурсы. В то же время регионы, ориентированные на перера-

бывающую промышленность или сельское хозяйство, такие как Амурская область или Еврейская автономная область, сталкиваются с проблемами низкой добавленной стоимости продукции и недостаточной конкурентоспособности на внешних рынках.

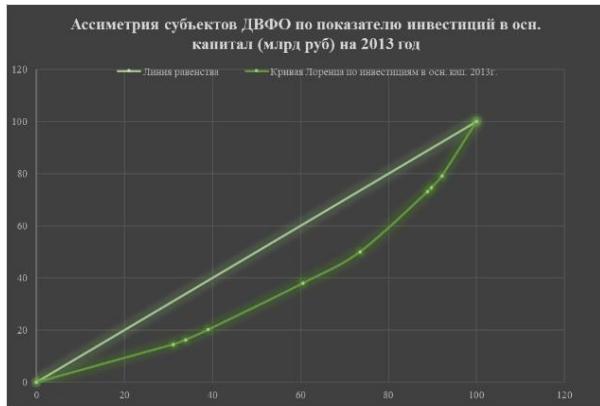


Рис. 1. Кривая Лоренца по инвестициям в основной капитал субъектов ДВФО 2013 г.

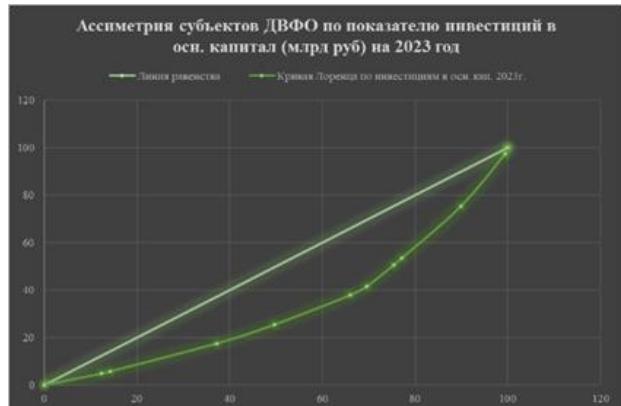


Рис. 2. Кривая Лоренца по инвестициям в основной капитал субъектов ДВФО 2023 г.

Важным фактором, усугубляющим неравномерность развития, является также разница в уровне человеческого капитала и социальной инфраструктуры. Крупные города, такие как Владивосток и Хабаровск, привлекают больше инвестиций в образование, здравоохранение и науку, что способствует формированию более квалифицированной рабочей силы и инновационного потенциала. В то же время в отдаленных районах наблюдается отток населения, что приводит к дефициту кадров и замедлению экономического развития.

В условиях «поворота на Восток» и происходящих с 2022 г. геополитических изменений внешнеторговые потоки России переориентируются с европейского на южное и восточное направления, что увеличило работу транспортного комплекса Дальнего Востока, обеспечивающего выход России на рынки стран АТР (в первую очередь КНР). Возрастающий масштаб грузовых потоков выявил дисбалансы в работе транспорта и обострил вопрос развития инфраструктуры.

Транспортная система Дальнего Востока включает железнодорожные, автомобильные, морские и воздушные пути. Особое значение имеет Дальневосточная железная дорога (ДВЖД), которая является частью Транссибирской магистрали – одной из самых протяженных железнодорожных линий в мире. ДВЖД обеспечивает связь между портами Дальнего Востока и внутренними регионами России, а также является частью международных транспортных коридоров, таких как Транссибирская магистраль и коридор «Приморье-1» [1].

Несмотря на то, что ДВФО занимает 40% от площади страны, транспортная сеть в нем развита довольно слабо. По состоянию на 2023 год, общая протяженность железнодорожных путей дальневосточного федерального округа составляет всего 14% от общероссийской, однако благодаря своему географическому положению и площади ДВФО лидирует по количеству морских портов и аэропортов. Примечательно, что транзитные перевозки из других регионов страны (Сибирского, Уральского, Центрального федеральных округов) и соседних государств значительно преобладают над местными перевозками грузов внутри самого региона.

Воздушное сообщение на Дальнем Востоке развито значительно хуже, чем в западной части страны: несмотря на то, что количество аэропортов, приходящееся на Дальневосточный федеральный округ, составляет более трети от общего числа аэропортов в России (более тридцати аэропортов расположено в Республике Саха), коэффициент географической концентрации значительно ниже, чем в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Южном федеральных округах из-за большой площади субъектов. Тем не менее, аэропорты на дальнем востоке России довольно равномерно рассредоточены по территории федерального округа: коэффициент географической концентрации по данному показателю (табл. 1) составляет 0,15, что свидетельствует об относительной однородности. Большая часть из них функционирует для внутреннего авиационного сообщения, однако несколько аэропортов принимают также международные рейсы. Среди них – аэропорты Владивостока, Магадана (рейсы из других стран принимаются на нерегулярной основе), Петровавловска-Камчатского, Улан-Удэ, Хабаровска, Якутска и Южно-Сахалинска. Прямые международные рейсы сообщаются с такими странами, как Китай, Таиланд, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, Казахстан, Республика Корея и Япония.

Одной из главных проблем авиационного транспорта на Дальнем Востоке является его нерентабельность: многие аэропорты, особенно в отдаленных районах, являются убыточными из-за низкого пассажиропотока и высоких эксплуатационных расходов, что затрудняет привлечение инвестиций и поддержание инфраструктуры в надлежащем состоянии.

С водным транспортом ситуация обстоит несколько лучше: поскольку несколько субъектов ДВФО имеют береговую линию, в них расположены морские порты (Магаданская область, Приморский край, Сахалинская область, Чукотский АО, Республика Саха, Хабаровский край), обеспечивающие дальнему востоку России морское сообщение со странами АТР, а также обеспечивают транстихоокеанские морские маршруты из портов России в порты США и Канады. Экономика Дальнего Востока неразрывно связана с работой тихоокеанских портов, обеспечивающих

85% экспортных и 45% импортных грузопотоков. Всего на Дальнем востоке функционирует семь международных портов: три в Приморском крае, один в Камчатском крае, два на острове Сахалин и один в Хабаровский край. Внешнеэкономические связи через порты ДВФО ведутся с Китаем, Республикой Корея, Японией и США.

Таблица 1. Коэффициент географической концентрации аэропортов ДВФО
Составлено по [3]

Регион	Количество аэропортов	Площадь	Коэффициент географической концентрации
Амурская область	4	361908	0.15
Еврейская автономная область	0	36271	
Забайкальский край	2	431892	
Камчатский край	11	464275	
Магаданская область	4	462464	
Приморский край	1	164673	
Республика Бурятия	3	351334	
Республика Саха (Якутия)	31	3083523	
Сахалинская область	6	87101	
Хабаровский край	8	787633	
Чукотский автономный округ	10	721481	
ДВФО	80	6952555	

Так, к примеру, порт Владивосток является важным связующим звеном между Транссибирской магистралью и тихоокеанскими морскими путями. К числу обрабатываемых грузов относятся навалочные и насыпные материалы, рефрижераторные грузы, нефтепродукты, рыбная продукция, лесоматериалы, контейнеры, автомобильная и строительная техника. После кризиса, вызванного пандемией, объемы перевозок восстанавливаются и растут, чему способствует государственная стратегия, ориентированная на восточное направление развития. Однако тесные торговые связи со странами АТР являются как преимуществом, так и слабостью дальневосточных портов: поскольку данные порты не ориентированы на внутреннее сообщение, они сильно зависят от внешнеторговых потоков, в частности, от торговли с Китаем, Японией и Южной Кореей. Изменение геополитической ситуации и торговых отношений может негативно повлиять на грузооборот. Также не исключено возникновение конкуренции с грузовыми портами стран АТР – в особенности, Китая и Южной Кореи.

Что касается наземного транспортного сообщения, Дальневосточный федеральный округ России характеризуется довольно низким уровнем

развития транспортной инфраструктуры. Помимо малой плотности транспортной сети, развитию сообщения препятствует сезонность: многие дороги становятся непроходимыми в период распутицы (весной и осенью), а зимники доступны только зимой. Из-за плохого состояния коротких локальных трасс, населенные пункты, расположенные в удалении от крупных транспортных путей, остаются труднодоступными, что постепенно приводит к их вымиранию.

Средний показатель транспортной обеспеченности в ДВФО (к. Энгеля) равен 0,6 (таблица 2); наиболее высокий показатель демонстрируют Еврейская автономная область, Амурская область и Забайкальский край, однако в данном случае результаты обусловлены сравнительно малой площадью данных субъектов. Наименьшие показатели принадлежат Камчатскому краю и Магаданской области. Для данных субъектов развитие транспортной инфраструктуры затрудняется физико-географическим положением (полуостровным в случае Камчатки) и сложным горным рельефом, делающим практически невозможным постройку железнодорожных путей.

Таблица 2. Транспортная обеспеченность субъектов ДВФО
Составлено по [3]

	Площадь территории, кв.км	Протяженность ж/д дорог, км	Протяженность автомобильных дорог, км	Население, тыс.чел.	Муниципальные образования	Коэффициент Энгеля	Коэффициент Гольца
ДФО	6 952.60	12563.3	129 262.0	7903.9	1692	0.6	41.4
Республика Бурятия	351.3	1227.0	15 259.1	974.6	286	0.9	52.0
Республика Саха (Якутия)	3083.5	964.1	31 123.8	997.6	445	0.6	27.4
Забайкальский край	431.9	2397.5	22 987.5	992.4	346	1.2	65.7
Камчатский край	464.3		2 290.9	288.7	64	0.2	13.3
Приморский край	164.7	1558.7	17 196.0	1820.1	97	1.1	148.4
Хабаровский край	787.6	2143.6	11 263.1	1284.1	232	0.4	31.4
Амурская область	361.9	2919.9	16 458.6	756.2	132	1.2	88.7
Магаданская область	462.5	0	2 689.4	134.3	9	0.3	41.7

Окончание табл. 2

	Площадь территории, кв.км	Протяженность ж/д дорог, км	Протяженность автомобильных дорог, км	Население, тыс.чел.	Муниципальные образования	Коэффициент Энгеля	Коэффициент Гольца
Сахалинская область	87.1	835.2	4 881.4	460.6	18	0.9	144.4
Еврейская автономная область	36.3	517.3	2 849.0	147.5	33	1.5	97.3
Чукотский автономный округ	721.5	0	2 263.2	47.8	30	0.4	15.4

Протяженность автомобильных путей преобладает над протяженностью железнодорожных во всех субъектах ДВФО: в 2023 году в эксплуатацию было введено 963 километра нового дорожного полотна. Ключевыми автомобильными дорогами, связывающими крупные города и регионы Дальнего Востока являются трассы «Амур» (Чита – Хабаровск), «Уссури» (Хабаровск – Владивосток) и «Колыма» (Якутск – Магадан). Состояние этих трасс значительно улучшилось за последние годы, но все еще имеются участки с плохим покрытием.

Тем не менее, крупнейшим в регионе транспортным предприятием по объемам грузовых и пассажирских перевозок является Дальневосточная железная дорога – один из 16 филиалов-дорог ОАО «Российские железные дороги», управляющий частью железнодорожной сети страны, располагающийся на территории Хабаровского, Приморского краёв, Республики Саха (Якутия), Амурской и Сахалинской областей, Еврейской автономной области [5].

С целью расширения пропускной способности железнодорожной сети и обеспечения возможности транспортировки увеличенных объемов грузов для российских компаний, ОАО «РЖД» с 2013 года реализует комплекс мероприятий, направленных на модернизацию и развитие инфраструктуры Восточного полигона, с особым вниманием к ликвидации существующих «узких мест» на участках железных дорог, расположенных в Забайкалье и на Дальнем Востоке. По состоянию на 2024 год с целью увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей были проведены масштабные работы на более чем 160 объектах, включающие модернизацию станций, строительство дополнитель-

ных путей (вторых путей, двухпутных вставок и разъездов) и развитие энергетической инфраструктуры.

Помимо расширения пропускной способности дальневосточной железной дороги, также ведутся работы по модернизации используемой техники: обновление локомотивного парка, развитие технологии виртуальной сцепки, завершается процесс оборудования электровозов необходимыми техническими средствами, а также переквалификации сотрудников для работы с новыми технологиями, что также решает проблему нехватки квалифицированных кадров.

Несмотря на богатый природно-ресурсный потенциал и обширную площадь, Дальневосточный федеральный округ значительно отстает в развитии от других регионов России. Одной из ключевых причин этого отставания является неразвитая и зачастую устаревшая транспортная инфраструктура. Большие расстояния, сложный рельеф и климат создают серьезные логистические барьеры, затрудняют развитие транспортной сети и, как следствие, оставляя населенные пункты без должного транспортного обеспечения.

Недостаточная пропускная способность железных дорог, плохое состояние автомобильных дорог и ограниченное количество современных портов значительно удорожают логистику и снижают конкурентоспособность дальневосточных предприятий. В отличие от округов с развитой транспортной сетью, где товары и ресурсы могут быстро и эффективно перемещаться, Дальний Восток испытывает серьезные трудности, которые тормозят его экономический рост. В перспективе, комплексное решение этих транспортных проблем, включающее в себя модернизацию существующих магистралей, строительство новых дорог и портов, а также развитие логистических центров, способно значительно снизить межрегиональное неравенство в темпах развития и раскрыть потенциал Дальневосточного федерального округа, превратив его в один из локомотивов российской экономики.

Список источников

1. Бардаль, А. Б. Транспортная система дальневосточного федерального округа: современное состояние и перспективы восточного полигона железных дорог / А. Б. Бардаль // Регионалистика. – 2021. – №3. – С. 21-28.
2. Волкова, А. В. Социально-экономическое развитие регионов РФ: дезинтеграция и демографическое сжатие /А. В. Волкова // РЭиУ. – 2023. – №4 (76). – С.12

3. Федеральная служба государственной статистики. Региональные показатели. 2023 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/RegionPokaz2023.pdf> (дата обращения: 25.04.2025).

4. Широкова Л. Н. Основные социально-экономические проблемы Дальнего Востока / Л. Н. Широкова, Л. Л. Мосина, В. П. Старокожева // Социально-трудовые исследования. – 2021. – №3 (44). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-sotsialno-ekonomicheskie-problemy-dalnego-vostoka> (дата обращения: 08.05.2025).

5. Щербанин, Ю. А. К проблеме развития транспортно-логистических мощностей Сибири и Дальнего Востока /Ю. А. Щербанин // Вопросы новой экономики. – 2020. – № 3-4 (55-56). – С. 130-137.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

УДК 332.1

Ярослава Денисовна Кирилловская

e-mail: yd9191020@gmail.com

Ольга Евгеньевна Доленина

e-mail: dolenina@mail.ru

ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЭКОНОМИКЕ СТРАН ЮЖНОЙ АМЕРИКИ

Аннотация: в статье рассматривается решающая роль иностранных инвестиций в трансформации экономики Южной Америки, где интеграция с глобальными экономическими процессами позволяет странам региона не только осваивать новейшие технологии, но и предоставлять инвесторам возможность размещать дочерние предприятия с целью повышения материального благосостояния. При появлении новых рабочих мест, а также активном вложении капитала в экономику стран, свидетельствуется, что регион открыт для внедрения инновационных тенденций. Экономическая политика многих южноамериканских государств, выраженная в создании специализированных экономических зон, оффшорных структур, демонстрирует их стремление к либерализации условий ведения бизнеса и максимальному привлечению инвестиционных потоков, что в дальнейшем может стать краеугольным камнем их устойчивого развития.

Ключевые слова: иностранные инвестиции, трансформация экономики, глобальные экономические процессы, инновационные тенденции, устойчивое развитие.

Yaroslava D. Kirillovskaya

e-mail: yd9191020@gmail.com

Olga E. Dolenina

e-mail: dolenina@mail.ru

FOREIGN INVESTMENT IN THE ECONOMIES OF SOUTH AMERICA

Abstract: The article examines the crucial role of foreign investment in the transformation of the South American economy, where integration with global economic processes allows the countries of the region not only to master the latest technologies, but also to provide investors with the opportunity to lo-

cate subsidiaries in order to increase material wealth. With the emergence of new jobs, as well as active investment of capital in the countries' economies, it is evidenced that the region is open to the introduction of innovative trends. The economic policy of many South American states, expressed in the creation of specialized economic zones, offshore structures, demonstrates their desire to liberalize business conditions and maximize the attraction of investment flows, which in the future may become the cornerstone of their sustainable development.

Keywords: foreign investments, economic transformation, global economic processes, innovation trends, sustainable development.

Иностранные инвестиции являются ключевым драйвером экономического роста и конкурентоспособности региона Южной Америки. Приток зарубежного капитала способствует модернизации производственных мощностей, передаче передовых технологий, расширению инфраструктуры, а также значительному росту ВВП. Аргентина, будучи одной из стран-реципиентов, отражает существенный рост ПИИ с 15,2 млрд долларов США в 2000-м году до 23,8 млрд долларов США, что отражает увеличение на 57%. Это свидетельствует о позитивном воздействии инвестиционных потоков на экономическую динамику, при этом увеличение ПИИ способствует стабильному приросту ВВП на уровне 1,2-2% годовых в отдельных странах, что подтверждается динамикой индекса инвестиционной привлекательности.

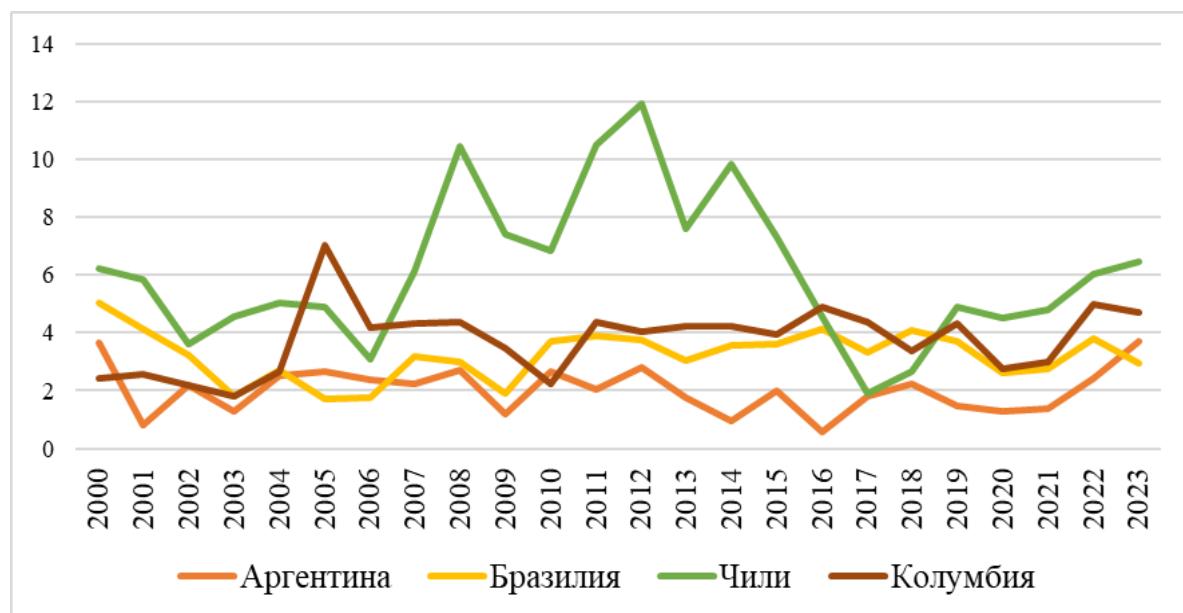


Рисунок 1. Прямые иностранные инвестиции, чистый приток капитала (% ВВП), с 2000 по 2023-й гг. Составлено автором по: Открытые данные Всемирного Банка (<https://datos.bancomundial.org/>)

Также существует ряд структурных, институциональных и социально-экономических проблем. Высокая зависимость от сырьевого экспорта, низкая диверсификация экономики, недостаточная адаптация местного производства и слабое освоение инновационных технологий замедляют эффективность трансфера знаний и ограничивают потенциал устойчивого роста. Институциональные барьеры, выраженные в политической нестабильности, а также частных изменениях законодательства, коррупционных практиках и избыточной бюрократии, создают дополнительную неопределенность для инвесторов. Снижение инвестиционной привлекательности в Бразилии, Чили и Колумбии ограничивают приток капитала и снижает возможности для долгосрочного развития.

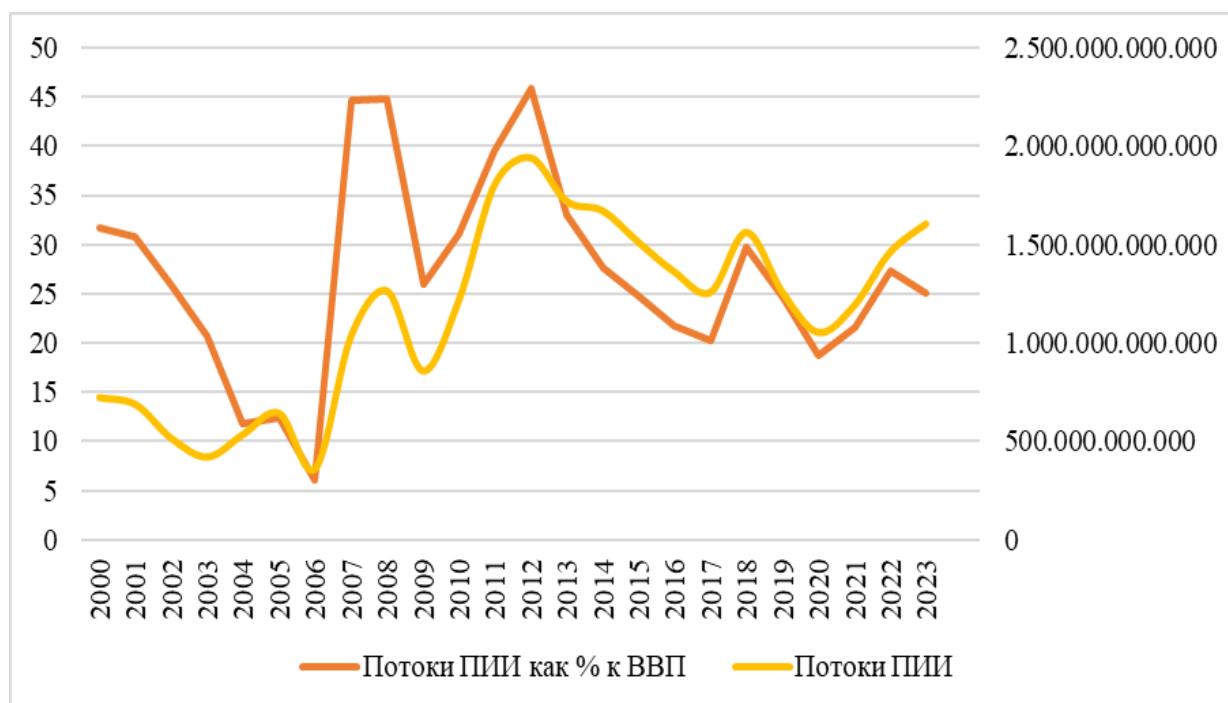


Рисунок 2. Страны Южной Америки: ПИИ и % от ВВП, 2000-2023 гг.

Составлено автором по: ЭКЛАКСТАТ

(<https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/dashboard.html?theme=2&lang=es>)

Основными инструментами привлечения иностранного инвестирования, для региона Южная Америка, являются освобождение от прямых налогов, освобождение от пошлин, неприменение возможных мер национального валютного контроля, бесплатная передача услуг за границу и предоставление упрощенных административных услуг. Так, эта инвестиционная политика направлена на всевозможное предоставление финансовых льгот для стран и компаний-капиталовкладчиков, что вызвано острой необходимостью в повышении собственного уровня экономического благосостояния. Несмотря на снижение активности иностранного

инвестирования, в значительной степени обусловленного среднесрочными и долгосрочными последствиями глобального системного кризиса, а также более протекционистской ориентацией в некоторых ключевых экономиках, доля иностранных инвестиций в ВВП стран остается высокой. Регион Южная Америка, обладая значительной материально-сырьевой базой, привлекает ежегодно более одного триллиона долларов США, что отражает привлечение финансовой политики по отношению к капиталовкладчикам. Природно-ресурсный потенциал, экологическая обеспеченность и ЭГП позволяют развивать цепочки сбыта и производства товаров, а также успешно развивать транспортно-логистические цепи, которые привлекают новые витки технологических структур. В течение последующих 15-ти лет страны региона будут развиваться и привлекать на свои территории новых инвесторов, так как в последующие годы произойдет «бум» региона для инвесторов. Резкий рост занятости населения в 400 раз, что свидетельствует о значительном воздействии инвестиций на общее создание рабочих мест, а также модернизацию рабочих мест и периферийных территорий.



Рисунок 3. Инвестиционные регионы Южной Америки и их ключевые ресурсы, 2023-й год. Составлено автором по: Экономическая Комиссия стран Латинской Америки и Карибского Бассейна (<https://www.cepal.org/es/tipo-de-publicacion/la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe>)

Социальные аспекты также являются важным, так как иностранные инвестиции создают рабочие места за счет реализации крупномасштабных проектов в различных сферах. Появление рабочих мест приводит к повышению занятости населения и снижение уровня безработицы, что, в свою очередь, приводит к улучшению показателей уровня жизни. Однако структурное сосредоточение капиталовложений в финансовых и промышленных центрах региона продиктовано системными региональными диспропорциями, что остается проблемой для сбалансированного социально-экономического развития. При прогнозировании потоков иностранных инвестиций в регионе, отмечаем, что потенциал дальнейшего активного роста при условии реализации комплексных структурных реформ и совершенствования институциональной базы. Усиление интеграции в глобальные производственные цепочки, повышение качества инфраструктуры и снижение политico-правовых рисков создадут благоприятные условия для привлечения капитала, что обеспечить устойчивый прирост ВВП и конкурентоспособность стран региона на мировых рынках. Общий уровень безработицы стабильно снижается на 1,33 раза в год, что отражает создание рабочих мест.

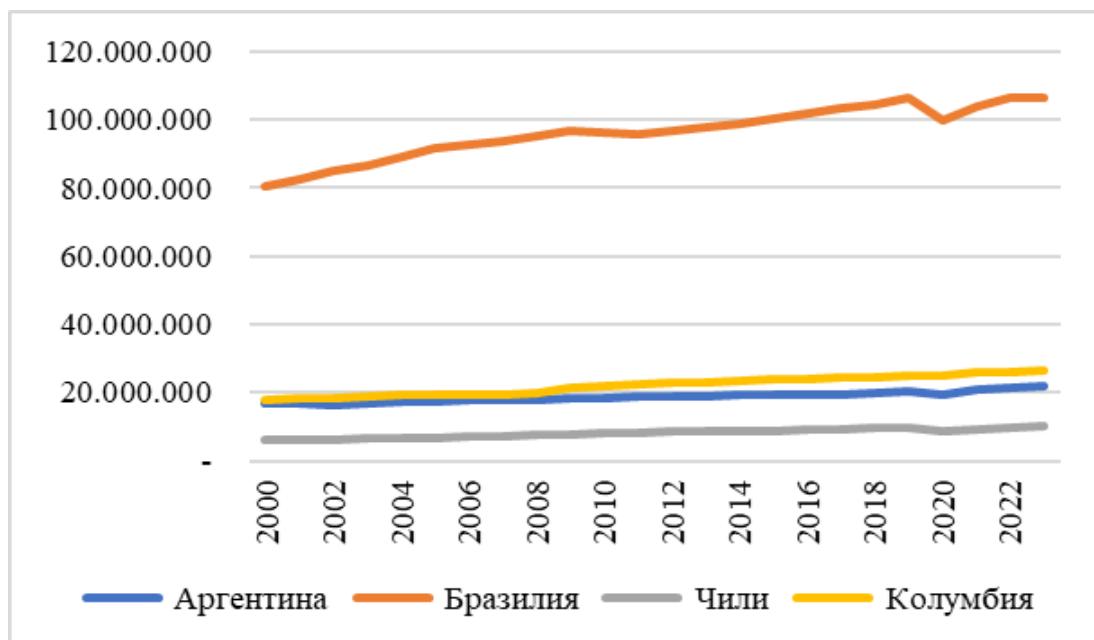


Рисунок 4. Численность рабочей силы в ключевых реципиентах иностранных инвестиций, чел.

Составлено автором по: ЭКЛАКСТАТ (https://statistics.cepal.org/portal/databank/index.html?indicator_id=2949=&lang=es)

Потоки иностранного инвестирования в странах Южной Америки напрямую зависят от местных экономических условий, природно-ресурс-

сной базы, инфраструктурного уровня и государственной политики. Экономики некоторых стран, как Венесуэла и Эквадор, ориентированы на горизонтальные ПИИ в нефтегазовом секторе, в то время как государственная политика стран МЕРКОСУР способствует развитию кластерных инвестиций для формирования аграрно-промышленных объединений и оптимизации производственных цепочек за счет выгодного ЭГП и развитой инфраструктуры. Воздействие инвестиций положительно отражается на сокращении региональных диспропорций. В регион Южная Америка, экспорт растет в 1,37 раз до 1,34 млрд долларов США, что свидетельствует о диверсификации экономики и усилении внешнеторговых связей. Импорт же увеличивается в 1,02 раза, что указывает на относительно стабильную динамику, где основной акцент делается на рост экспорта как меру интеграцию в мировую экономику. Иностранные инвестиции, также включающие расходы на исследования и разработки в странах, увеличивают иностранный капитал в 2-3 раза, что содействует пропорционально повышению технологического потенциала на 25%.

Для повышения эффективности иностранного инвестирования и обеспечения устойчивого развития необходимо внедрять комплексные структурные реформы. Рекомендуется совершенствование инфраструктуры, модернизация производства и снижение коррупционных барьеров, а также развитие специализированных субнациональных программ поддержки инвестиций. Разработка и применение адаптивного подхода управления инвестиционными подходами, включая создание специальных экономических зон, положительно сказывается на коэффициентах инвестиционной привлекательности.

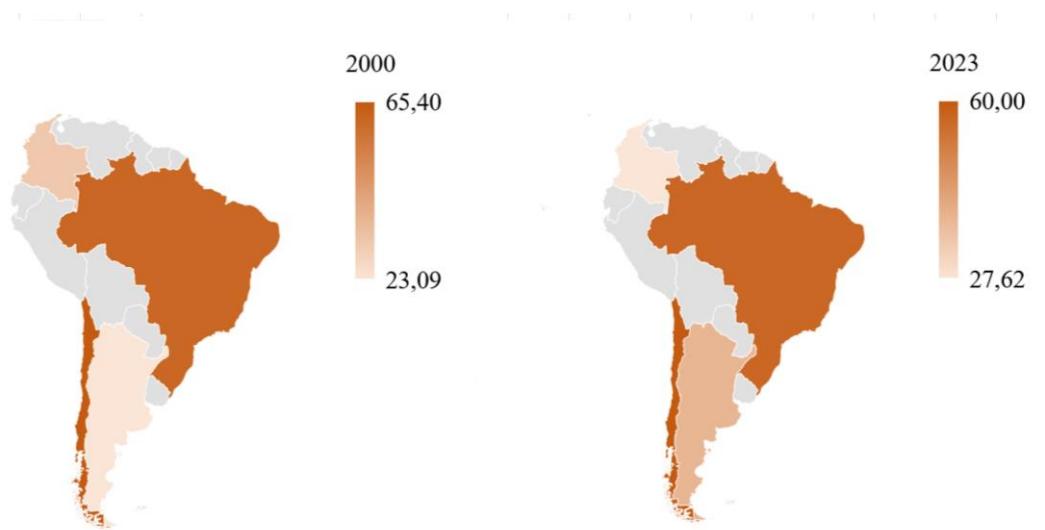


Рисунок 5. Изменение Индекса инвестиционной привлекательности регионов Южной Америки, 2000 и 2023-й гг, в %

Рассчитано автором по: ЭКЛАКСТАТ (https://statistics.cepal.org/portal/databank/index.html?indicator_id=2949=&lang=es)

При прогнозировании потоков отмечаем, что при условии устранения существующих недостатков регион сможет стабильно привлекать растущий объем иностранного капитала, что приведет к дальнейшему росту ВВП и повышению конкурентоспособности региона. В совокупности, иностранные инвестиции в Южной Америки выступают не только как источник финансовых поступлений, но и как мощный фактор модернизации, трансформации экономики и повышения уровня жизни населения.

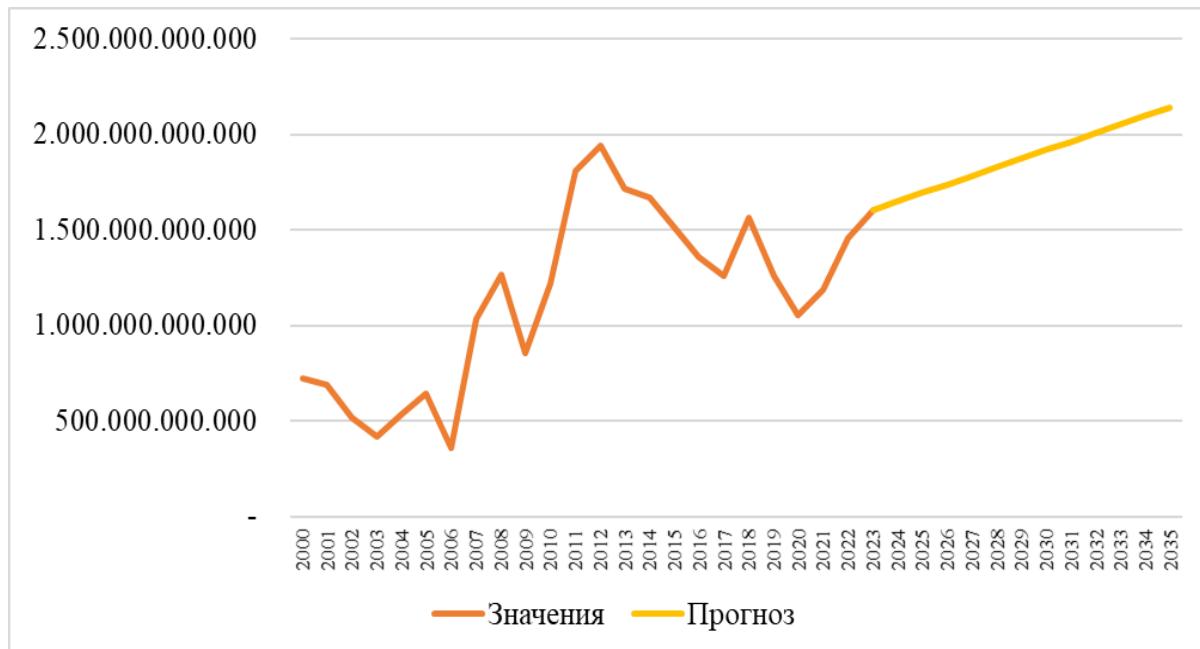


Рисунок 6. Прогнозирование потоков иностранных инвестиций в регион Южная Америка до 2035-го года, доллары США

Рассчитано автором по: ЭКЛАКСТАТ (https://statistics.cepal.org/portal/databank/index.html?indicator_id=2949=&lang=es)

В целом, иностранное инвестирование в регион Южная Америка представляет собой двойственный феномен. С одной стороны, оно является двигателем экономического роста и драйвером экономики, способствуя передаче современных технологий, расширению производственных возможностей, созданию рабочих мест, модернизации инфраструктуры и повышению международного рейтинга стран региона.

Положительные аспекты способствуют диверсификации источников дохода, усилению промышленно-технологического потенциала и развитию НИОКР, что в совокупности повышает конкурентоспособность экономики на мировых рынках. С другой стороны, эффективность привлечения и использования иностранного капитала ограничивается структурными и институциональными проблемами. Недостаточная адаптация местного производства, низкая интеграция в глобальные цепочки создания стои-

ности, высокая чувствительность к внешним экономическим шокам, а также политическая и регуляторная нестабильность создают дополнительные риски. Слабые стороны усугубляются ограниченностью долгосрочных партнерств, конфликтам интересов в стратегическом развитии, социальным неравенством и зависимостью от внешнего капитала. Так, для достижения устойчивого экономического развития Южной Америки, необходимо не только активно использовать преимущества иностранного инвестирования, но и систематически устранять выявленные недостатки. Интеграция комплексных структурных реформ и совершенствование институциональной базы, а также оптимизация механизмов воздействия между государством и бизнесом, создают благоприятные условия для дальнейшего роста и стабильного прироста ВВП региона.

**Таблица 1. SWOT-анализ иностранного инвестирования
в страны региона Южная Америка**

Сильные стороны	Слабые стороны
Экономический рост	Недостаточная адаптация местного производства
Передача передовых технологий	Неэффективная структурная адаптация
Увеличение числа рабочей силы	Высокая чувствительность к внешним экономическим шокам
Усиление инфраструктуры	Ограничность долгосрочного партнерства
Повышение конкурентоспособности	Конфликт интересов в стратегическом развитии
Диверсификация источников дохода	Низкая интеграция в глобальные цепочки создания стоимости
Модернизация институциональной базы	Социальное неравенство
Усиление промышленно-технологического потенциала	Ограниченная передача знаний
Рост позиций международного рейтинга	Политическая и регуляторная нестабильность
Стимулирование НИОКР	Зависимость от иностранного капитала
Возможности	
Рост инновационных и высокотехнологических секторов	Утечка мозгов и дефицит квалифицированных кадров
Модернизация инфраструктуры	Экологическая деградация от инвестиционных проектов
Расширение региональной интеграции	Интенсивная конкуренция за инвестиции
Диверсификация источников финансирования	Политико-экономические санкции
Повышение экспортного потенциала	Финансовая волатильность и валютные риски
Угрозы	

Окончание табл. 1

Возможности	Угрозы
Расширение внешнеторговых связей	Технологическая зависимость
Привлечение экспертизы и лучших практик	Экологические и социальные риски
Разработка национальных программ поддержки инвестиций	Острая конкуренция с растущими регионами
Увеличение потенциальных экономических партнеров	Глобальная экономическая нестабильность

Таким образом, для максимального использования потенциала иностранного инвестирования необходимо сочетание двух стратегических мер: активное стимулирование и использование преимуществ притока капитала при одновременной системной работе по устранению существующих недостатков. Такой подход станет основной для долгосрочного экономического роста и обеспечит качественное развитие, позволяя Южной Америке успешно интегрироваться в мировую экономическую конъюнктуру.

Список источников

1. Доленина, О. Е. Инновационное развитие стран региона СЕЛАК как фактор их инвестиционной привлекательности / О. Е. Доленина, Я. Д. Кирилловская // Инновационная экономика. – 2023. – № 3(36). – С. 4-21. – EDN WDQFES.
2. Кирилловская, Я. Д. Влияние инвестиций Китайской народной Республики на экономическое развитие стран Латинской Америки в XXI в / Я. Д. Кирилловская, В. М. Ершова // Экономика, культура, политика Иberoамериканских стран : Сборник материалов по итогам X межвузовской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 14–19 ноября 2022 года / Под редакцией И.А. Максимцева. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2023. – С. 54-57. – EDN DUDWSX.
3. Giordano, P., Michalczewsky, K, G.P. Estimaciones de las tendencias comerciales: América Latina y el Caribe. Edición 2025 / G.P. Giordano, P., Michalczewsky, K. – 1300, New York Avenue, NW: Banco Interamericano de Desarrollo, 2025. – 24 c.4.
4. José Manuel Salazar-Xirinachs, Javier Medina Vásquez, Keiji Inoue, Sally Shaw, X.M.S-X La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe, 2024 / X.M.S-X José Manuel Salazar-Xirinachs, Javier Medina Vásquez, Keiji Inoue, Sally Shaw. – Naciones Unidas, Santiago: Naciones Unidas, 2024. – 189 c. – ISBN 978-92-1-122147-3.

5. José Manuel Salazar-Xirinachs, Javier Medina Vásquez, Keiji Inoue, Sally Shaw, X.M.S-X Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2024 / X.M.S-X José Manuel Salazar-Xirinachs, Javier Medina Vásquez, Keiji Inoue, Sally Shaw. – Naciones Unidas, Santiago: Naciones Unidas, 2025. – 46 с.

УДК 338.48

Анастасия Сергеевна Хрусталева

e-mail: hrust-nasty19@yandex.ru

Дмитрий Евгеньевич Махновский

mde0962@mail.ru

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТУРИЗМА В БРАЗИЛИИ

Аннотация: в статье рассматривается бразильская туристская индустрия, её динамика и вклад в экономику страны. Анализируется влияние пандемии COVID-19 и последующее восстановление данного сектора. Произведён расчёт коэффициента специализации ведущих штатов на въездном международном туризме. Определены главные факторы этой специализации.

Ключевые слова: туристская индустрия, международные прибытия, Бразилия, коэффициент специализации.

Anastasia S. Khrustaleva

e-mail: hrust-nasty19@yandex.ru

Dmitry E. Makhnovsky

mde0962@mail.ru

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TOURISM IN BRAZIL

Abstract: The article examines the Brazilian tourism industry, its dynamics and contribution to the country's economy. The impact of the COVID-19 pandemic and the subsequent recovery of this sector is analyzed. The coefficient of specialization of the leading states in inbound international tourism has been calculated. The main factors of this specialization are identified.

Keywords: tourism industry, international arrivals, Brazil, specialization coefficient.

Туризм является одной из ключевых отраслей экономики ряда стран Латинской Америки – региона, богатого культурным и природным разно-

образием, а также историческим наследием. Благодаря таким знаковым местам, как Мачу-Пикчу, пляжи Канкуна, Амазония и многим другим регион привлекает миллионы иностранных туристов, внося значительный вклад в экономическое и социальное развитие континента. По данным Всемирного совета по путешествиям и туризму, на сектор туризма приходится 7,9% экономики региона, и к 2025 г. в нём будет создано более 17 млн рабочих мест [4].

Бразилия, крупнейшая страна Латинской Америки, занимает 5 место в мире по площади территории, 7 – по численности населения и 8 – по производству ВВП (ППС). Бразилия является крупным игроком в ключевых секторах экономики региона, в частности, в сфере путешествий и туризма. Во второй половине прошлого десятилетия в южноамериканской стране регистрировалось более шести миллионов въездных туристов в год, что делает ее одним из ведущих туристских центров для международных путешественников в Латинской Америке. Ежегодно этот объем прибытий обеспечивает более шести миллиардов долларов США расходов международных туристов в стране.

Бразильские туристы также являются активными участниками развития туристской индустрии Латинской Америки. В конце 2010-х гг. они были крупнейшими потребителями услуг международного туризма в Латинской Америке, обогнав Мексику и Аргентину. В то же время весьма развит «домашний» туризм. На местных потребителей приходится более 90 процентов туристских расходов в Бразилии. О поступательном развитии национального туризма в Бразилии также свидетельствует постоянный рост числа внутренних авиапассажиров в течение последних двух десятилетий вплоть до пандемии коронавируса (COVID-19).

Будучи одной из самых богатых по своему биоразнообразию стран в мире, Бразилия предлагает множество направлений для экотуристов, любителей приключений и просто ценителей природы. Эта португальязычная страна является рекордсменом по количеству национальных парков в Латинской Америке. Архипелаг Фернанду-ди-Норонья, водопад Игуасу, который Бразилия делит с Аргентиной, национальный парк Дескобрименто и тропические леса Амазонии, 60 процентов которых находятся на территории Бразилии, – одни из самых популярных природных достопримечательностей.

Сектор путешествий и туризма в Бразилии сильно пострадал от пандемии коронавируса (COVID-19). По оценкам к концу 2020 г. в Бразилии было потеряно около 1,4 миллиона рабочих мест в сфере туризма, что сделало страну наиболее пострадавшим рынком труда в Латинской Америке и одним из десяти наиболее пострадавших рынков в мире. Экономический ущерб, нанесённый пандемией? также привёл к тому, что вклад туризма в ВВП Бразилии в 2020 г. сократился на треть [8].

В 2020 г. Бразилия, Мексика и Аргентина имели самые высокие расходы на международный туризм в Латинской Америке и странах Карибского бассейна. В том году бразильские туристы потратили за границей около 6,5 миллиардов долларов США – много больше, чем путешественники из Мексики и Аргентины (около 4,3 и 2,7 миллиарда долларов США соответственно). При этом пандемия коронавируса (COVID-19) привела к резкому падению объемов международного туризма в Бразилии в 2020 и 2021 годах. В посткоронавирусном 2021 г. в южноамериканской стране было зарегистрировано всего около 750 тысяч въездных туристов. Ситуация изменилась в 2023 г., когда выручка от туристской индустрии существенно выросла и составила 16,36 млрд американских долларов. Через год эта цифра равнялась уже 18,38 млрд долларов США, что говорило о значительном прогрессе отрасли [8].

Согласно Индексу развития путешествий и туризма 2024 (TTDI) [7], природные ресурсы стали самым высоко оцененным фактором конкурентоспособности Бразилии в сфере путешествий и туризма году. Из семи возможных баллов этот показатель получил оценку 6,19. На втором месте оказались культурные ресурсы страны с 5,44. Сразу за этими показателями идет социально-экономическое влияние отрасли в сфере устойчивости, будучи оценённое на 0,02 балла меньше. Однако, туристские услуги и инфраструктура в рассматриваемой стране оценивались менее высоко.

Рассматривая основные экономические параметры в сфере туризма в Бразилии с 2016 до 2025 г. можно сделать следующие выводы: количество международных прибытий демонстрирует волнобразную динамику – пик был достигнут в 2018 г. (6,6 млн) с последующим снижением до 2,0 млн в 2020 г. из-за пандемии коронавируса, а восстановление к 2024 г. и прогнозируемый рост до 6,0 млн к 2025 г. Выездной туризм рос стабильно – с 8,9 млн в 2016 г. до прогнозируемых 10,8 млн в 2025 г., что может отражать увеличение мобильности населения и прогресс экономики. Доходы от туризма на душу населения колебались между 76,6 в 2020 и 116,5 долларами США в 2019 г., с прогнозируемым уменьшением до 98,2 к 2025 г. Расходы на выезды снизились с 293,1 до 104,2 долларов США за 10 лет, что может быть связано с девальвацией реала и сокращением зарубежных поездок в кризисные периоды. Что касается вклада туризма в ВВП, он сократился до 55,4 млрд долларов США в 2020 г., но к 2025 г. прогнозируется восстановление до 146,5 млрд [8].

Специализация туризма формируется в ходе организации производственной деятельности в рамках отраслевого (функционального) и территориального разделения труда [3]. Коэффициент специализации (отношение доли штата в международных прибытиях к доле ВРП штата в общем масштабе страны) позволяет оценить относительную значимость туризма

для экономики каждого региона [1]. Оценка затрагивает важнейшие для международного туризма штаты.

Расчет коэффициента специализации (K_s) ведется по следующей формуле:

$$K_s = \frac{P_{ir}: Pr}{Pi: P},$$

где K_s – количественное значение коэффициента специализации по международным туристским прибытиям i в регионе r ;

P_{ir} – суммарное количественное значение международных туристских прибытий в регион r ;

Pr – производство ВРП в регионе r ;

Pi – суммарное количественное значение международных туристских прибытий в страну;

P – производство ВРП в стране [1].

Таблица 1. Коэффициент специализации в сфере туризма по штатам Бразилии, 2022 г. Составлено по [2]

Штат	Международные прибытия (в среднем в месяц), чел.	ВРП, млрд бр. реалов	Коэффициент специализации
Акре	322	21,374	0,158
Амазонка	1373	131,531	0,110
Амапа	2166	20,100	1,133
Байя	7530	352,618	0,224
Мату-Гросу-ду-Сул	15923	142,204	1,177
Минас-Жерайс	5755	857,593	0,071
Пара	1091	262,905	0,044
Парана	128721	549,973	2,460
Пернамбуко	7650	220,814	0,364
Рио-де-Жанейро	101487	949,301	1,124
Риу-Гранди-ду-Норти	2021	80,181	0,265
Риу-Гранди-ду-Сул	13373	581,284	0,242
Рорайма	550	18,203	0,318
Сан-Паулу	422954	2719,751	1,635
Санта Катарина	9228	428,571	0,226
Сеара	17045	194,885	0,919
Федеральный Округ	6638	286,944	0,243
Бразилия	743827	7818,232	1

Таким образом, Парана (2,460) – лидер в своей специализации на въездном международном туризме. Туризм здесь играет ключевую роль, что может быть связано с наличием уникальных природных объектов, например, водопадом Игуасу, который является объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО. Сан-Паулу (1,635) – экономический лидер страны: туризм остаётся здесь важным сектором экономики, особенно деловой и культурный. Штат Рио-де-Жанейро (1,124) популярен своими пляжами и культурными достопримечательностями, известными на весь мир (статуя Христа-Искупителя и др.). В то же время в штате Минас-Жерайс (0,071), несмотря на развитие культурного туризма, в экономике выделяется материальное производство (промышленность и сельское хозяйство). Пара (0,044) – характеризуется низким уровнем международной въездной специализации при значительном ВРП (262,9 млрд реалов), что связано с акцентом на добывающие отрасли. Федеральный Округ Бразилии (0,243) – это административный центр с разнообразной экономикой, где туризм не является важным драйвером развития. В целом штаты с мощной, диверсифицированной экономикой успешно развиваются туризм, рассматривая его как стратегический сектор хозяйства. Однако в промышленно-аграрных регионах (Минас-Жерайс, Пара) его роль минимальна.

Резюмируя, к 2025 г. туристская индустрия в Федеративной Республике Бразилия являлась одним из наиболее перспективных направлений развития. Здесь наблюдался значительный рост, обусловленный стратегическими инвестициями и диверсификацией предложений. Такие ключевые штаты как Парана, Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро – лидируют в этом отношении благодаря своему ресурсному потенциалу, гибким моделям развития туризма. К примеру, культурный и событийный туризм в штате Рио-де-Жанейро обеспечил необычайный всплеск международного туризма. Число посетителей с января по март 2025 года составило более 744 тыс. иностранных путешественников. Этот показатель на 51 процент больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года [6]. Природный и приключенческий туризм в штате Парана также является набирающим спрос направлением по причине расположения на этой территории одного из восьми природных объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО – Национального парка Игуасу. Бразильский институт географии и статистики (IBGE) сообщил, что в феврале 2025 года в Паране был достигнут самый высокий прирост туристской деятельности в Бразилии. В штате зафиксировано увеличение туристской активности на 6,5% по сравнению с январем, что более чем вдвое превышает средний показатель по стране (2,9%). Этому успеху способствовали стратегические инициативы, в том числе программа «Лучшее лето в Паране», которая привлекала посетителей масштабными музыкальными и спортивными мероприятиями

на пляжах штата. Инвестиции в природный, религиозный, гастрономический виды туризма ещё больше повысили привлекательность региона [5]. Наконец, Сан-Паулу остается ведущим центром делового туризма в Бразилии, используя свою инфраструктуру и глобальную конкурентоспособность для привлечения корпоративных путешественников. Одной из движущих сил перспективного развития рассматриваемого вида туризма здесь является МICE-лидерство: в столице штата организуется 65% крупных ярмарок и выставок в Бразилии, приносящих более 3 миллиардов реалов в год от проведения мероприятий [3].

Список источников

1. Экономика иberoамериканских стран : практикум / Д.Е. Махновский; под ред. д-ра геогр. наук, проф. В.М. Разумовского. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2024. – 147 с
2. ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE TURISMO 2022 / [Электронный ресурс] // Página Inicial – Ministério do Turismo : [сайт]. – URL: <https://www.gov.br/turismo/pt-br> (дата обращения: 20.04.2025).
3. FACTS & FIGURES OF TOURISM IN SÃO PAULO – Comunicação // Comunicação – São Paulo Turismo URL: <https://imprensa.spturis.com/press-kits/facts-figures-tourism-sao-paulo> (дата обращения: 22.04.2025).
4. OBS Report: Evolution and challenges of the tourism sector in Latin America 2024 | OBS Business School // OBS Business School: MBA y Másters modalidad 100% online URL: <https://www.obsbusiness.school/> (дата обращения: 19.04.2025).
5. Paraná Leads Brazil's Tourism Growth with Strategic Investments – The Rio Times // The Rio Times: Latest newspaper in english from Rio de Janeiro & Brazil URL: <https://www.riotimesonline.com/parana-leads-brazils-tourism-growth-with-strategic-investments/> (дата обращения: 22.04.2025).
6. Rio de Janeiro achieves unprecedented tourism growth in early 2025 | TV BRICS, 21.04.25 // TV BRICS – официальный сайт международной сети для обмена контентом между СМИ стран БРИКС+ URL: <https://tvbrics.com/en/news/rio-de-janeiro-achieves-unprecedented-tourism-growth-in-early-2025/> (дата обращения: 22.04.2025).
7. Travel & Tourism Development Index 2024 | World Economic Forum // The World Economic Forum URL: <https://www.weforum.org/publications/travel-tourism-development-index-2024/> (дата обращения: 22.04.2025).
8. Travel and tourism in Brazil – statistics & facts | Statista // Statista – The Statistics Portal for Market Data, Market Research and Market Studies URL: <https://www.statista.com/> (дата обращения: 17.04.2025).

Анастасия Сергеевна Хрусталева

e-mail: hrust-nasty19@yandex.ru

Янковская Анна Андреевна

e-mail: aia777@yandex.ru

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ БРАЗИЛИИ

Аннотация: в статье рассматривается энергетический паспорт Бразилии с акцентом на альтернативные источники энергии. Представлено в динамике соотношение всех возобновляемых источников в энергетике Бразилии, а также географическое положение электростанций страны, работающих на альтернативных видах энергии. Кроме того, отдельное внимание удалено энергетическому рынку альтернативных источников энергии.

Ключевые слова: энергетический паспорт, энергетика, альтернативные источники энергии, Бразилия.

Anastasia Sergeevna Khrustaleva

e-mail: hrust-nasty19@yandex.ru

Yankovskaya Anna Andreevna

e-mail: aia777@yandex.ru

ALTERNATIVE ENERGY SOURCES OF BRAZIL

Abstract: The article examines Brazil's energy passport with an emphasis on alternative energy sources. The dynamics of the ratio of all renewable energy sources in Brazil is presented, as well as the geographical location of the country's power plants powered by alternative energy sources. In addition, special attention is paid to the energy market of alternative energy sources.

Keywords: energy passport, energy, alternative energy sources, Brazil.

На бразильский энергетический сектор в 2023 г. пришлось около 4% общего ВВП Бразилии, в совокупности достигшего 11,7 трлн. реалов (около 2 трлн. долларов США). В него вошли доходы от производства электроэнергии, газа, водоснабжения и услуг канализации.

Страна является лидером в области возобновляемых источников энергии Латинской Америки, особенно в производстве электроэнергии: в 2023 году 89% электроэнергии в стране поступало из возобновляемых источников. Кроме того, согласно статистическому обзору мировой энергетики 2024 года, в 2023 г. Бразилия произвела 10,1% энергии с использова-

нием гидроэнергетики в мировом энергобалансе и 7,7% мирового производства энергии пришлось на возобновляемые источники энергии Бразилии. [1]



Рисунок 1. Генерация энергии альтернативными источниками в Бразилии, 2023 г., МВт. Составлено по данным [2]

Так, гидроэнергетика стала ведущим видом генерирования электроэнергии среди альтернативных источников с 78% долей среди других альтернативных источников. Использование биомассы в 2023 году дало 12371 МВт, что составляет 10% от энергетики, произведенной в государстве альтернативными способами, и позволяет заключить, что этот возобновляемый источник энергии в стране также является перспективным. Солнечная генерация была наименее используемой. Можно предположить, что такое положение связано с высокой себестоимостью и неравномерным производством энергии.

Говоря о соотношении альтернативных источников энергии в регионе, важно начать с того, что в целом в Бразилии на настоящий момент действуют 2266 электростанций коммунального масштаба общей мощностью 142931,0 МВт. Они делятся, соответственно, на электростанции, работающие на биомассе и производственных остатках, а также гидро-, ветро- и солнечные станции. На территории Бразилии геотермальные электростанции отсутствуют.

На севере страны преимущественно расположены электростанции, работающие на биомассе, однако плотность их размещения мала, так как, в основном, все они находятся в бассейне Амазонки. На побережье

располагается значительное количество ветряных и электростанций биомассы. Более, несколько солнечных электростанций находятся в глубине страны, что, возможно связано с тем, что строительство солнечных электростанций в менее населенных районах может минимизировать социальные и экологические воздействия, связанные с крупными энергетическими проектами.

В центральной части государства высокая плотность размещения электростанций биомассы и ветряных станций. Это может быть связано с тем, что центральные регионы Бразилии (в частности, штаты Минас-Жерайс и Гояс), обладают обширными территориями, что позволяет строить крупные энергетические объекты, включая электростанции биомассы и ветряные станции. Доступность земли и ресурсов, таких как сельскохозяйственные отходы, для биомассы, способствует развитию этих отраслей. Кроме того, на побережье находится АЭС Ангра (Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto) – единственная атомная электростанция в Бразилии, расположенная в муниципалитете Ангра-дус-Рейс, штат Рио-де-Жанейро. На ней действуют два реактора: Ангра I и Ангра II. Планируется строительство третьего реактора, Ангра III.

Хотя северо-восток Бразилии является лидером по ветроэнергетике, на юге также имеются ветряные и гидроэлектростанции в больших количествах. Штаты Риу-Гранди-ду-Сул и Санта-Катарина имеют подходящие условия для ветроэнергетики, но они не так значительны, как на северо-востоке. В целом, в энергетическом ландшафте юга Бразилии доминирует гидроэнергетика, со значительным вкладом ветроэнергетики и меньшим – солнечной энергетики.

Основным и наиболее перспективным возобновляемым источником энергии в Бразилии является гидроэнергия. Гидроэнергетика является формой возобновляемой энергии, которая генерирует электричество, используя мощность движущейся воды. Она включает в себя преобразование энергии в проточной воде в электрическую энергию с использованием турбин и генераторов. Именно гидроэнергетика является широко используемой формой возобновляемой энергии, на которую приходится около 16% производства электроэнергии в мире в 2023 г. Это также гибкий и надежный источник энергии, который можно использовать как для крупномасштабной, централизованной, так и для мелкомасштабной децентрализованной выработки электроэнергии. Кроме того, она предоставляет ряд других преимуществ: борьба с наводнениями, орошение и водоснабжение личного потребления и сельского хозяйства [5]. Так, общий гидроэнергетический потенциал страны составляет 136 105 МВт – это самый большой показатель в Южной Америке. На юге страны есть потенциал для использования энергии приливов и отливов, который оценивается в 30 кВт/м².

[4] По стране используются 649 гидроэлектростанций, которые имеют емкость 94823,7 МВт. [5]

Биоэнергетические технологии активно развиваются в Бразилии, и, согласно данным за 2023 год, производство электроэнергии из биомассы составило около 53,72 ТВт/ч. В стране есть заводы по переработке биомассы, производству биогаза, биодизеля, биоэтанола первого и второго поколения, производству пеллет и свалочного газа. Крупнейший завод по переработке биомассы – Puma Unit Ortigueria – имеет установленную мощность более 270 МВт и управляет компанией Klabin. Завод по производству свалочного газа Termoverde Caieiras вырабатывает около 26 МВт/ч электроэнергии и может обеспечить электроэнергией 300 000 домохозяйств. Компания Odebrecht Agroind ежегодно производит около 430 миллионов тонн биоэтанола на крупнейшем заводе в стране – Vicentinópolis. Компания Bioflex компании GranBio успешно внедрила современные технологии производства биоэтанола второго поколения на заводе General Lagos, который ежегодно производит около 83 миллионов литров биоэтанола [4]. В Веранополисе находится крупнейший завод по производству биодизельного топлива, годовой объём производства которого составляет около 1 050 000 литров. Так, Бразилия генерирует энергию с питанием биомассы от 424 электростанций по биомассам по всей стране. В общей сложности эти электростанции биомассы имеют емкость 12371,0 МВт. [5]

В 2023 году установленная мощность солнечных фотоэлектрических станций достигла 37 843 МВт, увеличившись на 68,1% по сравнению с 2022 годом, установленная мощность ветряных электростанций достигла 28 682 МВт, увеличившись на 20,7%. Доля возобновляемых источников энергии в общем энергопотреблении достигла 49,1% в 2023 году. Уровень суммарной солнечной радиации в большинстве регионов страны относительно высок и составляет от 4,9 до 5,5 кВтч/м²/день. Максимальный уровень солнечной радиации наблюдается в штате Баия и на северо-востоке страны, где он может достигать 6,0–6,3 кВтч/м²/день [4]. Бразилия генерирует энергию на солнечной энергии с 22 солнечных электростанций по всей стране. В общей сложности эти солнечные электростанции имеют емкость 1744,6 МВт. [5]

Бразилия генерирует энергию с ветряной энергией с 398 ветровых электростанций по всей стране. В общей сложности эти ветровые электростанции имеют емкость 9972,1 МВт [5]. Вдоль береговой линии, в зонах с высокой ветровой активностью, расположено около 10 ветряных электростанций мощностью более 180 МВт каждая. Крупнейшая из них – Alto Sertao II – имеет установленную мощность 386 МВт. Как отмечалось ранее, уровень глобальной горизонтальной солнечной радиации в наиболее

густонаселённых районах страны может достигать 6,3 кВтч/м²/день, что является хорошим ресурсом для производства энергии с помощью фотоэлектрических систем [4]. Распределение ресурсов ветра выглядит следующим образом: на большей части территории страны скорость ветра не превышает 6 м/с; в штатах Риу-Гранди-ду-Сул, Риу-Гранди-ду-Норти, Риу-Гранди-ду-Жейшу и вдоль побережья Южной Атлантики она может достигать 7,5 м/с на высоте 50 м.

Что касается атомной энергетики, АЭС Ангра (Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto) – единственная атомная электростанция в Бразилии, расположенная в муниципалитете Ангра-дус-Рейс, штат Рио-де-Жанейро. На ней действуют два реактора: Ангра I и Ангра II. Планируется строительство третьего реактора, Ангра III. В общей сложности эти ядерные электростанции имеют емкость 1990,0 МВт. Кроме того, бразильская ядерная программа предусматривает широкое использование ядерной энергии в мирных целях. В стране существует около 3000 объектов, использующих радиоактивные материалы или источники в качестве топлива для промышленного производства, в здравоохранении или в химических исследованиях. [5]

Более того, автором были проанализированы основные частные и государственные организации, доминирующие на рынке энергетики в сфере использования альтернативных источников. Результаты представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Компании, преобладающие на Бразильском рынке альтернативной энергетики. Составлено по [3;4;5]

Компания	Право собственности	Штаб-квартира	Специализация
Eletrobras Furnas	Акции торгуются на бирже; 42% акций принадлежат государству	Рио	Генерация и передача гидроэлектроэнергии
CHESF	Акции котируются на бирже; контрольный пакет акций принадлежит Eletrobras	Ресифи	Гидроэнергетика и передача
ENGIE Brazil	69% принадлежит Engie SA (Франция)	Флорианополис	Ветровая и солнечная энергия
Omega Geração	Частный	Сан-Пауло	Ветро- и гидроэнергетика
CPFL Renováveis	83,71% принадлежит Государственной сетевой корпорации Китая	Кампинас	Возобновляемая энергия
Petrobras	Контролируемый государством	Рио	Производство нефти и биотоплива

Окончание табл. 1

Компания	Право собственности	Штаб-квартира	Специализация
Alupar Investimento	Публично торгуемый	Сан-Пауло	Передача и возобновляемая энергия
Raízen	Совместное предприятие (Shell и Cosan)	Сан-Пауло	Производство биотоплива
Eletronuclear	Полностью принадлежит государству	Рио	Атомная энергетика
INB	Полностью принадлежит государству	Рио	Добыча урана и производство ядерного топлива

Таким образом, энергетический сектор Бразилии представляет собой смесь предприятий, контролируемых государством, и приватизированных компаний или компаний, принадлежащих иностранцам. В то время как традиционная энергетика остается под влиянием правительства (например, Petrobras и Eletronuclear), в сфере возобновляемых источников энергии все чаще доминируют частные и международные игроки, такие как ENGIE и CPFL Renováveis. Можно сказать, что бразильский рынок возобновляемых источников энергии умеренно фрагментирован, что говорит о низкой концентрации, где множество малых и средних компаний и ни один из конкурентов не имеет существенной доли.

В заключение следует отметить, что энергетический паспорт Бразилии 2023-2024 гг. демонстрирует значительный акцент на развитии альтернативных источников энергии и переходе к устойчивой энергетике. Страна активно развивает гидроэнергетику, биоэнергетику, а также солнечную и ветровую энергетику, что отражает её стремление к диверсификации. В целом, энергетический паспорт страны отражает её лидерство в области возобновляемых источников энергии и готовность к энергоэффективному и экологически чистому будущему.

Список источников

1. Brazil reduces reliance on oil, natural gas in its energy matrix – Secretaria de Comunicação Social // GOV.BR URL: <https://www.gov.br/secom/en/latest-news/2024/06/brazil-reduces-reliance-on-oil-natural-gas-in-its-energy-matrix> (дата обращения: 01.05.2025).
2. Brazil – Countries & Regions – IEA // IEA – International Energy Agency URL: <https://www.iea.org/countries/brazil/renewables> (дата обращения: 01.05.2025).
3. Brazil creates a state-owned power company to take over some Eletrobras assets | Enerdata // Research on energy efficiency, CO2 emissions,

energy consumption, forecast URL: <https://www.enerdata.net/publications/daily-energy-news/brazil-creates-state-owned-power-company-take-over-some-eletrobras-assets.html> (дата обращения: 01.05.2025).

4. Energy industry in Brazil // Advanced Energy Technology URL: <https://aenert.com/countries/america/energy-industry-in-brazil/> (дата обращения: 01.05.2025).

5. Power Plants in Brazil (Map) | database.earth // database.earth | Earthly data, for earthly beings. URL: <https://database.earth/energy/power-plants/brazil> (дата обращения: 01.05.2025).

УДК 314.74

Зивреева Милана Эмилевна

e-mail: milanazivreeva@gmail.com

Махновский Дмитрий Евгеньевич

e-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru

Юдина Дарья Алексеевна

e-mail: dariobananio@gmail.com

«ВЕНЕСУЭЛЬСКИЙ» ФАКТОР В МИГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССАХ КОЛУМБИИ

Аннотация: Статья посвящена исследованию влияния иммиграции из Венесуэлы на социально-экономическое развитие Колумбии. Вскрыты основные причины миграции, включающие социально-экономический и политический кризис в Венесуэле, ухудшение условий жизни, медицинского обслуживания, образования. Анализ пространственного расселения венесуэльских мигрантов в Колумбии выявил их высокую концентрацию в крупных городах, а также формирование диаспоры по всей стране в зависимости от объемов экономической деятельности.

Ключевые слова: миграция, Колумбия, социально-экономическое развитие, ВРП, расселение.

Milana E. Zivreeva

e-mail: milanazivreeva@gmail.com

Dmitry E. Makhnovsky

e-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru

Daria A. Yudina

e-mail: dariobananio@gmail.com

THE «VENEZUELAN» FACTOR IN COLOMBIA'S MIGRATION PROCESSES

Abstract: The article is devoted to the study of the impact of immigration from Venezuela on the socio-economic development of Colombia. The main causes of migration have been revealed, including the socio-economic and political crisis in Venezuela, the deterioration of living conditions, medical care, and education. An analysis of the spatial settlement of Venezuelan migrants in Colombia revealed their high concentration in large cities, as well as the formation of a diaspora throughout the country, depending on the volume of economic activity.

Keywords: migration, Colombia, socio-economic development, GRP, resettlement.

Миграция – это перемещение лиц или семей через границы тех или иных территориальных образований как внутри страны, так и с пересечением государственных границ, связанное обычно с переменой места жительства [1]. Она является одним из ключевых факторов, влияющих на социально-экономическое развитие стран и регионов по всему миру. В последние десятилетия Колумбия столкнулась с массовыми миграционными потоками, что оказало значительное влияние на различные стороны общественной жизни её регионов. Внутренняя миграция вызвана поиском лучших экономических возможностей и безопасных условий жизни, а международная миграция связана преимущественно с кризисами в соседних странах. В исторической ретроспективе Колумбия пережила несколько значимых миграционных волн, каждая из которых имела выраженные социально-демографические и экономические последствия. Можно выделить следующие ключевые периоды:

- 1940-1960 гг.: внутренняя миграция из-за «Ла Виоленсия»;
- 1980-2000 гг.: внутренняя миграция, вызванная деятельностью наркокартелей и увеличением преступности;
- с 2010 г.: миграционный поток из других стран (в основном из Венесуэлы).

Неконтролируемые миграционные процессы в Колумбии представляют собой актуальную проблему, напрямую влияющую на развитие регионов страны.

Согласно последним данным Министерства иностранных дел Колумбии, на 2023 г. численность венесуэльских мигрантов достигла 2865 тыс. человек, что делает Венесуэлу основным источником иммиграции в страну, при общем количестве иммигрантов в 3,6 млн человек. Этот значительный миграционный поток обусловлен прежде всего глубоким социально-экономическим и политическим кризисом в Венесуэле, вынуждающим граждан искать убежища и лучшие жизненные условия за рубе-

жом. На масштабы миграции влияют такие факторы как соседское географическое положение Венесуэлы, угрозы и/или риски для жизни в этой стране, резко ухудшившееся медицинское обслуживание, сложности с получением образования и работы, более низкий уровень жизни граждан [7].

По данным на июнь 2022 г. [2], пространственное распределение венесуэльских мигрантов в Колумбии характеризовалось высокой концентрацией в крупных городских агломерациях. Наибольшее число мигрантов наблюдалось в департаментах Богота (21,22%), Антьокия (14,18%), Северный Сантандер (8,97%), Атлантико (7,49%) и Валье-дель-Каука (7,02%), что обусловлено наличием таких крупных городов, как Медельин, Кукута, Барранкилья и Кали соответственно. Несмотря на концентрацию населения в данных регионах, пятилетний период интенсивной миграции из Венесуэлы привёл к формированию диаспоры, представленной во всех департаментах Колумбии. Этот феномен обусловлен, отчасти, существованием сетей социальной поддержки среди уже проживающих в Колумбии венесуэльцев, облегчающих интеграцию вновь прибывших, а также государственной политикой в отношении мигрантов, обеспечивающей определенный уровень доступа к базовым услугам и некоторым формам легализации. Распространение мигрантов за пределы крупных городов частично может быть связано с процессами вторичной миграции, воссоединением семей, а также поиском работы в сельской местности.

В этой связи представляется весьма важным оценить, в какой мере крупные, экономически развитые департаменты Колумбии являются привлекательными для иммигрантов из Венесуэлы. Расселение иммигрантов в наиболее крупных департаментах представлено в таблице.

Таблица 1. Расселение иммигрантов из Венесуэлы в наиболее крупных департаментах Колумбии, 2023 г. [7]

Департаменты Колумбии	ВРП в млрд долл. США (2023 г.)	Количество венесуэльских иммигрантов, человек (2023 г.)
Богота	83,909	393716
Антьокия	49,913	264148
Валье-дель-Каука	32,85	131723
Сантандер	21,673	97102
Кундинамарка	21,595	122144
Атлантико	14,976	140640
Мета	13,726	19437
Боливар	12,073	66123

Для анализа взаимосвязи между численностью венесуэльских мигрантов и валовым региональным продуктом департаментов Колумбии был применён метод расчёта коэффициента ранговой корреляции Спирмена. В качестве исходных данных использовались статистические показатели за 2023 г. по 33 департаментам. Результаты расчёта выявили высокий коэффициент корреляции ($K=0,79$). По тем же данным был также определён коэффициент корреляции по формуле Пирсона, который показал более тесную связь (0,91). Полученные значения коэффициентов превышают критические величины при данном уровне значимости. Результаты не являются результатом случайного совпадения рангов. Это свидетельствует о наличии значимой тесной взаимосвязи между исследуемыми переменными, подтверждая гипотезу о влиянии основного показателя объёма экономики регионов Колумбии на величину миграционного потока, направленного в них.

Демографический профиль венесуэльских мигрантов менялся в зависимости от развития кризиса в соседней стране. Первоначальные волны миграции состояли преимущественно из высокообразованных специалистов, за которыми последовал приток молодых людей из среднего класса, получивших высшее образование. Однако экономический коллапс 2017-2018 годов привёл к увеличению доли мигрантов из менее материально обеспеченных социально-экономических слоев населения и с более низким уровнем образования. Несмотря на эти изменения, общий демографический состав венесуэльских мигрантов в значительной степени отражает демографический состав населения принимающих стран: примерно две трети из них составляют лица трудоспособного возраста и почти половина – женщины [6].

Согласно данным Международного валютного фонда [4], миграция привела к значительному увеличению рабочей силы (на 7-12%) в таких секторах колумбийской экономики, как строительство, сельское хозяйство и сфера услуг. Было отмечено, что в департаментах с высокой концентрацией мигрантов (Антьокия, Валье-дель-Каука, Атлантико) наблюдалось снижение дефицита рабочей силы, и в свою очередь способствовало повышению производительности труда. Данная особенность является важным показателем положительного воздействия миграции на регион.

Помимо влияния на рынок труда, миграция оказала влияние и на потребительский спрос, что было отмечено Международной организацией по миграции [3]. В 2022 г. наблюдался рост розничных продаж (2,3%), что частично объяснялось увеличением общей численности населения страны. Венесуэльские мигранты, даже при относительно низких уровнях дохода, формируют дополнительный спрос на товары и услуги, включая продукты питания, товары первой необходимости и аренду жилья.

Реакция Колумбии на значительный приток венесуэльских мигрантов с 2018 г. представляет собой важный практический пример в области управления миграцией. В отличие от все более жесткой политики, проводимой соседними странами (Перу, Эквадор и Чили), в которых использовались традиционные визовые процедуры, оказавшиеся неэффективными для сдерживания миграционных потоков, Колумбия осуществила ряд прогрессивных мер по легализации, кульминацией чего стало введение в 2021 г. политики предоставления венесуэльским мигрантам легального вида на жительство и разрешения на работу сроком до десяти лет в сочетании с параллельными инвестициями в социальные программы, ориентированные как на мигрантов, так и на уязвимые местные принимающие сообщества в области здравоохранения, образования и социального обеспечения [5]. Этот подход демонстрирует отход от традиционных стратегий, что подчёркивает приверженность политике интеграции иммигрантов.

Такой подход к регулированию потоков мигрантов не прошёл без последствий. В 2019 г. Колумбия выделила примерно по 600 долларов США на каждого мигранта на гуманитарную помощь, включающую услуги в области здравоохранения, ухода за детьми, образования, обеспечения жильём и трудоустройства. Учитывая приток более двух миллионов человек, общие расходы составили около 1,3 миллиарда долларов США, что составляет 0,5% от ВВП Колумбии в том году [4].

В последние годы в Колумбии наблюдался заметный рост негативного отношения общества к венесуэльским мигрантам. Эта тенденция усилилась во время социальных волнений 2019 г., характеризовавшихся распространением заявлений о причастности мигрантов к преступной деятельности, что привело к усилению ощущения незащищенности и последующей стигматизации последних. Пандемия COVID-19 ещё больше усилила негативное восприятие. По-прежнему существует распространённое убеждение, что венесуэльские мигранты подрывают уровень национальной безопасности.

На сегодняшний день в Колумбии активизировано много программ по оказанию помощи венесуэльским мигрантам. Самая распространенная – VenEsperanza – программа для помощи в чрезвычайной ситуации в пользу наиболее нуждающихся семей, направленная на удовлетворение основных потребностей венесуэльских мигрантов, вернувшихся колумбийцев и принимающих общин, осуществляющаяся в течение 6 месяцев бесплатно.

Консорциум VenEsperanza финансировался правительством США и осуществлялся Международным комитетом спасения, Корпусом милосердия, Save the Children и World Vision, которые оказывали экстренную помощь 360 тыс. человек, находившимся в уязвимом положении.

Проведённый анализ позволяет констатировать, что, несмотря на существенные социально-экономические вызовы, обусловленные мас-

штабными миграционными потоками из Венесуэлы, в Колумбии сформировалась устойчивая тенденция к системной институционализации мер по интеграции мигрантов. Приведённые ранее эмпирические данные свидетельствовали о поступательном развитии государственной политики, ориентированной на оптимизацию механизмов легализации, создание целевых программ социально-экономической адаптации и балансировку региональных рынков труда.

Список источников

1. Елисеева И.И. Демография : учебное пособие / И.И. Елисеева, М.П. Декина ; М-во науки и высш. образования Рос. Федерации, С.-Петер. гос. экон. ун-т, Каф. статистики и эконометрики. Санкт-Петербург : Изд-во СПбГЭУ, 2021.
2. Bitar, S. (2022). *Migration in Colombia and Public Policy Responses*. UNDP LAC PDS №. 34.
3. International Organization for Migration (IOM). Resumen ejecutivo: Mercado laboral y migración en Colombia – impacto de la migración venezolana // IOM Digital Repository. – 2023. – URL: <https://repository.iom.int/handle/20.500.11788/2349> (дата обращения: 06.05.2025).
4. Jorge Alvarez, Marco Arena, Alain Brousseau, Hamid Faruqee, Emilio Fernandez-Corugedo, Jaime Guajardo, Gerardo Peraza, and Juan Yépez Albornoz «Regional spillovers from the Venezuelan crisis: migration flows and their impact on Latin America and the Caribbean» (2022) // International Monetary Fund – URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2022/12/01/Regional-Spillovers-from-the-Venezuelan-Crisis-Migration-Flows-and-Their-Impact-on-Latin-525729> (дата обращения: 05.05.2025)
5. Juan Pio Hernandez «The migration opportunity: Colombia's policy example to the world» (2023) // World Economic Forum – URL: <https://www.weforum.org/stories/2023/04/growth-summit-2023-migration-opportunity-colombia-s-policy-example-to-the-world/> (дата обращения: 05.05.2025)
6. Marco Arena, Emilio Fernandez Corugedo, Jaime Guajardo, and Juan Francisco Yepez «Venezuela's Migrants Bring Economic Opportunity to Latin America» (2022) // International Monetary Fund – URL: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/12/06/cf-venezuelas-migrants-bring-economic-opportunity-to-latin-america> (дата обращения: 05.05.2025)
7. «Migrantes Irregulares en Tránsito. Panorama en Colombia 2012-2024». // Unidad Administrativa Especial Migración Colombia – URL: <https://unidad-administrativa-especial-migracion-colombia.micolombiadigital.gov.co/> (дата обращения: 05.05.2025)

Махновский Дмитрий Евгеньевич

e-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru

Кривонос Арина Александровна

e-mail: ariakriv42@gmail.com

ПОЛОЖЕНИЕ ИММИГРАНТОВ В КОЛУМБИИ

Аннотация: В статье рассматривается положение иммигрантов в Колумбии. Исследуются пространственные особенности расселения иммигрантов. Особое внимание обращено на иммиграцию из Венесуэлы. Делается вывод о высокой пространственной концентрации венесуэльских мигрантов, прежде всего в приграничных департаментах, а также столичном регионе. Рассмотрены проблемы адаптации иммигрантов в стране.

Ключевые слова: Колумбия, Венесуэла, иммигранты, проблемы адаптации.

Dmitry E. Makhnovsky

e-mail: viktoriyav3112@gmail.com

Arina A. Krivonos

e-mail: mary_krot@mail.ru

THE SITUATION OF IMMIGRANTS IN COLOMBIA

Abstract: The article examines the situation of immigrants in Colombia. The spatial features of the settlement of immigrants are investigated. Particular attention is paid to immigration from Venezuela. It is concluded that there is a high spatial concentration of Venezuelan migrants, primarily in the border departments, as well as in the metropolitan region. The problems of adaptation of immigrants in the country are considered.

Keywords: Colombia, Venezuela, immigrants, problems of adaptation.

Говоря о миграционных процессах в Колумбии, следует особо выделить две особенности, первая из которых заключается в том, что в стране высок уровень внутренней миграции, связанный, в первую очередь, с непрекращающимися вооруженными столкновениями внутри страны, и вторая, связанная с большим количеством беженцев из соседней Венесуэлы. Также стоит упомянуть, что Колумбия является важным транзитным пунктом мигрантов по пути в Центральную Америку и США, что, несомненно, оказывает влияние на экономику и социум приграничных территорий, в частности департамента Чоко. Этот департамент имеет 339 километровую границу с Панамой, здесь находится Дарьенский пробел (раз-

рыв), представляющие наибольший интерес как для мигрантов, так и для членов преступных группировок, а также привлекающие внимание представителей власти обеих стран и международных организаций.

В структуре миграционного потока Колумбии наиболее значимое место занимают мигранты из Венесуэлы, так в марте 2024 г. их количество достигло почти 3 млн человек, из которых более 73 тыс. находились в стране на постоянной основе, более 2 млн были легализованы с помощью различных государственных программ. Почти 500 тыс. находились в стране нелегально, при этом часть из них въехала в страну, не имея разрешения, а часть превысила разрешенные сроки пребывания, оставаясь в стране, не имея официальных причин.

Большая часть мигрантов сконцентрировалась в центральной и северной частях Колумбии – в приграничных и прибрежных департаментах. Самый высокий процент мигрантов в населении отмечен в Столичном регионе – 21%, департаментах Антиокия – 13,8% и Северный Сантандер – 11,8%. Среди городов наиболее привлекательными для мигрантов стали: Богота, в которой на март 2024 г. находилось около 600 тыс. мигрантов, Медельин, где разместились 240 тыс. мигрантов и Кукута, куда прибыли 217 тыс. человек [1]. Чтобы проиллюстрировать степень неравномерности размещения мигрантов из Венесуэлы на территории Колумбии рассчитаем значение меры территориальной концентрации иммигрантов, принимающей числовое значение от 0 до 2, где 0 говорит об абсолютно равномерном распределении иммигрантов, а 2 о крайне неравномерном распределении, по формуле:

$$K = \sum_{i=1}^n |DN_i - DS_i|,$$

где K – мера территориальной концентрации иммигрантов;

DN_i – доля иммигрантов i -го региона в общей численности иммигрантов в стране;

DS_i – доля площади i -го региона в общей площади страны.

После проведения расчетов было получено значение меры территориальной концентрации иммигрантов, равное 1,3, что говорит о высокой степени неравномерности распределения мигрантов по территории Колумбии.

Важной особенностью является высокий уровень занятости венесуэльских мигрантов. 90% населения трудоспособного возраста трудоустроено, а 20% имеет образование. Однако только 18% трудоустроены в соответствующих специальности сферах занятости, при этом многие работают в неформальном секторе, что негативно сказывается на получаемых дохо-

дах. Молодые мигранты сталкиваются с препятствиями в доступе к имеющимся вакансиям. Высокий уровень неформальной занятости оказывает негативное влияние на жизнь мигрантов. Имеют место ограничения в получении достойной заработной платы и социальных гарантий, сказывается отсутствие медицинской страховки, ограничивающее доступ к медицинским услугам. Приходится мириться с низким качеством жилищных условий и перенаселенностью мест размещения [3]. Несмотря на высокую занятость мигрантов, большая часть из них живет в условиях бедности либо же крайней бедности. Согласно отчету DANE о «денежной» бедности за 2021 г., уровень бедности среди мигрантов значительно выше, чем среди местного населения. Так, в исследованном году более 60% мигрантов жили в условиях финансовой бедности по сравнению с 40% населения Колумбии в целом. Аналогичным образом, 24,1% венесуэльских мигрантов жили в условиях крайней бедности – нищеты, по сравнению с 12,2% колумбийцев. Одной из причин такого положения приезжающих в страну являются проблемы с получением доходов. Например, в 2022 г. только 52% получали доход от работы и около 10% всех мигрантов получали выплаты от различных социальных организаций Колумбии. При этом, несмотря на крайне низкую обеспеченность денежными средствами, большинство венесуэльцев имели доступ к системам водоснабжения и канализации, что говорит об относительно приемлемых условиях жизни.

В странах, принимающих большие потоки мигрантов, спасающихся от сложных экономических и политических ситуаций, основные опасения у местного населения вызывает их потенциальное влияние на качество жизни. Чаще всего граждане боятся, что мигранты могут занять их рабочие места, повысить уровень преступности и политической нестабильности, а также что правительство направит основные финансовые средства либо на помощь мигрантам, либо на их выдворение из страны, но не на поддержку собственных граждан, тоже находящихся в непростом положении. Однако в научной литературе не установлено существенной связи между миграцией и насильственными преступлениями в Колумбии. Наоборот, при повышении уровня преступности мигранты чаще становятся жертвами насильственных преступлений, чем простые колумбийцы. Что касается влияния миграции на занятость колумбийцев, то проведенное в 2021 г. исследование Бахара, Ибаньес и Розо показало, что разрешение, которое на момент написания статьи позволило почти полумиллиону венесуэльских мигрантов получить официальный доступ к занятости, оказало минимальное влияние на уровень занятости официально трудоустроенных колумбийцев, причем, меньше всего это затронуло работающих женщин и людей, занимающийся профессиональной деятельностью, связанной с высоким уровнем образования [2]. То же исследование показывает, что в 2017-2019 годах венесуэльские мигранты внесли

более 800 млн колумбийских песо в бюджет государства только за счет НДС. Поступления от расходов мигрантов на здравоохранение, образование и услуги для детей младшего возраста за тот же период превысили миллиард колумбийских песо.

Эти цифры могут существенно вырасти после легализации основного количества беженцев, так как получение официального статуса резидента позволило бы мигрантам вносить значительный вклад в экономику страны не только за счет НДС, но и за счет взносов в систему здравоохранения и пенсионного обеспечения, различных налогов, сбережений в банковской системе и т.д. Согласно проведенному в 2024 г. исследованию Международной организации по миграциям, экономический вклад венесуэльских мигрантов и беженцев в Колумбию в 2022 г. оценивался в 529,1 млн долларов США. Также исследования показали, что в 2022 г. налоговые поступления от легализованных венесуэльских мигрантов составил почти 2% от общего объема налоговых поступлений в стране, а к 2023 г. превысили сумму в 800 миллионов долларов [4]. В целом, несмотря на усилия правительственные и неправительственные организаций по улучшению перспектив трудоустройства и предоставления государственных услуг мигрантам и беженцам, трудности с подтверждением их профессиональной квалификации, дискриминация и ксенофобия часто препятствуют этому.

Список источников

1. Bahar Dany Give Me Your Tired and Your Poor: Impact of a Large-Scale Amnesty Program for Undocumented Refugees / Dany Bahar, Ana María Ibáñez, Sandra V. Rozo // IZA DP Discussion Paper Series No. 13743 – 2021 – c. 2 – 66 – URL: <https://docs.iza.org/dp13743.pdf> (date of request: 30.03.2025)
2. Marco Fiscal de Mediano Plazo 2021 – 2030 [Электронный ресурс] // minhacienda.gov.co / Ministerio de Hacienda y Crédito Público – URL: ShowProperty?nodeId=percent2FConexionContent%2FWCCLUSTER-165808%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased (date of request: 30.03.2025)
3. Number of migrants from Venezuela residing in Colombia as of August 2024, by department [Электронный ресурс] // statista.com: website / Statista – URL: <https://www.statista.com/statistics/819401/entry-points-migration-flow-venezuela-colombia/> (date of request: 17.04.2025)
4. Venezuelan Migrants Drive USD 529.1M Boost to Colombia's Economy: IOM Study [Электронный ресурс] // iom.int: website / IOM Un Migration – URL: <https://www.iom.int/news/venezuelan-migrants-drive-usd-5291m-boost-colombias-economy-iom-study#:~:text=Colombia%20hosts%20the%20highest%20population,Colombia%27s%20economic%20and%20cultural%20wealth> (date of request: 14.04.2025)

Арина Александровна Кривонос

e-mail: ariakriv42@gmail.com

Анна Андреевна Янковская

e-mail: aia777@yandex.ru

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ КОЛУМБИИ

Аннотация. В статье представлен обзор энергетической системы Колумбии и структуры производства энергии из различных источников. Рассмотрено соотношение использования невозобновляемых и возобновляемых источников энергии, а также перспективы и проекты развития и использования альтернативной энергетики.

Ключевые слова: энергетика, альтернативная энергетика, возобновляемые источники, невозобновляемые источники.

Arina A. Krivonos

e-mail: ariakriv42@gmail.com

Anna A. Yankovskaya

e-mail: aia777@yandex.ru

ENERGY PASSPORT OF COLOMBIA

Abstract. The article provides an overview of Colombia's energy system and the structure of energy production from various sources. The ratio of the use of non-renewable and renewable energy sources, as well as prospects and projects for the development and use of alternative energy are considered.

Keywords: energy, alternative energy, renewable sources, non-renewable sources.

Энергетический сектор Колумбии сегодня представляет собой уникальную комбинацию используемых источников энергии, технологических решений и государственной политики по достижению целей устойчивого развития. Благодаря значительным гидроресурсам страна занимает лидирующие позиции в Латинской Америке по доле гидроэнергетики в производстве электроэнергии. Однако в последние годы Колумбия активно диверсифицирует свой энергетический баланс, развивая солнечную, ветровую и биоэнергетику, а также модернизируя тепловую генерацию. Актуальность анализа структуры энергетического сектора обусловлена необходимостью оценки текущего состояния, определения перспектив развития в условиях глобального перехода к «зелёной» энергетике.

Цель данной статьи – представить характеристику структуры энергетического сектора Колумбии.

Большая часть электроэнергии Колумбии, более 80%, производится на гидроэлектростанциях. Невозобновляемых источников энергии, среди которых природный газ, нефть и уголь, используется более чем в 4 раза меньше. Солнечная и ветряная энергии, а также мощности, использующие биотопливо, отвечают за 2% энергетического баланса страны, однако объем произведенной ими электроэнергии вырос в 2024 году по сравнению с предыдущим годом более чем на 130%. [1] Обращаясь к традиционным, ископаемым природным ресурсам для производства электроэнергии, то в структуре энергетики Колумбии наибольшее значение имеют уголь и газ.

Во многом из-за того, что страна обладает его значительными запасами, именно уголь является до сегодняшнего дня одним из основных источников энергии для производства электроэнергии из невозобновляемых источников, и многочисленные децентрализованные угольные электростанции играют важную роль в энергетическом балансе Колумбии.

Газовые электростанции и электростанции комбинированного цикла также широко распространены: всего в Колумбии действуют 13 газовых электростанций (суммарной мощностью более 3,7 тысяч МВт) и 3 электростанции комбинированного цикла, суммарной мощностью 1,5 тысячи Мвт. [4] Большая часть тепловых электростанций сосредоточена в центральной и северо-западной части страны и управляет местными компаниями-операторами, к которым относятся TEBSA, ISAGEN, CECELCA, EPM и Axia Energia. Однако всего 16,6% от всей электроэнергии производится благодаря невозобновляемым источникам, а более 83% приходится на альтернативную энергетику (в частности, – гидроэнергетику). [2] Согласно статистическим данным, в 2023 году почти 82 % от всей произведенной в Колумбии энергии приходилось на гидроэлектростанции, во многом благодаря высокой доступности водных ресурсов в стране. Однаждать гидроэлектростанций страны имеют мощность более 330 МВт, три из которых, Сан-Карлос I и II, Гуавио и Гидротиуанго, запущенная в эксплуатацию в 2022 году, имеют мощность более 1 ГВт. Однако значимая роль гидроэнергетики в структуре выработки электроэнергии делает электроэнергетическую систему очень уязвимой к гидроклиматологическим явлениям, таким как эль-Ниньо, которое вызывает засухи в регионе, поэтому правительство активно стремится диверсифицировать электроэнергетическую структуру, повышая мощности и развивая использование других возобновляемых источников энергии. В течение нескольких последних лет правительство стремилось диверсифицировать структуру производства электроэнергии, включив в нее новые водные, солнечные и ветряные электростанции. Первой мерой стимулирования стало создание

налоговых льгот для людей, устанавливающих системы «возобновляемой» генерации. Во многом из-за правительственной политики поддержки ВИЭ и осознания необходимости снижения углеродного следа в последние годы в Колумбии наблюдается рост интереса к таким возобновляемым источникам энергии как солнечная и ветровая энергия.

При этом, несмотря на растущую популярность, возобновляемая энергетика, за исключением гидроэнергетики, не оказывает значительного влияния на производство основных видов энергии – солнечные и ветровые станции суммарно производят менее 1% от всей электроэнергии страны. Несмотря на малую мощность существующих солнечных электростанций Колумбия обладает хорошим потенциалом солнечной энергетики на всей территории, при этом среднесуточный многолетний показатель составляет около 4,5 кВтч/м². К 2028 году планируется запуск 6 новых солнечных электростанций мощностью более 400 Мвт каждая. В аналогичной ситуации находится ветроэнергетика, но, тем не менее, в Колумбии пока полноценно запущена всего одна ветровая электростанция *Jepirachi* с установленной мощностью 19,5 МВт, находящаяся на севере, где скорость ветра максимальна. Карибский регион Колумбии является регионом с наибольшим потенциалом ветроэнергетики, фактически в этой зоне находится 12500 квадратных километров перспективных площадей для развертывания, что соответствует энергопотенциалу около 50 ГВт. По оценкам UPME, к 2052 году установленная мощность ветрогенераторных станций, установленных на побережье, либо оффшорных станций в стране составит от 10 до 18 ГВт, при этом предполагаемый общий потенциал составляет 109 ГВт, из которых 50 ГВт могут быть выработаны на Атлантическом побережье страны. [5] Другой перспективной и на данный момент более развитой отраслью альтернативной энергетики является использование биотоплива: биоэтанола и биодизеля. Согласно CIDET (Центр инноваций и технологического развития электрического сектора), теоретический энергетический потенциал Колумбии, составляющий 149436 ТДж/год, может быть получен из биомассы твердых органических бытовых отходов, сельскохозяйственных, животноводческих, агропромышленных и городских отходов. Уже в 2020 году только биоэнергетика произвела около 1,71 ТВт/ч электроэнергии. [1]

К другим развивающимся и потенциальным источникам в Колумбии относят ядерную генерацию, что отражено в Национальном энергетическом плане (NEN) на 2022-2052 годы. В Колумбии находится единственный реактор, подаренный стране США в 1965 году в рамках программы «Атомы для мира», который сейчас используется для определения возраста геологических образцов.

Также активно проводятся исследования, связанные с геотермальной энергией, и, согласно предположениям ученых, потенциал использования тепла земли составляет 1170 МВт. На сегодняшний день активно изучается потенциал страны в приливной энергии. Благодаря более чем 3 тысячам км береговой линии и выходу сразу к двум океанам Колумбия имеет условия для использования энергии океана и морских волн на Атлантическом побережье с потенциальной выработкой 10-15 кВт/м² в год, и на Тихоокеанском побережье, где это значение гораздо ниже – менее 5 кВт/м² в год. [3]

Структура энергетического сектора Колумбии характеризуется доминированием гидроэнергетики, что обеспечивает стране сравнительно чистый и устойчивый источник электроэнергии, однако одновременно создает риски, связанные с климатической изменчивостью и гидрологическими колебаниями. Несмотря на значительный потенциал солнечной, ветровой и биоэнергетики, их доля в энергобалансе пока остается незначительной, хотя темпы роста в этих сегментах впечатляют. Правительственная политика, направленная на стимулирование инвестиций в возобновляемые источники и снижение углеродного следа, уже приносит первые результаты, но для достижения устойчивой энергетической безопасности необходима дальнейшая диверсификация и технологическое обновление сектора. В перспективе развитие альтернативной энергетики, эффективное использование природных ресурсов и адаптация к климатическим вызовам станут ключевыми факторами устойчивого развития энергетики Колумбии.

Список источников

1. Statistical Review of World Energy / energy institute. URL: <https://www.connaissance-des-energies.org/sites/connaissance-des-energies.org/files/pdf-actualites/Statistical%20Review%20of%20World%20Energy%202024.pdf> (дата обращения: 22.03.2025)
2. Sector de energía / Energía. COOP. URL: https://www2-energia-coop.translate.goog/colombia/sector-de-energico/?_x_tr_sl=es&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=sc (дата обращения: 24.03.2025)
3. Energy industry in Colombia / Advanced Energy Technology. URL: <https://aenert.com/ru/strany/amerika/energy-industry-in-colombia/> (дата обращения: 24.03.2025)
4. Colombia / OpenInfraMap. URL: <https://openinframap.org/stats/area/Colombia> (date of request: 26.03.2025)
5. Hoja de Ruta Transición Energetica Justa / Ministerio de Minas y Energía. URL: https://minenergia.gov.co/documents/13272/Hoja_de_ruta_transicion_energeticaJusta_TEJ_2025.pdf (дата обращения: 29.03.2025)

УДК 332.021

Константин Сергеевич Лесков

e-mail: kol4343@icloud.com

Анна Андреевна Янковская

e-mail: aia777@yandex.ru

Полина Радиковна Яппарова

e-mail: yapparovap12@gmail.com

ВОДОРОДНАЯ ЭНЕРГЕТИКА В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Аннотация. В статье представлены региональные различия в производстве и потреблении водородной энергии (зеленого и голубого водорода). Рассмотрено соотношение спроса и производства энергии из водорода, а также перспективы зеленого водорода как инструмента для достижения целей устойчивого развития в глобальном масштабе.

Ключевые слова: водородная энергия, глобальная энергетика, устойчивое развитие.

Konstantin S. Leskov

e-mail: kol4343@icloud.com

Anna A. Yankovskaya

e-mail: aia777@yandex.ru

Polina R. Japparova

e-mail: yapparovap12@gmail.com

HYDROGEN ENERGY IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Abstract. The article presents regional differences in the production and consumption of hydrogen energy (green and blue hydrogen). The article examines the relationship between demand and production of energy from hydrogen, as well as the prospects for using green hydrogen as a tool for achieving sustainable development goals on a global scale.

Keywords: hydrogen energy, global energy, sustainable development.

В последние десятилетия вопрос устойчивого развития и перехода к чистым источникам энергии стал одним из центральных в мировой повестке. Производство водорода становится все более важным для выпол-

нения целей по декарбонизации, поскольку оно представляет собой чистую и универсальную альтернативу ископаемому топливу. Однако, в мире наблюдается большие различия в производстве «зеленой» и «голубой» водородной энергии.

Цель данной статьи – проанализировать региональные различия в производстве и потреблении водородной энергии.

В таблице 1 приведено количество килотонн водорода, произведенного каждым регионом в 2023 году, с разбивкой на «синий» (получают в процессе парового реформинга метана с использованием природного газа) и «зеленый» водород (получают путём электролиза воды с использованием солнечной или ветряной энергии).

Таблица 2. Мировое производство водорода по регионам мира в 2023 г., килотонн. [2]

Регион	Производство голубого водорода	Производство зеленого водорода	Общее производство водорода
Северная Америка	2091.60	19.40	2111.00
Центральная и Южная Америка	0.00	1.10	1.10
Европа	44.10	31.60	75.80
Ближний Восток	621.90	0.10	622.00
Африка	0.00	1.70	1.70
Азия (включая Австралию и Океанию)	1929.70	93.60	2023.30
Мир	4687.30	147.60	4834.90

Производство «синего» водорода в настоящее время гораздо более распространено, чем «зеленого», поскольку оно использует существующую инфраструктуру природного газа, что делает его производство более простым и экономически эффективным по сравнению с зеленым водородом.

В результате в 2023 году в мире было произведено значительно больше голубого водорода, чем зеленого: 4687,3 килотонны голубого водорода против 147,6 килотонн зеленого.

Зеленый водород дорог в первую очередь из-за высокой стоимости возобновляемой энергии, необходимой для электролиза, и текущей невысокой эффективности технологии получения. Кроме того, сам процесс электролиза является энергоемким, что вносит свой вклад в общую оценку перспективности его использования.

Северная Америка и Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) практически сравнялись в производстве голубого водорода: по состоянию на 2023 год объем производства в обоих регионах составит около 2000 килотонн. Однако АТР лидирует в гонке за зеленый водород с показателем 93,6 килотонн, что намного больше, чем в любом другом регионе мира.

В 2023 году производство и потребление водорода демонстрирует значительные региональные различия. Данные, представленные на рисунке 1, о доле каждого региона в мировом производстве голубого и зеленого водорода, а также данные рисунка 2, где представлено потребление водорода по регионам мира, позволяют выделить ключевые тенденции и проблемы.

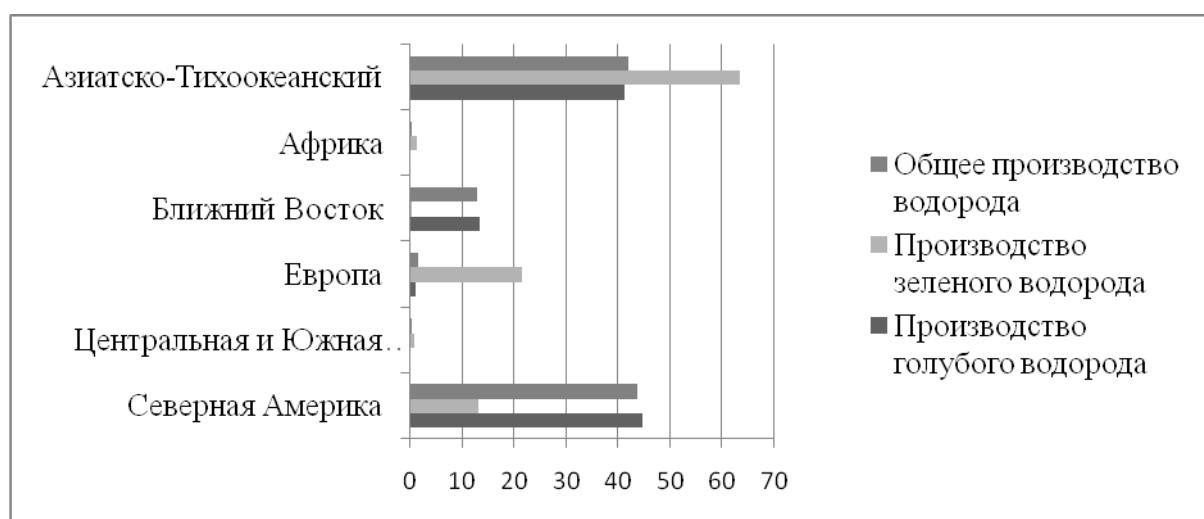


Рисунок 1. Доля региона в мировом производстве водородной энергии в 2023 г., в % (составлено на основании [2])

Северная Америка занимает лидирующие позиции в производстве водорода, с долей 44.62% в голубом водороде и 13.14% в зеленом. Общая доля региона в мировом производстве водорода составляет 43.66%. Это свидетельствует о том, что Северная Америка активно использует ископаемые источники для производства водорода, однако также начинает развивать технологии для производства зеленого водорода, что может способствовать переходу к более устойчивым источникам энергии. В 2023 году потребление водорода в Северной Америке составляет 16% от общего мирового потребления, хотя доля и не столь высока, как доля региона в производстве.

Центральная и Южная Америка демонстрируют крайне низкие показатели в производстве водорода, не производя голубой водород (0.00%) и отвечая лишь за 0.75% производства зеленого водорода. Общее производ-

ство водорода в регионе составляет всего 0.02% от мирового объема. Эти данные подчеркивают значительные вызовы, с которыми сталкивается регион в области водородной энергетики, включая недостаток инфраструктуры и инвестиций. Тем не менее, наличие ресурсов для производства зеленого водорода открывает возможности для будущего роста и устойчивого развития, что может способствовать достижению климатических целей региона.

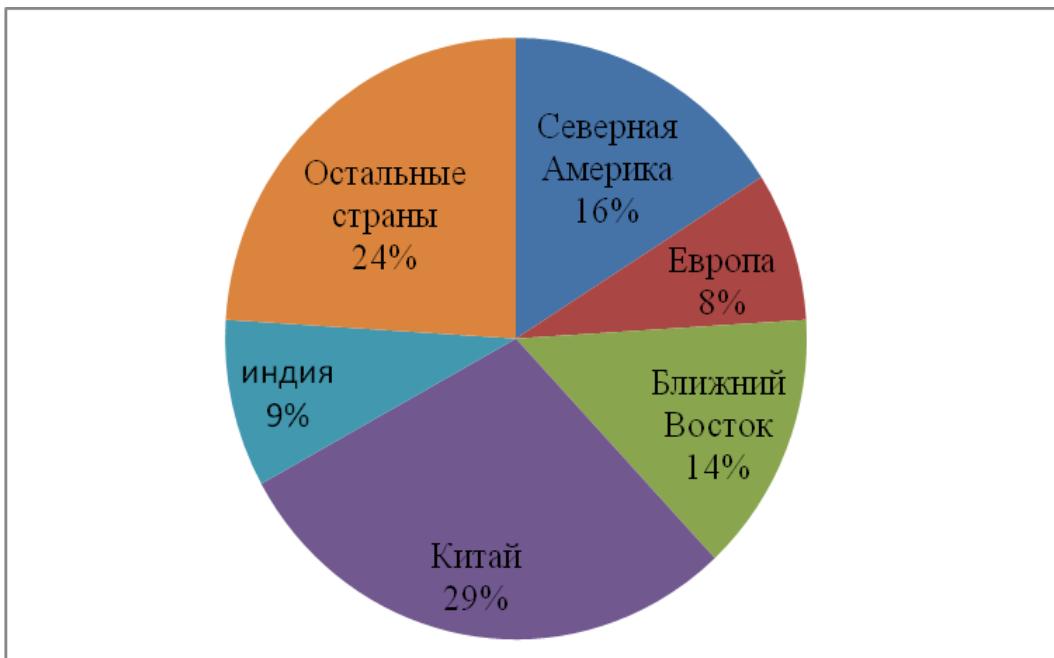


Рисунок 2. Распределение потребления водорода во всем мире в 2023 г., %, по регионам/странам [5]

В отчете Международного энергетического агентства «Глобальный обзор водорода» [3] подчеркивается потенциал Латинской Америки и Карибского региона как крупного производителя водорода с низким уровнем выбросов. Используя свои богатые возобновляемые ресурсы и декарбонизированный энергетический баланс, регион может к 2030 году производить более 7 млн тонн водорода в год с интенсивностью выбросов ниже 3 кг CO₂ на кг H₂. Однако для достижения этого потребуется увеличить мощности по производству электроэнергии на 20% от текущих объемов и инвестировать в инфраструктуру. Многие страны региона уже разработали водородные стратегии, акцентируя внимание на экспортных возможностях.

Европа демонстрирует низкие показатели в производстве голубого водорода (0.94%), но значительно выделяется в производстве зеленого водорода (21.41%), отвечая за 1.57% общего его мирового производства. Это

указывает на стратегический выбор Европы в пользу устойчивого развития и перехода к возобновляемым источникам энергии, что соответствует ее климатическим целям, закрепленным в «Зеленой сделке» 2019 года, – плане по достижению нулевого нетто-выброса парниковых газов и нулевого суммарного загрязнения окружающей среды в странах-членах Европейского союза к 2050 году. В то же время доля от мирового потребления водорода в Европе составляет 8%, что отражает преобладание спроса над предложением на Европейском континенте.

Регион Ближнего Востока имеет значительную долю в производстве голубого водорода (13.27%), но почти отсутствует в производстве зеленого (0.07%). Это может свидетельствовать о зависимости региона от ископаемых видов топлива и недостаточной диверсификации энергетических ресурсов. Потребление водорода на Ближнем Востоке составляет 14%, что показывает заинтересованность в водородном топливе в данном регионе.

Африка демонстрирует минимальные объемы производства как голубого (0%), так и зеленого водорода (1.15%), с общей долей всего 0.04%. Это подчеркивает необходимость инвестиций в развитие водородной энергетики на континенте для обеспечения устойчивого развития в рамках Зеленой повестки на XXI в.

Азия представляет собой наиболее многообразный регион с точки зрения производства водорода, занимая 41.17% в голубом и 63.41% в зеленом водороде, что дает общую долю 41.85%. Этот регион демонстрирует активное развитие технологий производства зеленого водорода, что может стать основой для его устойчивого энергетического будущего. Потребление водорода в Азии указывает на значительное использование водорода как источника энергии, особенно в таких странах, как Китай и Индия, вместе они составляют 38% от мирового потребления водорода на 2023 год.

Китай расширяет производство зеленого водорода. Так, Sinopec, китайская нефтегазовая компания, вложила несколько миллиардов долларов в проекты зеленого водорода во Внутренней Монголии и Синьцзяне. В 2024 году японская корпорация Mitsubishi объявила о планах инвестировать 690 миллионов долларов в партнерство с голландской компанией по возобновляемым источникам энергии Епесо (крупнейшего в мире завода по производству экологически чистого водорода в Нидерландах) [4].

Общие тенденции в производстве водородной энергии показывают, что регионы, ориентирующиеся на зеленый водород, могут стать лидерами в области устойчивого развития. Северная Америка и Азия активно развиваются технологии как голубого, так и зеленого водорода, в то время как Европа делает акцент на возобновляемых источниках. Ближний В-

сток и Африка сталкиваются с вызовами, связанными с зависимостью от ископаемых видов топлива и недостаточным развитием технологий производства водорода.

Переход к альтернативным источникам энергии сталкивается с вызовом нестабильности, поскольку многие из них, такие как солнечная и ветровая энергия, подвержены погодным колебаниям. В этом контексте зеленый водород представляет собой более надежное решение, однако его развитие требует тщательного анализа рисков и значительных финансовых ресурсов. Экологическая политика различных стран также может оказать значительное влияние на прогресс в области водородной энергетики. В условиях экономической неопределенности государства акцентируют внимание на обеспечении энергетической безопасности и надежности зеленой энергии, разрабатывая новые технологии для производства водорода. Инновационные технологии в области водорода являются ключевыми для успешного перехода к устойчивой энергетике, обеспечивая доступную, надежную и чистую энергию для разных секторов экономики. Водород может стать чистым источником энергии для промышленности, отопления, транспортировки и как сырье. Для формирования полноценной водородной экономики необходимо провести значительные исследования и вложить средства в эффективные и безопасные производственные системы, способные удовлетворить разнообразные потребности пользователей [1]. Также для достижения глобальных целей по сокращению выбросов углерода необходимо активизировать усилия по развитию водородной энергетики во всех регионах мира и обеспечить более сбалансированное распределение как производства, так и потребления водорода.

Список источников

1. Прудникова А. А. Развитие водородной энергетики в условиях перехода к устойчивому развитию: возможности и риски // Вопросы инновационной экономики. 2025. Т. 15. № 1. С. 173-190.
2. Мировое производство водорода по регионам в 2023 г. URL: <https://www.voronoiapp.com/energy/Global-Hydrogen-Production-by-Region-in-2023-1792> (дата обращения: 27.10.2023)
3. Глобальный водородный обзор 2024 года / Международное энергетическое агентство. URL: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/89c1e382-dc59-46ca-aa47-9f7d41531ab5/GlobalHydrogenReview2024.pdf> (дата обращения: 27.10.2023)
4. Краткий водородный обзор / Международное энергетическое агентство. URL: <https://www.iea.org/reports/global-hydrogen-review-2024/executive-summary> (дата обращения: 27.10.2023)

5. Доля использования водорода в разбивке по регионам. URL: <https://www.statista.com/statistics/1464095/hydrogen-usage-share-by-region/> (дата обращения: 27.10.2023)

УДК 339.9

Маргарита Андреевна Медведева

e-mail: mrit2003587@gmail.com

Владислав Аркадьевич Тучков

e-mail: vtuchkov-88@mail.ru

МИРОВОЙ РЫНОК МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ (ТАЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ)

Аннотация: в статье рассматриваются основные особенности мирового рынка машин и оборудования в части тяжелого машиностроения. Исследуются как текущее состояние рынка тяжелого машиностроения, так и основные тенденции его развития. Раскрываются основные факторы роста отрасли в современных условиях.

Ключевые слова: тяжелое машиностроение, технологические изменения, факторы роста отрасли, расширение рынков.

Margarita A. Medvedeva

e-mail: mrit2003587@gmail.com

Vladislav A. Tuchkov

e-mail: vtuchkov-88@mail.ru

THE WORLD MARKET FOR HEAVY MECHANICAL ENGINEERING

Abstract: The article examines the characteristic features of the global market for heavy mechanical engineering. It examines both current state of heavy mechanical engineering market and main trends in its development. The main factors of industry growth in modern conditions are revealed.

Keywords: heavy mechanical engineering, technological change, industry growth factors, expansion of markets.

Тяжелое машиностроение представляет собой одну из ключевых отраслей экономики, играющую важную роль в развитии инфраструктуры, строительстве и горнодобывающей промышленности. Оно включает

в себя производство и поставку широкого спектра машин и оборудования: экскаваторов, бульдозеров, кранов, карьерных машин, горно-шахтного и крупного энергетического оборудования (прежде всего, турбин и генераторов). Эти машины обеспечивают выполнение сложных задач, требующих высокой производительности и надежности. В категорию тяжелого машиностроения входят не только товары, но и услуги: они охватывают техническое обслуживание данной отрасли, включая аренду техники, а также ее ремонт.

Анализ соответствующих рынков машин и оборудования позволяет выявить основные тенденции, динамику спроса и предложения, а также ключевых игроков на рынке.

Цель данного исследования – оценить текущее состояние рынка тяжелого машиностроения, выявить основные тенденции его роста и развития. Необходимо рассмотреть такую глобальную тенденцию как внедрение новых технологий и соответствующие ей факторы.

Формирование рынка тяжелого машиностроения восходит к периоду индустриальной революции, связанного с началом применения паровой энергии. Следующий этап развития технологий для рынка тяжелого машиностроения относится к началу XX века и особенно к периоду Первой мировой войны (которая усилила значимость тяжелой техники на гусеничной тяге). Развитию производства способствовало появление фабрик, характеризовавшихся конвейерной системой и стандартизацией оборудования. Начало третьего этапа было обусловлено Второй мировой войной, которая дала толчок развитию всей отрасли прежде всего благодаря широкому внедрению гидравлических систем. Современному этапу развития тяжелого машиностроения соответствует ускоренное развитие робототехники и автоматизации (прежде всего, на основе числового программного управления), цифровизации производственных (в частности, на основе 3D-печати) и сбытовых процессов, становление интернета вещей (IoT), использование различных моделей кастомизации продукции.

Перечислим страны-лидеры рынка и их основные компании со стоимостью продаж в миллиардах долларов на май 2024 года:

1. Япония; компания Hitachi (67,3)
2. США; Caterpillar (67)
3. США; Deere&Company (58,6)
4. Швеция; Volvo Group (52,1)
5. Япония; Mitsubishi Heavy Industries (32,2)
6. Япония; Komatsu (26,8)
7. CNH Industrial (24,2)

8. Япония; Kubota (20,8)
9. Южная Корея; Doosan (14,6)
10. Китай; XCMG Construction Machinery (12,9)
11. Китай; Sany Heavy Industries (10,2)

Таким образом, можно сделать вывод о том, что наибольшую долю рынка тяжелого машиностроения занимают компании стран азиатского региона.

К природным факторам, влияющим на рынок тяжелого машиностроения можно отнести доступность природных ресурсов и строительных материалов в регионе продаж.

Экологические условия могут оказывать влияние за счет климатических условий, обеспечивающих возможность проведения работ с использованием продукции тяжелого машиностроения.

Экономические условия оказывают воздействие за счет изменения цен на сырье, что ведет к изменению потока инвестиций в отрасль. А уровень инвестиций в инфраструктуру, строительство, горнодобычу и другие сферы использования продукции тяжелого машиностроения напрямую влияет на спрос на данном рынке.

Технологические изменения в мире требуют от данной отрасли существенных затрат на инновации, процессы автоматизации и повышение энергоэффективности продукции и методов производства.

Социальные тренды и политика государства влияют на рост или падение спроса на продукцию и услуги на конкретном рынке. Процесс глобализации и конкуренция на мировом рынке влияют на условия сотрудничества стран, которые меняют и утверждают условия поставки товаров и контролируют таможенные тарифы.

Рынок тяжелого машиностроения не может существовать и развиваться без квалифицированной рабочей силы, поэтому данный фактор является одним из основных. Несмотря на высокий уровень автоматизации производства, он способствует не только повышению производительности труда, но и снижению количества обусловленных человеческим фактором ошибок. Специализированные навыки рабочих, инженеров, механиков, операторов, а также возможности повышения их квалификации сказываются на производительности отрасли. Стоит отметить, что одним из основных регионов производства и сбыта продукции тяжелого машиностроения является Азия с высоким уровнем преподавания в университетах (включая партнерство с предприятиями для целевой подготовки кадров и модернизации образовательных программ) и концентрация квалифицированных кадров.

Также азиатский регион является одним из лидирующих в сфере генерации инноваций, адаптации к новым технологиям и внедрения их в

производство. Этому способствует наличие достаточного количества научных работников и высококвалифицированных сотрудников для быстрой адаптации компаний и повышения их конкурентоспособности.

Региональные различия влияют также на миграцию рабочих и доступность их навыков в регионе для предприятий.

Уровень развития транспортной инфраструктуры региона влияет на логистику и доступность транспортировки продукции тяжелого машиностроения. Ее логистика строится особым образом, с учетом правил перевозки конкретного груза конкретным видом транспорта. Перевозка негабаритного груза, как правило, требует использования нескольких видов транспорта, что усложняет процесс оформления документов, увеличивает транспортные расходы и обуславливает необходимость индивидуального согласования маршрута, а также правил перевозки с посредниками и покупателями.

Транспортные пути необходимы не только для обеспечения доступности сырья. Зачастую отдельные комплектующие продукции тяжелого машиностроения производятся в разных местах, в силу чего необходима строго согласованная единовременная доставка, что усложняет систему планирования маршрута, согласования и платежей.

Транспортный фактор может стать конкурентным преимуществом, поскольку транспортная доступность позволяет стандартизировать время доставки товара и сократить его. А доступность международных транспортных маршрутов в регионах открывает новые рынки для роста и развития показателей отрасли.

Рынок тяжелого инженерного оборудования в 2023 году оценивался в 142,39 млрд. долларов и, по прогнозам, достигнет 237,66 млрд. долларов к 2030 году. Следует отметить что развитие этого рынка требует значительных финансовых затрат, что обусловлено издержками создания и производства этих устройств в дополнение к высоким уровням технического мастерства и необходимости точной инженерии. Предприятия отрасли должны следить за строгими правилами безопасности и качества с тем чтобы гарантировать надежность и эффективность продукции.

Основными факторами этого роста являются расширение строительной отрасли, государственные инвестиции в инфраструктуру и технологический прогресс. При этом решающее значение для развития рынка тяжелого машиностроения имеют следующие процессы:

- противоречивое сочетание процессов глобализации (связанной с глобальной кооперацией в области разработки новых технологий и технических решений) и тенденциями локализации (обусловленной высокой затратностью перемещения продукции отрасли);

- неоднозначное воздействие активизации инвестиционных процессов на развитие отрасли (вследствие высокой неоднородности доли инвестиций, связанных с тяжелым машиностроением);

- усиление роли ИТ-человеческих ресурсов, обладающих общими компетенциями, в противовес непосредственно связанным с тяжелым машиностроением инженерными кадрами.

На основе имеющейся информации сформированы следующие прогнозы.

Азиатско-Тихоокеанский регион является крупнейшим рынком, среднегодовой темп роста которого, как ожидается, составит 6,2 % в период с 2022 по 2030 год, что будет обусловлено быстрой урбанизацией и индустриализацией прежде всего таких стран как Китай, Индия и Индонезия.

Северная Америка продолжит предъявлять высокий спрос по причине реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов и строительства умных городов, при этом прогнозируемый среднегодовой темп роста составит 5,2 % до 2025 года.

Прогнозируется, что мировая строительная отрасль вырастет на 85 % к 2030 году, достигнув \$15,5 триллиона.

На рынке тяжелого машиностроения основные экспортёры и импортеры варьируются в зависимости от конкретного вида оборудования (например, строительная техника, горнодобывающее оборудование, сельскохозяйственная техника и т.д.). Ниже раскрыты общие тенденции и данные по основным участникам рынка.

Экспортёры:

1) Китай, который является крупнейшим экспортёром тяжелого машиностроения, включая строительное и горнодобывающее оборудование. За последние 10 лет экспорт китайского тяжелого машиностроения значительно увеличился благодаря росту производства и инновациям.

2) Япония, где японские компании, такие как Komatsu и Hitachi, активно экспортируют тяжелую технику, особенно в Азию и Северную Америку.

3) Италия также занимает значительное место на рынке тяжелого машиностроения, экспортируя оборудование для строительства и сельского хозяйства.

4) Соединенные Штаты также являются крупным экспортёром тяжелого машиностроения, включая оборудование для нефтяной и газовой промышленности. Динамика экспорта варьируется в зависимости от экономических условий и спроса на нефть.

5) Германия известна своим качественным и высокотехнологичным оборудованием. Экспорт машин и оборудования из Германии также демонстрирует стабильный рост, особенно в странах Европы и Азии.

Импортеры:

- 1) США
- 2) Китай также импортирует значительное количество тяжелого оборудования для поддержки своего быстрорастущего строительного сектора и горной промышленности.
- 3) Индия с ростом инфраструктурных проектов увеличивает импорт тяжелой техники, особенно из стран Азии.
- 4) Россия импортирует продукцию тяжелого машиностроения, особенно для горнодобывающей и строительной отраслей, в основном из Китая и Европы.
- 5) Бразилия активно импортирует тяжелое оборудование для сельского хозяйства и строительства.

Список источников

1. Экспортный центр, российская классификация экспортных товаров [https://www.exportcenter.ru/international_markets/classification/]
2. Гармонизированная система описания и кодирования товаров [<https://www.alta.ru/information/glossarium/>]
3. Eurostat – Евростат – [Home – Eurostat]
4. Стата – [Industrial Machinery Manufacturing | Statista]
5. SV Machinery India – [Навигация по экспорту тяжелого машиностроения: ключевые рынки и тенденции]
6. Conserv Machinery – [Conserv Machinery- Buy, Rent, and Sell Quality Heavy Equipment]
7. Официальный сайт организации ФАО – [<https://www.fao.org/home/en/> (Food and Agricultural organization of United Nations)]
8. Официальный сайт ВТО – [Всемирная торговая организация (ВТО)]
9. World Economy – [WorldEconomy.Ru – Заголовки свежих публикаций – Новости -]
10. Web FX – [ВебФХ | Агентство цифрового маркетинга, которое приносит доход]
11. The business research company – [Доля рынка тяжелого и гражданского строительства, размер и стратегии до 2033 года]

Гарбер Рейчел Ильинична
e-mail: akkerman.1997@list.ru
Фадеева Ярослава Олеговна
e-mail: fleur_de_lis11@mail.ru
Янковская Анна Андреевна
e-mail: aia777@yandex.ru

ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП) В АТОМНОЙ ЭНЕРГЕТИКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В 2025 году метод добычи электроэнергии посредством использования АЭС является по прежнему одним из самых экологически чистых, а также существенно снижает общую себестоимость тарифов электроэнергии, уступая лишь возобновляемым методам, таким как ветроэнергетика и солнечная энергетика. Значительная часть энергетического комплекса России сосредоточена на ядерной энергетике. Правительство Российской Федерации заинтересовано в развитии капиталоемкой отрасли и разработало индивидуальную концепцию механизма ГЧП. Прежде всего партнерство между государством и частными инвесторами предоставляет отрасли дополнительное финансирование, способствующее усиленному внедрению технологических инноваций и получению опыта совместного распоряжения капитализацией проекта. Наибольшая часть отрасли контролируется государственной корпорацией «Росатом», обладающей разнонаправленными активами, ассоциируемых с атомной энергетикой. Корпорация открыта к взаимовыгодному международному сотрудничеству.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; господдержка АЭС; финансирование строительства АЭС; рыночное инвестирование в отрасль электроэнергетики.

Garber Rachel Ilyinichna
e-mail: akkerman.1997@list.ru
Fadeeva Yaroslava Olegovna
e-mail: fleur_de_lis11@mail.ru
Yankovskaya Anna Andreevna
e-mail: aia777@yandex.ru

EXPERIENCE OF USING PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE NUCLEAR ENERGY SECTOR OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. In 2025, the method of generating electricity using nuclear power plants is still one of the most environmentally friendly, and also significantly reduces the overall cost of electricity tariffs, second only to renewable

methods such as wind energy and solar energy. A significant part of the energy complex of Russia is focused on nuclear energy. The Government of the Russian Federation is interested in the development of a capital-intensive industry and has developed an individual concept of the PPP mechanism. First of all, a partnership between the state and private investors provides the industry with additional financing, contributing to the enhanced implementation of technological innovations and gaining experience in joint management of project capitalization. The largest part of the industry is controlled by the state corporation «Rosatom», which has a variety of assets associated with nuclear energy. The corporation is open to mutually beneficial cooperation.

Keywords: public-private partnership; state support for nuclear power plants; financing of nuclear power plant construction; market investment in the electric power industry.

Практика применения механизмов ГЧП в Российской Федерации широко распространена при развитии коммунально-энергетической инфраструктуры в связи с высококонвертируемой доходностью проектов. Медианный срок реализации проекта приблизительно оценивается в 11,5 лет, особенно активно внебюджетные инвестиции расходуются на проекты по внедрению энергосберегающих технологий. Доминирующие отрасли реализации проектов – теплоснабжение, электроснабжение, согласно расчетом Национального центра ГЧП на основании данных открытой платформы «Росинфо». Преимущественно проекты осуществляются благодаря концессионным соглашениям.

Длительный этап развития сектор атомной энергетики в России остался элементом исключительно государственного участия. Срок коммерческой реализации проектов ГЧП в отрасли АЭ закладывается выше стандартно принятого на 5-10 лет, сопровождается высокой конкуренцией за получение контракта сотрудничества. Проблематика коммерческой реализации и возмещения инвестированных финансов, наблюдения за эксплуатацией проекта, контроль за завершением этапов проекта и соблюдением установленных документацией сроков перекладывается на частного инвестора. Данный вид сотрудничества может быть экономически целесообразен географически отдаленным территориям и проектам развития и разработки территорий (корпорация развития Дальнего Востока и Арктики), крупным промышленным кластерам, нуждающимся в стабильном получении недорогой электроэнергии на продолжительный период времени или поставщикам требуемых для реализации проекта материалов, услуг, технического обеспечения, оборудования в гражданской атомной отрасли. Все это создает для частного партнера рынок сбыта, а для госкорпорации снижает общий уровень затрат на материальное обеспечение проекта.

Сценарии реализации государственно-частного партнерства в атомной отрасли России регламентируются Федеральным законом №170 от

26.12.2024 (Об использовании атомной энергии) ст. 5, где размещен перечень российских юридических лиц, в собственности которых могут находиться ядерные материалы, признается право собственности иностранных государств или юридических лиц на ввезенные, приобретенные в Российской Федерации ядерные материалы и продукты их переработки, ст. 26 регламентирующая разрешения (лицензии) на право ведения работ в области использования атомной энергии, ст. 37 об организациях, выполняющих работы и предоставляющих услуги для эксплуатирующей организации, а также ст. 63 и ст. 64 – о принципах и порядке осуществления экспорта и импорта в области использования атомной энергии. На основе правоустанавливающей документационной базы, госкорпорация «Росатом» использует две модели привлечения инвестиционных капиталов в разрабатываемые проекты при установленном плановом развитии комплекса АЭС:

Корпоративная модель – привлечение долгосрочного финансирования от частного инвестора с последующим возмещением вложенной инвестиции за счет поступлений финансов от долгосрочного контракта на поставку электроэнергии.

Гибридная модель – финансирование старта строительства из собственного бюджета госкорпорации «Росатом» с внедряемой позднее структурой частного займа под государственные гарантии возмещения.

По гибридному сценарию в 2010 г. была реализована попытка строительства проекта Балтийской АЭС в г. Неман, Калининградской области. Планировалось таким образом вывести область в крупные экспортёры электроэнергии с последующим охватом стран-соседей региона, находящихся в статусе энерго-дефицита по маршрутам: Литва-Швеция, Литва-Эстония-Латвия, Литва-Польша, Литва-другие регионы РФ. 26 сентября 2018 г. корпорация «Росатом» официально приостановила строительство и переориентировала цели проекта на консервацию застройки.

Зачастую механизм ГЧП затрагивает проекты по модернизации или замене оборудования, а также проекты плановой перестройки энергетического объекта. Инвестиционная программа госкорпорации «Росатом» распределяет существующий бюджет на – 52% для проектирования АЭС, 21% – для модернизации уже существующих АЭС, 15% – на отрасль НИОКР, 10% – на строительство энергоблоков. Благодаря ГЧП запланирована перестройка Южно-Уральской АЭС с последующим введением в эксплуатацию в 2038 году. Проект включает в себя использование инновационных реакторов на быстрых нейтронах по примеру Белоярской АЭС.

С 2022 года растут перспективы проекта по созданию АЭС малой мощности с использованием референтной технологии «Росатома» с реакторами РИТМ-200 в рамках сотрудничества «Росатом» и «Дальневосточной концессии». Размещение в Якутии позволит ускорить развитие промышленной инфраструктуры. Среди регионов Дальнего востока и Аркти-

ческой зоны Республика Якутия является обладателем значительного опыта участия в ГЧП и получает наибольший объем инвестиций – всего 106,4 млрд рублей ежегодно, число реализуемых проектов до 102 в год. Начало строительства стартовало в 2024 году. Введение объекта в эксплуатацию ожидаются к 2028 г.

Реализация проектов выходит за рамки размещения территории Российской Федерации и распространяется на зарубежные территории в рамках международной экспансии. Интегрированное коммерческое предложение «Росатома» в отрасли строительства АЭС позволяет иностранному заказчику использовать комплексный подход в учреждении, эксплуатации и обслуживанию проектов, включая такие страны, где ранее отсутствовал опыт развития ядерной инфраструктуры при наблюдательном участии МАГАТЭ.

Турецкий проект АЭС «Аккую» является копией уже существующей Нововоронежской АЭС-2, где госкорпорация «Росатом» будет ответственна за выполнение строительных работ, гарантированную подготовку квалифицированного персонала, привлечение статуса общественной поддержки, введение в эксплуатацию, обслуживание, дальнейший вывод из эксплуатации по окончанию установленного срока использования данного объекта с возможностью дополнительного продления эксплуатации объекта на 20 лет. Турецкая сторона выступает в роли потребителя электроэнергии. Проект реализуется по плану *гибридной модели* ГЧП.

Госкорпорация «Росатом» создает так же проект по образцу интегрированного предложения ЦЯНТ (центры ядерной науки и технологий) в составе исследовательского реактора, комплекса лабораторных помещений и создания центра ядерной медицины. На момент 2025 года, более 120 исследовательских центров были построены при поддержке «Росатома», 22 проекта по предложению ЦЯНТ уже реализованы в следующих государствах – Чехия, Венгрия, Египет, Польша, Казахстан, Узбекистан, Вьетнам. Около 1/5 всех исследовательских реакторов в мире обслуживаются под надзором «Росатома».

Актуализированные планы затрагивают дальнейшее расширение юрисдикции инновационной деятельности госкорпорации «Росатом» при поддержке МАГАТЭ и Агентства по ядерной энергии Организации экономического сотрудничества и развития (АЯЭ ОЭСР) в рамках модели ГЧП на территорию Саудовской Аравии, Узбекистана, Казахстана.

Список источников

1. Паспорт программы инновационного развития и технологической модернизации Госкорпорации «Росатом» на период до 2030 года (в граж-

данской части), 2021 г. URL: <https://www.rosatom.ru/upload/iblock/705/7057d872e3bcc6bd5ddcc636f32220c0.pdf>

2. Черняховская Ю.В, Корольков Д.Л. Государственно-частное партнерство в атомной энергетике: опыт США, 2017. С.92

3. ФЗ «Об использовании атомной энергии» №170 URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8450/

4. "Росатом" начал строительство Балтийской АЭС – 25.02.2010. URL: <https://lenta.ru/news/2010/02/25/begin/>

5. Концессия, как основной механизм ГЧП // Энергетика: тенденции и перспективы, 2020 г.

6. Учреждение строительства АЭС в Якутии, 2022 г. URL: <https://rg.ru/2022/06/16/pervuiu-v-rossii-aes-maloj-moshchnosti-sozdamut-podalnevostochnoj-koncessii.html>

7. Дубовцев Д.Г. Роль ГЧП в развитии атомной энергетики России, 2011 г. URL: <https://federalizm.rea.ru/jour/article/view/389>

8. Южноуральская АЭС URL: <https://up74.ru/articles/news/161207/>

9. Участники проекта АЭС «Аккую» URL: <http://www.akkuyu.com/uchastniki-proekta>

10. Интегрированное коммерческое предложение «Росатома», 2025 г. URL: <https://www.rosatom.ru/production/intergrirovannoe-kommercheskoe-predlozhenie-rosatoma/>

УДК 911.6

Анна Андреевна Янковская

e-mail: aia777@yandex.ru

Иван Дмитриевич Дрынов

e-mail: vanesssvdele@gmail.com

Юлия Владимировна Полякова

e-mail: julpolyakov@gmail.com

РАЙОНИРОВАНИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ

Аннотация: В статье представлены типы и исторические этапы процесса районирования Арктической зоны РФ, охарактеризовано современное ее районирование. Описаны факторы формирования «арктической идентичности». Проведена оценка и сделан вывод о существенном экономическом неравенстве между различными группами населения региона. Выявлены причины экономического неравенства, присущие именно Арктической зоне.

Ключевые слова: арктическая зона, районирование, арктическая идентичность.

Anna Andreevna Yankovskaya

e-mail: aia777@yandex.ru

Ivan Dmitrievich Drynov

e-mail: vanesssvdele@gmail.com

Julija Vladimirovna Poljakova

e-mail: julpolyakov@gmail.com

ZONING OF THE ARCTIC ZONE OF RUSSIA

Abstract. The article presents the types and historical stages of the process of zoning of the Arctic zone of the Russian Federation, characterizes its modern zoning. The factors of formation of «the Arctic identity» are described. An assessment has been carried out and a conclusion has been made about significant economic inequality between different groups of the region's population. The causes of economic inequality inherent in the Arctic zone have been identified.

Keywords: Arctic zone, zoning, Arctic identity.

Арктическая зона России представляет собой уникальный регион, где природная суровость, геополитическое значение и особая социальная структура создают уникальную среду для формирования региональной идентичности. В течение десятилетий процессы районирования в Арктике претерпевали значительные изменения, что оказало существенное влияние на самоидентификацию населения и развитие региона в целом.

Районирование как метод территориальной организации пространства в Арктической зоне имеет свои особенности, обусловленные суровыми климатическими условиями, труднодоступностью территории и их стратегическим значением. В регионе применяются различные виды районирования: физико-географическое (разделение территории по природным характеристикам), экономическое (группировка территории по хозяйственным признакам), административно-территориальное (деление на субъекты РФ и муниципальные образования) и социально-демографическое (учёт особенностей расселения населения). Административное деление закреплено согласно указу президента РФ от 2 мая 2014 года №296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». По нему в состав Арктической зоны вошли:

- Сухопутные территории: Мурманская область, Ненецкий, Чукотский и Ямало-Ненецкий автономные округа, часть Республики Коми, частично Республика Карелия, частично Республика Саха (Якутия);

- Примыкающие морские воды и территориальное море, а также участки континентального шельфа РФ.

В июле 2020 года был принят федеральный закон №193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», который добавил к Арктической зоне ещё несколько территорий: Калевальский и Сегежский районы и Костомукшский городской округ (Карелия), Лешуконский и Пинежский районы (Архангельская область), городские округа Инта и Усинск и Усть-Цилемский район (Республика Коми), часть Эвенкийского района (Красноярский край).

Исторический аспект формирования территориальных единиц в Арктике демонстрирует эволюцию от простого административного деления к комплексной системе управления регионом. В советский период была создана система полярных станций, административно-территориальных округов и закрытых городов. В целом, можно выделить несколько этапов развития процесса районирования в Арктической зоне России (см. табл.1).

**Таблица 1. Преобладающий тип районирования
в разные исторические периоды**

Период	Тип районирования	Основные характеристики
1917-1930	Административное	Формирование губерний и округов
1930-1950	Экономическое	Создание трестов и совхозов
1950-1990	Комплексное	Развитие научно-исследовательской сети
1990-2000	Территориальное	Формирование федеральных округов
2000-наст. время	Стратегическое	Создание Арктической зоны РФ

Политическая идентичность в Арктической зоне формируется под влиянием нескольких факторов: осознания стратегической значимости региона, принадлежности к особой природной среде, связи с коренными народами Севера, участия в реализации государственных программ развития и особой социальной структуры арктических городов.

Факторы формирования арктической идентичности включают:

- Природный – осознание уникальности территории и любовь к суровой природе.
- Социальный – специфика жизни в Арктике и сплочённость населения.
- Экономический – особая роль в развитии страны и гордость за вклад в экономику.

- Культурный – связь с традициями коренных народов и уважение к местной культуре.
- Политический – особая роль в geopolитике и осознание стратегической важности.

Особенно интересным представляется анализ экономического неравенства в Арктической зоне, который можно проиллюстрировать с помощью кривой Лоренца. Данный график (рис. 1) позволяет наглядно увидеть степень неравномерности распределения доходов среди населения региона (данные за 2023 г., <https://rosstat.gov.ru>).

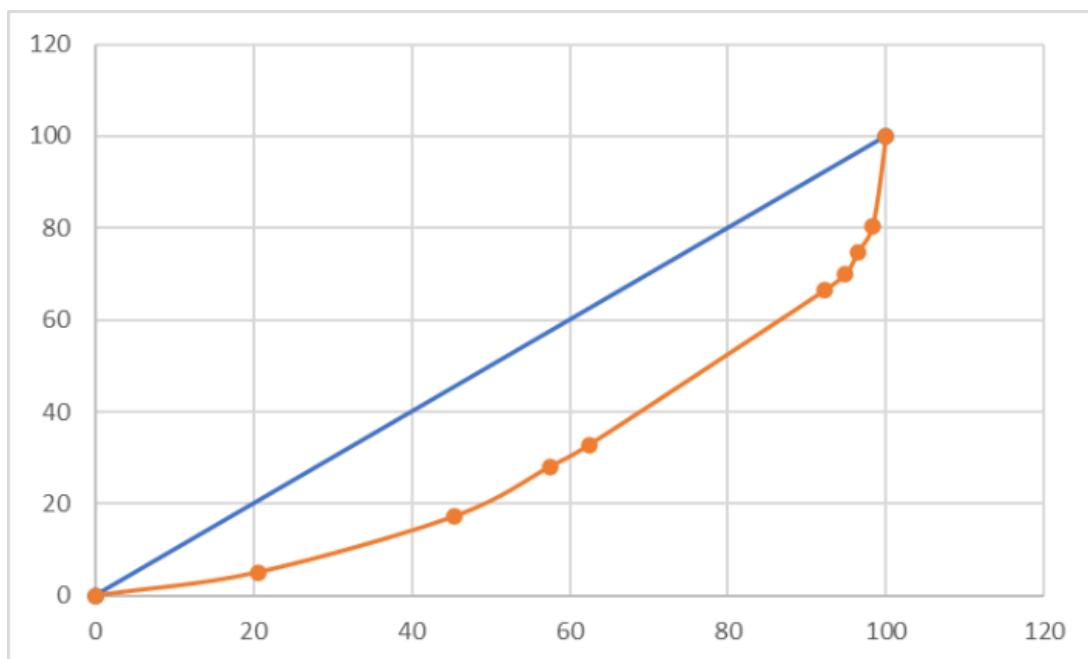


Рисунок 1. Экономическое неравенство в арктической зоне

Анализ кривой Лоренца для Арктической зоны России показывает значительное отклонение от линии абсолютного равенства, что свидетельствует о существенном экономическом неравенстве между различными группами населения региона. Это неравенство обусловлено рядом факторов:

- Различиями в оплате труда между работниками стратегических отраслей и социальной сферы;
- Диспропорциями в доходах между городскими и сельскими жителями (в Арктической зоне проживает более 130 000 представителей малых коренных народов – ненцы, чукчи, ханты, эвенки, эвенки, селькупы, саамы, эскимосы, долганы, чуванцы, кеты, нганасаны, юкагиры, энцы, манси, вепсы, коряки, ительмены, кереки и пр.);
- Разным уровнем доступа к социальным благам в зависимости от места проживания;
- Особой системой северных надбавок и компенсаций.

Такое экономическое неравенство, отраженное в кривой Лоренца, существенно влияет на формирование арктической идентичности. С одной стороны, оно создает определенные социальные барьеры между различными группами населения. С другой стороны, именно это неравенство способствует формированию особого самосознания арктического жителя, осознающего свою причастность к стратегически важному региону и имеющего определенные социальные гарантии.

Современное районирование Арктической зоны характеризуется созданием единой системы управления зоной, развитием инфраструктуры как фактора интеграции территорий, учётом интересов коренных малочисленных народов, реализацией крупных инвестиционных проектов и развитием международного сотрудничества в Арктике.

Формирование арктической идентичности является сложным многоуровневым процессом, где районирование выступает как инструмент, влияющий на самоидентификацию населения. Важно отметить, что административно-территориальные границы создают лишь основу для формирования идентичности, в то время как реальные процессы самоидентификации определяются комплексом факторов: природными условиями, социально-экономическим развитием и культурными традициями.

В современных условиях особую роль играет создание единой системы управления Арктической зоной, которая должна учитывать как стратегическое значение региона, так и особенности жизни его населения. При этом важно сохранить баланс между развитием инфраструктуры и сохранением традиционного уклада жизни коренных народов Севера. Таким образом, районирование в Арктической зоне России представляет собой динамичный процесс, влияющий на формирование особой арктической идентичности, которая сочетает в себе как общероссийское, так и региональное самосознание, а также учитывает специфику жизни в суровых условиях Крайнего Севера.

Список источников

1. Межевич Н.М. Политическая идентичность и региональные процессы в Арктическом регионе. – Санкт-Петербург: Изд-во СПбГУ, 2023. – 245 с.
2. Региональное развитие Арктической зоны Российской Федерации: монография / под ред. А.П. Лисицына. – Москва: Научный мир, 2022. – 312 с.
3. Арктическая политика России: современные тенденции и перспективы развития / коллектив авторов. – Москва: Международные отношения, 2021. – 415 с.

4. Территориальное планирование и управление в Арктической зоне РФ / под ред. В.А. Колодина. – Москва: Экономика, 2020. – 285 с.
5. Коренные малочисленные народы Севера: традиции и современность / сост. Е.И. Клементьев. – Москва: Наука, 2019. – 350 с.
6. Географические особенности развития Арктической зоны России / под ред. С.В. Киселева. – Москва: Географгиз, 2018. – 405 с.
7. Стратегическое планирование развития Арктического региона / коллектив авторов. – Москва: Проспект, 2017. – 395 с.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
-------------------	---

Актуальные проблемы стран Зарубежной Европы

<i>Трунова М.П., Балабейкина О.А.</i> ФЕДЕРАТИВНЫЕ ГОСУДАРСТВА ЗАРУБЕЖНОЙ ЕВРОПЫ	4
<i>Верецагин Р.И., Балабейкина О.А.</i> ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РЕГИОНАЛИЗМА В ИСПАНИИ	8
<i>Гайнетдинова К.Ф., Беляева Н.Б.</i> МИГРАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПОСЛЕ BREXIT	13
<i>Павлова Н.О., Гавrilova К.С.</i> СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНЫХ ЗЕМЕЛЬ ГЕРМАНИИ	21
<i>Хлудова Е.Г., Балабейкина О.А.</i> ФОРМИРОВАНИЕ ГРАНИЦ И АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИОРИАЛЬНОГО УСТРОЙСТВА АВСТРИИ	33
<i>Презин Н.А., Балабейкина О.А.</i> ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ СЕПАРАТИСТСКИХ ТЕНДЕНЦИЙ ВО ФРАНЦИИ (БРЕТАНЬ)	38
<i>Павлова Н.О., Гавrilova К.С.</i> К ВОПРОСУ О СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНА ПРОВАНС-АЛЬПЫ-ЛАЗУРНЫЙ БЕРЕГ	42
<i>Павлова Н.О., Гавrilova К.С.</i> ВЛИЯНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПАРКА СОФИЯ-АНТИПОЛИС НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНА ПРОВАНС-АЛЬПЫ-ЛАЗУРНЫЙ БЕРЕГ (ФРАНЦИЯ)	50
<i>Лысенко А.С., Лимонина И.Г.</i> РОЛЬ ОБЪЕКТОВ ЮНЕСКО В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ ТУРИЗМА (НА ПРИМЕРЕ ЧЕХИИ)...	57
<i>Лесков К.С., Скорова В.А., Янковская А.А.</i> АТОМНАЯ ЭНЕРГЕТИКА В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ	61
<i>Зайцева А.Е., Толкачева А.С., Янковская А.А.</i> ФЕНОМЕН «ГОЛЛАНДСКОЙ БОЛЕЗНИ»: ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ	66

Актуальные проблемы стран Азиатско-Тихоокеанского региона

<i>Веневская П.Р., Сафина С.С.</i> АРКТИЧЕСКИЕ СТРАТЕГИИ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА	71
<i>Махров М.А., Константинова Н.Н.</i> СТРАНЫ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА КАК ОБЪЕКТ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ	74

<i>Швед А.Д., Бабич С.В.</i> ЗОНЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ В КНР	82
<i>Ямицкова Е.А., Сафина С.С.</i> РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ В ПРОВЕДЕНИИ ДЕМОГРАФИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ КНР	88
<i>Фомина Е.А., Корнекова С.Ю.</i> РОЛЬ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИИ РЕГИОНА БОЛЬШОГО ЗАЛИВА КНР	91
<i>Агаджанян С.Н., Константинова Н.Н.</i> РОЛЬ ОТРАСЛЕЙ ЧАЕВОДСТВА И ПРОИЗВОДСТВА ЧАЯ В СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ПРОВИНЦИИ ЮНЬНАНЬ	97
<i>Резанова Е.А., Сафина С.С.</i> СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ	105
<i>Дмитриева А.П., Каляскина Е.Д., Сафина С.С.</i> РОССИЙСКО- КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ	108
<i>Ибрагимова А.И., Константинова Н.Н.</i> КРЕАТИВНАЯ ИНДУСТРИЯ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ	111
<i>Подкладова А.С., Доленина О.Е.</i> ЭКОНОМИКА ИНДОНЕЗИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	119
<i>Захарова В.П., Какабекова Л.Э., Доленина О.Е.</i> ПЕРСПЕКТИВЫ БАНГЛАДЕШ И МАЛАЙЗИИ В НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ	131
<i>Звягинцева К.И., Сафина С.С.</i> СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И ТАИЛАНДА В СФЕРЕ ТУРИЗМА	139
<i>Зивреева М.Э., Сорокин-Фуркатов А.В., Дмитриченко О.Д.</i> ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ЯПОНИИ И БРАЗИЛИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ	142
<i>Веневская П.Р., Те И.А., Дмитриченко О.Д.</i> ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА	152

Актуальные проблемы стран Латинской Америки

<i>Кирилловская Я.Д., Доленина О.Е.</i> ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЭКОНОМИКЕ СТРАН ЮЖНОЙ АМЕРИКИ	162
<i>Хрусталева А.С., Махновский Д.Е.</i> РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТУРИЗМА В БРАЗИЛИИ	171
<i>Хрусталева А.С., Янковская А.А.</i> АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ БРАЗИЛИИ	177
<i>Зивреева М.Э., Юдина Д.А., Махновский Д.Е.</i> «ВЕНЕСУЭЛЬСКИЙ» ФАКТОР В МИГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССАХ КОЛУМБИИ	183

<i>Кривонос А.А., Махновский Д.Е. ПОЛОЖЕНИЕ ИММИГРАНТОВ В КОЛУМБИИ</i>	189
<i>Кривонос А.А., Янковская А.А. ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ КОЛУМБИИ</i>	193

<i>Лесков К.С., Яппарова П.Р., Янковская А.А. ВОДОРОДНАЯ ЭНЕРГЕТИКА В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ.....</i>	197
<i>Медведева М.А., Тучков В.А. МИРОВОЙ РЫНОК МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ (ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ).....</i>	203
<i>Гарбер Р.И., Фадеева Я.О., Янковская А.А. ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП) В АТОМНОЙ ЭНЕРГЕТИКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ</i>	209
<i>Дрынов И.Д., Полякова Ю.В., Янковская А.А. РАЙОНИРОВАНИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ</i>	213

Научное издание

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
РЕГИОНОВЕДЕНИЯ**

Сборник научных статей

*Под редакцией
доктора географических наук, профессора
В.М. Разумовского*

Верстка Л.А. Солдатовой

Подписано в печать 06.08.2025. Формат 60×84 1/16.
Усл. печ. л. 14,0. Тираж 500 экз. Заказ 618.

Издательство СПбГЭУ. 191023, Санкт-Петербург,
наб. канала Грибоедова, д. 30-32, лит. А.

Отпечатано на полиграфической базе СПбГЭУ