

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ



DOI: 10.26794/1999-849X-2021-14-6-20-28
УДК 338.23(045)
JEL O18, R13, O21

Пространственное развитие России: евразийский азимут

А.А. Ткаченко

Финансовый университет, Москва, Россия
<http://orcid.org/0000-0002-8828-1761>
Researcher ID: Q-9323-2016
Scopus Author ID: 57218891580

АННОТАЦИЯ

От решения многоаспектной задачи пространственного развития России зависит возможность ее совершенствования как целостного организма. *Актуальность темы статьи* обусловлена ролью инфраструктуры в развитии России, обширное пространство которой требует создания новых транспортных коридоров, соединяющих восточные регионы страны с западными территориями, и огромных объемов инвестирования. *Предметы исследования* – четыре национальных проекта, непосредственно обеспечивающие пространственное развитие России. *Цель работы* – установление важности реальной оценки предлагаемых мер государственной политики, направленной на решение задачи пространственного развития России и роли в этом восточных регионов. Структурный анализ пространственного развития России показал, что создание новой и модернизация имеющейся транспортной инфраструктуры, а также обеспечение работы широкополосных систем связи на всей территории являются императивными потребностями для развития российских регионов как взаимосвязанных частей общего геоэкономического пространства. Показано, что обновление инфраструктуры на новом технологическом уровне приводит к изменениям в ее структуре и качестве занятости населения, требуя особого внимания к подготовке рабочей силы для обслуживания инфраструктурных объектов. Анализ законодательной инициативы для осуществления новой инфраструктурной программы в США приводит к выводу о важности осуществления новых инфраструктурных изменений через призму перемены климата.

Ключевые слова: пространственное развитие; транспортная инфраструктура; национальные проекты; национальные цели развития; реинвестирование; высокоскоростные магистрали; стратегия пространственного развития

Для цитирования: Ткаченко А.А. Пространственное развитие России: евразийский азимут. *Экономика. Налоги. Право.* 2021;14(6):20-28. DOI: 10.26794/1999-849X-2021-14-6-20-28

ORIGINAL PAPER

Spatial Development of Russia: the Eurasian Azimuth

A.A. Tkachenko

Financial University, Moscow, Russia
<http://orcid.org/0000-0002-8828-1761>
Researcher ID: Q-9323-2016
Scopus Author ID: 57218891580

ABSTRACT

The possibility of its improvement as an integral organism depends on the solution of the multidimensional task of spatial development of Russia. *The relevance of the topic of the article* is due to the role of infrastructure in this development. The vast expanse of Russia requires the creation of new transport corridors connecting the eastern regions of the country with the western territories, and huge amounts of investment. *The subjects of the study* are four national projects that directly ensure the spatial development of Russia. *The purpose of the work* is to establish the importance of a real assessment of the proposed state policy measures aimed at solving the problem of spatial development of Russia and the role of the eastern regions in this. A structural analysis of the spatial development of Russia has shown that the creation of a new and modernization of the existing transport infrastructure, as well as ensuring the operation of broadband communication systems throughout the territory, is an imperative need for the development of Russian regions as interconnected parts of a common geo-economic space. It is shown that the renewal of infrastructure at a new technological level leads to changes in the structure and quality of employment in this sector of the economy, requiring

© Ткаченко А.А., 2021

special attention to the training of labor for the maintenance of infrastructure facilities. Analysis of the legislative initiative for the implementation of a new infrastructure program in the United States leads to *the conclusion* that it is important to implement new infrastructure changes through the prism of climate change.

Keywords: spatial development; transport infrastructure; national projects; national development goals; reinvestment; high-speed highways; spatial development strategy

For citation: Tkachenko A.A. Spatial development of Russia: The Eurasian Azimuth. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, taxes & law.* 2021;14(6):20-28. (In Russ.). DOI: 10.26794/1999-849X-2021-14-6-20-28

ВВЕДЕНИЕ

Вопросы пространственного развития российской территории с давних пор привлекали внимание отечественных ученых по многим причинам: обширности территории России, локализации природных богатств в необжитых или малонаселенных районах. Еще Д. И. Менделеев писал, что «центр нашей населенности неизбежно должен двигаться как с севера на юг, так и от запада к востоку» [1, с. 167]. На рубеже XX и XXI вв. Н. П. Федоренко подчеркивал важность пространственного фактора для российской экономики и ее развития [2] исходя из огромной протяженности страны.

Применение понятия «пространственный» в отличие от использования термина «территориальный» в научных трудах, касающихся экономического районирования, началось в середине 2000-х гг. с обсуждения и принятия Президиумом РАН программы «Фундаментальные проблемы пространственного развития Российской Федерации: междисциплинарный синтез». Как подчеркивает в своей статье А. Г. Гранберг, представление о пространственном развитии более точно соответствует замыслу вышеуказанной комплексной программы, чем территориальное развитие [3, с. 169]. Он также отмечает, что «стратегической целью программы является создание теоретико-методологических основ формирования гармоничного и конкурентоспособного пространства» нашего государства, интегрированного в мировое пространство [3, с. 170]. Причем в этой программе ставился вопрос о межрегиональной интеграции как важном проекте в рамках программы, которая до сих пор является проблемной в управлении и системе территориального планирования, вызывая явное торможение всего процесса формирования единого пространства. Причем комплексная программ РАН делала упор на четырех макрорегионах: Дальнем Востоке, Сибири, Урале, Северо-Западе и полностью включала Север России, считая его особым

объектом исследования. Причем особое внимание обращалось на первый макрорегион, дополненный Арктической зоной и измененный в конфигурации географического пространства в части Дальнего Востока для выполнения программ, вошедших в национальные проекты.

Таким образом, понятен интерес к исследованиям, анализирующим характеристики регионов по степени их пространственной неоднородности [4], что очень существенно для российского экономического пространства, которое так же популярно, как природно-географическое положение. Хотя понятие «экономическое пространство» еще не установлено и не одобрено всеми участниками научной дискуссии о его сущности, на сегодняшний день уже выкристаллизовалось его отличие от географического пространства. В работе [5, с. 113] сформулировано, что «в каждый момент времени экономическое пространство представляет как фиксация взаимного расположения элементов хозяйства..., связей и отношений разных уровней иерархии, институтов, организационных форм и т.д.». Экономическое пространство всегда привязано к определенной территории, поэтому пространственное развитие можно рассматривать только как процесс прогрессивного преобразования экономической системы в ее единстве с природно-географическим положением. Развитие общей концепции пространственного анализа связывают с обоснованием целесообразности реорганизации регионального экономического пространства, имеющей, по мнению С. Макара, важное значение для развития теории региональной экономики и пространственного развития страны [6, с. 63]. Уже написаны много работ, анализирующих характеристики регионов по степени их пространственной неоднородности [5], что важно для российского экономического пространства, которое в высокой степени неоднородно. Полярные различия территорий на российском пространстве, которые обусловлены

экономическими причинами, анализируются исследователями во всевозможных ракурсах в связи с необходимостью решения различных, но взаимосвязанных проблем демографии, экологии, здравоохранения и т.д. В то же время могут иметь место большие различия внутри регионов-субъектов. Исследование таких различий, особенно в сравнении с другими регионами, очень важно для реальной оценки предлагаемых мер государственной политики. Например, в Челябинской области на территории двух из 27 муниципалитетов сосредоточено 46% населения и производится 73% продукции региона [5, с. 1017].

ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ

Институт национальных проектов введен российским государством в 2018 г. в качестве нового инструмента регулирования экономики как высший уровень государственного управления, осуществляемого как в социальной, так и экономической сферах. Финансирование национальных проектов предполагалось осуществлять из четырех источников: 51,3% — из федерального бюджета, 29,1% — из внебюджетных ресурсов, 19,0% — из региональных бюджетов и 0,58% — из государственных внебюджетных фондов¹. Заметим сразу, что для большинства регионов, выполняющих свои функции и обязательства перед региональными сообществами, увеличение почти на пятую часть текущих региональных расходов стало непосильным бременем².

В 2019 г. институциональные регламенты российского государства дополнились еще одним документом — Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г., принятой распоряжением Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р (далее — Стратегия-2025), на которую российское общество возлагало изначально большие ожидания, часть которых не оправдалась. *Во-первых*, она не послужила основой для принятия региональных стратегий. Так, из принятых ранее восьми стратегий социально-

экономического развития федеральных округов шесть прекратили свое действие в 2020 г. и не были заменены новыми планами с учетом требований Стратегии-2025. Оставшиеся две стратегии федеральных округов, не претерпев изменений, продолжают оставаться в силе до 2025 г., хотя фактически не действуют.

Стратегия-2025 вызвала в научных кругах широкий резонанс и подверглась серьезной критике, что справедливо для документа, в котором делается попытка охватить все стороны жизни российского общества и дать установки по всем вопросам, относящимся к различным сферам его жизнедеятельности [7]. Например, Стратегия-2025 включила два взаимопротиворечащих тезиса о пространственном развитии: с одной стороны, поставлена задача уменьшения межрегионального социально-экономического неравенства, а с другой стороны, предложено ускорить экономический рост, обеспечить научно-технологическое и инновационное развитие регионов благодаря повышению роли агломераций. Этот тезис обосновывается тем, что российское население активно мигрирует в крупные города и этому движению как объективному процессу «сопротивляться бессмысленно». От ответа на вопрос о пространственном развитии России и месте в нем малых городов, где условия и качество жизни не меняются к лучшему десятилетиями, авторы Стратегии-2025 уходят. Вместо этого они ссылаются на мировой опыт, хотя, например, в Германии население малых городов вовсе не стремится к переезду в мегаполис.

Главное условие достойной жизни в любом поселении состоит в наличии современных коммуникаций и инфраструктуры, которые позволяют обеспечивать доступность любых услуг и дают возможность людям работать в избранной ими сфере деятельности. При этом подчеркнем важность и безусловность финансово-бюджетных отношений федерального и земельных правительств ФРГ. Успешное и эффективное пространственное развитие Российской Федерации невозможно без соблюдения принципа бюджетного федерализма, как это происходит в большинстве федеративных государств. Даже установление четких критериев выделения регионов-субъектов для получения федеральной помощи в виде трансфертов и субсидий не приведет к желаемому результату, хотя до сих пор таких критериев в России не установлено. Этот вопрос теперь редко затрагивается

¹ Рассчитано по: URL: <https://minec.government-nnov.ru/?id=192992>.

² Другое дело, что значительная часть составных частей национальных проектов уже осуществлялась в виде принятых программ и расходы на них были включены в бюджеты различных уровней.

в научных дискуссиях, да и то чаще всего лишь частично [8].

Стратегия-2025 имеет также довольно странную особенность: она мало взаимосвязана с национальными проектами. Правительство РФ делит все национальные проекты на три блока. Для решения задачи пространственного развития страны такая позиция представляется не всегда логичной. Так, блок «Экономический рост» включает Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, а национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отнесен к блоку «Человеческий капитал», хотя и в магистральной инфраструктуре, и в секторе автомобильных дорог присутствуют оба фактора — человеческий и производственно-экономический, только в разных пропорциях. Конечно, это деление можно считать более чем условным, но главное его последствие, несмотря на эту условность, может стать причиной ошибочного или гипертрофированного понимания приоритетов развития, что может привести к смещению направленности политики в ту или иную сторону и обусловить перераспределение средств в случае возникновения дефицита государственного бюджета в не ожидаемом российским обществом направлении, которое обычно не в пользу человеческого капитала.

Несмотря на принятие Стратегия-2025 как документа, выработанного большим коллективом ученых и исследователей, в ряде публикаций отмечается, что вокруг ориентиров пространственного развития страны развернулась научная дискуссия [5]. Стратегия-2025 обозначила ряд проблемных задач, решение которых позволит повысить качество жизни населения страны и в определенной мере сформулировать национальные цели, одной из пяти которых является создание комфортной и безопасной среды для жизни населения. Решение этих задач, по-видимому, все же выходит за рамки целей, достигаемых до 2030 г.,³ и тем более маловероятно к 2025 г., так как решение задач по улучшению качества городской среды и снижению выбросов опасных загрязняющих веществ, экологическому оздоровлению основных водных объектов России обусловлено изменением ориен-

тиров экономической политики, ее существенной перестройкой для достижения «зеленых» целей и перехода к климатической экономике.

Задача обеспечения пространственного развития России, которая включает как экономическое, так и территориально-географическое пространства, решается четырьмя национальными проектами, которые непосредственно связаны с таким развитием. В то же время пространственное развитие предусматривает соблюдение принципа экологического равновесия, но национальный проект «Экология» в настоящей статье не рассматривается в связи с его локально-объектной ориентацией, поскольку основные средства идут на оздоровление нескольких уже загрязненных водных бассейнов и значительно менее направлены на решение проблемы устойчивого экономического роста при достижении экологического равновесия.

По первоначальному плану более половины всех средств (58,3%), выделяемых на выполнение 13 национальных проектов, приходится на три самых дорогостоящих проекта, среди которых два первых места занимают национальные проекты, относящиеся к пространственному развитию: «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (24,5%) и «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (18,3%)⁴. Но имеются еще два проекта «Жилье и городская среда» и «Цифровая экономика», решающие также проблемы пространственного развития. Однако на их реализацию выделены значительно меньшие фонды — только соответственно 4,1 и 4,3% средств⁵.

Обратим внимание на динамику освоения выделяемых финансовых средств в рамках национальных проектов, рассматриваемых как проекты, связанные с пространственным развитием (см. таблицу).

В таблице обращает на себя внимание заметный негативный перелом в освоении финансирования национальных проектов в 2021 г., что может быть обусловлено рядом причин, в том числе экономическим спадом, вызванным пандемией COVID-19. В то же время следует отметить, что среди новых и обновленных национальных проектов

³ Указ Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».

⁴ Третье место занимает «Экология» — 15,5%.

⁵ Рассчитано по: URL: <https://minec.government-nnov.ru/?id=192992>.

Таблица / Table

Освоение средств, выделяемых на выполнение национальных проектов, в % к общей сумме, выделенной в данном году на проект / Disbursement of funds allocated for the implementation of national projects, in % of the total amount allocated for the project in a given year

| Наименование национального проекта / Name of the national project | 2019 | 2020 | 2021* |
|---|------|------|-------|
| Все проекты / all projects | 91,4 | 97,4 | 58,9 |
| Безопасные и качественные автомобильные дороги / Safe and high quality roads | 97,1 | 98,8 | 57,3 |
| Жилье и городская среда / Housing and urban environment | 93,8 | 99,7 | 51,3 |
| Цифровая экономика Российской Федерации / Digital economy of the Russian Federation | 73,3 | 97,0 | 21,1 |
| Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (транспортная часть) / Comprehensive plan for the modernization and expansion of the main infrastructure (transport part) | 88,0 | 99,4 | 54,2 |

Примечание / Note: * за 8 месяцев 2021 г. / for 8 months of 2021.

Источник / Source: URL: https://minfin.gov.ru/ru/search?q_4=национальный+проект&source_id_4=6%.

развития с горизонтом выполнения — к 2030 г.⁶ из отмеченных нами национальных проектов значится только проект «Цифровая трансформация», имеющий схожие с проектом «Цифровая экономика» цели, по которому наблюдается самый низкий показатель выполнения, свидетельствующий о том, что даже при форсировании освоения средств, как это произошло в 2019 г., когда в последнем квартале года было освоено более 40% всего годового объема⁷, план не будет выполнен в 2021 г. даже на две трети.

⁶ Указ Президента РФ от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».

⁷ В IV квартале 2019 г. расходы по наиболее отстающим пяти национальным проектам были исполнены опережающими темпами — более 40% запланированных расходов. Среди них «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.». URL: https://www.raexpert.ru/researches/national_project_2020.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ПРОСТРАНСТВЕННОМ РАЗВИТИИ РОССИИ

В пространственном развитии любой страны большое значение придается развитию транспортной инфраструктуры, совершенствование которой в условиях быстрого технологического прогресса XXI в. не знает пределов, поскольку приводит ко все более тесному сближению пространства, которое потребителями видится сжимаемым и делается доступным для быстрого передвижения и поддержания контактов.

Пространственно-географической проблемой России, протянувшейся с запада на восток или с востока на запад на почти 10 тыс. км, является не только самое обширное в мире по расстоянию пространство, пересекающее 11 часовых поясов (17 временных зон) в национальных границах, влияя в свою очередь на функционирование экономики как целостной системы, но и необходимость создания надежной транспортной связи

между всеми без исключения регионами-субъектами⁸. Восточная часть нашей страны оказалась центром масштабного нового строительства еще 55 лет назад. Так, в документах XXIII съезда КПСС говорилось, что «в районах, находящихся восточнее Урала, предстоит развернуть хозяйственное строительство широким фронтом. Здесь на базе... ресурсов будет создаваться ряд крупных многоотраслевых хозяйственных объектов, включающих добывающие и перерабатывающие предприятия, будут прокладываться новые железные и автомобильные дороги и нефтегазопроводы»⁹.

О низком уровне развития транспортной инфраструктуры на востоке страны свидетельствует интегральный индекс инфраструктурного развития российских регионов *InfraOne*, показывающий, насколько регион обеспечен инфраструктурой в целом, а отраслевые индексы, из которых он сформирован, — оснащенность ее конкретными видами. Максимально возможное значение интегрального индекса — 10. Так, уровень развития транспортной инфраструктуры в Дальневосточном федеральном округе составляет 3,02, что ниже, чем в среднем по стране (3,24)¹⁰, хотя во всех программах и концепциях последнего десятилетия говорится о необходимости приоритетного развития Дальнего Востока, т.е. ставится задача смены устойчивого тренда оттока населения с Дальнего Востока на его приток. Проблема негативных последствий экономической динамики для демографической ситуации на территориях оттока населения поднимается давно [9], но сдвигов к лучшему пока нет.

Решение задачи транспортной связи территорий представляет собой не только тяжелую экономически и серьезно технологически проблему сближения дальневосточных территорий страны с ее западными регионами, но и дает импульс к развитию инновационных отраслей для поставок разнообразной продукции, требующейся для создания новых транспортных коридоров

⁸ В предлагаемом А. Кудриным интригующем проекте разделить Россию на шесть метрополий: Московскую, Петербургскую, Уральскую, Сибирскую, Поволжскую, Южную удивляет, как минимум, отсутствие Дальнего Востока как такого.

⁹ XXIII съезд Коммунистической партии Советского Союза. 29 марта – 8 апр. 1966 г. Стеногр. отчет. В 2-х т. Т. 2. М.: Политиздат, 1966. С. 18.

¹⁰ URL: https://www.raexpert.ru/researches/regions/2019_far_east — АО «Эксперт РА».

и модернизации старых. В научно-популярной литературе достаточно подробно объясняются роль и важность высокоскоростных магистралей, кроме авиатранспорта для сближения территорий и людей, но в отличие от других стран для российской экономики этот вопрос оказался неподъемным. За исключением реанимированного проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Петербург, создание таких дорог не входит в планы государства, хотя Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. и Транспортной стратегией Российской Федерации предусматривалось строительство новых скоростных и высокоскоростных магистралей (далее — ВСМ)¹¹, в которых заинтересованы отдельные субъекты Российской Федерации. Например, губернатор Нижегородской области выступает за строительство ВСМ Москва — Нижний Новгород, ссылаясь на проделанную, огромную подготовительную работу¹². И эта потребность может только дополняться планами автодорожного строительства (автодорожных магистралей), но не замещаться ими, как предусмотрено во многих принятых решениях¹³.

Кроме единственного в послевоенной истории страны долгосрочного плана строительства БАМ, не существует долгосрочных программ даже в рамках национальных проектов, а имеющиеся заявленные планы часто меняются, точнее прерываются. Например, Стратегия-2025 отнесла дороги Москва — Казань и Екатеринбург — Челябинск к приоритетным ВСМ, считая, что их строительство обеспечит ликвидацию инфраструктурных ограничений в экономическом пространстве России. Но в 2020 г. их строительство было признано нецелесообразным в ближайшее время.

Руководство РЖД также констатирует наличие этих проблем, полагая, что восточные регионы «сегодня более всего страдают от долгой и дорогой доставки грузов, прежде всего товаров длительного пользования», и эти проблемы могут быть разрешены посредством выполнения проекта под названием «Восточный полигон»¹⁴, т.е. мо-

¹¹ Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

¹² URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/66424>.

¹³ URL: <https://www.bashinform.ru/news/1585265-trassakazan-ekaterinburg-proydet-cherez-bashkiriyu-proekt-anonsiroval-putin/>.

¹⁴ Новый проект по комплексной модернизации БАМа

дернизации Транссиба и БАМа для «расшивки» узких мест, который станет ключевым элементом будущей мировой транспортной системы. По нашему мнению, Восточный полигон может стать для российской экономики евразийским азимутом, если намеченные планы будут выполнены так же, как и установленные сроки первого этапа. Предварительная стоимость проекта составляет 640 млрд руб.¹⁵ Если необходимость координации усилий различных организаций по развитию железнодорожной инфраструктуры восточносибирских и дальневосточных регионов очевидна всем: от федерального правительства до местных органов власти, — так как без этого невозможна синхронизация железнодорожных, энергетических, дорожных, портовых и авиа проектов, то основной стимул такого форсирования вызывает сомнения.

Во многих источниках говорится о задаче увеличения объемов вывоза угля из Кузбасса, других регионов угледобычи, что делает будущее этих «углеродных территорий» экономически ущербным. Разумеется, хотя поставки угля в Китай и на восток в целом увеличиваются, введение новых общемировых ограничений в рамках перехода на «зеленую» экономику в недалеком будущем неминуемо приведет к свертыванию этого производства. Это «развитие» по пути монофункциональной направленности «сырьевых точек» экономического пространства рано или поздно превращается в проблему монофункциональных городов, которые пытаются реанимировать вопреки экономической целесообразности. В этой связи продолжает ставиться все та же задача выравнивания уровня развития регионов без установления критериев такого выделения и отнесения региона к депрессивным или отсталым, т.е. требующим дополнительной экстренной помощи, но не столько в виде субсидий и дотаций, а сколько в разработке специальных долгосрочных программ развития, учитывающих все пространственные особенности территорий [10].

и Транссиба при увеличении их пропускной способности на 74%: с 75 до 130 млн тонн. По словам вице-преьера М. Хуснуллина поток всех грузов в восточном направлении составит 180 млн тонн в 2024 г. Следовательно, уголь займет более 70% всего объема. (URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4847838>).

¹⁵ URL: https://gudok.ru/content/sujet/eastern_polygon/1180731.

ПЛАН ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ В США

В марте 2021 г. в США был принят Закон об американском плане спасения (*American Rescue Plan Act of 2021*), в котором обозначены новые государственные обязательства по финансированию американским правительством наиболее проблемных секторов национальной экономики, что должно значительно изменить экономическое пространство страны. Американские эксперты прежде всего ставят вопрос о необходимости переосмысления направлений развития и обеспечения нового качества реинвестирования национальной инфраструктуры для перестройки существующих транспортных, водных, энергетических и широкополосных систем связи или создания новых объектов в глобальной информационной экономике, к которой переходят высокоразвитые страны. Это относится и к России как стране, испытывающей потребность в огромных объемах реинвестирования и в таких же объемах инвестирования в создание еще не существующих транспортных коридоров или широкополосных систем связи, без чего российские регионы не смогут развиваться как единые части общего геоэкономического пространства. Именно инфраструктура обеспечивает условия для взаимозависимого общего устойчивого выполнения всех типов программ, национальных проектов, планов.

Североамериканские ученые считают, что инвестиции в инфраструктуру — это всегда оптимистичный выбор. Но для такого утверждения необходима коллективная или равноразделяемая вера общества, предпринимательских структур и государства в возможность объединения имеющихся ресурсов для развития национального бизнеса, улучшения качества жизни и защиты окружающей среды для будущих поколений¹⁶, в чем заинтересованы все люди, включая наемных работников, у которых в развивающихся рыночных обществах тоже есть ресурсы, привлекаемые экономикой для производства, а не потребления. В августе 2021 г. был принят Закон об инвестициях в инфраструктуру и создание рабочих мест

¹⁶ Выделяются 17,5 млрд долл. США на экологически чистые автобусы и паромы и 15 млрд долл. США на замену свинцовых труб пластмассовыми трубами. URL: <https://www.nytimes.com/2021/08/10/us/politics/infrastructure-bill-passes.html>.

(*Infrastructure Investment and Jobs Act*), который повторно санкционировал выполнение в течение 2023–2026 гг. нескольких программ развития наземного транспорта, включая федеральную программу автомобильных дорог¹⁷, программы транзита, безопасности на дорогах и железнодорожные программы. Все эти программы будут осуществляться через призму выполнения мероприятий по уменьшению воздействия изменения климата на систему наземного транспорта.

Американские эксперты отмечают, что ухудшение экономической ситуации во время *COVID-19* было намного слабее, чем ситуация после кризиса 2008–2009 гг. Самый характерный признак — уровень безработицы. Если при рецессии *COVID-19* доля безработных в строительстве как основной отрасли, создающей инфраструктуру, составила всего 4,6%, то за сравнимый период 2010 г. она была на уровне 20%. При этом новые сверхмассштабные программы правительства Байдена¹⁸, включающие реконструкцию и обновление ин-

фраструктуры, влияют на занятость не только в строительстве объектов инфраструктуры, но и в ее обслуживании.

В течение следующего десятилетия предполагается заменить более 25% нынешних сотрудников в секторе инфраструктуры в связи с необходимостью квалификационной подготовки работников, выходом на пенсию и другими изменениями занятости, а также оценивается ежегодная замена занятых более чем в 10% в ряде профессий инфраструктурного сектора¹⁹.

Как отмечают эксперты, это самый крупный инфраструктурный пакет за последние пять десятилетий, который добавляет 550 млрд долл. США новых расходов в течение пяти лет²⁰. Особо также подчеркивается и то, что этот закон имеет реальное значение, так как решает проблемы поколений.

¹⁹ Tomer A., Kane J., George C. Rebuild with purpose: An affirmative vision for 21st century American infrastructure. Brookings Metropolitan Policy Program, 2021, p. 34.

²⁰ Tomer A., Kane J., George C. Rebuild with purpose: An affirmative vision for 21st century American infrastructure. Brookings Metropolitan Policy Program, 2021.

¹⁷ Например, включена реконструкция шоссе на Аляске.

¹⁸ На закон по инфраструктуре выделено 1 трлн долл. США.

БЛАГОДАРНОСТИ

Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансовому университету.

ACKNOWLEDGEMENTS

The article was prepared based on the results of research carried out at the expense of budgetary funds under the state assignment of the Financial University.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ / REFERENCES

1. Менделеев Д. И. К познанию России. М.: Айрис-пресс; 2002. 576 с.
Mendelev D. I. To the knowledge of Russia. Moscow: Ayris-press, 2002. (In Russ.).
2. Федоренко Н. П. Россия: уроки прошлого и лики будущего. М.: Экономика; 2001. 488 с.
Fedorenko N. P. Russia: lessons of the past and faces of the future. Moscow: Economizdat, 2001. (In Russ.).
3. Гранберг А. Г. О программе фундаментальных исследований пространственного развития России. *Регион: экономика и социология*. 2009;(2):166–178.
Granberg A. G. About the program of fundamental research of spatial development of Russia. *Region: Economics and Sociology*. 2009;(2):166–178. (In Russ.).
4. Лаврикова Ю. Г., Суворова А. В. Оптимальная пространственная организация экономики региона: поиск параметров и зависимостей. *Экономика региона*. 2020;16(4):1017–1030. DOI: 10.17059/ekon.reg.2020-4-1
Lavrikova Yu. G., Suvorova, A. V. Optimal Spatial Organisation of the Regional Economy: Search for Parameters and Dependencies. *Ekonomika regiona = Economy of region*. 2020;16(4):1017–1030. (In Russ.). DOI: 10.17059/ekon.reg.2020-4-1
5. Беков Р. С. О природе и специфике экономического пространства. *Экономическая наука современной России*. 2005;30(3):110–115.

- Bekov R. S. On the nature and specifics of economic space. *Economics of Contemporary Russia*. 2005;30(3):110–115. (In Russ.).
6. Макара С. В. Пространственный анализ: развитие концепции и возможностей применения. *Вестник Финансового университета*. 2012;68(2):61–72.
Makar S. V. Spatial analysis: concept and application possibilities development. *Finance: Theory and Practice*. 2012;68(2):61–72. (In Russ.).
 7. Ткаченко А. А. Стратегия пространственного развития России до 2025 года и приоритеты регионального развития. Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. М.: ИНИОН РАН; 2020. С. 158–162.
A. A. Tkachenko Spatial development strategy of Russia until 2025 and regional development priorities. *Russia: Trends and Development Prospects*. Yearbook. Moscow: Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences, 2020, Pp. 158–162.
 8. Молчанов И. Н., Молчанова Н. П. Совершенствование межбюджетных отношений и пространственное развитие в 2021–2023 годах. *Экономика. Налоги. Право*. 2021;14(1):100–111. DOI: 10.26794/1999–849X-2021–14–1–100–111
Molchanov I. N., Molchanova N. P. Improving intergovernmental fiscal relations and spatial development in the 2021–2023 biennium. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, taxes & law*. 2021;14(1):100–111. (In Russ.). DOI: 10.26794/1999–849X-2021–14–1–100–111
 9. Ткаченко А. А. Демографическая ситуация и национальная экономика России в первом десятилетии XXI в. *Власть*. 2012;(10):4–9.
Tkachenko A. A. Demographic situation and national economy of Russia in the first decade of the XXI Century. *Vlast' = The Authority*. 2012;(10):4–9.
 10. Ткаченко А. А. Критерии депрессивности регионов. *Вестник Московского университета*. Серия 5: География. 1996;(4):66–71.
Tkachenko A. A. Criteria of depressed status of a region. *Vestnik Moskovskogo Universiteta*. Seriya 5: Geografiya. 1996;(4):66–71. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Александр Александрович Ткаченко — доктор экономических наук, профессор, заместитель директора Института исследований международных экономических отношений, Финансовый университет, Москва, Россия
AATkachenko@fa.ru

ABOUT THE AUTHOR

Alexander A. Tkachenko — Dr. Sci. (Econ.), Prof., Deputy Director of the Institute for International Economic Relations Research, Financial University, Moscow, Russia
AATkachenko@fa.ru

Статья поступила 21.08.2021; принята к публикации 05.11.2021.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

The article was received 21.08.2021; accepted for publication 05.11.2021.

The author read and approved the final version of the manuscript.