

ISSN 2409-1634

# НАУЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

RESEARCH RESULT. ECONOMIC RESEARCH

9(2) 2023

16+

Сайт журнала:  
[reconomis.ru](http://reconomis.ru)

онлайн научный рецензируемый журнал  
online scholarly peer-reviewed journal



# НАУЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ RESEARCH RESULT. ECONOMIC RESEARCH

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
Свидетельство о регистрации средства массовой информации Эл. № ФС77-55674 от 28 октября 2013 г.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Эл. № ФС 77- 69098 от 14 марта 2017 г.

The Journal is registered at the Federal Service for Supervision of Communications, Information Technology and Mass Media (Roskomnadzor)  
Mass media registration certificate El. № FS 77-55674 of October 28, 2013  
Mass media registration certificate El. № FS 77- 69098 of March 14, 2017



Том 9, № 2. 2023

СЕТЕВОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
Издается с 2014 г.  
ISSN 2409-1634



Volume 9, № 2. 2023

ONLINE SCHOLARLY PEER-REVIEWED JOURNAL  
First published online: 2014  
ISSN 2409-1634

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

### **ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:**

**Заганова О.В.**, профессор, доктор экономических наук, заведующий кафедрой инновационной экономики и финансов института экономики и управления НИУ «БелГУ» (Белгород, Россия).

### **ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА:**

**Соловьева Н.Е.**, доцент, кандидат экономических наук, доцент кафедры инновационной экономики и финансов института экономики и управления НИУ «БелГУ» (Белгород, Россия).

### **ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ:**

**Гордя Д.В.**, ассистент кафедры инновационной экономики и финансов института экономики и управления НИУ «БелГУ» (Белгород, Россия).

### **РЕДАКТОР АНГЛИЙСКИХ ТЕКСТОВ:**

**Пяшенко И.В.**, доцент, кандидат филологических наук, доцент кафедры английской филологии и межкультурной коммуникации Института межкультурной коммуникации и международных отношений НИУ «БелГУ» (Белгород, Россия).

### **ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:**

**Бархударов Мансур Иса Оглы**, доцент, кандидат экономических наук, директор Русской экономической школы (РЭШ) Азербайджанского государственного экономического университета (UNEC), (Баку, Азербайджан)

**Залинурова Л.С.**, профессор, доктор экономических наук, заведующая кафедрой инновационной экономики Башкирского государственного университета (Уфа, Россия)

**Тржилова А.Д.**, кандидат экономических наук, заведующая кафедрой «Банковская деятельность и страхование», Кыргызский экономический университет им. Мусы Рыскулбекова, (Бишкек, Кыргызская Республика)

**Жуковская И.Е.**, доктор экономических наук, профессор кафедры «Цифровая экономика и информационные технологии» Ташкентского государственного экономического университета (Ташкент, Узбекистан)

**Зимакова Л.А.**, доцент, доктор экономических наук, профессор кафедры инновационной экономики и финансов института экономики и управления НИУ «БелГУ» (Белгород, Россия).

**Колесников А.В.**, профессор, доктор экономических наук, профессор ФГБОУ ВО Белгородского государственного технологического университета им. В.Г.Шухова, (Белгород, Россия).

**Кулов А.Р.**, профессор РАН, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, Федеральное государственное бюджетное научное учреждение «Федеральный научный центр аграрной экономики и социального развития сельских территорий – Всероссийский научно-исследовательский институт экономики сельского хозяйства, (Москва, Россия)

**Помазов В.А.**, доктор физико-математических наук, доцент, доцент кафедры информатики и информационных технологий, ФГБОУ ВО Белгородский государственный аграрный университет им. В.Я.Горина, (Белгород, Россия).

**Пяхова Н.И.**, доктор экономических наук, профессор, Старооскольский филиал НИУ БелГУ (Старый Оскол, Россия)

**Мамедов З.Ф.**, профессор, доктор экономических наук, Азербайджанский государственный экономический университет (Баку, Азербайджан).

**Машевская О.В.**, кандидат экономических наук, доцент кафедры банковской экономики Белорусского государственного университета (Минск, Республика Беларусь)

**Молчан А.С.**, доктор экономических наук, профессор, директор института экономики, управления и бизнеса, заведующий кафедрой экономической безопасности, ФГБОУ ВО Кубанский государственный технологический университет, (Россия, Краснодар).

**Элейви Х.З.**, кандидат экономических наук, директор Департамента по финансовым вопросам при Президентуре Научного университета Аль-Карах (Багдад, Ирак)

## EDITORIAL TEAM:

### **EDITOR-IN-CHIEF:**

**Oksana V. Vaganova** Professor, Doctor of Economics, Head of the Department of Innovative Economy and Finance, Institute of Economy and Finance, Belgorod State National Research University (Belgorod, Russia).

### **DEPUTY EDITOR-IN-CHIEF:**

**Natalia E. Solovjeva**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Innovative Economy and Finance, Institute of Economy and Finance, Belgorod State National Research University (Belgorod, Russia).

### **EXECUTIVE SECRETARY:**

**Daria V. Gordya**, Assistant Lecturer, Department of Innovative Economics and Finance, Institute of Economics and Management, Belgorod State National Research University (Belgorod, Russia).

### **ENGLISH TEXTS EDITOR:**

**Igor V. Lyashenko**, Associate Professor, Candidate of Philological Sciences, Associate Professor of the Department of English Philology and Intercultural Communication, Belgorod State National Research University (Belgorod, Russia).

### **CONSULTING EDITORS:**

**Mansur I. Ogly Barkhudarov**, Associate Professor, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Director of the Russian Economic School (NES), Azerbaijan State Economic University (UNEC), (Baku, Azerbaijan).

**Valinurova Lilia Sabikhovna**, Professor, Doctor of Economics, Head of the Department of Innovative Economics, Bashkir State University (Ufa, Russia)

**Arsel D., Dzhailova** Candidate of Economic Sciences, Head of the Department of Banking and Insurance, Musa Ryskulbekov Kyrgyz Economic University, Kyrgyz Republic, Bishkek.

**Irina E. Zhukovskaya**, Doctor of Economics, Professor of the Department of Digital Economy and Information Technologies, Tashkent State University of Economics (Tashkent, Uzbekistan)

**Lilia A. Zimakova**, Associate Professor, Doctor of Economics, Professor of the Department of Innovative Economy and Finance, Institute of Economy and Finance, Belgorod State National Research University (Belgorod, Russia).

**Andrey V. Kolesnikov**, Professor, Doctor of Economics, Professor of Shukhov Belgorod State Technological University (Belgorod, Russia).

**Arslan R. Kulov**, Professor of the Russian Academy of Sciences, Doctor of Economics, Professor, Chief Researcher, Federal State Budgetary Scientific Institution "Federal Scientific Center of Agrarian Economics and Social Development of Rural Territories – All-Russian Research Institute of Agricultural Economics", (Moscow, Russia)

**Vadim A. Lomazov**, Doctor of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Informatics and Information Technologies, Gorin Belgorod State Agrarian University, Russia, Belgorod.

**Natalia I. Lyakhova**, Doctor of Economics, Professor, Stary Oskol Branch of Belgorod State National Research University, (Stary Oskol, Russia)

**Zahid F. Mamedov**, Professor, Doctor of Economics, Azerbaijan State University of Economics (UNEC) (Baku, Azerbaijan).

**Oksana V. Mashevskaya**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Bank Economy, Belarusian State University, (Minsk, Republic of Belarus)

**Alexey S. Molchan**, Professor, Doctor of Economics, Director of the Institute of Economics, Management and Business, Head of the Department of Economic Security, Kuban State Technological University, (Krasnodar, Russia)

**Hussein Z. Olewi**, Ph.D. in Economic Sciences, Director of the Department of Financial Affairs at the Presidency of Al-Qarh University of Science (Baghdad, Iraq)

**Ahmet M. Pendzhiev**, Academician of the International Academy of Sciences of Ecology and Safety, Corresponding Member and Professor of the Russian Academy of Natural Sciences, Candidate of Technical Sciences, Doctor of Agricultural Sciences, Associate Professor of Automation of Production Processes of the Turkmen State Institute of Architecture and Construction (Ashgabat, Turkmenistan).

**Пенджиев А.М.**, академик Международной академии наук экологии и безопасности, член-корреспондент и профессор Российской академии естественных наук, кандидат технических наук, доктор сельскохозяйственных наук, доцент кафедры автоматизации производственных процессов Туркменского государственного архитектурно-строительного института (Ашхабад, Туркменистан).

**Старикова М.С.**, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры маркетинга, ФГБОУ ВО Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова, (Белгород, Россия)

**Тен Т.Л.**, профессор, доктор технических наук, профессор кафедры «Информационно-вычислительных систем» Карагандинского экономического университета (Караганда, Казахстан).

**Титов А.Б.**, профессор, доктор экономических наук, ректор АНОО ВО «Водная Академия», (Санкт-Петербург, Россия).

**Хайитов Ш.Н.**, кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой менеджмента Бухарского инженерно-технологического института (Бухара, Узбекистан)

**Христова В.**, доцент, д-р, зам. декана по научной-исследовательской деятельности и международного сотрудничества, преподаватель кафедры «Управление хозяйством» Великотырновского университета «Святых Кирилла и Мефодия», (Велико-Тырнов, Болгария)

**Maria S. Starikova**, Doctor of Economics, Professor, Department of Marketing, Shukhov Belgorod State Technological University (Belgorod, Russia)

**Tatiana L. Ten**, Professor, Doctor of Technical Sciences, Professor of the Department of Information Systems, Karaganda Economic University (Karagandy, Kazakhstan).

**Anton B. Titov**, Professor, Doctor of Economics, Rector of Water Academy, (St. Petersburg, Russia).

**Sh. N. Khaitov**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Management, Bukhara Engineering and Technology Institute (Bukhara, Uzbekistan)

**Veneta Hristova**, Associate Professor, Vice Dean for Research and International Relations, Professor of the Department of Economic Management, University of Saints Cyril and Methodius of Velikotyrnov, (Veliko Tarnovo, Bulgaria)

---

Учредитель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский государственный национальный исследовательский университет»  
Издатель: НИУ «БелГУ». Адрес издателя: 308015 г. Белгород, ул. Победы, 85. Журнал выходит 4 раза в год

Founder: The Federal State Autonomous Educational Establishment of Higher Education «Belgorod State National Research University» Publisher: Belgorod State National Research University  
Address of Publisher: 85 Pobedy St., Belgorod, 308015, Russia Publication frequency: 4/year

## МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

## WORLD ECONOMY

<b>Айрапетян В.Л.</b> Внешняя торговля Армении: международное и евразийское направление	5	<b>Victoria L. Hayrapetyan</b> Foreign trade of Armenia: international and Eurasian direction	5
<b>Валиев Д. А.</b> Доля промышленной продукции в торговле между Азербайджаном и Россией	16	<b>Jeyhun A. Valiyev</b> Share of industrial products in trade between Azerbaijan and Russia	16
<b>Восканян М. А.</b> Анализ структуры экономики Армении: ключевые тренды развития	27	<b>Mariam A. Voskanyan</b> Analysis of the structure of the Armenian economy: key development trends	27

ОТРАСЛЕВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ  
ЭКОНОМИКАBRANCH AND REGIONAL  
ECONOMY

<b>Гудкова О. В., Силаева В. В.</b> Проблемы отрасли грузовых автомобильных перевозок и варианты их решения	45	<b>Olga V. Gudkova, Valentina V. Silaeva</b> Problems of the road cargo transportation industry and their solutions options	45
<b>Гюнтер И.Н., Молчанова Л.А.</b> Развитие инноваций на основе интеграционных процессов кластеризации и кооперации агропромышленного сектора	53	<b>Irina N. Gyunter, Lyudmila A. Molchanova</b> Development of innovations based on integration processes of clustering and cooperation of the agro-industrial sector	53
<b>Жданова Т.А., Жданова Н.М.</b> Основные направления совершенствования обеспечения экономической безопасности промышленного производства на территории субъекта Российской Федерации	63	<b>Tatiana A. Zhdanova, Nadezhda M. Zhdanova</b> The main directions of improving the economic security of industrial production in the territory of the subject of the Russian Federation	63
<b>Лебедева Н.А.</b> Проблемы и особенности реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года	74	<b>Nadezhda A. Lebedeva</b> Problems and features of transport strategy of the Russian Federation implementation of the until 2035	74

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ  
И УЧЕТ НА ПРЕДПРИЯТИИECONOMICS, MANAGEMENT  
AND BUSINESS ACCOUNTING

<b>Кантарджян С. Л., Маргарян А. А.</b> Роль стрессоустойчивости в обеспечении устойчивого развития национальных образовательных систем методами цифровой экономики	85	<b>Sarkis L. Kahtardjyan, Aykanush A. Margaryan</b> The role of stress tolerance in ensuring the sustainable development of national educational systems using digital economy methods	85
--	----	--	----

---

**ФИНАНСЫ****FINANCE**

---

**Алумрани Б. К.Х., Соловьева Н.Е.**Проблемы регулирования  
государственного бюджета Ирака  
в современных рыночных  
условиях**96****Bashir K. H. Alumrani,****Natalia E, Solovjeva**  
Problems of regulation of the state  
budget of Iraq in modern market  
conditions**96****Биткина И.К., Герасимова Т.А.**Направления повышения финансовой  
устойчивости российских коммерческих  
банков: сравнительный анализ**108****Irina K. Bitkina, Tatiana A. Gerasimova**Directions of increasing the financial  
stability of Russian commercial banks:  
a comparative analysis.**108****Корытько Т.Ю., Емельяненко И.С.,  
Шевчук Е.В.**Механизм управления финансовым  
потенциалом предприятия**116****Tetyana Yu. Korytko, Inna S.  
Emelyanenko, Ekaterina V. Shevchuk**The mechanism for managing the  
financial potential of an enterprise**116**

---

**СТАТЬЯ НОМЕРА  
MAIN FEATURE**

УДК 339.5

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-1

Айрапетян В.Л.

**ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ АРМЕНИИ:  
МЕЖДУНАРОДНОЕ И ЕВРАЗИЙСКОЕ НАПРАВЛЕНИЯ**

Российско-армянский (славянский) университет, ул. Эмина, 123,  
г. Ереван, 0051, Республика Армения

e-mail: [viktoriya.hayrapetyan@rau.am](mailto:viktoriya.hayrapetyan@rau.am)

**Аннотация.**

В данной статье проведен анализ международного и евразийского направлений внешней торговли Республики Армения, что обусловлено членством Армении в Евразийском экономическом союзе с 1 янв. 2015 г. Основными показателями, характеризующими степень интеграции страны в мировую экономику, являются открытость экономики, экспортная и импортная квоты. Динамика данных показателей за 2002-2022 гг. свидетельствует о достаточно высокой степени вовлеченности экономики Армении в мировое хозяйство. Основными характеристиками внешней торговли товарами РА является наличие устойчивого отрицательного сальдо внешнеторгового баланса, которое достигло своего максимума в 2022 г. (-3,4 млрд. долл. США), а также существенная доля сырьевых товаров в экспорте (38%). В целом, 2022 г. стал для Армении весьма значимым в аспекте значимого роста объемов внешнеторговых потоков – на 169%. К основным направлениям экспорта армянской продукции в 2021-2022 гг. можно отнести Россию, Китай, Швейцарию, Болгарию, Нидерланды и Ирак. Основными поставщиками товаров на рынок РА в 2021-2022 гг. стали Россия, Китай, Иран, Италия, Германия. В товарной структуре экспорта РА 66% экспорта в 2022 г. пришлось на четыре товарные группы: «минеральные продукты» (19%), «драгоценные и полудрагоценные камни, драгоценные металлы, изделия из них» (18%), «готовые продукты питания» (16%), и «машины, оборудование и механизмы» (13%). Доля стран ЕАЭС во внешней торговле РА всегда была существенной: в среднем за период 2002-2022 гг. составила 24% экспорта и 28% импорта, максимальные значения были достигнуты в 2022 г. – 47% общего экспорта и 31% общего импорта. Географическая структура внешнеторговых потоков РА в/из стран ЕАЭС всегда характеризовалась высокой концентрированностью: 95-97% потоков приходилось на РФ, 3-4% – на Беларусь, 1-1,5 на Казахстан, менее 1% – на Кыргызстан.

**Ключевые слова:** внешняя торговля, товарная и географическая структуры экспорта и импорта, ЕАЭС

**Информация для цитирования:** Айрапетян В.Л. Внешняя торговля Армении: международное и евразийское направление // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 5-15. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-1

Viktoriya L. Hayrapetyan

**FOREIGN TRADE OF ARMENIA:  
INTERNATIONAL AND EURASIAN DIRECTIONS**

Russian-Armenian (Slavonic) University, 123 O. Emin Street, Yerevan, 0051, Armenia

e-mail: [viktoriya.hayrapetyan@rau.am](mailto:viktoriya.hayrapetyan@rau.am)

**Abstract.**

The article analyzes the international and Eurasian directions of the Republic of Armenia's foreign trade that is caused by the Armenia's membership in the Eurasian Economic Union since January 1, 2015. The main indicators characterizing the country's integration into the world economy are the openness of economy, export and import quotas. The dynamics of these indicators for 2002-2022 demonstrates a rather high degree of involvement of the Armenian economy in the world economy. The main characteristics of the Armenia's foreign trade in goods are the presence of a stable negative balance of foreign trade, which reached its maximum in 2022 (-3.4 billion USD), as well as a large share of raw materials in exports (38%). In general, the year 2022 became very important for Armenia in terms of a significant increase in the volume of foreign trade flows (by 169%). Among the main directions of Armenian export in 2021-2022 there were Russia, China, Switzerland, Bulgaria, the Netherlands and Iraq. The main suppliers of goods to the Armenian market in 2021-2022 were Russia, China, Iran, Italy, and Germany. In the commodity structure of exports of the Republic of Armenia, 66% of exports in 2022 were in four commodity groups: "mineral products" (19%), "precious and semi-precious stones, precious metals and articles thereof" (18%), "ready-made foodstuffs" (16%), and "machinery, equipment and mechanisms" (13%). The share of the EEU countries in the foreign trade of the Republic of Armenia has always been significant: at average, for the period 2002-2022 it accounted for 24% of exports and 28% of imports, the maximum values were reached in 2022: 47% of total exports and 31% of total imports. The geographical composition of the foreign trade flows of the Republic of Armenia to/from the EEU countries has always been characterized by high concentration: 95-97% of these flows went from/to the Russian Federation, 3-4% – Belarus, 1-1.5% Kazakhstan, less than 1% – Kyrgyzstan.

**Key words:** foreign trade; goods and geographical compositions of export and import; Eurasian Economic Union

**Information for citation:** Hayrapetyan V.L. "Armenia's foreign trade: international and Eurasian direction", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 5-15, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-1

**Введение**

Малые экономики (к которым относится Армения), как правило, более интегрированы в мировое хозяйство, поскольку их экспорт обычно включает небольшое количество секторов, и они вынуждены импортировать больше товаров и услуг в

плане объема и разнообразия, чем более крупные страны, для удовлетворения внутреннего спроса. Также на степень участия страны в мировом хозяйстве оказывают влияние такие факторы как экономико-географическое положение, история, культура, внешнеторговая политика,

структура экономики, участие в глобальных производственных цепочках стоимости. [OECD, 2011] С 1.01.2015 г. Армения является членом Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и согласно Приложению 4 Договора «О присоединении Республики Армения к Договору "О Евразийском экономическом союзе"» (от 29 мая 2014 г.) в отношении всех ввозимых товаров на территорию РА действует Единый таможенный тариф. [The Agreement, 2014]. Таким образом, меры внешнеторгового регулирования, применяемые в отношении товаров из ЕАЭС и из третьих стран, существенно отличаются, что, безусловно, влияет на товарную и географическую структуры внешних потоков. Помимо этого, Армения на протяжении всего периода независимости активно торговала с Российской Федерацией (крупнейшей экономикой ЕАЭС), что также оказывает существенно влияние на географическую структуру экспорта/импорта.

В аспекте вышесказанного, в данной статье будет проведен анализ внешнеторговых потоков Армении в мировом и евразийском направлениях.

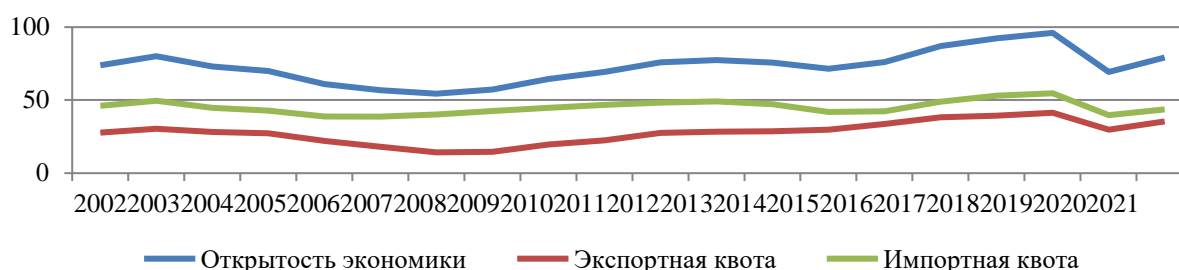
### Основная часть

#### *Внешняя торговля Армении: международное направление*

Основными показателями, характеризующими степень интеграции страны в мировую экономику, являются открытость экономики, экспортная и импортная квоты. Открытость экономики измеряется как от-

ношение суммы экспорта и импорта (товаров и услуг) к ВВП и дает представление о зависимости отечественных производителей от иностранного спроса, а отечественных потребителей – от иностранного предложения. Экспортная квота рассчитывается как отношение экспорта товаров и услуг к ВВП и показывает, насколько отечественные предприятия конкурентоспособны на внешних рынках. Импортная квота рассчитывается как отношение импорта товаров и услуг к ВВП и показывает, насколько внутренний рынок зависит от внешних поставок. Общепринято, что чем выше значения данных показателей, тем выше степень интеграции страны в мировую экономику, с другой стороны, тем выше степень зависимости экономики страны от внешних шоков.

Динамика данных показателей за сравнительно небольшой отрезок времени (2002-2021 г.) свидетельствует о достаточно высокой степени вовлеченности экономики Армении в мировое хозяйство, поскольку можем наблюдать все кризисы XXI в. (рис. 1). Максимальные значения были достигнуты в 2019 г.: открытость экономики – 96%, экспортная квота – 41%, импортная квота – 55%. В 2021 г. после кризисов 2020 г. (для Армении это пандемия COVID-19 и 44-дневная война) эти показатели не вышли на уровень максимальных значений. (Данные за 2022 г. по этим показателям на момент написания статьи отсутствуют).



**Рис. 1. Показатели интеграции Армении в мировую экономику, % [World Bank database, 2023]**

**Fig. 1. Indicators of the Armenia's integration into the world economy, % [World Bank database, 2023]**



В нашей работе мы сосредоточимся на анализе внешней торговли РА товарами.

Основными характеристиками внешней торговли товарами РА, сложившимися за последние десятилетия, является наличие устойчивого отрицательного сальдо внешнеторгового баланса, которое достигло своего максимума в 2022 г. (-3,4 млрд. долл. США) (рис. 2), а также существенная доля сырьевых товаров в экспорте (38%) [World Integration, 2023].

Объемы внешней торговли РА за период 2002-2022 гг. в абсолютном выражении существенно выросли: экспорт – в 17,8 раз, импорт – в 9,9 раз. Вместе с тем отрицательное сальдо внешнеторгового баланса также увеличилось в 5,8 раз. Армения представляет собой малую экономику, поэтому на графике, отражающем динамику

внешнеторговых потоков РА, можно проследить влияние всех мировых и региональных экономических и неэкономических кризисов (рис. 2).

Первым значимым мировым потрясением в XXI в. стал финансово-экономический кризис, начавшийся в ноябре 2008 г., что нашло свое отражение в большей степени в падении объемов экспорта, что обусловлено его сырьевой направленностью: уже в 2008 г. армянские предприятия поставили на внешние рынки 92% продукции от объемов 2007 г., в 2009 г. – 67% (от объема 2008 г.). Импорт продукции в РА в 2008г. составил 135% от предыдущего значения, в 2009 г. – уже 75%. Докризисных показателей внешняя торговля РА достигла только в 2011 г. (рис. 2, табл. 1).

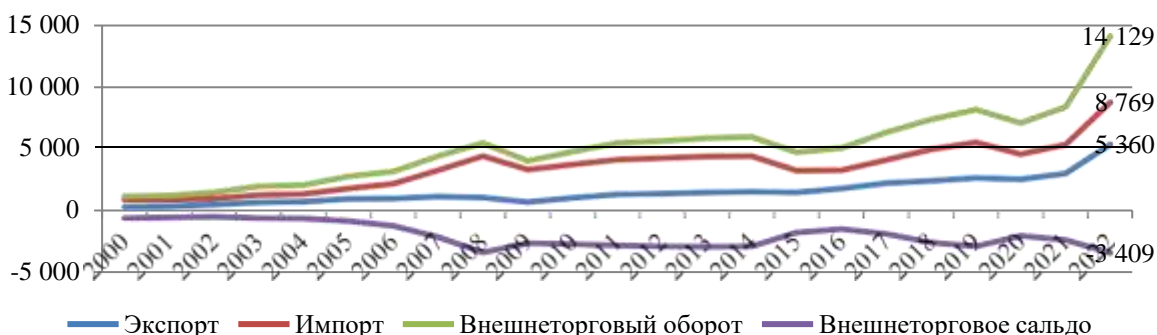


Рис. 2. Внешнеторговые потоки РА (млн. долл. США) [Database of the Statistical, 2023]  
 Fig. 2. Foreign trade flows of the RA (million USD) [Database of the Statistical, 2023]

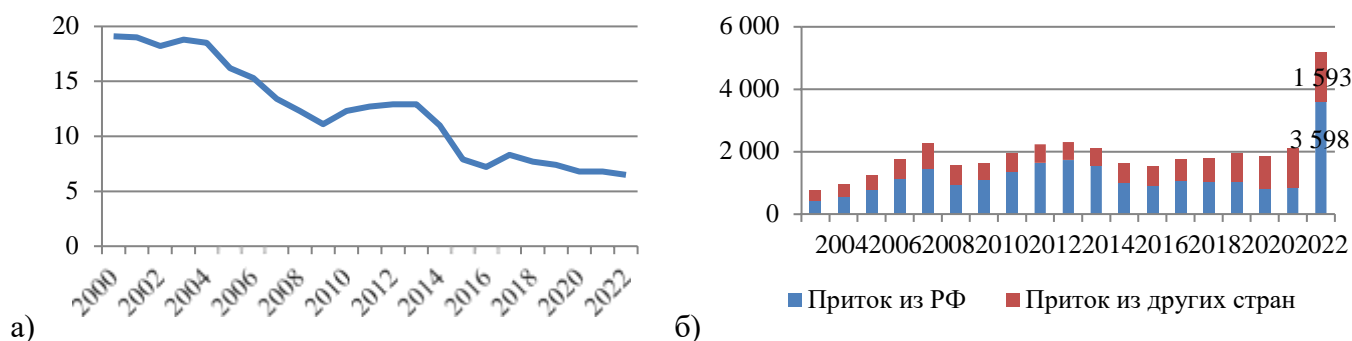
Таблица 1  
 Внешнеторговые потоки РА, по сравнению с предыдущим годом (%)  
 [Database of the Statistical, 2023]

Table 1  
 External trade flows, compared to the previous year (%)  
 [Database of the Statistical, 2023]

Год	Экспорт	Импорт	Год	Экспорт	Импорт	Год	Экспорт	Импорт
2000	130	109	2008	92	135	2016	121	101
2001	114	99	2009	67	75	2017	125	125
2002	148	113	2010	147	113	2018	108	121
2003	136	130	2011	128	111	2019	110	111
2004	105	106	2012	103	103	2020	96	83
2005	135	133	2013	107	103	2021	119	118
2006	101	122	2014	105	101	2022	178	164
2007	117	149	2015	96	73			

Падение объемов экспорта и импорта РА в 2015 г. было обусловлено валютным кризисом 2014-2015 гг. в РФ. Удорожание драма в среднегодовом значении на 28% (с 11 арм. др./рос. руб. до 7,9 арм. др./рос. руб.) в 2015 г. по сравнению с 2014 г. привело к двум последствиям: падению конкурентоспособности армянских товаров на российском рынке (из-за роста выражен-

ных в рублях цен на армянскую продукцию); снижению в 2015 г. по сравнению с 2014 г. притока денежных переводов в РА с 2,1 млрд. долл. США до 1,6 млрд. долл. США, в том числе из РФ с 1,6 млрд. долл. США до 1 млрд. долл. США (рис. 3). В результате в 2015 г. объемы экспорта РА составили 96% от значения 2014 г., импорта – 73%.



**Рис. 3. Динамика**  
**а) валютного курса армянский драм / российский рубль**  
**б) притока денежных переводов в РА [Database of the Statistical, 2023]**

**Fig.3. Dynamics of**  
**а) the Armenian dram / Russian ruble exchange rate**  
**б) the inflow of remittances in the Republic of Armenia [Database of the Statistical, 2023]**

В 2020 г. Армения столкнулась с двумя серьезными кризисами неэкономического происхождения: пандемия COVID-19, включая меры по ограничению мобильности, направленные на преодоление последствий распространения заболевания, и «44-дневная» война. В 2020 г. потоки экспорта из РА практически не изменились (96% от значения 2019 г.), а импорт сократился с 5,5 млрд. долл. США до 4,6 млрд. долл. США (83% от значения 2019 г.). Более значимое падение импорта вызвано также сокращением притока трансфертов в РА с 2 млрд. долл. США до 1,8 млрд. долл. США.

Политические и военные события 2022 г. оказали значительное влияние на внешнюю торговлю РА. По разным оценкам в течение года в РА прибыло от 60 тыс. до 100 тыс. релокантов. С одной стороны, это привело к росту денежных переводов в РА из РФ (с 0,9 млрд. долл. США в

2021 г. до 3,6 млрд. долл. США в 2022 г. (рис. 3)), что в свою очередь обусловило увеличение внутреннего спроса как на отечественную, так и на импортную продукцию. Росту внешнеторговых потоков в/из РА также способствовало разрешение «параллельного импорта» в РФ. Таким образом, в 2022 г. объемы экспорта из РА составили 5,4 млрд. долл. США (178% от значения 2021 г.), импорта – 8,8 млрд. долл. США (164% от значения 2021 г.).

Следует отметить, что в 2022 г. внешнеторговые потоки РА не только выросли в абсолютном значении, но также существенно изменилась их географическая структура (табл. 2). К основным направлениям экспорта армянской продукции в 2021-2022 гг. можно отнести Россию, Китай, Швейцарию, Болгарию, Нидерланды и Ирак. Основными поставщиками товаров на рынок РА в 2021-2022 гг. стали Россия, Китай, Иран, Ита-

лия, Германия. Сопоставляя географическую структуру внешней торговли РА в 2022г. и в 2021 г., можно сделать следующие выводы:

- Доля стран ЕАЭС в экспорте РА выросла с 29,3% до 46,8%, а в импорте упала с 34,6% до 31,5%.
- Доля стран ЕС в экспорте РА уменьшилась с 21,8% до 14,4%, в импорте практически не изменилась – с 17,4% до 17,2%.
- Доля России в экспорте РА значительно возросла с 27,9% до 45%, в импорте

уменьшилась с 33,3% до 29, %.

- Доля Китая существенно уменьшилась в экспорте с 13 до 6,9% и в импорте с 16,2% до 15,8%.
- В экспорте РА уменьшились доли Швейцарии, Болгарии, Нидерландов, Ирака, США, Германии, Ирана и Италии; доля ОЭА выросла с 2,5% до 10%, Грузии с 2,3% до 2,9%.
- В импорте РА увеличились доли Германии, США, и Японии, уменьшились доли Ирана, Италии, Грузии.

Таблица 2

**Основные торговые партнеры РА, в % к общему экспорту/импорту  
 [Database of the Central Bank, 2023]**

Table 2

**Major trading partners of the Republic of Armenia, % of total exports/imports  
 [Database of the Central Bank, 2023]**

Страна	Экспорт		Страна	Импорт	
	2021г.	2022г.		2021г.	2022г.
РФ	27,9	45,0	РФ	33,3	29,9
Китай	13,0	6,9	Китай	16,2	15,8
Швейцария	11,9	4,7	Иран	8,2	6,8
Болгария	6,6	3,9	Италия	4,2	3,2
Нидерланды	6,3	4,0	Германия	4,0	4,8
Ирак	5,9	4,7	Украина	2,7	1,0
США	2,7	1,5	Грузия	2,3	1,7
Германия	2,6	2,0	США	2,3	4,4
ОАЭ	2,5	10,0	Франция	1,6	1,3
Грузия	2,3	2,9	Япония	1,0	2,2
Иран	2,2	2,1	Нидерланды	0,7	0,6
Италия	2,1	1,2	ОАЭ	0,7	0,7

Товарная структура внешней торговли РА в 2022 г. по сравнению с 2021 г. также претерпела некоторые изменения. В товарной структуре экспорта РА 66% экспорта в 2022 г. пришлось на четыре товарные группы: «минеральные продукты» (19%), «драгоценные и полудрагоценные камни, драгоценные металлы, изделия из них» (18%), «готовые продукты питания» (16%), и «машины, оборудование и механизмы» (13%) (табл. 3). Следует отметить, что к группе «минеральные продукты» согласно Единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности ЕАЭС относится, в том числе, подгруппа «руды шлак и зола», на которую в экспорте РА

приходится более 90% значения по всей группе [Database of the Statistical Committee], 2023.

Доли отдельных товарных групп в экспорте РА в 2022г. существенно возросли. К ним относятся «жиры и масла животного или растительного происхождения» (в 95,8 раз; но доля этой группы в экспорте РА, тем не менее, осталось небольшой – 0,14%), «машины, оборудование и механизмы» (в 12,3 раза), «средства наземного, воздушного и водного транспорта» (в 8,3 раза), «драгоценные и полудрагоценные камни, драгоценные металлы, изделия из них» (в 3 раза) (табл. 3).

Таблица 3

Товарная структура внешнеторговых потоков РА, 2022 г.,  
 % к общему экспорту/импорту [Database of the Central Bank, 2023]

Table 3

Goods composition of foreign trade flows of the Republic of Armenia, 2022,  
 % of total exports/imports [Database of the Central Bank, 2023]

Товарная группа	млн. долл. США	Доля группы в общем потоке	Темп роста, %
<b>ЭКСПОРТ</b>			
<b>ВСЕГО</b>	5 360	100	177,7
минеральные продукты	1 022	19	104,1
драг. и полудраг. камни, драг. металлы, изделия	989	18	3,0 раз
готовые продукты питания	877	16	140,4
машины, оборудование и механизмы	695	13	12,3 раз
недрагоценные металлы и изделия из них	460	9	126,2
средства наземн., воздушн. и водного транспорта	322	6	8,3 раз
продукты растительного происхождения	225	4	120,7
текстиль и изделия из него	212	4	115,7
<b>ИМПОРТ</b>			
<b>ВСЕГО</b>	8 769	100	163,5
машины, оборудование и механизмы	1 722	20	191,5
минеральные продукты	1 196	14	127,6
средства наземн., воздушн. и водного транспорта	966	11	3,2 раз
драг. и полудраг. камни, драг. металлы, изделия	691	8	2,8 раз
готовые продукты питания	579	7	133,3
продукты хим. и связанных с ней отраслей пром.	587	7	128,7
недрагоценные металлы и изделия из них	624	7	159,6
продукты растительного происхождения	421	5	145,1
текстиль и изделия из него	396	5	131,4
пластмассы и изделия из них, каучук и резин.изд.	327	4	139,3

В импорте РА в 2022 г. основными товарными группами стали «машины, оборудование и механизмы» (20%), «минеральные продукты» (14%), «средства наземного, воздушного и водного транспорта» (11%). На них суммарно пришлось 45% импорта. Здесь в группе «минеральные продукты» более 90% значения по всей группе пришлось на подгруппу «топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки...».

По аналогии с экспортом, в 2022г. доли отдельных товарных групп в импорте РА также значительно возросли. К ним относятся «произведения искусства» (в 34,3 раза; но доля этой группы в экспорте РА, тем не менее, осталось небольшой – 0,11%), «средства наземного, воздушного и водного транспорта» (в 3,2 раза), «драго-

ценные и полудрагоценные камни, драгоценные металлы, изделия из них» (в 2,8 раз).

В целом, результаты проведенного анализа совпадают с оценками внешнеторговых потоков РА, произведенными международными экспертами.

Степень и глубина интеграции страны в мировую экономику обуславливается конкурентными преимуществами, которыми обладают ее предприятия. Выявленное сравнительное преимущество (Revealed comparative advantage) базируется на теории международной торговли Д. Риккардо, согласно которой модели торговли между странами определяются их относительными различиями в производительности. Этот показатель может использоваться для получения общего представления о конку-

рентных преимуществах экспорта страны. Чем выше значение показателя, тем выше конкурентные позиции по экспорту данного товара у страны. Согласно расчетам экспертов, ЮНКТАД Армения имеет наибольшие сравнительные преимущества в следующих секторах: «Медь и концентраты» (68,9), «Табак и табачные изделия» (41,6), «Алкогольные напитки» (20,9), «Продукция черной металлургии» (26,4), «Железо и концентраты» (22,0), «Технические алмазы» (16,8) [The Unified Commodity, 2023].

Индекс проникновения на экспортные рынки (Index of Export Market Penetration) рассчитывается как отношение количества стран, куда поставляется конкретный товар из данной страны, к количеству стран, которые импортируют данный товар из всех стран мира. Низкое значение индекса может свидетельствовать о наличии торговых барьеров и других ограничений, которые мешают фирмам расширять количество рынков для экспорта. Значение Индекса проникновения на экспортные рынки в РА за период 1999-2020гг. стабильно увеличивалось с 1,48 до 2,21. Тем не менее, этот показатель достаточно низкий. Для сравнения в 2020г. этот показатель для Германии составил 40,6, РФ – 12,46, Беларуси – 4,62, Грузии – 3,14, Казахстана – 2,56, Кыргызстана – 1,16 [Revealed comparative advantage, 2023]. Можно заключить, что, с одной стороны, рост индекса свидетельствует о расширении экспортных потоков армянских товаров и выходе на новые рынки, с другой стороны, его малое значение говорит о необходимости проведения широкомасштабных мероприятий по стороны национальных органов власти по продвижению армянских товаров на внешние рынки.

Индекс концентрации рынка Хиршмана-Херфендаля (Hirschman Herfindahl Market Concentration Index) определяет степень распределения внешнеторговых потоков по странам. Чем меньше у исследуемой страны партнеров по экспорту/импорту, тем значение индек-

са ближе к 1. Страна с совершенно диверсифицированными внешнеторговыми потоками будет иметь индекс близкий к 0. Значение Индекса концентрации рынка Хиршмана-Херфендаля в РА за период 2000-2020 гг. менялось с 0,12 до 0,16. Для сравнения в 2020г. этот показатель для Грузии и Казахстана составил 0,09, РФ – 0,05, Беларуси – 0,27, Кыргызстана – 0,25 [Armenia Index of Export, 2023]. Что позволяет сделать вывод о том, что структура внешнеторговых потоков РА недостаточно диверсифицирована.

### **Внешняя торговля Армении: евразийское направление**

Доля стран ЕАЭС во внешней торговле РА всегда была существенной: в среднем за период 2002-2022 гг. составила 24% экспорта и 28% импорта, максимальные значения были достигнуты в 2022 г.: 47% общего экспорта и 31% общего импорта.

В абсолютном значении объем экспорта РА на рынки стран ЕАЭС за 2002-2022 гг. вырос в 39 раз (с 64 млн. долл. США до 2,5 млрд. долл. США), импорта – в 13,5 раз (с 191 млн. долл. США до 2,8 млрд. долл. США), что превышает увеличение общих внешнеторговых потоков РА за рассматриваемый период (экспорт – в 17,8 раз, импорт – в 9,9 раз). Особенно следует отметить рост в 2022г. по сравнению с 2021 г. – экспорт с 883 млн. долл. США до 2,5 млрд. долл. США (в 2,8 раз), импорт – с 1,9 млрд. долл. США до 2,8 млрд. долл. США (1,5 раз).

Географическая структура внешнеторговых потоков РА в/из стран ЕАЭС всегда характеризовалась высокой концентрированностью: 95-97% потоков приходилось на РФ, 3-4% – на Беларусь, 1-1,5 на Казахстан, менее 1% – на Кыргызстан. Что в целом является особенностью всех торговых потоков внутри ЕАЭС.

Если рассматривать изменение объемов торговли РА со странами ЕАЭС за период 2021-2022гг., то следует отметить, что объем экспорта из РА в РФ вырос в 2,9 раз (с 0,9 млрд. долл. США до 2,5 млрд.

долл. США), в Беларусь в 2,7 раз (с 28 млн. долл. США до 75 млн. долл. США), в Казахстан в 1,7 раз (с 11 млн. долл. США до 18,4 млн. долл. США), в Кыргызстан в 2,2 раза (с 2,6 млн. долл. США до 5,7 млн. долл. США).

Также возросли и объемы импорта в РА из стран ЕАЭС за 2021-2022гг. Объемы импорта из РФ увеличились в 1,4 раза (с 1,8 млрд. долл. США до 2,6 млрд. долл. США), в Беларусь в 1,9 раз (с 58 млн. долл. США до 111 млн. долл. США), в Казахстан в 3 раза (с 7,8 млн. долл. США до 23,5 млн. долл. США), в Кыргызстан в 2 раза (с 0,2 млн. долл. США до 1 млн. долл. США).

Важным показателем, характеризующим уровень интеграции экономики страны-участницы, является Индекс роли государств-членов ЕАЭС в удовлетворенности внутреннего спроса за счет совокупного импорта, который рассчитывается как отношение импорта государств-участниц ЕАЭС к сумме их ВВП (исключая экспорт) и импорта ЕАЭС. Согласно данным Евразийской комиссии этот индекс во взаимной торговле стран-участниц ЕАЭС в 2021г. в целом для ЕАЭС составил 3,9, для РА – 12,8, Беларуси – 34,1, Казахстана – 10,8, Кыргызстана – 23,2, РФ – 1,5 [НН Market concentration index, 2023].

На момент написания работы данные по товарной структуре внешней торговли РА с отдельными странами за 2022г. отсутствуют. Поэтому анализ товарной структуры внешнеторговых потоков РА со странами ЕАЭС будет проведен на основе данных за 2021г.

В товарной структуре экспорта РА в страны ЕАЭС наибольшие доли принадлежат укрупненным товарным группам «продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье» – 64%, «текстиль и текстильные изделия, обувь» – 11%. Таким образом, можно заключить, что на рынки стран ЕАЭС армянские предприятия поставляют продукцию с более высокой добавочной стоимостью, чем в целом по странам мира.

Более детальный анализ товарной структуры внешнеторговых потоков РА в страны ЕАЭС позволят выделить несколько товарных подгрупп. Товарная группа «Алкогольные и безалкогольные напитки и уксус» присутствует в экспорте из РА в Россию (26% от общего экспорта РА), Беларусь (63%) и Казахстан (44%). Также в экспорте в эти три страны присутствует товарная группа «Жемчуг природный или культивированный, драгоценный или полудрагоценные камни, драгоценные металлы», на нее приходится 10% потока в РФ, 7% – в Беларусь и 23% – в Казахстан. В Кыргызстан в 2021 г. Армения поставила в основном товарную группу «Остатки и отходы пищевой промышленности; готовые корма для животных» (74% всего потока). В импорте в РА из РФ основная доля приходится на «Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки» (38%), из Беларуси «Молочная продукция; яйца птиц; мед натуральный; пищевые продукты животного происхождения» (27%), из Казахстана «Электрические машины и оборудование, их части» (41%), из Кыргызстана «Овощи и некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды» (65%) [Доклад..., 2022].

### Заключение

Экономика Армении достаточно глубоко интегрирована в мировое хозяйство. Показатель открытости экономики в 2021г. составил 96%. Следует отметить, что основные характеристики внешней торговли Армении в международном и евразийском направлениях немного отличаются.

Устойчивый отрицательный торговый баланс характеризует торговлю РА как в целом, так и в направлении стран ЕАЭС, но при этом в 2022г. наблюдалось резкое уменьшение этого показателя в отношениях с евразийскими странами (247млн. долл. США в 2022г. по сравнению с 968 млн. долл. США в 2021 г.), в то время как в целом отрицательный торговый баланс достиг своего максимума – 3,4 млрд. долл. США.

Рассматривая географическую структуру внешнеторговых потоков, следует отметить роль Российской Федерации как рынка, принимающего продукцию армянских производителей, так и поставщика товаров в РА. Значение РФ в целом составило в 2022 г. – 45% от общего экспорта РА и 30% от общего импорта РА. В рамках ЕАЭС доля РФ составила 96% от экспорта и 95% от импорта.

Анализ товарной структуры внешнеторговых потоков в целом свидетельствует о сырьевой ориентации экспорта, в то время как на рынки стран ЕАЭС армянские производители поставляют готовую продукцию – на две укрупненные группы пришлось 75%: «продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье» – 64%, «текстиль и текстильные изделия, обувь» – 11%.

Таким образом, можно заключить, что развитие внешнеторговых потоков РА в рамках ЕАЭС предоставляет большие возможности в аспекте поставки товаров с высокой добавленной стоимостью, что в целом будет способствовать развитию экономики РА.

#### Список литературы

1. OECD (2011), "Trade openness", in OECD Science, Technology and Industry Scoreboard 2011, OECD Publishing, Paris. DOI: [https://doi.org/10.1787/sti\\_scoreboard-2011-60-en](https://doi.org/10.1787/sti_scoreboard-2011-60-en). (дата обращения: 11.01.2023).
2. Договор "О присоединении Республики Армения к Договору "О Евразийском экономическом союзе" от 29 мая 2014г. // [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0007297/itia\\_11102014](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0007297/itia_11102014). (дата обращения: 11.01.2023).
3. База данных Всемирного банка. Trade (% of GDP). Exports of goods and services (% of GDP). Imports of goods and services (% of GDP). // дата обращения 29.03.2023г. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS>. (дата обращения: 11.01.2023).
4. World Integration Trade Solution // дата обращения 25.03.23. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ARM/Year/LTST/Summary>. (дата обращения: 11.01.2023).

5. База данных Статистического комитета РА. Внешнеторговый оборот // URL: <https://www.armstat.am/ru/?nid=12&id=10001&submit=%D0%9F%D0%BE%D0%B8%D1%81%D0%BA>. (дата обращения: 11.01.2023).

6. База данных Статистического комитета РА. Динамика валютного курса армянского драма к российскому рублю (арм. драм за 1 рос. рубль) // URL: <https://www.armstat.am/ru/?nid=12&id=17011&submit=%D0%9F%D0%BE%D0%B8%D1%81%D0%BA>. (дата обращения: 11.01.2023).

7. База данных ЦБ РА/ Динамика притока денежных трансфертов в РА, млн. долл. США // URL: <https://www.cba.am/ru/SitePages/statexternalsector.aspx>. (дата обращения: 11.01.2023).

8. База данных Статистического комитета РА. Внешний сектор. Социально-экономическое положение Республики Армения в январе-декабре 2022 года. // URL: <https://www.armstat.am/ru/?nid=82&id=2547>. (дата обращения: 11.01.2023).

9. Единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности ЕАЭС и Единый таможенный тариф ЕАЭС // URL: <https://eec.eaeunion.org/commission/department/catr/ett/>. (дата обращения: 11.01.2023).

10. Revealed comparative advantage // URL: <https://unctadstat.unctad.org/en/RcaRadar.html>. (дата обращения: 11.01.2023).

11. Armenia Index of Export Market Penetration // URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ARM/StartYear/2016/EndYear/2020/indicator/NDX-XPRT-MKT-PNRTTN>. (дата обращения: 11.01.2023).

12. HH Market concentration index By Country // URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/country/by-country/startyear/ltst/endyear/ltst/indicator/HH-MKT-CNCNTRTN-NDX>. (дата обращения: 11.01.2023).

13. Доклад «О состоянии взаимной торговли между государствами-членами ЕАЭС в 2021 году». Москва. 2022 // дата обращения 28.03.2023 г. URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/analytics/Pages/tradereport.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Pages/tradereport.aspx). (дата обращения: 11.01.2023).

14. База данных Trademap // URL: [https://www.trademap.org/Bilateral\\_TS.aspx?nvpm=5%7c051%7c%7c417%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpm=5%7c051%7c%7c417%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1). (дата обращения: 11.01.2023).

### References

1. OECD (2011), "Trade openness", in OECD Science, Technology and Industry Scoreboard 2011, OECD Publishing, Paris. DOI: [https://doi.org/10.1787/sti\\_scoreboard-2011-60-en](https://doi.org/10.1787/sti_scoreboard-2011-60-en). (Accessed 11 January 2023).

2. The Agreement "On the accession of the Republic of Armenia to the Treaty "On the Eurasian Economic Union" // [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0007297/itia\\_11102014](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0007297/itia_11102014). (Accessed 11 January 2023).

3. World Bank database. Trade (% of GDP). Exports of goods and services (% of GDP). Imports of goods and services (% of GDP). // URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS>. (accessed: 11.01.2023).

4. World Integration Trade Solution // URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ARM/Year/LTST/Summary> (Accessed 11 January 2023).

5. Database of the Statistical Committee of the Republic of Armenia. Foreign trade turnover // URL: <https://www.armstat.am/ru/?nid=12&id=10001&submit=%D0%9F%D0%B%D0%B8%D1%81%D0%BA>. (Accessed 11 January 2023).

6. Database of the Statistical Committee of the Republic of Armenia. Dynamics of the exchange rate of the Armenian dram to the Russian ruble (arm. dram for 1 Russian ruble) // URL: <https://www.armstat.am/ru/?nid=12&id=17011&submit=%D0%9F%D0%B%D0%B8%D1%81%D0%BA>. (Accessed 11 January 2023).

7. Database of the Central Bank of the Republic of Armenia/ Dynamics of the inflow of cash transfers to the Republic of Armenia, million US dollars // URL: <https://www.cba.am/ru/SitePages/statexternalsector.aspx>. (accessed: 11.01.2023).

8. Database of the Statistical Committee of the Republic of Armenia. The external sector. Socio-economic situation of the Republic of Armenia in January-December 2022. // URL: <https://www.armstat.am/ru/?nid=82&id=2547>.

(Accessed 11 January 2023).

9. The Unified Commodity Nomenclature of Foreign Economic Activity of the EAEU and the Unified Customs Tariff of the EAEU // URL: <https://eec.eaeunion.org/comission/department/catr/ett/>. (Accessed 11 January 2023).

10. Revealed comparative advantage // URL: <https://unctadstat.unctad.org/en/RcaRadar.html>. (Accessed 11 January 2023).

11. Armenia Index of Export Market Penetration // URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ARM/StartYear/2016/EndYear/2020/indicator/NDX-XPRT-MKT-PNRTTN>. (Accessed 11 January 2023).

12. HH Market concentration index By Country // URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/country/by-country/startyear/ltst/endyear/ltst/indicator/HH-MKT-CNCNTRTN-NDX>. (Accessed 11 January 2023).

13. Доклад «О состоянии взаимной торговли между государствами-членами ЕАЭС в 2021 году». Москва. 2022 // URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/analytics/Pages/trade\\_report.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Pages/trade_report.aspx). (Accessed 11 January 2023).

14. База данных Trademap // URL: [https://www.trademap.org/Bilateral\\_TS.aspx?nvpm=5%7c051%7c%7c417%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2](https://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpm=5%7c051%7c%7c417%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2). (Accessed 11 January 2023).

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the author has no conflict of interest to declare.

**Айрапетян Виктория Леонидовна**, доцент кафедры экономики и финансов Института экономики и бизнеса Российско-армянского (славянского) университета, кандидат экономических наук, (г. Ереван, Республика Армения)

**Viktoriya L. Hayrapetyan**, Associate Professor of the Department of Economics and Finance, Institute of Economics and Business, Russian-Armenian (Slavic) University, Candidate of Economic Sciences, (Yerevan, Republic of Armenia)



УДК 339.35

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-2

Валиев Д.А.

**ДОЛЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ  
В ТОРГОВЛЕ МЕЖДУ АЗЕРБАЙДЖАНОМ И РОССИЕЙ**

Бакинский Инженерный Университет, город Хырдалан, улица Гасана Алиева,  
120 AZ0101, Абшерон, Азербайджан

e-mail: ceveliyev@beu.edu.az  
semed26@gmail.com

**Аннотация.**

Торговые отношения между Азербайджаном и Россией имеют давнюю историю, и обе страны являются важными торговыми партнерами друг для друга. Обе страны нужны друг другу с точки зрения рынка и логистики. Высокий уровень отношений между двумя странами во всех сферах приводит к росту экономических связей.

Среди причин, обуславливающих актуальность темы исследования, можно назвать сложившуюся ситуацию в регионе и симпатии и доверие населения к продукции наших стран, обусловленные историческими отношениями добрососедства и дружбы. Промышленная продукция является одной из важных составляющих товарооборота между двумя странами. Доля промышленной продукции в товарообороте между Азербайджаном и Россией является важным показателем экономических отношений между двумя странами.

В данной статье мы анализируем товарооборот между Азербайджаном и Россией, особенно долю промышленной продукции, и исследуем факторы, влияющие на него. В статье приведены цитаты из научных исследований, проведенных по данной теме. Используя официальные статистические данные за 2017-2021 годы, был проведен анализ методом статистических и сравнительных преимуществ и оценена текущая ситуация. Несмотря на усиление влияния глобализации, стало ясно, что Россия остается на первом месте по импорту и экспорту между двумя странами. Одной из основных причин высокого уровня экономических отношений между двумя странами является наличие транспортной инфраструктуры. Исследованы факторы, которые будут угрожать сложившейся ситуации в будущем.

**Ключевые слова:** Внешняя торговля, импорт, экспорт, промышленная продукция, экономический партнер, инновации.

**Информация для цитирования:** Валиев Д.А. Доля промышленной продукции в торговле между Азербайджаном и Россией // *Научный результат. Экономические исследования*. 2022. Т. 9. № 2. С. 16-26. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-2

Jeyhun A. Valiyev

## SHARE OF INDUSTRIAL PRODUCTS IN TRADE BETWEEN AZERBAIJAN AND RUSSIA

Baku Engineering University, 120 Hasan Aliyev st., Khirdalan city, AZ0101, Absheron, Azerbaijan  
e-mail: ceveliyev@beu.edu.az  
semed26@gmail.com

### Abstract.

Trade relations between Azerbaijan and Russia have a long history, and both countries are important trade partners for each other. Both countries need each other in terms of market and logistics. The high level of relations between the two countries in all fields leads to an increase in economic relations.

Among the reasons determining the relevance of the research topic is the current situation in the region and the people's sympathy and trust in the products of our countries due to the historical neighborliness and friendly relationship. Industrial products are one of the important components of trade between the two countries. The share of industrial products in the trade turnover between Azerbaijan and Russia is an important indicator of economic relations between the two countries.

In this article, we analyze the trade turnover between Azerbaijan and Russia, especially the share of industrial products, and examine the factors affecting it. The article contains quotes from research studies conducted on this topic. Using the official statistical data covering the years 2017-2021, the analysis was carried out through the method of statistical and comparative advantages, and the current situation was evaluated. Despite the increase in the influence of globalization, it has become clear that Russia remains the first place in import and export between the two countries. One of the main reasons for the high level of economic relations between the two countries is the presence of transport infrastructure. The factors that will threaten the current situation in the future have been investigated.

**Key words:** Foreign trade; import; export; industrial products; economic partner; innovations

**Information for citation:** Valiyev J. A. "Share of industrial products in trade between Azerbaijan and Russia", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 16-26, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-2

### Introduction

Foreign trade or international trade refers to the exchange of goods and services between countries. The importance of foreign trade in a country's economy cannot be denied, as it has a significant impact on a country's economic growth, employment and standard of living. Increased economic growth, job creation, improved productivity, increased foreign investment, diversification of the economy and access to new technologies can be cited as the main factors that make

foreign trade important to a country's economy.

Sattarova, A. I. & Kuzmina, V. M. in the article "Trade and economic relations between Russia and Azerbaijan" and G.A. Jafarli in his article "Economic relations between Russia and Azerbaijan", talk about the formation and development of trade and economic relations between the two countries – Russia and Azerbaijan. It is noted that the long stay of the states in the USSR led to the formation of effective bilateral economic rela-

tions in the post-Soviet space. In modern economic conditions, it is justified that Russia is the leading strategic partner of Azerbaijan in the global space. It characterizes the current state of the foreign economic activity of the Russian Federation and Azerbaijan, examines the legal basis of cooperation, emphasizes that a number of agreements defining trade and economic relations have been signed and that today cooperation in this direction is developing effectively [Саттарова А.И., Кузьмина В.М., 2019].

In his article entitled "The most important factors in the development of trade and economic relations between Azerbaijan and Russia", Aliyev analyzes the trade and economic characteristics between Azerbaijan and Russia, the relations between the two countries and the main factors affecting these relations. He analyzed factors such as the evaluation of the possibilities of using the potential between the countries, the determination of the main trade-economic problems and the priority direction.

### **The main part**

The research work done by the authors is very important. Because every economic relationship must have a legal basis. At the same time, comprehensive relations between the countries should be normal. Today, we can say that the partnership between Russia and Azerbaijan is at a high level. Because international processes taking place in the world and historical neighborly relations make the development of regional relations imperative. The issue of using the potential in Aliyev's article is very relevant today. I think that the utilization of the potential in the current situation is not satisfactory. Increasing the export of products produced in the modern technology Industrial Parks created in Azerbaijan in recent years to Russia will be beneficial for both countries. In this direction, the potential of commercial and economic relations between Russia and Azerbaijan is revealed and justified in the scientific article "Russia and Azerbaijan: prospects for the development of

trade and economic relations" authored by Z. M. Aliyeva [Алиева, З. М., 2015].

By engaging in foreign trade, a country can increase its economic growth by expanding its markets and increasing its access to new sources of goods, services and capital, and create new jobs in the country as businesses try to expand their markets and increase their production to meet the demand of foreign customers. At the same time, foreign trade can lead to increased competition, which can stimulate innovation and productivity among local firms and attract foreign investment to the country as businesses seek to take advantage of new market opportunities. Also, engaging in foreign trade helps a country diversify its economy and can reduce its dependence on a single sector or market, providing a country with access to new technologies and production methods, which can help increase its competitiveness.

In summary, foreign trade is an important component of the country's economy. It creates opportunities for economic growth, job creation, increased productivity, foreign investment and technology transfer.

The authors of the article "Prospective directions of the development of the agro-food market in the system of bilateral foreign trade relations between Azerbaijan and Stavropol Territory" are N.V. Vorobyova, D.O. Gracheva, N.V. Bannikova, N.N. Telnova and M.B. Cheremnykh studied the development features of bilateral foreign trade relations in the agro-food markets between the Stavropol region of Russia and Azerbaijan. The export trends of agricultural and food products of the Stavropol region have been regulated taking into account the specialization of grain export of the region, as well as the representation of new directions of the agro-industrial complex at the international and regional level. The authors conclude that the region's export of wheat and oats to Azerbaijan will increase in the future. This forecast is based on the extrapolation methods developed by the authors and the SWOT-analysis of the export of agricultural raw materials of Stavropol Krai. The potential market situation for the region is

identified along with identified opportunities and threats for agri-oriented enterprises.

The opinions and scientific results of the authors conducting scientific research on this topic are considered satisfactory. Our article is entitled "The share of industrial products in the trade turnover between Azerbaijan and Russia", as the title suggests, mainly examines the import and export of industrial products because the role of industry and industrial products in modern economic development continues to grow.

### **Foreign trade turnover between Azerbaijan and Russia**

Historically, Azerbaijan and Russia have a tradition of close economic relations. Russia is one of the most important trade partners of Azerbaijan, and Azerbaijan is the largest trade partner of Russia in the South Caucasus region. Strategic partnership relations have been established between the two countries, and economic relations have been developing over the years. In 2022, trade turnover between Azerbaijan and Russia will increase by 23.9 % and will amount to \$3,710,239.41. Goods exported from Azerbaijan to Russia will amount to \$975,456.33 (an increase of 5.9 %), while goods imported from Russia to Azerbaijan will amount to \$2,734,783.08 (an increase of 31.8 %). In 2021, the trade turnover between Azerbaijan and Russia increased by 12.1 % compared to 2020 and amounted to \$2 billion 995 million 131 thousand dollars. During 2020-2022 most goods were imported to Azerbaijan from Russia.

Russia is an important economic partner not only for Azerbaijan, but also for other regional countries. Despite Georgia taking the European path, the role of Russia in the country's economy is huge. Thus, this is confirmed in the article authored by Tamaz Zubiashvili and Tamar Atanelishvili.

As of the 11th of 2018, the CIS countries Azerbaijan, Russia and Armenia are ranked 1-3 among the top 5 exporting countries of Georgia. In 2003-2017, Georgia's imports from the CIS countries increased 6.7 times; In 2017, Russia had the highest %age of total imports from CIS countries: Georgia –

23.3 %, Azerbaijan – 16.2% and Ukraine – 13.5%. Despite the difficult political relations, trade between Georgia and Russia did not stop: both export and import indicators increased. In addition, the difference between them is 2 times greater for Russia; CIS countries are important partner countries for foreign trade, including the Russian Federation, which is a major partner. [Zubiashvili T., 2019]

The main export products of Azerbaijan to Russia include petroleum oils, petroleum gases, plastic products and fertilizers. In contrast, Russia exports machinery, vehicles, metals and chemical products to Azerbaijan. Industrial products are an important component of trade relations between the two countries, and their share in trade turnover is the main indicator of the level of industrial cooperation between them.

In Table 1, it is clear that the indicators of Azerbaijan's foreign trade turnover are significantly different from those of other countries, including Russia. Exports to Russia serve to increase the production of agricultural and industrial products in Azerbaijan and the dynamic development of the economy in general.

Along with the creation of a legal framework and adopted programs for the development of competitive industrial products based on innovative and high technologies in Azerbaijan, work has also been done to implement practical activities. "Azerbaijan Industry Corporation" Open Joint Stock Company was established by the Decree of the President of the Republic of Azerbaijan dated November 6, 2017. The main goal of the creation of the company is to increase the efficiency of state property management in connection with the implementation of the Decree "On the approval of strategic road maps for the main sectors of the national industry and economy", to increase the speed of development of the non-oil sector, to eliminate unemployment by opening new jobs in the regions and in the republic as a whole, it is to ensure the improvement of material well-being, to achieve the establishment of favorable cooperative relations between state-owned

enterprises and to increase the production potential along the links of the value chain, to ensure the balanced, competitive and sustainable development of the economy in the country. The increase in the number of enterprises also had an impact on the increase in the share of industry in the economy of the Republic of Azerbaijan. In 2020, there was a noticeable decrease related to the pandemic, and in 2021, there was an increase of 8.4 % compared to 2020. Despite the fact that the pandemic is

cyclical, investments in fixed capital in 2020 amounted to 52.6%. The value of the industrial product produced in Azerbaijan has also increased during the years we analyzed. Thus, in 2021, compared to 2018, 7,552.1 manats for all industries, 1,290.9 in the mining industry, 5,421.6 in the processing industry, 710.9 in the production, distribution and supply of electricity, gas and steam, and water supply, there was an increase of 128.7 in the area of waste treatment and processing [Amin, 2023].

**Таблица 1**

**Цикл внешней торговли по странам в 2017-2021 годах**

**Table 1**

**Foreign trade cycle by country in 2017-2021**

<b>Countries</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Total</b>	24 103 278,5	30 954 982,9	33 302 678,5	24 464 676,1	33 912 457,8
<b>Commonwealth of Independent States -Total of which:</b>	3 525 038,9	3 999 455,1	4 610 977,9	4 107 590,2	4 717 641,7
Russia	2 141 121,1	2 550 162,7	3 022 045,4	2 671 527,1	2 995 131,3
Belarus	147 700,6	203 665,5	227 263,2	313 163,7	424 489,2
Kazakhstan	142 099,9	220 744,7	229 601,8	142 027,5	135 799,0
Moldova	6 993,8	6 688,8	7 880,3	7 821,8	6 286,9
Uzbekistan	30 000,6	43 948,4	81 962,8	82 292,4	111 903,5
Tajikistan	2 045,8	6 587,2	3 160,8	5 237,7	7 516,6
Turkmenistan	164 135,7	133 042,7	225 652,1	108 651,5	105 023,6
Ukraine	889 181,2	828 532,3	807 610,2	771 451,3	922 473,5
Other countries-Total	20 578 239,6	26 955 527,8	28 691 700,6	20 357 085,9	29 194 816,1

**Source:** Statistical Committee of Azerbaijan

Several factors affect the share of industrial products in the trade turnover between Azerbaijan and Russia. These include:

Economic structure:

The economic structure of two countries determines the type of goods they produce and trade. Russia is an industrialized country and has a more diversified industrial base than Azerbaijan. Azerbaijan's economy is mainly based on the oil and gas industry and mainly exports raw materials. Therefore, the share of industrial products in Azerbaijan's exports is relatively low compared to Russia.

Trade policy:

The trade policy between the two countries also affects the share of industrial prod-

ucts in the trade turnover. The high-level relationship between Azerbaijan and Russia has led to an increase in trade between the two countries. However, in the future, trade policies such as tariffs, quotas and non-tariff barriers may create some barriers to trade in industrial products between the two countries.

Transport infrastructure:

Transport infrastructure plays a crucial role in the trade of industrial products. In recent years, Azerbaijan has invested heavily in its transport infrastructure, including the development of the Baku-Tbilisi-Kars railway connecting Azerbaijan with Turkey and Georgia. Russia has an extensive transportation network, including railways, ports and

pipelines. The development of transport infrastructure is one of the factors that facilitate the trade of industrial products between the two countries.

Political Affiliation:

Political relations between the two

countries can also affect the share of industrial products in the trade turnover. The political environment can affect trade policies, regulations and agreements between two countries, which is reflected in the trade flow of industrial products.

Таблица 2

Импорт по странам в 2017-2021 гг.

Table 2

Import by country in 2017-2021

Countries	2017	2018	2019	2020	2021
Total	8 783 301,4	11 465 914,7	13 667 475,7	10 732 038,8	11 705 786,7
Commonwealth of Independent States -Total of which:	2 396 543,5	2 862 163,3	3 432 539,0	2 801 693,6	2 926 570,2
Russia	1 554 086,6	1 885 192,7	2 290 224,6	1 962 182,0	2 074 311,8
Belarus	130 214,3	180 762,7	206 159,3	148 248,2	128 987,0
Kazakhstan	107 827,4	174 145,0	205 579,1	116 107,8	95 905,0
Moldova	1 156,8	2 049,2	3 050,6	3 584,3	2 995,0
Uzbekistan	26 041,3	34 597,3	53 092,3	59 187,7	78 413,5
Tajikistan	47,4	53,4	10,3	66,4	185,2
Turkmenistan	110 024,1	109 352,3	202 585,6	89 865,2	70 747,6
Ukraine	460 393,3	469 793,9	467 057,6	418 410,4	470 024,2
Other countries-Total	6 386 757,9	8 603 751,4	10 234 936,7	7 930 345,2	8 779 216,5

Source: Statistical Committee of Azerbaijan

Таблица 3

Удельный вес основных партнеров в импорте

Table 3

Specific weight of the main partners in imports

Countries	Xüsusi çəkisi, faizlə Share, percent					Yeri Rank				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Russia	17,7	16,4	16,8	18,3	17,7	1	1	1	1	1
Turkey	14,5	13,8	12,1	14,6	15,8	2	2	2	2	2
China	9,7	10,4	10,5	13,2	14,0	3	3	3	3	3
Germany	5,1	5,8	5,2	5,4	5,4	6	4	6	5	4
United States of America	8,2	4,6	5,6	5,9	3,8	4	5	5	4	6

Source: Statistical Committee of Azerbaijan

In the analyzed years, Russia ranks first in exports as well as in imports. Despite the high level of Azerbaijan-Turkey relations in recent years, the largest share of imports is

still from Russia. The indicators given in Table 2 and Table 3 suggest this.

Although trade with the Russian Federation is moderate, it has a positive effect on

economic growth in the countries; A 1% intensification of trade with the RF adds an average of 0.07% to the growth rate. Neither RF-free intra-regional trade nor extra-regional trade has a statistically significant effect on growth [Jenish, N., 2013].

#### **Analysis of the share of industrial products in trade turnover:**

In recent years, the share of industrial products in the trade turnover between Azerbaijan and Russia has been increasing. In 2019, the share of industrial products in Azerbaijan's exports to Russia was 49.7%, and 62.8% in Russia's exports to Azerbaijan. However, the COVID-19 pandemic has had a serious impact on trade between the two countries in 2020. Thus, in 2020, the share of industrial products in Azerbaijan's exports to Russia decreased to 35.9%, while in Russia's exports to Azerbaijan, it increased to 71.2%. This can be attributed to the decrease in oil and gas exports from Azerbaijan to Russia due to the impact of the pandemic on the oil and gas industry. On the other hand, Russia's export of machines and vehicles to Azerbaijan increased, which led to an increase in the share of industrial products.

According to the data of the Russian Federal Customs Service, the trade turnover between Russia and Azerbaijan in 2021 increased by 16.12% (465,587,568 US dollars) compared to 2020 and amounted to 3,354,720,792 dollars. In that year, Russia's exports to Azerbaijan increased by 11.93% (247,575,208 US dollars) compared to 2020 and reached 2,322,987,749 dollars. Russia's import from Azerbaijan increased by 26.79% (US\$ 218,012,360) compared to 2020 and reached US\$ 1,031,733,043. Russia's trade balance with Azerbaijan in 2021 was a positive indicator of 1,291,254,706 US dollars, the surplus increased by 2.34% (29,562,848 US dollars) compared to 2020.

Azerbaijan's share in Russia's foreign trade turnover was 0.4274 % in 2021, compared to 0.5088 % in 2020. Azerbaijan ranked 39th in 2021 according to the share of Russian trade turnover. Azerbaijan's share in Russia's exports was 0.4726% in 2021 compared

to 0.6170% in 2020. In 2021, Azerbaijan ranked 40th in terms of its share in Russian exports. Azerbaijan's share in Russian imports was 0.3516% in 2021 against 0.3516% in 2020. According to the share of Russian imports in 2021, Azerbaijan ranked 39th.

In the structure of imports from Russia to Azerbaijan in 2021 (and in 2020), the main share of supplies fell to the following types of goods:

Food products and agricultural raw materials (HS codes 01-24) – 61.14% of Russia's total imports from Azerbaijan (69.62% in 2020);

Chemical industry products (HS codes 28-40) – 22.14% of Russia's total imports from Azerbaijan (5.96% in 2020);

Mineral products (HS codes 25-27) – 9.61% of Russia's total import from Azerbaijan (6.90% in 2020);

Metals and their products (HS codes 72-83) – 2.97% of Russia's total import from Azerbaijan (3.49% in 2020);

Textiles and footwear (HS codes 50-67) – 2.61% of Russia's total imports from Azerbaijan (3.34% in 2020);

Machinery, equipment and vehicles (HS codes 84-90) – 1.05% of Russia's total imports from Azerbaijan (2.62% in 2020).

Compared to 2020, the largest increase in Russian imports from Azerbaijan in 2021 was recorded for the following product groups:

Plastics and articles made from them (HS code 39) – an increase of 162,680,886 US dollars;

edible fruits and nuts; citrus peel or melon peel (HS code 08) – an increase of USD 58,045,828;

Mineral fuel, oil and their distillation products; bituminous substances; mineral waxes (TN VED code 27) – an increase of USD 37,312,251;

Ferrous metal products (TN VED code 73) – an increase of 6,112,273 USD.

Compared to 2020, the largest decrease in Russian imports from Azerbaijan in 2021 was recorded for the following product groups:

Vegetables and some edible roots and tubers (HS code 07) – reduction of USD 30,441,104;

Ships, boats and floating structures (TN VED code 89) – reduction of 11,527,734 USD;

Aluminum and articles thereof (HS code 76) – reduction of 7,157,509 USD; dairy products; bird eggs; natural honey; edible products of animal origin not elsewhere specified or included (TN VED code 04) – a reduction of \$5,203,886. [Amin, 2023].

Таблица 4

Импорт важных видов продукции в 2017-2021 гг. (по России)

Table 4

Import of important types of products in 2017-2021 (Russia)

Commodities	Quantity					Value, thsd. US dollar				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Poultry meat and its additional products, tons	4 548,4	4 868,8	3 157,2	3622,2	4181,8	6 433,0	6 221,9	5420,6	5419,0	6918,4
Potatoes, tons	43099,6	35110,8	124432,9	79469,7	26428,8	8 111,0	10311,6	33657,4	23515,9	8719,7
Wheat, thsd. tons	1194,9	809,0	1 310,6	1349,8	1094,2	210219,2	154257,7	279234,5	293234,9	315191,7
Vegetable oil, tons	59458,6	53477,4	62 552,3	53529,3	57020,0	47 742,6	43127,4	46069,3	46 162,5	78244,2
Natural sands, tons	22640,9	21627,4	22 990,4	29620,7	64753,4	1 402,1	1 450,5	1675,7	1594,4	3052,5
Medicaments, tons	3 656,1	4 265,4	3 599,9	6062,3	6535,2	16 391,0	15951,3	14630,8	27585,0	28200,5
Mineral fertilizers, tons	157 908,1	264890,1	290687,4	298461,6	103870,0	41 132,0	75910,8	93469,3	79 223,8	30795,5
Oil and smearing, tons	11478,8	12 461,4	13 966,0	17504,4	12517,0	12 619,1	14171,9	16129,6	15 068,2	18704,8
Electric energy, mln. kWh	64,3	68,1	97,9	84,1	103,7	2 930,3	3 438,4	3851,3	3 257,6	4180,7
Longitudinal sawn timber, thsd. cubic metre	764,7	954,0	876,1	862,9	888,1	81173,2	111583,8	111511,7	100 035,7	120569,4
Sanitary and hygienic articles of paper and paperboard, tons	4 272,5	4 984,4	7 434,6	8875,9	8655,4	5 696,7	7 039,9	10652,4	11311,2	11566,7
Special purpose motor vehicles, units	24	40	99	57	76	2 380,1	4 026,2	10762,7	3 849,1	8981,7

Source: Statistical Committee of Azerbaijan

Таблица 5

Экспорт важнейших видов продукции в 2017-2021 гг. (по России)

Table 5

Export of important types of products in 2017-2021 (Russia)

Commodities	Quantity					Value, thsd. US dollar				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Fresh vegetables, tons	196278,8	195955,7	201058,7	199850,1	160924,5	177833,9	195290,2	208873,6	214066,4	175896,0
Potatoes, tons	57106,5	64425,4	55843,9	69290,0	85412,2	25 669,3	28864,4	25100,5	30817,9	38476,6
Canned fruits and vegetables, tons	3217,1	3 251,5	3 507,2	3 844,2	5 349,8	2494,9	4 130,0	4 361,6	4 599,6	5 465,8
Bentonite, tons	161771,2	130724,9	153741,7	141446,4	148469,0	9 613,0	7 266,5	8 593,7	7 956,4	8 395,7
Petroleum coke, tons	204750,1	204826,9	224432,4	151456,9	176328,3	12308,8	13 117,1	22 365,2	9 616,9	16 531,1
Cotton fabrics, tons	4397,6	5 381,1	4 211,8	2 790,7	1 959,8	9186,7	12 643,2	9 160,4	5 315,5	5 049,1

Source: Statistical Committee of Azerbaijan



### **The share of non-oil industrial products in the trade turnover between Azerbaijan and Russia:**

In recent years, the share of non-oil industrial products in the trade between the two countries has increased. According to the latest data of 2020, the share of non-oil industrial products in the total trade turnover between Azerbaijan and Russia was close to 20%. This indicates an energy trend of diversification away from two transfers and reducing dependence on oil exports. Some of the non-oil industry products that Azerbaijan exports to Russia are fruits and vegetables, tea, cotton, construction materials. It should be noted that Russia exports a number of products to Azerbaijan, including machinery, equipment, tools and food products. As a whole, the share of non-oil industrial products in the trade turnover between Azerbaijan and Russia continues to increase.

### **What is the harm of Azerbaijan for the Russian economy?**

Azerbaijan is an important economy for Russia in the energy sector. Azerbaijan is one of the main oil and gas producers. Historically, Russia has been the main transit route for the export of oil and gas to world markets, and this has further strengthened economic ties between the two countries. In accordance with global trends, Russia has been trying to move out of the economic energy sector with Azerbaijan in recent years. For this purpose, the trade between the two countries is continuously increasing. In addition, Azerbaijan poses a strategic threat to Russia in the South Caucasus region, which has a significant geopolitical threat. Its role as a major energy potential and its strategic location make it an important economic power for Russia.

### **How will the Middle Corridor affect Russian-Azerbaijani economic relations:**

The Middle Corridor is a transport route connecting Europe and Asia through the Caucasus region and Central Asia. This corridor has the potential to significantly improve trade and economic relations between Russia and Azerbaijan. On the one hand, the Middle Corridor will provide Russia with an alterna-

tive route for its goods to reach Europe, bypassing the traditional routes through Ukraine and Belarus. This would increase Russia's trade with Europe and reduce its dependence on transit countries, which are sometimes politically unstable. At the same time, Azerbaijan will benefit from increased transit trade and investment, as well as its strategic location as a bridge between Europe and Asia.

### **Conclusion**

In conclusion, let us note that the foreign trade circulation between Azerbaijan and Russia has a long history of close economic relations and strategic partnership. Despite the difficulties caused by the COVID-19 pandemic, trade turnover between the two countries has continued to grow over the years, and Russia is Azerbaijan's largest trade partner in the South Caucasus region. The main export products of Azerbaijan to Russia are petroleum oils, petroleum gases, plastic products and fertilizers, and Russia exports machinery, vehicles, metals and chemical products to Azerbaijan. Industrial products are an important component of trade relations between the two countries, their share in trade turnover is the main indicator of the level of industrial cooperation between them. Factors such as economic structure, trade policy, transport infrastructure, and political affiliation affect the share of industrial products in the trade cycle between Azerbaijan and Russia. In general, it is expected that the foreign trade turnover between Azerbaijan and Russia will continue to increase in the coming years, and both countries will benefit from close economic relations and strategic partnership.

On the other hand, the Middle Corridor may create certain problems for Russian-Azerbaijani economic relations. For example, while Russia is trying to diversify its trade routes, it can reduce its dependence on Azerbaijan as a transit country. This could lead to a decline in Azerbaijan's revenues and potentially strain bilateral economic relations. However, in general, the Middle Corridor can have a positive impact on Russian-Azerbaijani economic relations by creating

new opportunities for trade, investment and cooperation. It is important for both countries to continue to work together to maximize the potential benefits of this new transport route.

In general, the development of trade relations between Azerbaijan and Russia is promising, taking into account the geographical proximity, historical relations and complementary economic structures.

#### Список литературы

1. Алиев Ш. Т., 2008. Важнейшие факторы развития торгово-экономических отношений между Азербайджаном и Россией. Региональная экономика: теория и практика, (4), 22-27.

2. Алиева З. М., 2015. Россия и Азербайджан: перспективы развития торгово-экономических отношений. *Via scientiarum-дорога знаний*, (3), 64-68.

3. Джафарли Г. А. О., 2021. Экономические отношения России и Азербайджана. *Актуальные научные исследования в современном мире*, (6-2), 82-84.

4. Саттарова А. И., & Кузьмина В. М., 2019. Торгово-экономические отношения России и Азербайджана. In *Молодежь и XXI век-2019* (pp. 43-46).

5. Amin V. C., 2023. AZƏRBAYCANDA QEYRİ-NEFT SƏNAYƏSİNİN İNKİŞAFI ÜÇÜN HƏYATA KEÇİRİLƏN TƏDBİRLƏRİN NƏTİCƏLƏRİNİN TƏHLİLİ. *Journal of Baku Engineering University*, 6(2), 139.

6. Cəlalzadə B. M. (2021). AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI İLƏ RUSİYA FEDERASİYASI ARASINDA MÖVCUD İKİTƏRƏFLİ ƏLAQƏLƏR (XX əsrin sonu-XXI əsrin ilk onilliklərində).

7. Earth and Environmental Science, Volume 745, International Conference on Advances in Management, Business and Technology (AMBT 2021) 25-26 March 2021, Stavropol, Russian Federation Citation N V Vorobyova et al 2021 IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 745 012006 DOI 10.1088/1755-1315/745/1/012006

8. Goodman D. S., & Segal, G. (Eds.). (1994). *China deconstructs: Politics, trade and regionalism*. Psychology Press.

9. Gözəlova Y., (2012). Orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri.

10. Hillman J. E., (2020). *China and Russia: Economic Unequals*. Center for Strategic and International Studies (CSIS).

11. Jenish N., (2013). *Regional trade and economic growth in the CIS region*. University of Central Asia-Institute of Public Policy and Administration (IPPA) Working Paper, (13).

12. Zubiashvili T., & ATANELISHVILI, T. (2019). Some Aspects of the Georgia-CIS Trade Relations. *Ecoforum Journal*, 8(2).

13. Əsədov REGION ÖLKƏLƏRİ ÜÇÜN SİYASİ-İQTİSADİ ƏHƏMİYYƏTİ. In İNFORMASIYA CƏMİYYƏTİNDƏ İQTİSADİYYATIN DAVAMLI İNKİŞAF PROBLEMLƏRİ (pp. 43-46).

14. [https://stat.gov.az/menu/6/statistical\\_yearbooks/](https://stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/)

15. <https://rosstat.gov.ru/>

16. <https://customs.gov.ru/>

#### References

1. Aliyev Sh. T., (2008). The most important factors in the development of trade and economic relations between Azerbaijan and Russia. *Regional Economy: Theory and Practice*, (4), 22-27.

2. Alieva Z. M., (2015). Russia and Azerbaijan: prospects for the development of trade and economic relations. *Via scientiarum-the Road of Knowledge*, (3), 64-68.

3. Jafarli G. A. O., (2021). Economic relations between Russia and Azerbaijan. *Actual scientific research in the Modern World*, (6-2), 82-84.

4. Sattarova A. I., & Kuzmina V. M., 2019. Trade and economic relations between Russia and Azerbaijan. In *Youth and the XXI Century-2019* (pp. 43-46).

5. Amin V. C., (2023). AZƏRBAYCANDA QEYRİ-NEFT SƏNAYƏSİNİN İNKİŞAFI ÜÇÜN HƏYATA KEÇİRİLƏN TƏDBİRLƏRİN NƏTİCƏLƏRİNİN TƏHLİLİ. *Journal of Baku Engineering University*, 6(2), 139.

6. Cəlalzadə B. M. (2021). AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI İLƏ RUSİYA FEDERASİYASI ARASINDA MÖVCUD İKİTƏRƏFLİ ƏLAQƏLƏR (XX əsrin sonu-XXI əsrin ilk onilliklərində).

7. Earth and Environmental Science, Volume 745, International Conference on Advances in Management, Business and Technology (AMBT 2021) 25-26 March 2021, Stavropol, Russian Federation Citation N V Vorobyova et al 2021 IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 745 012006 DOI 10.1088/1755-1315/745/1/012006

8. Goodman D. S., & Segal, G. (Eds.). (1994). *China deconstructs: Politics, trade and regionalism*. Psychology Press.

9. Gözəlova Y., (2012). Orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri.

10. Hillman J. E., (2020). *China and Russia: Economic Unequals*. Center for Strategic and International Studies (CSIS).

11. Jenish N., (2013). Regional trade and economic growth in the CIS region. University of Central Asia–Institute of Public Policy and Administration (IPPA) Working Paper, (13).

12. Zubiashvili T., & ATANELISHVILI T., (2019). Some Aspects of the Georgia-CIS Trade Relations. *Ecoforum Journal*, 8(2).

13. Əsədov REGION ÖLKƏLƏRİ ÜÇÜN SİYASİ-İQTİSADİ ƏHƏMİYYƏTİ. In İNFORMASİYA CƏMİYYƏTİNDƏ İQTİSADİYYATIN DAVAMLI İNKİŞAF PROBLEMLƏRİ (pp. 43-46).

14.

[https://stat.gov.az/menu/6/statistical\\_yearbooks/](https://stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/)

15. <https://rosstat.gov.ru/>

16. <https://customs.gov.ru/>

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the author has no conflict of interest to declare.

**Валиев Джейхун Амин**, доктор философии по экономике, старший преподаватель Бакинский Инженерный Университет, (г. Хырдалан, Азербайджан)

**Valiyev Jeyhun Amin**, PhD in Economics, Senior Lecturer, Baku Engineering University (Khirdalan, Azerbaijan)

УДК 339.56

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-3

Восканян М.А.

**АНАЛИЗ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ АРМЕНИИ:  
КЛЮЧЕВЫЕ ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ**

Российско-Армянский Университет Институт Экономики и Бизнеса  
0051, Армения, Ереван, О. Эмина 123

e-mail: mariam.voskanyan@rau.am, voskanyanm@gmail.com

**Аннотация.**

Ключевой задачей макроэкономического регулирования является достижение экономического роста в краткосрочной и среднесрочной перспективе и экономического развития с точки зрения долгосрочной стратегии. Вместе с тем, представляется важным как рассмотрение динамики показателей по экономике в целом, так и анализ специфики отдельных отраслей экономики. Как показывают многие исследования структура экономики, приоритетное развитие тех или иных отраслей представляется стратегически важным с точки зрения обеспечения устойчивых темпов экономического роста в долгосрочной перспективе. В этой связи в рамках данного исследования была проанализирована экономика Армении, как с точки зрения ключевых трендов развития и роста в целом, так и проведен анализ всех существующих секторов в экономике. За основу была взята структура ВВП с точки зрения ключевых видов хозяйственной деятельности.

**Ключевые слова:** экономика страны, структура ВВП, экономический рост, Армения.

**Информация для цитирования:** Восканян М.А. Анализ структуры экономики Армении: ключевые тренды развития // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 27-44. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-3

Mariam A. Voskanyan

**ANALYSIS OF THE STRUCTURE OF THE ARMENIAN  
ECONOMY: KEY DEVELOPMENT TRENDS**

Russian-Armenian University Institute of Economics and Business,  
123 O. Emin St., Yerevan, 0051, Armenia

e-mail: mariam.voskanyan@rau.am, voskanyanm@gmail.com

**Abstract.**

The key objective of macroeconomic regulation is to achieve economic growth in the short and medium term and economic development in terms of a long-term strategy. At the same time, it seems important both to consider the dynamics of indicators for the economy as a whole and to analyze the specifics of individual sectors of the economy. As many studies of the structure of the economy show, the priority development of certain industries is strategically important from the point of view of en-

sureing sustainable rates of economic growth in the long term. In this regard, within the framework of this study, the Armenian economy was analyzed, both in terms of key development and growth trends in general, and an analysis of all existing sectors in the economy was carried out. The structure of GDP in terms of key types of economic activity was taken as a basis.

**Key words:** the country's economy; GDP structure; economic growth; Armenia

**Information for citation:** Voskanyan M. A. "Analysis of the structure of the Armenian economy: key development trends", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 27-44, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-3

### Введение

Анализ структуры экономики имеет важное значение с точки зрения его значения для экономического роста страны. В научной литературе можно найти достаточно много исследований, указывающих на взаимосвязь темпов экономического роста и наиболее оптимального распределения структуры валового внутреннего продукта.

Согласно Джакопсону (Jackson et al., 1990) структура экономики определяется взаимосвязью сегментов экономики и доходов населения, которая при условии оптимального соотношения положительно отражается на темпах экономического роста.

Многие авторы утверждают, что по мере экономического развития глобальной экономики меняется характер взаимодействия отраслей экономики. Например, Джексон и др. (1989) выдвигают тезис о взаимосвязи между стадиями экономического развития и развитием тех или иных секторов секторов. Согласно их выводам, что по мере того, как экономика переходит от начального этапа к более сложному этапу развития, взаимосвязь между отраслями экономики и экономическим ростом, и развитием становится сложной. Хорошим примером этого является японская экономика, где занятость в производственном секторе значительно сократилась, а в сфере услуг увеличилась, что обусловило увеличение доли прямых иностранных инвестиций японских фирм в зарубежных странах (Prasad, 1997). Многие работы (напри-

мер, West and Brown, 2003) свидетельствуют об усилении зависимости экономик от внешних факторов, исходя из самой структуры экономики.

Оригинальным является подход, предложенный Хаусманном, Родриком и Беласко (2005), который основан на предположении о центральной роли структурных изменений в экономическом развитии и об «обязательном ограничении» роста в каждой конкретной стране.

Как известно, достижение экономического развития обусловлено развитием трех ключевых секторов: первичного, вторичного и третичного. Некоторые авторы также добавляют четвертую категорию, четвертичный сектор (Кенесси, 1987; Малецки, 1991). Эти сектора соответствуют совокупности видов экономической деятельности, связанных с различными производственными процессами, такими как «добыча», «переработка», «доставка» и «информация» (Кенесси, 1987). Кенесси (1987) приводит доводы в пользу секторально-структурной гипотезы, согласно которой первичная, вторичная, третичная и четвертичная виды деятельности могут в целом находиться в равновесии при различных темпах роста и уровнях экономической эффективности для нации в целом. Чтобы понять импульс роста этих секторов, необходимо понимание связей между этими секторами. Если мы предположим, что экономика состоит из трех секторов: сельского хозяйства, промышленности и сферы услуг, существует девять перестановок, в которых три сектора могут взаи-

модействовать, что приводит к межотраслевым взаимодействиям. Далее, если абстрагироваться от различных связей и рассмотреть только связь сельского хозяйства и промышленности, то эту связь можно проследить через роль сельского хозяйства.

Например, Ранние исследования Ченери (1960) и Ченери и Тейлора (1968) выявили тесную взаимосвязь между странами, ориентированными на первичное сырье, и странами, ориентированными на промышленность. При этом авторы указывают на наличие закономерности изменения структуры производства по мере роста уровня благосостояния населения. Иными словами, взаимонуждаемость стран с точки зрения производственного процесса положительно сказывается на темпах экономического роста.

Некоторые авторы делают акцент на «технологических изменениях», которые играют важную роль во влиянии на модели структурных изменений в разных странах (Syrguin and Chenery, 1989). Кларк (1940) и Фишер (1939) доказывают тезис о том, что с повышением уровня экономического развития наблюдается снижение доли труда в сельскохозяйственном секторе, за которым следует первоначальный рост и последующее снижение доли промышленного труда.

Важным является роль технологий в обеспечении устойчивого экономического роста. Многие исследования посвящены этой теме (Jones, 2009; Acemoglu, Johnson, and Robinson, 2001; Glaeser and Shleifer, 2002). Интересным является выводом многих авторов относительно причин неэффективного обеспечения устойчивых темпов экономического роста.

Одной из основных причин того, что многим бывшим постсоветским и развивающимся странам не удалось добиться устойчивого роста в условиях переходного процесса, является тезис о том, что страны отдавая приоритет развитию тяжелой промышленности не обладали достаточными объемами капитала (Lin 2009a; Lin and Li

2009). Это вынуждало правительства сокращать инвестирование в другие, не менее жизненно важные сегменты экономики, что в итоге приводило к замедлению темпов экономического роста.

Так или иначе, научные исследования указывают на важность и даже приоритетность эффективной (оптимальной) структуры экономики с точки зрения обеспечения устойчивых темпов экономического роста. И в этой связи, анализ структуры экономики имеет первостепенное значение с точки зрения дальнейшего определения оптимальной макроэкономической политики, направленной на обеспечение устойчивых темпов экономического роста.

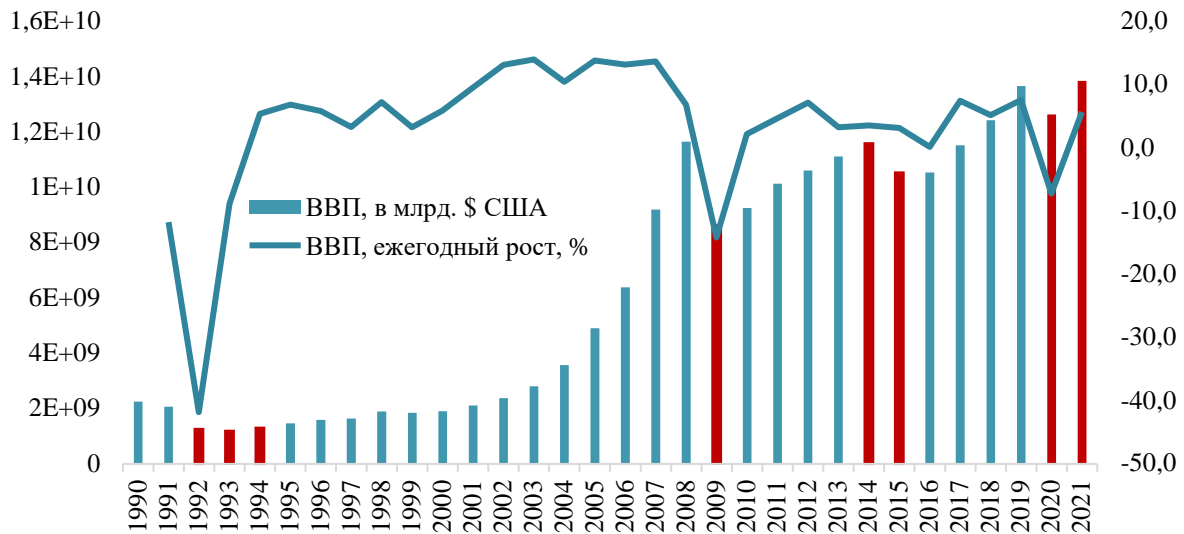
### Основная часть

**Анализ структуры экономики Армении.** Анализ структуры экономики страны следует начать с обзора динамики валового внутреннего продукта. На рисунке 1 представлена динамика ВВП в разрезе последних тридцати лет, включая три квартала 2021 года. Динамику объемов ВВП можно разделить на несколько этапов.

Первый этап, это фактически начальная стадия развития экономики, которая сопровождалась объективными внешними и внутренними шоками, которые были обусловлены распадом СССР, Первой Арцахской войной, большим притоком беженцев из Азербайджана, и многими другими негативными событиями того периода.

Второй этап можно обозначить в период 1998-2008 гг., когда экономика Армении сопровождалась восстановительным ростом, и достаточно активной экономической деятельностью.

Третий этап, период стагнации, который берет начало в 2009 году и фактически продолжается последующие десять лет. И, наконец, период 2020-2021 гг., обусловленный как пандемией и состоянием неопределенности во всем мире, как с точки зрения экономического роста, так и самой структуры экономики, так и Второй Арцахской войной и ее последствиями для экономики Армении.



**Рис. 1. ВВП, темпы роста ВВП %, ежегодно [Статистический комитет, 2023]**  
**Fig. 1. GDP, GDP growth rate %, annually [Statistical Committee, 2023]**

Структура ВВП Армении имеет достаточно неэффективную диверсификацию (рис. 2). Если в период 1998-2008гг. локомотивом экономического роста Армении был сектор строительства, то последующие 12 лет, доминантами в структуре экономике являются сектор производства,

сельского хозяйства и торговли. Безусловно, 2020 год сопровождался определенным сокращением некоторых отраслей, что повлияло на объемы валового выпуска и его сокращение. По итогам 2021 года мы можем наблюдать определенный восстановительный рост.



**Рис. 2. Структура ВВП, млн. драм [Статистический комитет, 2023]**  
**Fig. 2. GDP structure, million drams [Statistical Committee, 2023]**

Если рассматривать доли секторов ВВП, то можно наблюдать достаточно негативные тенденции в течении последних двадцать лет (см. рис. 3). В первую очередь стоит отметить сокращение двух ключевых отраслей экономики, производства и сельского хозяйства. Так если в 2000 году производство и сельское хозяйство занимали 17% и 23%, то в 2020 году эти сектора занимали 12% и 11% соответственно.

Сельское хозяйство, как ключевой сектор в экономике имеет достаточно важное значение для ВВП страны. С другой стороны, слишком большой акцент на сельскохозяйственном секторе в вопросе экономического развития на сегодняшний день не представляется слишком эффективным путем.

В случае Армении, мы можем констатировать, что за последние двадцать лет доля сельского хозяйства сократилась вдвое, с 23% до 11%. Такая же тенденция наблюдается в динамике доли сельского хозяйства в росте ВВП в целом. Таким образом, можно считать, что Армения сумела перейти от аграрной экономики к более индустриальной, промышленной экономике. С другой стороны, следует отметить, что последние пять лет мы наблюдаем сокращение абсолютных значений объемов сектора сельского хозяйства. Иными словами, сокращение доли сельского хозяйства в ВВП, фактически во многом было обусловлено сокращением самого сектора в абсолютном выражении.

Ключевые сегменты сельскохозяйственного сектора представлены растениеводством и животноводством, которые по состоянию на 2020 год занимают соответственно 50% и 45% всего сектора. Незначительными темпами развивается сектор рыболовства и аквакультуры, которые с 1% в 2008 году заняли к 2020 году около 3%.

Сопоставляя долю сельского хозяйства в ВВП Армении с показателями по миру в среднем, а также показателем в странах со средним высокими доходом,

можно отметить, что на данный момент данный сектор занимает в ВВП страны в два раза больше.

Во-вторых, локомотив экономического роста в период 2003-2008гг., строительный сектор, занимающий в этот период в среднем до 25% общего валового выпуска, после 2009 года сократился до 7% по состоянию на 2020 год. Такое сокращение произошло несмотря на активную политику государства по поддержанию ипотечного сектора, и достаточно большие объемы капитала, которые были инвестированы в строительный сектор. Таким образом, кластерное развитие, основанное на строительном секторе, оказалось очень неэффективным, с точки зрения долгосрочной перспективы.

В случае Армении, сектор строительство является ключевым в период активного экономического роста. Как известно, во многих экономиках сегодня строительный сектор является локомотивом экономического роста. Однако, с другой стороны строить экономики в зависимости от одного сектора несет в себе значительные риски, особенно в условиях кризисов. Именно такие риски и привели к негативным тенденциям в строительном секторе в Армении. Бум роста сектора приходится на период с 2003-2008гг. За этот период сектор увеличился почти в пять раз. Затем, после наступления мирового финансового кризиса, сектор пережил резкое сокращение, и с этого моменты мы наблюдаем умеренное падение объемов сектора последующие 12 лет. При этом, сокращается также как доля в ВВП страны, так и доля в росте ВВП.

Вместе с тем, сравнивая долю строительного сектора в ВВП Армении с этим же показателем в странах ЕС 28, можно заметить значительно более высокие показатели, а также высокую степень волатильности в показателе в Армении, и гораздо более стабильную динамику в странах ЕС.

С учетом того, что в структуре ВВП строительный сектор в период 2003-2008гг. являлся доминантам, это обусло-



вило высокие темпы экономического роста в эти годы в Армении. Однако, негативные последствия зависимости экономического роста от одного сектора оказались существеннее положительного эффекта в краткосрочной перспективе. Резкое сокращение сектора, обусловленное мировым финансовым сектором связано в первую очередь сильной зависимостью от внешних факторов, поскольку в секторе как спрос, так и предложение включали большую долю иностранных вложений.

В условиях современной глобальной экономики, структура ВВП в большинстве стран, как развитых, так и развивающихся, представлена в большей степени сектором услуг. Вместе с тем, чем менее развита экономика, тем больше требуется развитие производственного сектора. В этом смысле, сектор производства для Армении должен превалировать в структуре ВВП и являться локомотивом экономического роста. Однако, в Армении сектор производства занимает достаточно незначительные позиции. По состоянию на 2020 года доля сектора производства составила 11,3% от ВВП, тогда как в 2000 году эта доля составляла 16%. Таким образом, мы наблюдаем также сокращение сектора производства с точки зрения доли в структуре ВВП, тогда как в фактическом росте мы можем заметить положительную динамику по увеличению сектора. При этом, с точки зрения доли в ВВП, Армения в сопоставлении со средними показателями по миру, а также стран со средним доходом, заметно отстает.

Что касается структуры сектора, то следует отметить, что больше 50% занимает производство продуктов питания и напитков. Второе место в структуре сектора занимает металлургическая промышленность, третье место – производство табачных изделий. Эти же отрасли являются наиболее динамично развивающимися среди остальных. Так, производство табачных изделий с 1-2 % в структуре сектора по состоянию на 2000 год, в 2020 уже занимает чуть больше 10%. Также активно

развивается отрасль по производству продуктов питания и напитков.

Следует также отметить, что последние пять лет мы можем наблюдать наибольшую активность с точки зрения развития всех отраслей в целом, и в перечисленных сегментах в частности.

С точки зрения индустриального развития, сектора промышленности и производства имеют первостепенное значение. В случае Армении, сектор промышленности важен также с точки зрения обрабатывающей сферы, поскольку по линии экспорта, ресурсы занимают доминирующее положение, что требует стимулирования экспорта готовой продукции по линии ресурсов, то есть продукции обрабатывающей промышленности.

Как известно, на территории Армении на сегодняшний день открыто более 480 месторождений полезных ископаемых, в частности железа, меди, молибдена, свинца, цинка, золота, серебра, алюминия и нефелиновых сиенитов. В настоящее время в Армении эксплуатируются семь медно-молибденовых рудников, три медных рудника, тринадцать золотых и золотополиметаллических рудников, два полиметаллических рудника, два железных рудника.

Объемы сектора в абсолютном выражении, как в текущих ценах, так и в среднегодовых ценах предыдущего года демонстрируют стабильный, умеренный рост. Вместе с тем, доля сектора в ВВП составляет достаточно незначительную величину, в особенности на фоне сектора сельского хозяйства. Следует также отметить, что за последние 20 лет наблюдается умеренный рост, с 1% до 3,5%.

Однако на фоне мировых тенденций, и даже группы стран со средним доходом, Армения существенно отстает по своим показателям сектора промышленности в доле ВВП страны.

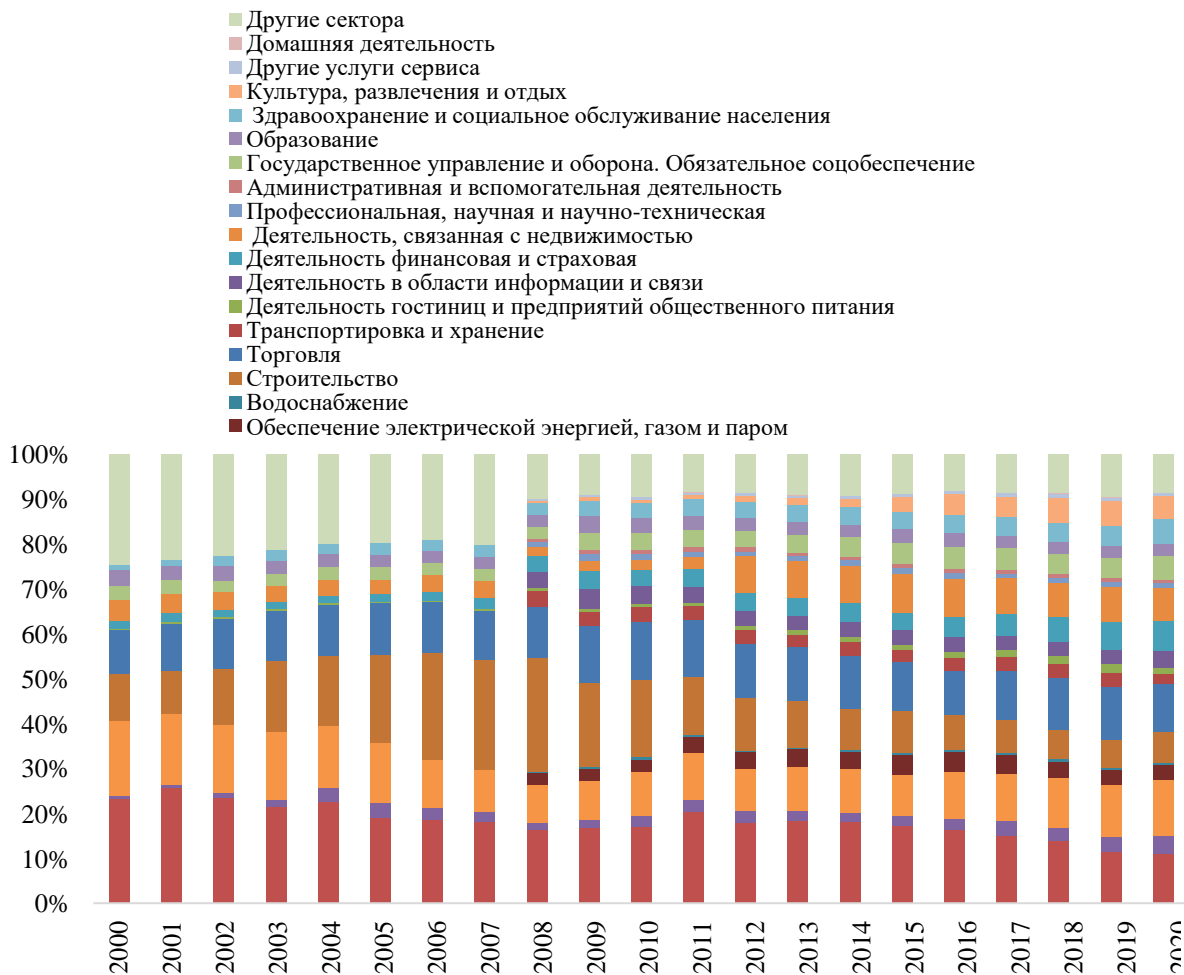
Структура сектора представлена тремя ключевыми сегментами. Ключевое место занимает сегмент по добыче металлургических руд, которая занимает 95%.

С учетом динамики последних 15 лет, следует отметить, что в секторе промышленности с точки зрения структуры мы не наблюдаем каких-либо изменений.

В среднем по миру сектор торговли, как правило занимают одну из доминирующих позиций в ВВП. Безусловно, с учетом того, что сектор торговли в Армении довольно тесно связан с потреблением, а также уровнем жизни и доходов в стране, то очевидно, что сокращение потребления привело к сокращению объемов торговли в те же периоды. 2020 год в этом смысле требует отдельного рассмотрения. Однако,

в целом тенденция умеренного роста сектора сохраняется.

Вместе с тем, следует отметить, что доля сектора торговли в ВВП на фоне среднего показателя в мире, а также среди стран со средним доходом достаточно низка. Если в Армении доля торговли составляет примерно 10,7% и в тренде имеет тенденцию к сокращению, то в мире этот показатель составляет 56,5%, а в странах со средним доходом – 47,7%. Таки образом, оборот торговли в Армении в четыре-пять раз меньше показателей в мире и в странах со средним уровнем дохода.



**Рис. 3. Структура ВВП [Статистический комитет, 2023]**  
**Fig. 3. Structure of GDP, % [Statistical Committee, 2023]**

Еще одной спецификой структуры ВВП можно считать очень незначительную долю сегментов, связанных с инфраструктурой и институциональной основой

экономики. По опыту развитых стран, можно сказать, что отмеченные сегменты, как правило обуславливают развитие крупных секторов экономики, типа про-

мышленности и производства, что в свою очередь стимулирует экономический рост и развитие в целом. Таким образом, можно отметить, что чрезмерно низкое участие сегментов, связанных с инфраструктурой и институциональной структурой экономики, обуславливает ее уязвимость перед внешними шоками, а также обуславливают замедление темпов экономического роста в долгосрочной перспективе.

Следует отметить также очень незначительную долю в ВВП секторов здравоохранения, образования и научной деятельности, что, безусловно негативно сказывается на потенциальной возможности расширения валового выпуска.

Следующий показатель, рассмотренный нами, это динамика промежуточного потребления, которая представлена на рисунке 4.

Согласно определению системы национальных счетов, промежуточное потребление охватывает товары и услуги, полностью использованные в отчетном периоде в процессе производства. Следует отметить, что с точки зрения промежуточного потребления сектор производства абсолютный лидер в структуре и занимает по состоянию на 2020 год около 20% общего промежуточного потребления. При этом, как в секторе производства, так и во всех остальных секторах наблюдается заметный рост промежуточного потребления. Однако, рассматривая индикатор материалоемкости, следует отметить отсутствие какого-либо значимого роста, что говорит о неэффективности экономики в целом последние 10-12 лет.



Рис. 4. Промежуточное потребление, структура [Статистический комитет, 2023]  
 Fig. 4. Intermediate consumption, structure [Statistical Committee, 2023]

Важное значения для оценки эффективности структуры валового продукта страны является индикатор, характеризующий валовое накопление. Как известно,

валовое накопление представляет собой общую стоимость валового накопления основного капитала, включая изменения запасов материальных оборотных средств

и приобретения ценностей за вычетом их выбытия. Валовое накопление основного капитала представляет собой общую стоимость приобретения производителем основных фондов в течение отчетного периода, включая определенные расходы на услуги, которые увеличивают стоимость произведенных активов. Вместе с тем, основной капитал или фонды составляют важнейшую часть национального богатства страны. В составе основных фондов

учтены основные фонды предприятий и организаций всех форм собственности, а также основные фонды, находящиеся в собственности граждан: жилые дома, хозяйственные постройки, многолетние насаждения, скот, сельскохозяйственная техника. В рамках данного исследования нами были рассмотрены как основные фонды по балансовой, так и по остаточной стоимости.



**Рис. 5. Структура капитала по секторам, балансовая стоимость, в млн. драмов [Статистический комитет, 2023]**

**Fig. 5. Capital structure by sector, book value, in million drams [Statistical Committee, 2023]**

Структура капитала по секторам, как по балансовой, так и по остаточной стоимости демонстрирует достаточно умеренный рост, как в целом по экономике, так и в большинстве отдельных секторов (см.

рис. 5 и 6). Наибольший рост капитала можно заметить в секторе энергетики, промышленности, секторе недвижимости и в секторе образования.



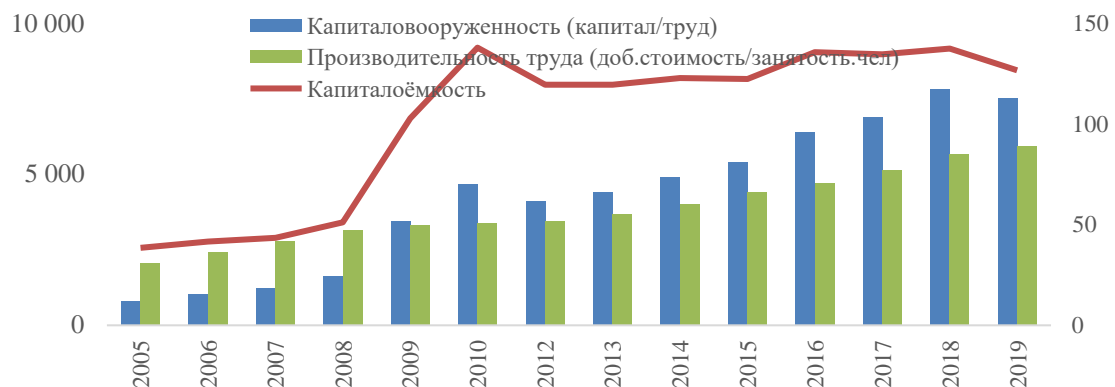
**Рис. 6. Структура капитала по секторам, остаточная стоимость, в млн. драмов [Статистический комитет, 2023]**

**Fig. 6. Capital structure by sector, residual value, in million drams [Statistical Committee, 2023]**

Важным представляется эффективное использование капитала в экономике. В этой связи нами были рассмотрены показатели капиталовооруженности, производительности труда и капитаеомкости.

Капиталовооруженность экономики Армении демонстрирует заметный рост последние десять лет (см. рис. 6). Резкое изменение показателя можно наблюдать в

2009 году, когда капиталовооруженность увеличилась за год более чем в два раза. Более умеренными темпами происходит рост производительности труда (рис. 7). За последние десять лет индикатор производительности труда увеличился в два раза. Наконец показатель капиталоемкости демонстрирует резкий рост в 2009 году, и затем наблюдается стагнация динамики.



**Рис. 7. Капиталовооруженность (капитал/труд), производительность труда и капиталоемкость, % [Статистический комитет, 2023]**

**Fig. 7. Capital investment (capital/labor), labor productivity and capital intensity, % [Statistical Committee, 2023]**

### Занятость и уровень дохода в секторах экономики Армении

С точки зрения анализа структуры экономики и ее воздействия на темы экономического роста страны важное значение имеют социальные показатели, характеризующие занятость и уровень доходов

как в экономике в целом, так и в каждом секторе по отдельности.

Динамика среднемесячной заработной платы в экономике представлена на рисунке 8. По состоянию на 2020 год средняя заработная плата по экономике составила 189 716 драм, а стоимость труда в 2019 году составила 206 877 драм.

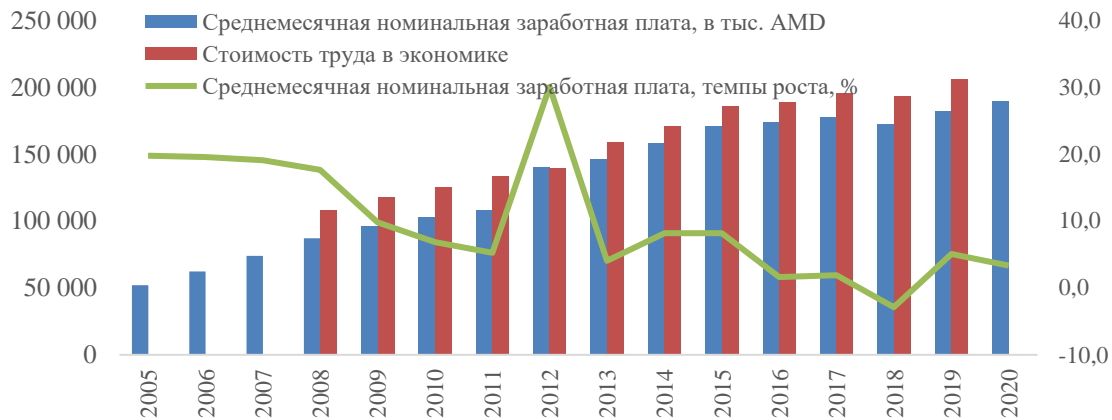


Рис. 8. Средняя заработная плата и стоимость труда в экономике [Статистический комитет, 2023]

Fig. 8. Average wages and labor costs in the economy [Statistical Committee, 2023]



Рис. 9. Средняя заработная плата и стоимость труда по секторам экономики [Статистический комитет, 2023]

Fig. 9. Average wages and labor costs by sector of the economy [Statistical Committee, 2023]

Однако, с точки зрения темпов роста, то можно констатировать значительное замедление роста на протяжении последних как минимум 8-9 лет. Резкий рост заработных плат в 2012 году обусловлен налоговой реформой, которая объединила налогооблагаемую базу подоходного налога и социальные отчисления и внедрила налог на доход. В результате этой реформы произошел резкий рост номинальной заработной платы, тогда как реальная заработная плата осталась на том же уровне.

Средняя заработная плата по секторам с точки зрения, как размеров, так и темпов роста значительно отличается. Наиболее высокие доходы находятся в финансовом секторе, за исключением последних двух-трех лет, когда сектор информации и связи опередил по среднему уровню заработной платы финансовый сектор. Наиболее низкий уровень заработных плат наблюдается в сельском хозяйстве, секторе гостиниц и предприятий общественного питания и некоторых других секторах.

Занятость по секторам экономики также имеет большое значение с точки зрения экономического роста и развития. В динамике занятости за последние двадцать лет наблюдается небольшое сокращение численности занятых. Наибольшая доля занятых находится в секторе сельского хозяйства, однако по сравнению с 2000 годом доля занятых в сельском хозяйстве сократилась почти в три раза.

В этом смысле, достаточно негативную динамику демонстрирует показатель занятости в сельскохозяйственном секторе. Численность занятых в секторе за последние 18 лет сократилась больше, чем в два раза. Вместе с тем, сократилась также доля занятых в сельскохозяйственном секторе, и составила 22% по состоянию на 2019 год, против 45% в 2002 году. В целом такая тенденция обусловлена, как сокращением доли сельскохозяйственного сектора в валовом продукте, так и с сокращением общей рабочей активной силы в стране.

На ряду с этим, следует отметить, что сокращение занятости населения в сельскохозяйственном секторе сопровождалось увеличением производительности труда в данном секторе, что связано с развитием технологий и большим привлечением таких технологий в данный сектор. Однако, необходимо также констатировать, что с учетом того, что последние 10 лет объемы производства в сельскохозяйственном секторе остаются практически неизменными, то рост производительности труда в данном секторе в том числе и связан с этим фактором.

Доля занятых в государственном секторе, также, как и в абсолютном выражении, заметно увеличилась. Так если в 2004 году, доля занятых в государственном секторе составляла около 3%, а в абсолютном выражении 29,1 тысяча человек, то уже в 2019 году эта доля составила около 8-10%, или 89,5 тысяч человек.

Динамика занятости в секторе производства носит достаточно неоднозначный характер. Вплоть до 2016 года мы наблюдаем сокращение как числа занятых в секторе, так и доли занятых в общей численности занятого населения. С учетом умеренного роста в секторе производства до 2016 года, можно утверждать наблюдается повышение производительности труда в данном сегменте.

Вместе с тем, с 2016 года, наряду с интенсивным ростом секторы наблюдается увеличение численности занятых в секторе достаточно заметными темпами. С другой стороны, если в секторе производства в 2000 году было задействовано 180 тысяч человек, то к 2020 году численность занятых в производстве составила 113,5 тысяч человек. На сегодняшний день в секторе заняты чуть больше 10% занятых.

Следует отметить, что в секторе промышленности занято достаточно небольшая численность населения. Как мы можем наблюдать на рис. 8, доля занятых в этом секторе составляет в среднем меньше одного процента и в абсолютном выражении составляет 7-8 тысяч человек.

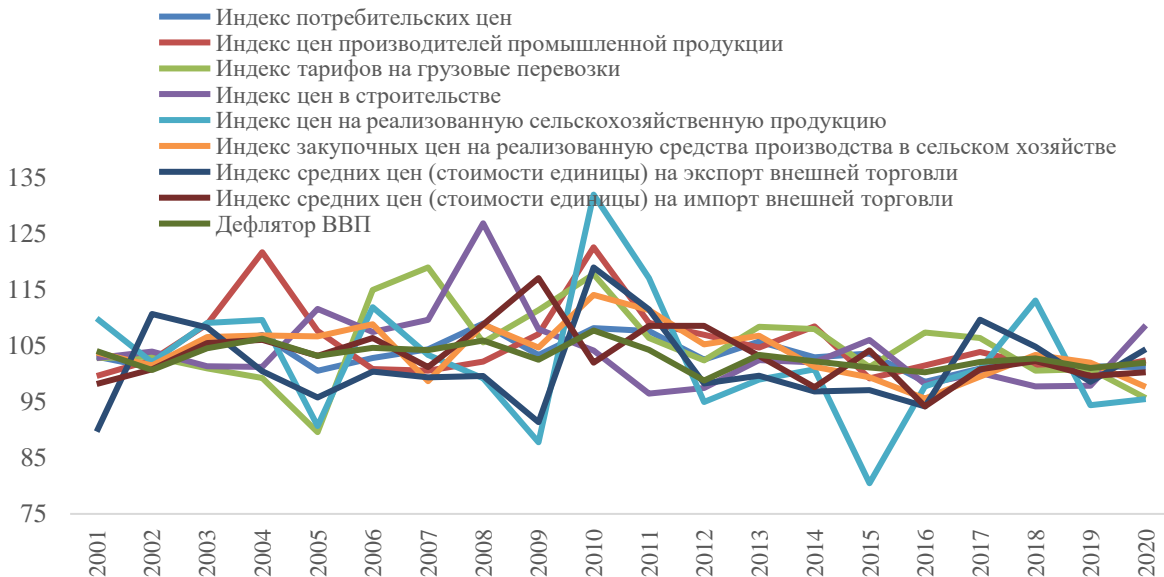


**Рис. 10. Занятость [Статистический комитет, 2023]**  
**Fig. 10. Employment [Statistical Committee, 2023]**

Примерно процентов на тридцать увеличилась численность занятых в секторе торговли, как, впрочем, и почти во всех секторах, так или иначе связанных с услугами. Таким образом, как и большинстве развитых и развивающихся стран, в Арме-

нии наибольшая доля занятых в совокупности находится в секторе услуг.

На рисунке 11 представлена динамика различных секторов экономики, выраженная через те или иные индексы.



**Рис. 11. Инфляция, %, ежегодно [Статистический комитет, 2023]**  
**Fig. 11. Inflation, %, annually [Statistical Committee, 2023]**

Как мы можем видеть, большинство индексов имеют достаточно нестабильную

динамику. При это наибольшая волатильность наблюдается в секторе сельского хо-



зьяства, что по всей видимости связано со спецификой сектора. Скачек цен в секторе строительства наблюдается в 2008 году, что можно отнести к последствиям мирового финансового кризиса и сокращению сектора строительства в Армении в этот период.

Наконец стоит отметить, что динамика большинства представленных на рисунке 9 индексов не гармонизирована между собой.

### Источники финансирования секторов экономики Армении

Наконец, поскольку ключевым источником финансирования экономики, как правило, является финансовый сектор, то в рамках данного исследования была рассмотрена структура кредитования по отраслям экономики как со стороны банковской системы, так и кредитных организаций. На рисунке 12 представлена структура кредитования отраслей экономики со стороны банковской системы.

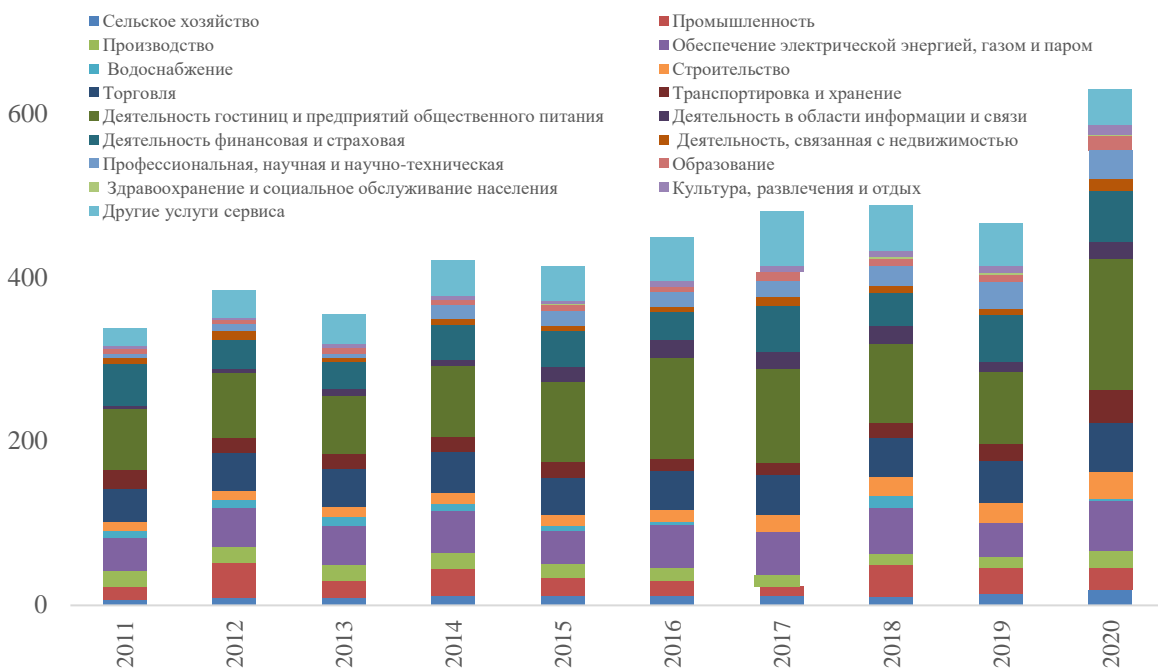


Рис. 12. Кредиты, выданные коммерческими банками по отраслям экономики, доля в объеме [Статистический комитет, 2023]

Fig. 12. Loans issued by commercial banks by sectors of the economy, share in the volume [Statistical Committee, 2023]

Как мы можем видеть, наибольшая доля совокупных кредитов предоставляется в сектор гостиниц и предприятий общественного питания, при этом каждый год мы наблюдаем существенный рост доли этого сектора. В целом, остальные сегменты достаточно равномерно распределены. Следует отметить, что в 2020 году наблюдается существенный рост, примерно на 20%.

Отдельный интерес представляют собой источники финансирования аграр-

ного сектора. Поскольку в Армении с точки зрения институтов финансового посредства мы можем выделить в целом банки и кредитные организации, то ключевым источником частного финансирования сектора стали именно эти учреждения. В рамках данного исследования, нами были рассмотрены структура кредитования сектора как стороны банков, так и со стороны кредитных учреждений, в том числе с точки зрения валютной структуры кредитов.

Примерно 70% кредитов, выданных сельскохозяйственному сектору обеспечены банковским сектором. Наиболее кредитруемая область в сельском хозяйстве является растениеводство, как по линии кредитов, выданных в драмах, так и в долларовом выражении. В общей сложности этот сектор занимает примерно 50% кредитов со стороны банковского сектора. Второе место занимает животноводство. При этом, следует отметить, что животноводство кредитруется в большинстве своем в драмах. Остальные сектора занимают незначительную позицию с точки зрения привлечения дополнительных финансовых средств посредством банковского сектора.

С учетом роста сектора производства последние несколько лет, очевидной представляется динамика роста кредитования сектора как со стороны банковского сектора, так и кредитных организаций в этот период. Следует отметить значительный рост кредитования со стороны банковского сектора в драмовом выражении. При этом, приоритеты финансирования совпадают с динамикой активного роста некоторых

сегментов производственного сектора.

Вместе с тем, кредиты, выданные банками в иностранной валюте в меньшей степени, отличаются резким изменением в динамике. Доминирующий сектор с точки зрения привлечения кредитов как со стороны банков, так и со стороны кредитных организаций это сектор производства продуктов питания и напитков.

Что касается финансирования сектора промышленности посредством банковской системы, то следует отметить, что наибольшие потоки кредитов, как со стороны банковской системы, так и со стороны кредитных организаций, направлено в сегмент по добыче металлургических руд. При этом доминирующую долю финансирования занимают кредиты в иностранной валюте.

С точки зрения финансирования сектора, следует отметить, что торговля является одним из ключевых сегментов экономики Армении, которые привлекает дополнительные средства как со стороны банковского сектора, так и кредитных организаций.

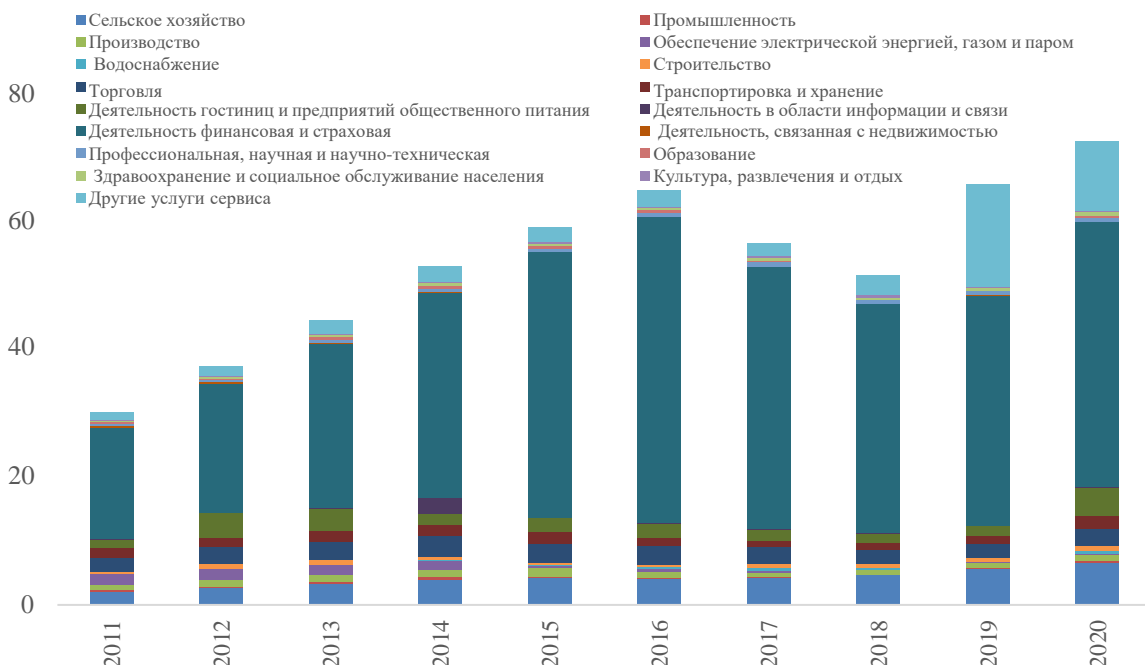


Рис. 13. Кредиты, выданные кредитными организациями по отраслям экономики, доля в объемах [Статистический комитет, 2023]

Fig. 13. Loans issued by credit institutions by sectors of the economy, share in volumes [Statistical Committee, 2023]

Так объемы кредитов со стороны банковского сектора стабильно растут и за последние десять лет более чем удвоились. Доминирующее положение в структуре кредитов занимают кредиты оптовой и розничной продаже, выданных в иностранной валюте, что говорит о том, что большая часть предприятий этого сектора работают с поставщиками импортной продукции.

Вместе с этим, структура кредитования со стороны кредитных организаций содержательно отличается от банковской системы (см. рис. 13). Доминирующую долю занимает сектор финансовой и страховой деятельности, который в тоже время демонстрирует заметный рост. Такой же активный рост наблюдается в секторе сельского хозяйства. Однако, большая часть кредитов так или иначе остается в финансовом секторе, что означает что финансирование по большей части не попадает в реальный сектор и не способствует экономическому росту.

Структура кредитования сельского хозяйства, обеспеченного кредитными организациями, демонстрирует более равномерное распределение кредитов между секторами растениеводства и животноводства, которые примерно поровну делят между собой 80% всех полученных кредитов. При этом, следует отметить, что 90% кредитов со стороны кредитных организаций выданы в драмах.

Отметим также, что как со стороны банков, так и со стороны кредитных организаций мы наблюдаем достаточно динамичный рост кредитования сельскохозяйственного сектора. Активное привлечение дополнительных источников финансирования должно иметь положительное воздействие на развитие данного сектора.

Кредиты, выданные сектору производства со стороны кредитных организаций в драмовом выражении, отличаются большей волатильностью как общей динамике, так и по отдельным сегментам. Однако заметный рост, так же как по всем показателям, характеризующим сектор

производства, наблюдается начиная с 2016 года. Если объемы кредитования в драмовом выражении за последние десять лет увеличились примерно в 10 раз, то объемы финансирования в долларовом выражении увеличились лишь в два раза.

Вместе с тем, динамика кредитов, выданных сектору промышленности со стороны банковского сектора и кредитов со стороны кредитных организаций, значительно отличаются. Так начиная с 2018 года, мы можем наблюдать значительное увеличение кредитов в сегмент по добыче металлургических руд. В тот же период, в меньшей степени, но тем не менее заметное финансирование мы наблюдаем в области карьерной добычи камня, песка и глины.

Что касается кредитов, выданных сектору промышленности со стороны кредитных организаций, то можно констатировать что единственная заметная сделка была проведена в сегменте добычи металлургических руд в 2013 году, после чего мы наблюдаем небольшую активность лишь начиная с 2020 года. При этом, последние два года кредитные организации выдают кредиты лишь в сегментах карьерной добычи камня, песка и глины, а также добычи металлургических руд. Отметим также что, в обоих случаях финансирование проводится в национальной денежной единице. Общая доля кредитов в сектор промышленности по отношению к объемам сектора составляет около 20% по состоянию на 2020 год.

Что касается кредитов сектору торговли со стороны кредитных организаций, то следует отметить, что объемы кредитования носят достаточно волатильный характер, однако в общем тренде демонстрируют умеренный рост. Здесь доминируют кредиты сегменту розничной торговли, выраженные как в иностранной валюте, так и в драмах.

### **Заключение**

Обобщая все вышесказанное, следует выделить следующие основные выводы исследования:

➤ Структура экономики Армении требует пересмотра с точки зрения более эффективной диверсификации, с учетом развития тех сегментов экономики, которые бы способствовали технологичному развитию.

➤ Большая часть индикаторов, характеризующих эффективность экономики, требуют существенного усиления позиций, на что должна быть направлена макроэкономическая политика страны.

➤ Структура занятости экономики свидетельствует о необходимости существенных изменений в области регулирования рынком труда.

➤ Финансовая система должна стимулировать развитие реального сектора в первую очередь. В случае Армении, необходима соответствующая политика по стимулированию кредитования в отрасли производства и промышленности, с целью развития этих сегментов экономики.

#### Список литературы

1. Система национальных счетов 2008. Авторское право © 2012 год Европейская комиссия Международный валютный фонд Организация экономического сотрудничества и развития Организация Объединенных Наций и Всемирный банк [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://economyofregion.ru/wp-content/uploads/2020/03/funding-pension-system-of-russia-in-the-categories-of-national-accounts.pdf>. (дата обращения: 12.01.2023).
2. Статистический комитет Республики Армения [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.armstat.am/ru/>. (дата обращения: 12.01.2023).
3. Acemoglu, D., S. Johnson, and J.A. Robinson. 2001. "The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation." *American Economic Review* 91:1369–401.
4. Chenery H.B., 1960, "Patterns of Industrial Growth", *American Economic Review*, 50(4): 624-654.
5. Chenery H.B., and Taylor L., 1968, "Development Patterns: Among Countries and Over Time", *Review of Economics and Statistics*, 50(4): 391-416.
6. Clark C., 1940, *The Conditions of Economic Progress*, Macmillan, London.

7. Fisher A.G.B., 1939, "Production: Primary, Secondary and Tertiary", *Economic Record*, 15:24-38.

8. Glaeser E., and A. Shleifer. 2002. "Legal Origins." *Quarterly Journal of Economics* 117 (November): 1193–229.

9. Harrison A., and A. Rodríguez-Clare. 2010. "Trade, Foreign Investment, and Industrial Policy for Developing Countries." In D. Rodrik (ed.), *Handbook of Economic Growth*, Vol. 5. Amsterdam, The Netherlands: North-Holland, p. 4039–213.

10. Jackson R.W., 1989, "Probabilistic Input-Output Analysis: Modeling Directions", *Socio-Economic Planning Sciences*, 23(1-2): 87-95.

11. Jackson R.W., Rogerson P., Plane D., and Huallachain O. B., 1990, "A Causative Matrix Approach to Interpreting Structural Change", *Economic Systems Research*, 2(3):259-269.

12. Jones C.I., and P.M. Romer. 2009. "The New Kaldor Facts: Ideas, Institutions, Population, and Human Capital." NBER Working Paper Series 15094.

13. Kenessey Z., 1987, "The Primary, Secondary, Tertiary and Quaternary Sectors of the Economy", *Review of Income and Wealth*, 33(4):359-385.

14. Malecki E.J., 1991, *Technology and Economic Development: The Dynamics of Local, Regional and National Change*, Longman, London.

15. Prasad E., 1997, "Sector Shifts and Structural Change in the Japanese Economy: Evidence and Interpretation", *Japan and the World Economy*, 9:293- 213.

16. Syrquin M., and Chenery, H.B., 1989, *Patterns of Development, 1950 to 1983*, World Bank Discussion Papers, No. 41, World Bank, Washington D.C.

17. West G.R., and Brown R.P., 2003, "Structural Change, Inter Sectoral Linkages and Hollowing Out in the Taiwanese Economy, 1976-1994", Unpublished Paper, School of Economics, The University of Queensland, 1-41.

#### References

1. Acemoglu, D., S. Johnson, and J.A. Robinson. (2001). "The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation." *American Economic Review* 91:1369–401.
2. Chenery H.B., (1960), "Patterns of Industrial Growth", *American Economic Review*, 50(4): 624-654.

3. Chenery H.B., and Taylor L., (1968), "Development Patterns: Among Countries and Over Time", Review of Economics and Statistics, 50(4): 391-416.

4. Clark C., (1940), The Conditions of Economic Progress, Macmillan, London

5. Fisher A.G.B., (1939), "Production: Primary, Secondary and Tertiary", Economic Record, 15:24-38.

6. Glaeser E., and A. Shleifer. (2002). "Legal Origins." Quarterly Journal of Economics 117 (November): 1193–229.

7. Harrison A., and A. Rodri'guez-Clare. (2010). "Trade, Foreign Investment, and Industrial Policy for Developing Countries." In D. Rodrik (ed.), Handbook of Economic Growth, Vol. 5. Amsterdam, The Netherlands: North-Holland, p. 4039–213.

8. Jackson R.W., (1989), "Probabilistic Input-Output Analysis: Modeling Directions", Socio-Economic Planning Sciences, 23(1-2): 87-95.

9. Jackson R.W., Rogerson P., Plane D., and Huallachain O. B., (1990), "A Causative Matrix Approach to Interpreting Structural Change", Economic Systems Research, 2(3):259-269.

10. Jones C.I., and P.M. Romer. (2009). "The New Kaldor Facts: Ideas, Institutions, Population, and Human Capital." NBER Working Paper Series 15094.

11. Kenessey Z., (1987), "The Primary, Secondary, Tertiary and Quaternary Sectors of the Economy", Review of Income and Wealth, 33(4):359-385.

12. Malecki E.J., (1991), Technology and Economic Development: The Dynamics of Local, Regional and National Change, Longman, London.

13. Prasad E., (1997), "Sector Shifts and Structural Change in the Japanese Economy:

Evidence and Interpretation", Japan and the World Economy, 9:293- 213.

14. Syrquin M., and Chenery, H.B., (1989), Patterns of Development, 1950 to 1983, World Bank Discussion Papers, No. 41, World Bank, Washington D.C.

15. System of National Accounts 2008. Copyright © 2012 The European Commission the International Monetary Fund the Organization for Economic Cooperation and Development The United Nations and the World Bank.

16. Statistical Committee of the Republic of Armenia [Electronic resource] Access mode: <https://www.armstat.am/ru> (Accessed 12 January 2023).

17. West G.R., and Brown R.P., (2003), "Structural Change, Inter Sectoral Linkages and Hollowing Out in the Taiwanese Economy, 1976-1994", Unpublished Paper, School of Economics, The University of Queensland, 1-41.

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the author has no conflict of interest to declare.

**Восканян Мариам Амбарцумовна**, доктор экономических наук, доцент Российско-Армянский Университет, Институт Экономики и Бизнеса, заведующая кафедрой экономики и финансов, (г. Ереван, Армения)

**Mariam H. Voskanyan**, Doctor of Economics, Associate Professor, Russian-Armenian University, Institute of Economics and Business, Head of the Department of Economics and Finance, (Yerevan, Armenia)

ОТРАСЛЕВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА  
BRANCH AND REGIONAL ECONOMY

УДК 338

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-4

Гудкова О.В.,  
Силаева В. В.

ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ ГРУЗОВЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
И ВАРИАНТЫ ИХ РЕШЕНИЯ

Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского,  
ул. Бежицкая, 14, Брянск, 241036, Россия

e-mail: Silaev73@yandex.ru

**Аннотация.**

Отрасль грузовых автомобильных перевозок – важнейшая составная часть транспортной инфраструктуры российского государства. Данная отрасль занимает важное место в социально-экономическом развитии Российской Федерации, так как обеспечивает не только удовлетворение транспортных потребностей общества, но и всей экономики, создавая при этом все необходимые коммуникационные условия, обеспечивающие территориальную целостность страны и единство экономического пространства. Также отрасль грузовых автомобильных перевозок играет большую роль в обеспечении обороноспособности страны и национальной безопасности государства. Рассматриваемая отрасль обеспечивает к тому же все те необходимые коммуникационные условия, которые помогают в максимальной степени использовать выгодное географическое положение Российской Федерации, поддерживая внешнеэкономические отношения и обеспечивая возможность интеграции нашего государства в мировую экономическую систему.

Процесс перевозки груза является одним из самых сложных процессов, связанный с транспортной деятельностью, на организацию которого уходят значительные финансовые средства грузоперевозчиков. Как и в любых других процессах, в перевозке грузов возникают значительные проблемы, с которыми сталкивается каждый грузоперевозчик.

В статье рассматриваются проблемы регулирования рынка грузовых автомобильных перевозок, которые в конечном итоге несут отрицательные последствия для всего государства, в связи с тем, что это приводит в итоге к несоблюдению законодательства, неполной уплате налогов, повышению показателей аварийности. Вскрыты недостатки и обоснованы предложения по регулированию рынка перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов. На основе проведенного анализа сформулированы предложения по развитию потенциала российской отрасли автомобильных грузоперевозок.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт; рынок грузовых автомобильных перевозок; «теневой» рынок; государственное регулирование рынка; международные перевозки; парк автомобилей; система «Платон».

**Информация для цитирования:** Гудкова О.В., Силаева В.В. Проблемы отрасли грузовых автомобильных перевозок и варианты их решения // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 45-52. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-4

**Olga V. Gudkova,  
Valentina V. Silaeva**

**PROBLEMS OF THE ROAD CARGO TRANSPORTATION  
INDUSTRY AND THEIR SOLUTION OPTIONS**

Academician I.G. Petrovsky Bryansk State University,  
14 Bezhitskaya St., Bryansk, 241036, Russia

e-mail: Silaev73@yandex.ru

**Abstract.**

Road transport is the most important part of the transport infrastructure of the Russian Federation. Road transport plays an important role in the socio-economic development of the country, ensuring the satisfaction of the transport needs of the population and the economy, creating the necessary communication conditions to ensure its territorial integrity and the unity of the economic space. Road transport is of great importance for ensuring the defense capability and national security of the country. It also creates the necessary communication conditions for the use of Russia's advantageous geographical position, providing foreign economic relations and the possibility of integrating the country into the world economic system.

The process of cargo transportation is one of the most complex processes associated with transport activities, the organization of which takes significant financial resources of cargo carriers. As with any other process, there are significant challenges that every trucking company faces in the transportation of goods.

The article deals with the problems of regulation of the road freight transport market, which ultimately have a negative impact on the state, as they lead to incomplete payment of taxes, non-compliance with legislation, and high accident rates. Shortcomings are revealed and proposals for regulating the market for the transportation of bulky and heavy cargoes are substantiated. Based on the analysis, proposals for the development of the potential of the Russian road freight industry have been formulated.

**Key words:** road transport; road freight market; "shadow" market; state regulation of the market; international shipping; car park; Plato system

**Information for citation:** Gudkova O.V, Silaeva V.V. "Problems of the road cargo transportation industry and their solutions options", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 45-52, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-4

**Introduction**

Road transport is an important part of the transport system of the Russian Federation, the effective functioning of which creates the necessary conditions for the modernization and innovative development of the na-

tional economy, to ensure that the transport needs of the population are met, as well as for Russia's integration into the world economic system. Road transport also determines the ability of the state to create conditions for equalizing the socio-economic development

of the regions and ensuring the connectivity of the state's territory.

The task of modernizing the Russian economy provides for a transition from an export-raw material to an innovative socially-oriented development model, the creation of conditions for the integration of the Russian Federation into the world economy, the transition to a full-scale implementation of import substitution programs in the country's economy. Under these conditions, increasing the requirements for the quality of transport services and ensuring the safety and sustainability of the functioning of the transport system is a modern challenge facing road transport, requiring a clear definition of priorities, goals and objectives for the development of road transport, as a sub-sector of the country's transport complex.

The study used the methods of economic analysis, factor analysis of indicators. To study the causes of changes in indicators of economic activity, the method of logical deduction was used.

### **The main part**

The share of road transport accounts for more than 60% of the total volume of passenger traffic (excluding personal vehicles) and about 54% of the total volume of freight traffic. Road transport is the main mode of transport in ensuring the mobility of the population for labor, domestic and cultural purposes.

At the same time, despite the fact that the level of urbanization in Russia corresponds to the world level, the mobility (mobility) of the population in road transport (the average number of movements per inhabitant per year) in Russia is still less than in developed countries. Insufficient transport mobility of the population is one of the main obstacles to reducing tension in the regional labor markets [Турлаев Р.С., 2021].

The predominant part of Russian road carriers belongs to small and medium-sized businesses.

Road transport is of paramount importance in the transport support of Russia's foreign trade activities. Road freight transpor-

tation is carried out in communication with more than 45 countries. The share of Russian carriers in the volume of international road transport of goods accounts for 46% of goods [Муравьева М.А., Лужецкая А.В., 2018].

The total capacity of the Russian sector of the international market for road transport services is about 1.2 billion dollars.

Today, about 7 thousand Russian transport companies with a total fleet of about 70 thousand vehicles are involved in the market of international road transport services. Of these, at least 4.5 thousand organizations with a total fleet of 50 thousand vehicles carry out international transportation of goods on a permanent basis.

Road transport is a significant consumer of labor resources. Only in large and medium-sized auto enterprises providing freight and regular bus transportation, 437 thousand people are employed, about 70 thousand people are employed in taxi transportation. The total number of workers employed in the motor transport sub-sector is about 1.7 million people [Транспортная стратегия, 2022].

Road transport is a major consumer of material resources. It is the main consumer of the products of the domestic automotive industry, whose share in GDP is estimated at 1-2%. Road transport annually consumes up to 65 million tons of liquid automotive fuel for an estimated amount of about 2.5 trillion. rub.

Among the main advantages of road transport, allowing it to successfully compete with other modes of transport, the following should be noted:

- wide range, high level of geographical and technological accessibility of motor transport services;
- a wide range of applications for the range of distances for the delivery of passengers and goods, for the types of cargo carried, the batch delivery of cargo;
- a wide variety of used vehicles, allowing to ensure the fulfillment of almost all the needs of the transport services markets;
- the possibility of delivering passengers and cargo "from door to door" without additional transfers or reloading along the route;



- the possibility of providing sufficiently high speeds for the delivery of passengers and goods;
- the possibility of prompt change of routes and traffic schedules;
- non-alternative use for transport services of enterprises that do not have access roads other than highways;
- more flexible pricing compared to other modes of transport.

The main disadvantages of road transport compared to other modes of transport include:

- lower opportunities for state regulation and control due to the large number and territorial dispersal of subjects of motor transport activities and vehicles;
- relatively lower productivity of a rolling stock unit;
- high need for personnel (36 % of all those working in transport are employed in motor transport);
- lower level of transport and environmental safety, higher specific fuel consumption (per ton of transported cargo, per passenger).

The intensive growth in the number of cars leads to a number of negative consequences – to an increase in the number of traffic congestion and overload of urban street and road networks, an increase, in connection with this, in the delivery time of goods and passengers, an increase in emissions of pollutants from road transport, a decrease in the level of road safety, growth in total fuel consumption and emissions of climatic gases

[Глушак Н.В., 2015].

An analysis of the current state of the road freight transport industry allows us to draw the following conclusions:

- about the strong fragmentation of the market. The leading players, that is, those included in the TOP-10, account for only 16% of the total volume of traffic in the Russian Federation. At the same time, only 10 companies out of the total number can be classified as large, and this corresponds to only 8%. More than 90% of enterprises have less than 50 trucks, and in most cases their legal form is IP. [Батищев И. И., 2019] The dominance of individual entrepreneurs and small players makes it impossible to attract borrowed capital. In view of this, the cargo transportation market as a whole is not of interest to the banking sector, which means that it is deprived of powerful financing;
- the difficulty in recruiting staff. Basically, professional drivers are older people, because this profession is not prestigious among young people;
- about the obsolescence of car parks. According to MOES, half of the trucks are not in demand, while most of them are depreciated, that is, they should be written off. However, they continue to be used. Thus, according to the report of the analytical agency AUTO-STAT [Динамика объемов, 2022], the volume of sales of new trucks in Russia in 2021 decreased by 16% (compared to 2020) and amounted to 5,126 units against 6,095 units. A more detailed annual dynamics of truck sales is presented in table.

**Таблица**

**Динамика продаж грузового транспорта в Российской Федерации, тыс. единиц  
 [Динамика объемов, 2022]**

**Table**

**Dynamics of sales of freight transport in the Russian Federation, thousand units  
 [Volume dynamics, 2022]**

Indicators	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Units	128.9	110.7	87.9	51.1	53.3	80.2	82.3	80.6	74.8	97.9
Chain growth rate, %		85.8	79.4	58.1	104.3	150.4	102.6	97.9	92.8	130.9

According to Table, in 2020 the volume of the market for new trucks amounted to 74.8 thousand units, which is 7.3% lower than in 2019. The positive dynamics in 2021 is due to pent-up demand, the launch of infrastructure projects and the growth of housing construction. In 2022, the market size will either increase by a few %age points or remain the same. Today, the demand for trucks is mostly satisfied, no new infrastructure projects are planned yet. The market is more or less saturated. Thus, there is a trend towards a further decrease in the renewal of the truck fleet in Russia, which leads to an increase in the period of ownership of a cargo vehicle, and hence to more frequent maintenance and repair. According to AUTOSTAT [Динамика объемов, 2022], the average age of road freight transport in Russia as of 2020 is 21.2 years, and 64.7% of all road freight transport is over 15 years old. It should be noted that this is one of the highest indicators of the average age of transport relative to other industries.

This state of affairs raises a number of difficulties. On the one hand, the problems of personnel, market fragmentation and obsolescence of vehicles, and on the other hand, the ever-increasing demands of consignors and consignees for the quality of service and the level of safety. As a result: the growth of e-commerce, the increase in demand for logistics services, the tightening of requirements for the execution of accounting documents. Another important fact is the appearance of the effect from the introduction of the Platon system, that is, the strengthening of tax administration. It is also impossible not to mention the introduction of weight and size control [Малевиц Ю.В., 2019].

Obviously, in such conditions, the shadow side of the market is developing at a rapid pace. According to experts, in order to solve this problem, it is advisable to exclude the possibility of buying large-capacity freight vehicles by individuals, that is, in private ownership. Another problem should be added to this – the active spread of one-day companies and "gaskets", that is, outright dumping. Of course, a ban on the purchase by individu-

als of trucks weighing more than 12 tons cannot be called a market measure of influence. However, only if unified requirements are applied to all players in the field of cargo transportation, it is possible to eliminate gray and fraudulent schemes. By the way, since December 2018, in accordance with the Federal Law of December 20, 2017 No. 398-FZ "On Amending the Federal Law "On Road Safety" in terms of establishing additional requirements for ensuring road safety when transporting passengers and goods by road and urban ground electric transport", the entire motor transport community will work according to the same rules [Ключевые проблемы, 2022].

### Conclusion

Who should be responsible for the development of road freight transport? This question is still rhetorical to this day. Experts argue that problems in the cargo transportation industry have a negative impact on the state as well, as they lead to incomplete payment of taxes, non-compliance with legislation, and high accident rates. Low barriers to market entry result in unfair competition and a significant decline in service quality and safety. The only solution is to create a common management system for the freight transport industry, which will allow:

- calculate the impact of this area on the economy of the carrier and the country as a whole;
- improve the situation in the domestic transportation market by bringing national legal norms closer to international ones;
- to prevent the development of gray business schemes.

Loss of cargo, non-compliance with the terms of the contract during transportation and other problems are familiar to many. However, they can be avoided if you check the counterparty. For this you need:

- to form a dossier on the carrier, the development of modern information technologies makes it possible to do this without much effort;

- get acquainted with the statutory documents, as well as forms of mandatory accounting reporting of a business partner;

- use modern risk management systems.

Of course, the gradual introduction of state information systems (ASVGK (automated weight and dimension control system), Platon and others) will create conditions under which the bulk of carriers will be forced to work safely and efficiently, which means that it will globally change the state of things on the market. But this will take about 5 years. Therefore, for now, business partners can only trust each other, but at the same time check [Батищев И., Низов М., 2022].

Unfortunately, not all carriers delivering goods in excess of the established norms for the weight and axle loads of a car acquire the necessary paid permits. As a result, significant damage is caused to the road network of our country, and it is not compensated. In the opinion of representatives of the state authorities, the punishment for such violations should:

- improve the situation in the industry, that is, significantly reduce the number of violations;

- ensure the flow of funds necessary for the development of the industry.

Please note: at the moment, penalties are already imposed at 5% axle overload. This does not exclude the penalty for general overloading of the vehicle. Accordingly, with the new calculation method (it takes into account the region and season), a fine for damage to Russian roads can ruin a small organization. And it is becoming more and more difficult to avoid control, since automatic weight and size control posts have already become widespread. By mid-2018, about 125 such stationary points were introduced. Statistics show horrific figures: today about 1/3 of cars move with an overload. And it is important to understand that all participants are interested in the development of systems that provide control over the parameters of the cargo – motor transport organizations, the state and manufacturers of the corresponding equipment [Гурьева А.А., 2020].

According to experts, on-board weighing devices should be used together with GLONASS monitoring systems. And this is beneficial not only for the state, but also for the carriers themselves. The devices allow monitoring during loading, unloading and throughout the entire route of the vehicle. Thus, the scales will always be with you. This will enable:

- improve the safety of cargo transportation;

- to ensure the optimal mode of operation of vehicles, that is, to protect them from premature wear;

- control underload;

- make payments between enterprises for transportation services based on real data;

- save the time required for the implementation of loading and unloading procedures.

As a result, transportation is guaranteed to be carried out in accordance with legal restrictions on axle loads, weight and dimensions.

Thus, it can be stated that road freight transportation has problems, however, a modern approach to transportation, the tireless work of professionals makes all of the above difficulties surmountable.

#### Список литературы

1. Батищев И., Низов М., Можайская И., 2022. Актуальные проблемы развития рынка грузовых автотранспортных перевозок. ЕСО [Интернет]. 30 август 2022 г.; 52(9):46-65. <https://ecotrends.ru/index.php/eco/article/view/4504> (дата обращения: 19.10.2022).

2. Батищев И. И., 2019. Проблемы регулирования рынка грузовых автомобильных перевозок / И. И. Батищев, И. А. Можайская // Научный вестник автомобильного транспорта. 2019. № 1. С. 11–15.

3. Глушак Н.В., Глушак О.В., Муравьева М.А., Назарова О.Г., 2015. Методика оценки экономического потенциала региона // Вестник Брянского государственного университета. 2015. № 3. С. 264-270.

4. Гурьева А.А., 2020. Проблемы реализации транспортной стратегии в сфере автомобильного транспорта // Современная научная

мысль. – 2020. – № 3. – с. 165-169.

5. Динамика объемов продаж коммерческого транспорта. Автостат. [Электронный ресурс]. URL:

<https://www.autostat.ru/infographics/43890> (дата обращения: 21.10.2022).

6. Ключевые проблемы в отрасли автомобильных перевозок и варианты их решения <https://www.railcontinent.ru/articles/klyuchevye-problemy-perevozok-i-ikh-r> (дата обращения: 25.10.2022).

7. Малевич Ю.В., 2019. Цифровые технологии в сфере международных автомобильных перевозок // Транспорт Российской Федерации. – 2019. – № 6(85). – с. 14-16.

8. Муравьева М.А., Лужецкая А.В., 2018. Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности: проблемы, пути решения // Экономическая политика и ресурсный потенциал региона. Сборник статей всероссийской научно-практической конференции. 2018. С. 117-120.

9. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Mintrans.gov.ru. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 24.10.2022).

10. Турлаев Р.С., Кузменко Ю.Г., Окольников И.Ю., 2021. Развитие сферы автомобильных грузовых перевозок на рынке транспортно-логистических услуг России // Экономика, предпринимательство и право. – 2021. – Том 11. – № 4. – С. 947-964. – doi: 10.18334/epp.11.4.111953.

## References

1. Batishchev I, Nizov M, Mozhayskaya I., (2022). Actual problems of the development of the freight road transport market. ECO [Internet]. August 30, 2022;52(9):46-65. <https://ecotrends.ru/index.php/eco/article/view/4504> (Accessed 19 October 2022).

2. Batishchev I. I., (2019). Problems of regulation of the market of road freight transportation / I. I. Batishchev, I. A. Mozhayskaya // Scientific Bulletin of Automobile Transport. 2019. No. 1. P. 11–15.

3. Glushak N.V., Glushak O.V., Muravieva M.A., Nazarova O.G., (2015). Methodology for assessing the economic potential of the region // Bulletin of the Bryansk State University. 2015. No. 3. S. 264-270.

4. Gurieva A.A., (2020). Problems of implementing a transport strategy in the field of road transport // Modern scientific thought. – 2020. – No. 3. – p. 165-169.

5. Dynamics of sales volumes of commercial vehicles. Autostat. [Electronic resource]. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/43890> (Accessed 21 October 2022).

6. Key problems in the road transport industry and options for their solution <https://www.railcontinent.ru/articles/klyuchevye-problemy-perevozok-i-ikh-r> (Accessed 25 October 2022).

7. Malevich Yu.V., (2019). [Digital technologies in the field of international road transport](#) // Transport of the Russian Federation. – 2019. – No. 6 (85). – Pp. 14-16.

8. Muravieva M.A., Luzhetskaya A.V., (2018). State regulation of foreign economic activity: problems, solutions // Economic policy and resource potential of the region. Collection of articles of the All-Russian scientific-practical conference. 2018. Pp. 117-120.

9. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Mintrans.gov.ru. [Electronic resource]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (Accessed 24 October 2022).

10. Turlaev R.S., Kuzmenko Yu.G., Okolnishnikova I.Yu., (2021). Development of the sphere of road freight transportation in the market of transport and logistics services in Russia // Economics, Entrepreneurship and Law. – 2021. – Volume 11. – No. 4. – P. 947-964. – doi: [10.18334/epp.11.4.111953](https://doi.org/10.18334/epp.11.4.111953).

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the authors have no conflict of interest to declare.

**Гудкова Ольга Владимировна**, доцент, кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенного дела и маркетинга Брянского государственного университета имени академика И.Г. Петровского, (г.Брянск, Россия)

**Olga V. Gudkova**, Associate Professor, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Customs and Marketing, Academician I.G. Petrovsky Bryansk State University, (Bryansk, Russia)

**Силаева Валентина Валентиновна**,  
доцент, кандидат экономических наук, доцент  
кафедры таможенного дела и маркетинга  
Брянского государственного университета  
имени академика И.Г. Петровского, (г.Брянск,  
Россия)

**Valentina V. Silaeva**, Associate Professor,  
Candidate of Economic Sciences, Associate Pro-  
fessor of the Department of Customs and Market-  
ing, Academician I.G. Petrovsky Bryansk State  
University, (Bryansk, Russia)

УДК 332

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-5

<sup>1</sup>Гюнтер И. Н.,  
<sup>2</sup>Молчанова Л. А.

**РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИЙ НА ОСНОВЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ КЛАСТЕРИЗАЦИИ И КООПЕРАЦИИ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО СЕКТОРА**

<sup>1</sup>Белгородский университет кооперации, экономики и права, Россия,  
308007, г. Белгород, ул. Садовая, 116 «А

<sup>2</sup>Российская академия предпринимательства, Россия,  
109544, г. Москва, ул. Малая Андроньевская, 15

e-mail: eirin@rambler.ru, milan7777@rambler.ru

**Аннотация.**

В экономике регионов России ситуация сложилась таким образом, когда для их развития требуются новые подходы и технологии управления процессами, основанными на знаниях, последних достижениях и мировом опыте. Обозначенная тенденция предполагает необходимость разработки и обоснования конкурентных стратегий развития, исходя из имеющихся в каждом регионе конкурентных преимуществ, отражающих специфику их потенциала.

Особую роль в данном случае играют инновационные кластеры, оказывающие влияние на региональный рост благодаря гибкости и адаптивности к потребностям территорий. Развитие данных кластеров обеспечивает доступ к знаниям, повышает интерес к внедрению инноваций и технологий, а также приводит к уменьшению затрат и проведению специальных стратегий умной специализации.

Кластеры на протяжении последних пятнадцати лет считаются одной из наиболее совершенных форм организации эффективного производства, объединяющих в себе науку, исследования и разработки, инновации, экологические решения и технологии. Поэтому для отечественной экономики и отдельных ее отраслей, играющих стратегическое значение, в частности аграрного сектора, необходимо научно обосновать переход к кластерной модели развития и ее внедрения на уровне регионов.

В данной статье рассмотрены теоретические вопросы необходимости формирования устойчивого аграрного производства на основе инновационного развития, кластеризации и кооперации, исследована целесообразность функционирования кластерных структур как особой инновационной формы кооперации и интеграции в аграрном секторе.

**Ключевые слова:** инновации, инновационные кластеры, аграрный сектор, региональное развитие

**Информация для цитирования:** Гюнтер И.Н., Молчанова Л.А. Развитие инноваций на основе интеграционных процессов кластеризации и кооперации агропромышленного сектора // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 53-62. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-5

<sup>1</sup>Irina N. Gyunter,  
<sup>2</sup>Lyudmila A. Molchanova

**DEVELOPMENT OF INNOVATIONS BASED  
ON INTEGRATION PROCESSES OF CLUSTERING  
AND COOPERATION OF THE AGRO-INDUSTRIAL  
SECTOR**

<sup>1</sup>Belgorod University of Cooperation, Economics and Law, 116 A Sadovaya St.,  
Belgorod, 308007, Russia

<sup>2</sup>Russian Academy of Entrepreneurship, 15 Malaya Andronovskaya St., Moscow, 109544, Russia

e-mail: eirin@rambler.ru, milan7777@rambler.ru

**Abstract.**

In the economy of the Russian regions, the situation has developed in such a way that their development requires new approaches and technologies for managing processes based on knowledge, the latest achievements and world experience. The indicated trend implies the need to develop and justify competitive development strategies based on the competitive advantages available in each region, reflecting the specifics of their potential.

Innovation clusters play a special role in this case, influencing regional growth due to their flexibility and adaptability to the needs of territories. The development of these clusters provides access to knowledge, increases interest in the introduction of innovations and technologies, and also leads to cost reduction and the implementation of special smart specialization strategies.

Over the past fifteen years, clusters have been considered one of the most advanced forms of organizing efficient production, combining science, research and development, innovation, environmental solutions and technologies. Therefore, for the domestic economy and its individual sectors of strategic importance, in particular the agricultural sector, it is necessary to substantiate the scientific foundations of the transition to a cluster model of development and its implementation at the regional level.

This article examines the theoretical issues of substantiating the need for the formation of sustainable agricultural production on the basis of innovative development, clustering and cooperation, examines the feasibility of functioning of cluster structures as a special innovative form of cooperation and integration in the agricultural sector.

**Key words:** innovations; innovation clusters; agricultural sector; regional development

**Information for citation:** Gyunter I. N., Molchanova L. A. "Development of innovations based on integration processes of clustering and cooperation of the agro-industrial sector", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 53-62, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-5

**Введение**

По прогнозам экспертов Продовольственной и сельскохозяйственной ООН (FAO), численность населения планеты в

течение последних 25 лет увеличится на 2-2,5 миллиарда, достигнув порядка 10 млрд. чел.

При сценарии с умеренным экономи-

ческим ростом такие темпы увеличения населения обусловят повышение мирового спроса на сельскохозяйственную продукцию более чем на 50% по сравнению с достигнутым текущим уровнем, который будет характеризоваться высоким потреблением мяса, фруктов и овощей в странах с низким и средним уровнем дохода. Данная тенденция, в свою очередь, приведет к усилению давления на уже истощенные природные ресурсы.

Организация Объединенных Наций уже сейчас определила прекращение голода, достижение продовольственной безопасности и улучшение питания, а также содействие устойчивому сельскохозяйственному развитию как вторую из 17 Целей до 2030 года. Для достижения обозначенных целей требуется решение ряда вопросов, от гендерного паритета и старения населения до адаптации к глобальному потеплению.

В данном случае представителям аграрного сектора необходимо стремиться к более продуктивным мерам принятия эффективных бизнес-моделей и проектов государственно – частного партнерства, которые должны соответствовать целям устойчивого развития – уменьшение выбросов парниковых газов, использования воды и отходов и т.п. [Аварский Н., 2016].

Проблемы глобализации, изменение климата и обострение социально-экономических и экологических противоречий во многих странах мира обуславливают необходимость поиска новых моделей экономического развития.

В процессе глобализации экономики прорыв на мировых рынках обеспечивают не отдельный проект или отрасль, а межотраслевой комплекс, основой которого является производство товаров промышленного назначения с технологическими инновациями. В данном случае применение технологических инноваций, как в промышленности, так и в сельском хозяйстве с замкнутой системой долговременных связей с поставщиками сырья, производителями, посредниками и потребителя-

ми, получило название «кластер».

Научные исследования доказали, что кластеры представляют собой важную часть современного экономического развития большинства стран и регионов мира. Их рассматривают как средство ускорения развития, служащее одним из самых распространенных инструментов политики стимулирования экономического роста и инноваций [Рахимова Б.Х., 2016].

В современной экономике инновационные кластеры влияют на региональный рост благодаря гибкости и адаптивности к потребностям регионов. Развитие инновационных кластеров обеспечивает доступ к знаниям, повышает интерес к внедрению современных инноваций и технологий, а также приводит к уменьшению затрат и внедрению специальных стратегий умной специализации.

Таким образом, кластеры можно считать одной из наиболее совершенных форм организации эффективного производства, объединяющей науку, исследования и разработки, инновации, экологические решения и технологии. Поэтому для отечественной экономики и отдельных ее отраслей, играющих стратегическое значение, в частности аграрного сектора, важно обосновать научные основы перехода к кластерной модели развития и ее внедрение на региональном уровне.

Теория и практика анализа различных аспектов зарождения и деятельности кластеров как перспективной формы экономического развития за последние 10 лет достаточно основательно изучалась как зарубежными, так и отечественными учеными.

Обозначенный интерес обусловлен, прежде всего, той ролью и влиянием, которую кластеры в последнее время получили в экономике многих стран мира после разрушительных последствий мирового финансового кризиса 2008 года [Хухрин А.С., 2008].

Именно кластеризация в настоящее время рассматривается многими учеными как альтернативная модель будущего раз-



вития мировой экономики, способной обеспечить решение ряда проблем человечества в процессе перехода к парадигме устойчивого развития.

Процессы экономической кластеризации представляют собой закономерный этап объективного развития экономических систем. На современном этапе необходимым условием для развития субъектов экономической деятельности региона является успешное функционирование территориально-отраслевых экономических объединений, которые получили название экономических кластеров. Научные труды классиков мировой экономической науки М. Портера, п. Самуэльсона, Д. Якобса, и отечественных ученых И.Г. Ушачева, А.И. Алтухова, В.Н. Самаруха, А.С. Хухрина в области кластерных систем, выступают в качестве воплощения уникальной комбинации научных, производственных и коммерческих структур, которые на основе использования преимуществ кооперационного взаимодействия способствуют формированию и эффективному использованию конкурентных преимуществ территорий.

По мнению указанных авторов, в настоящее время кластеры могут быть эффективным инструментом интенсивного развития и усиления рыночных позиций субъектов экономической деятельности. Необходимость применения на региональном уровне экономических кластеров формируется в процессе сложных форм кооперационного взаимодействия, вызывающих возможность создания обоснованных стратегий формирования соответствующих научно- производственных, научно-сельскохозяйственных объединений и в соответствии с этим дальнейшее развитие нового типа рыночных отношений [Шаталов М.А., Ахмедов А.Э., Мычка С.Ю., 2015].

В большинстве из указанных работ рассмотрены основные теоретические и практические аспекты формирования кластеров в контексте активизации инновационной деятельности в аграрном секторе

экономики. В то же время вне поля зрения остается вопрос исследования сущности кластеров как перспективной организационно-экономической формы эффективного аграрного производства в системе устойчивого развития, выдаваемой актуальным вопросом для современного этапа решения задач, которые предстали перед мировой и отечественной аграрной наукой.

Цель статьи – на примере аграрного сектора раскрыть особенности кластера, выступающего инновационной организационно-экономической формой производства в системе устойчивого развития экономики регионов.

### Основная часть

В условиях глобальных вызовов, климатических изменений и трансформации мировой экономики в настоящее время актуальным является формирование концептуально качественно новой модели эффективного функционирования отечественной отрасли сельского хозяйства, направленной на обеспечение ускоренного внедрения инноваций в агропромышленное производство и переход к основным принципам и принципам устойчивого развития.

В настоящее время для сохранения конкурентных позиций на международном рынке и обеспечения продовольственной безопасности внутри страны аграрная отрасль нуждается в обосновании концептуально новых научно – методических подходов к организации и управлению на основе соблюдения сбалансированного развития и эффективного использования ресурсного потенциала. Именно этим критериям соответствует кластерная организационно-экономическая форма производства.

Кластер в современной концепции инновационного развития выступает как форма организации экономических отношений, при которой происходит группировка всех участников по определенным признакам (близкое территориальное расположение в пределах района или области,

специализация на производстве отдельных видов продукции, предоставление услуг и т.п.), при которой выделяется предприятие (научное учреждение, или организация), становится лидером-новатором. Вокруг такого лидера новатора возникают горизонтальные или вертикальные формы взаимосвязей с другими участниками этого объединения, цель которых обеспечить повышение эффективности производства и конкурентоспособности продукции или предоставления определенных услуг, снижение затрат. Могут также быть поставлены другие задачи и цели.

Кластерный подход применяется в мировой практике с начала XX века. За это время сформировались определенные традиции кластеризации [Тяглов С.Г., Бугаян С.А., 2021]. Вопросы кластеров в экономике и их значение для обеспечения устойчивого развития стали предметом многих теоретических и эмпирических исследований. Как свидетельствует международный опыт, в региональных стратегиях умной специализации кластеры обеспечивают более эффективное управление цепочками добавленной стоимости в агропродовольственном секторе [Волкова Т.И., 2017].

По сути эффективность в масштабах кластерной организационно-экономической форме агропромышленного производства заключается в том, что она решает ряд наиболее актуальных проблем в агробизнесе. Во-первых, вполне способная предоставить производителям более полный доступ к привлечению капитала и инвестиций благодаря более гибкому механизму экономических отношений. Во-вторых, кластерная экономическая модель позволяет углубить специализацию и получить от этого эффект в виде снижения внутренних и транзакционных расходов, способствовать увеличению поступления дохода за счет наличия более значительных маркетинговых преимуществ и дополнительных возможностей сбыта и доступа на рынки.

Кластеры положительно влияют на экономические показатели как напрямую,

так и косвенно через распространение новых знаний. Прямой эффект может быть объяснен как с позиции институционального подхода, так и теории эндогенной составляющей. Согласно теории эндогенного роста, технологические изменения способствуют несовершенной конкуренции, что может усилить стимул инвестировать в новые технологии, учитывая, что инвестиции частично исключаются правами интеллектуальной собственности в виде патентов [Хухрин А. С., 2016].

Кластеры могут играть определяющую роль в достижении Целей устойчивого развития на региональном уровне исходя из того, что существует текущая потребность в обосновании инновационной модели экономического и экологически безопасного сельскохозяйственного производства и социально ответственного развития сельских территорий, решающих вопрос максимально эффективного использования их ресурсного потенциала в условиях адаптации к глобальным климатическим изменениям и повышению конкурентоспособности аграрной продукции.

На региональном уровне наряду с малыми, средними и крупными хозяйствами, а также агрохолдингами должны получить приоритетное развитие и кластеры, развитие которых должно способствовать, прежде всего, выравниванию экономических условий хозяйствования и обеспечить поддержку представителям малого и среднего предпринимательства, а также более тесную интеграцию науки и агробизнеса.

Основу формирует ядро кластера, вокруг которого происходит группировка других его участников. Например, в регионах в качестве основного кластера может выступать университет, научное учреждение, инновационное предприятие или общественная организация (например, союз или ассоциация производителей) в зависимости от поставленных целей и задач.

Социальная среда, окружающая ядро кластера, составляет человеческий и интеллектуальный капитал, представляя собой наиболее значимую часть структуры

кластера.

Институциональная среда представляет собой совокупность фундаментальных политических, экономических, социальных и правовых норм, которые составляют основу для производства товаров и предоставления услуг, обмена и распределения в кластере. Без развитой институциональной среды развитие кластеров будет достаточно медленным и не обеспечит должного эффекта.

За последнее десятилетие кластеры получили значительное развитие во многих регионах России. В частности, это касается аграрного производства, где их создание выступает как одна из наиболее

успешных стратегий усиления конкурентоспособности региональной экономики.

Среди регионов России, в которых начали уделять внимание развитию кластеров, можно выделить Белгородскую область. Регион имеет значительный инновационный потенциал для развития кластеров и формирования высокотехнологичного агропромышленного производства, эффективное использование которого может обеспечить устойчивый экономический рост и расширение сырьевой базы для развития пищевой промышленности, увеличения экспорта и повышение общего благосостояния населения (таблица).

**Таблица**  
**Инновационный потенциал Белгородской области в секторе АПК на 01.01.2023**

**Table**  
**Innovation potential of the Belgorod region in the agricultural sector as of 01 January 2023**

Показатель	Сумма
Население региона, тыс. чел	1515,0
Занятых, всего, тыс. чел в том числе	923,2
Промышленность, тыс. чел	385,4
Сельское хозяйство, тыс. чел	220,0
Сфера услуг, тыс. чел	73,0
Государственное управление, образование, здравоохранение, тыс. чел	190,0
Прочие отрасли, тыс. чел.	54,8
Количество университетов, академий, институтов, ед.	7
Количество научно-исследовательских институтов и филиалов аграрного направления, всего	1
Количество организаций, осуществляющих научно-исследовательскую деятельность, всего	3
Количество субъектов хозяйствования, основным видом экономической деятельности которых является сельское хозяйство, ед.	464
в т. ч. государственные предприятия, ед.	-
Кооперативы, ед.	215
частные предприятия, ед.	172
фермерские хозяйства, ед.	77
Общая площадь сельскохозяйственных угодий, тыс. га	1901,3

Составлено автором

Для области, в экономике которой важную роль играет агропромышленный комплекс, первоочередное значение имеет реализация проектов формирования инновационно – интеграционных структур в форме кластеров.

В данном случае, несмотря на имеющиеся удовлетворительные природные и биоклиматические условия ведения хозяйственной деятельности, аграрный сектор экономики региона еще не в полной мере использует внутренний потенциал для

наращивания объемов производства конкурентоспособной продукции с добавленной стоимостью, реализуя, преимущественно сырье, как по причине медленного внедрения инновационных технологий, оборудования и современных методов эффективного управления агробизнесом, так и наличия несбалансированной отраслевой структуры специализации.

В данном случае целесообразно развивать региональную модель агрокластеров в агропромышленном комплексе Белгородской области, способствующую в перспективе устранению обозначенных проблем и диспропорций, также обеспечить постепенный переход отрасли на принципы устойчивого развития, сбалансированности и оптимальности.

Отдельные проектные кластерные инициативы уже начали реализовываться в области. В пределах стратегии развития региона на 2024-2030 гг. планируется создать аграрные инновационные кластеры. В частности, проводится работа над технико-экономическим обоснованием проекта создания кластера в пчеловодстве, имеющиеся планы по кластеру в растениеводстве и ягодоводстве, технико-технологического, масложирового, животноводческого и в пищевой промышленности.

На первом этапе создания кластеров для региона должно происходить по отдельным научно обоснованным перспективным отраслевым направлениям в растениеводстве и животноводстве. На следующих этапах возможно расширение направлений создания кластеров за счет новых перспективных видов экономической деятельности.

Устойчивое развитие аграрной сферы региона должно обеспечиваться, прежде всего, на основе соблюдения принципов сбалансированности между общей производительностью и конкурентоспособностью с учетом научных основ эффективного использования основных производственных видов ресурсов и природного биоклиматического потенциала, сохранения экологического равновесия, повыше-

ния стандартов социального благосостояния населения сельских территорий и качества продукции, усовершенствования механизма хозяйствования.

Как показала практика, только за счет использования имеющегося аграрного ресурса невозможно поддерживать устойчивый экономический рост. Высоких результатов хозяйствования можно достичь лишь за счет взаимовыгодного объединения трех важных составляющих успеха в этой сфере деятельности: использование разработок науки, стимулирования заинтересованности агробизнеса в их внедрении и достойной государственной финансовой поддержки отрасли. Одной из эффективных организационно-экономических форм реализации этих целей выступает развитие кластеров.

### **Заключение**

Влияние глобализации, климатических изменений и обострения социально-экономических и экологических проблем во многих странах мира обусловили необходимость поиска новых моделей экономического развития. Исследованиями установлено, что на современном этапе становления экономической мысли одной из наиболее оптимальных организационно-экономических форм эффективного аграрного производства в системе устойчивого развития являются кластеры.

Концептуально кластеры представляют территориальные / специализированные объединения на добровольных началах определенных их участников (промышленных, сельскохозяйственных, сервисных предприятий и организаций), научно-исследовательских учреждений, университетов, общественных организаций, составляющих центры развития современной экономики, аккумулирующих инвестиции и интеллектуальный капитал. Кластеры помогают создать оптимальную организационную среду, выступающую основой для объединения вокруг определенных идей и концепций, необходимых для их развития, а также внедрять иннова-

ции в различные сферы экономики и создавать для этого соответствующие институциональные условия.

Внедрение кластерной организационно-экономической модели на уровне отдельных отраслей экономики, в частности, агропромышленного комплекса Белгородской области в значительной мере будет способствовать улучшению социально-экономической ситуации и повышению уровня основных показателей эффективности сельскохозяйственного производства, а также конкурентоспособности производства аграрной продукции.

### Список литературы

1. Аварский Н., 2016. Методические подходы к развитию кластера АПК Орловской области // АПК: экономика, управление. – 2016. №12: 36-45.
2. Анохина М., 2014. Агрокластеры и экономический рост отечественного АПК // АПК: экономика, управление. 2014. №5: 77-84.
3. Берегова Г.М., 2018. Корпоративный кластер как новая стратегия агропромышленных предприятий России на современном этапе // Аграрная Россия. – 2018. №3 30-33.
4. Ваганова О.В. Интеграционное взаимодействие субъектов инновационного процесса как фактор интенсивного развития экономики. Европейский журнал социальных наук. 2013. № 5 (33). С. 383-389.
5. Волкова Т.И., 2017. Развитие агропромышленных кластеров в мире // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. – 2017. №1: 61-65.
6. Гусаков В.Е. Концепция создания и функционирования кластерных структур в аграрном комплексе. Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі. Сер. аграрных навук. 2016. -№ 3:19-25.
7. Левченко Т.А., 2016. Кластерный подход к развитию экономики: отечественный и зарубежный опыт // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2016. № 4 (35): 68-76.
8. Нечаев В., 2018. Развитие инновационных территориальных кластеров в России: нормативно-правовой аспект // Экономика сельского хозяйства России. 2018. №4: 22-26.
9. Портер М., 2005. Конкуренция / пер. с англ. – М.: Изд-ский дом «Вильямс», 2005. 608 с.
10. Рахимова Б.Х., 2016. К вопросу о развитии инновационных кластеров в агропромышленном комплексе с использованием инструментов бизнес-инкубации [Электронный ресурс] // Фундаментальные исследования. 2016. № 11-4: 854-858, – Режим доступа: <http://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=41268>
11. Рябчикова Н. Н., 2019. Концептуальный подход к развитию региональных агропромышленных кластеров // Российское предпринимательство. 2019. Т. 20, №1: 253-270.
12. Сердобинцев Д., 2018. Методические подходы к выявлению агропромышленных кластеров в отраслях животноводства регионов Поволжья // Д. Сердобинцев, Е. Алешина, И. Новиков // Экономика сельского хозяйства России. 2018. №7: 51-57.
13. Тяглов С.Г., Бугаян С.А., 2021. Формирование «зелёного» научно-производительного кластера как тренда современной экологической политики региона // Journal of Economic Regulation. 2021. Т.12, №1: 37-47.
14. Ускова Т. В., 2010. Производственные кластеры и конкурентоспособность региона: монография / Т. В. Ускова, А. С. Барабанов, О. И. Попова, Л. Г. Иогман, В. В. Ильин (колл. авт. под рук. Т. В. Усковой). – Вологда. 2010: 246 с.
15. Хухрин А.С., 2008. Агропромышленные кластеры: российская модель // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2008. № 7: С. 30-34.
16. Хухрин А. С., 2016. Агропромышленные кластеры России: контуры будущего // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2016. №12: С. 6-10.
17. Шаталов М.А., Ахмедов А.Э., Мычка С.Ю., 2015. Кластерный подход развития регионов // Территория науки. 2015. № 2: 48-55.
18. Щербин В.К., 2010. Инфраструктурные составляющие инновационной экономики: моногр. // В.К. Щербин; науч. ред. С.М. Дедков. – Минск: центр системного анализа и стратегического исследования НАН Беларуси, 2010. – 312 с.
19. Vaganova O.V., Titov A.B., Solovjeva N.E., Bykanova N.I. Influence of the sanctions' regime on the regional development: evidence from Belgorod. International Journal of Economic Perspectives. 2017. Т. 11. № 3. С. 1889-1894.

20. Titova N.Y., Pervuhin M.A., Baturin G.G. Identification of regional clusters in the Russian far east // *European Research Studies Journal*. – V. 20. – I. 4, 2017, pp. 339-359.

### References

1. Avarsky N., (2016). Methodological approaches to the development of the agro-industrial complex cluster of the Orel region // *Agro-industrial complex: economics, management*. – 2016. №12. Pp.36-45.

2. Anokhina M., (2014). Agro-clusters and economic growth of the domestic agro-industrial complex // *Agro-industrial complex: economics, management*. 2014. №.5. Pp. 77-84.

3. Beregova G. M., (2018). Corporate cluster as a new strategy of agro-industrial enterprises of Russia at the present stage // *Agrarian Russia*. – 2018. №.3. Pp. 30-33.

4. Vaganova O.V. Integration interaction of subjects of the innovation process as a factor of intensive development of the economy. *European Journal of Social Sciences*. 2013. No. 5 (33). pp. 383-389.

5. Volkova T. I., (2017). Development of agro-industrial clusters in the world // *Economics of agricultural and processing enterprises*. – 2017. №1. Pp. 61-65.

6. Gusakov V.E., (2016). The concept of creation and functioning of cluster structures in the agricultural complex. *Vesci Natsiyanalnai akademi navuk Belarussi. Ser. agrarian navuk*. 2016. – № 3. Pp.19-25

7. Levchenko T.A., (2016). Cluster approach to economic development: domestic and foreign experience // *The territory of new opportunities. Bulletin of the Vladivostok State University of Economics and Service*. – 2016. № 4 (35). Pp.68-76

8. Nechaev V., (2018). Development of innovative territorial clusters in Russia: regulatory aspect // *The economics of agriculture in Russia*. 2018. №4. Pp. 22-26.

9. Porter M., (2005). *Competition* / translated from English — M.: Publishing house "Williams", 2005. 608 p

10. Rakhimova B.H., (2016). On the issue of the development of innovative clusters in the agro-industrial complex using business incubation tools [Electronic resource] // *Fundamental Research*. 2016. No. 11-4. Pp. 854-858, – Access mode: <http://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=41268>

11. Ryabchikova N. N., (2019). Conceptual approach to the development of regional agro-industrial clusters // *Russian entrepreneurship*. 2019. Vol. 20, №. 1. Pp. 253-270.

12. Serdobintsev D., (2018). Methodological approaches to the identification of agro-industrial clusters in the livestock industries of the Volga regions // D. Serdobintsev, E. Alyoshina, I. Novikov // *The economics of agriculture in Russia*. 2018. №.7. Pp. 51-57.

13. Tyaglov S.G., Bugayan S.A., (2021). Formation of a "green" scientific and productive cluster as a trend of the modern environmental policy of the region // *Bulletin of Economic Regulation*. 2021. Vol.12, №. 1. Pp. 37-47

14. Uskova T. V., (2010). Production clusters and the competitiveness of the region : a monograph / T. V. Uskova, A. S. Barabanov, O. I. Popova, L. G. Iogman, V. V. Ilyin (coll. author under the direction of T. V. Uskova). – Vologda. 2010. 246 p.

15. Khukhrin A.S., (2008). Agro-industrial clusters: the Russian model // *Economics of agricultural and processing enterprises*. 2008. № 7. Pp. 30-34.

16. Khukhrin A. S., (2016). Agro-industrial clusters of Russia: contours of the future // *Economics of agricultural and processing enterprises*. 2016. №.12. Pp. 6-10.

17. Shatalov M.A., Akhmedov A.E., Mychka S.Yu., (2015). Cluster approach of regional development // *Territory of Science*. 2015. № 2. Pp. 48-55

18. Shcherbin V.K., (2010). Infrastructural components of the innovative economy: monogr. // V.K. Shcherbin; scientific ed. S.M. Dedkov. – Minsk: Center for System Analysis and Strategic Research of the National Academy of Sciences of Belarus, 2010. 312 p.

19. Vaganova O.V., Titov A.B., Solovjeva N.E., Bykanova N.I. Influence of the sanctions' regime on the regional development: evidence from Belgorod. *International Journal of Economic Perspectives*. 2017. T. 11. № 3. С. 1889-1894.

20. Titova N.Yu., Pervukhin M.A., Baturin G.G., (2017). Identification of regional clusters in the Russian Far East // *European Research Studies Journal*. – Vol. 20. – I. 4, 2017. Pp. 339-359.

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the authors have no conflict of interest to declare.

**Гюнтер Ирина Николаевна**, доцент, кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов и таможенных доходов, Белгородский университет кооперации, экономики и права, (г.Белгород, Россия)

**Irina N. Gyunter**, Associate Professor, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Finance and Customs Revenues, Belgorod University of Cooperation, Economics and Law, (Belgorod, Russia)

**Молчанова Людмила Анатольевна**, доцент, кандидат экономических, доцент кафедры финансов, кредита и страхования Российской академия предпринимательства, (г. Москва, Россия)

**Lyudmila A. Molchanova**, Associate Professor, Candidate of Economics, Associate Professor of the Department of Finance, Credit and Insurance, Russian Academy of Entrepreneurship, (Moscow, Russia)

УДК 332

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-6

Жданова Т. А.,  
Жданова Н. М.

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА НА ТЕРРИТОРИИ  
СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Тихоокеанский государственный университет, 680035,  
Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136

e-mail: 000500@pnu.edu.ru, nadya\_funny98@mail.ru

**Аннотация.**

Предметом исследования статьи является экономическая безопасность промышленного производства в субъекте РФ. Цель статьи – на основе документов стратегического планирования разработать мероприятия, направленные на совершенствование обеспечения экономической безопасности промышленности в РФ. Методологией исследования послужили принципы диалектической объективности, позитивный и нормативный подходы, системный подход, логический анализ. Результаты исследования: выявлены роль и необходимость нового качества промышленной политики обеспечения экономической безопасности региона; сформированы направления создания благоприятных условий для развития промышленного производства на территории Хабаровского края, выявлены приоритеты промышленного развития и оптимальный сценарий развития промышленности. Модернизация промышленного производства на территории Хабаровского края, создание нового инновационного промышленного производства, реализация новых форматов образования, опирающиеся на поиск талантливой молодежи и ее вовлечения в технологические и бизнес-процессы, является обеспечением экономической безопасности региона.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, обеспечение экономической безопасности, промышленность, промышленная политика, модернизация, трудовые ресурсы.

**Информация для цитирования:** Жданова Т.А., Жданова Н.М. Основные направления совершенствования обеспечения экономической безопасности промышленного производства на территории субъекта российской Федерации // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 63-73. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-6



Tatiana A. Zhdanova,  
Nadezhda M. Zhdanova,

**THE MAIN DIRECTIONS OF IMPROVING  
THE ECONOMIC SECURITY OF INDUSTRIAL  
PRODUCTION IN THE TERRITORY  
OF THE SUBJECT OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Pacific State University, 136 Tikhookeanskaya St., Khabarovsk, 680035, Russia

e-mail: 000500@pnu.edu.ru, nadya\_funny98@mail.ru

**Abstract.**

The subject of the article is the economic security of industrial production in the subject of the Russian Federation. The purpose of the article is to develop measures based on strategic planning documents aimed at improving the economic security of industry in the Russian Federation. The research methodology was based on the principles of dialectical objectivity, positive and normative approaches, a systematic approach, and logical analysis. Research results: the role and necessity of a new quality of industrial policy to ensure the economic security of the region are revealed; The directions of creating favorable conditions for the development of industrial production in the Khabarovsk Territory have been formed, the priorities of industrial development and the optimal scenario for the development of industry have been identified. Modernization of industrial production in the Khabarovsk Territory, the creation of a new innovative industrial production, the implementation of new educational formats based on the search for talented youth and their involvement in technological and business processes, is ensuring the economic security of the region.

**Key words:** economic security; ensuring economic security; industry; industrial policy; modernization; labor resources

**Information for citation:** Zhdanova T. A., Zhdanova N. M. "The main directions of improving the economic security of industrial production in the territory of the subject of the Russian Federation", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 63-73, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-6+

**Введение**

Обеспечение экономической безопасности в сфере промышленного производства на территории субъекта РФ нами представляется как приведение к состоянию защищенности от внешних и внутренних угроз промышленного производства на территории субъекта РФ, при котором обеспечиваются научно-технический, технологический, производственный и кадровый потенциал, и способность к гибкому развитию промышленного производства региона. Мы считаем, что источниками возникновения угроз экономической безопасности региона являются изменения текущего состояния экономики региона:

отсутствие политики, направленной на эффективное развитие производственной и социальной сферы, заостренные экономические, политические, экологические проблемы и др.

Своевременная идентификация, мониторинг, оценки влияния негативных факторов и угроз на экономическую безопасность и предотвращения их реализации является одной из приоритетных задач региональной политики, поскольку от уровня безопасности отдельных территорий и развития их экономического потенциала напрямую зависит экономическая безопасность государства Алиева М.З., 2020].

### Основная часть

Система обеспечения экономической безопасности промышленного производства в субъекте РФ представляет собой следующий порядок действий: прогнозирование экономической безопасности промышленного производства в субъекте РФ; мониторинг и анализ факторов и явлений, определяющих внешние и внутренние угрозы экономической безопасности промышленного производства; разработка и осуществление мероприятий по предотвращению возможных опасностей экономической безопасности промышленного производства; экспертиза проектов обеспечения экономической безопасности промышленного производства в субъекте РФ [Абдикеев Н. М., 2018], [Алиев А.Б., 2012], [Об утверждении государственной программы 2020].

Совершенствование экономической безопасности промышленного производства на территории Хабаровского края можно осуществлять несколькими способами. Первый способ заключается в совершенствовании системы измерений экономической безопасности промышленного производства, с помощью объективной системы показателей, позволяющих количественно оценить ситуацию и сигнализировать о возможной опасности и своевременно отражать кризисные явления в промышленном производстве Хабаровского края [Жданова Т. А., 2022]. Второй способ – аналитический, заключается в разработке направлений создания благоприятных условий для развития промышленного производства на территории края на основе его экономической безопасности, которые должны быть реализованы в промышленном производстве края для предотвращения опасностей, и они реально засвидетельствуют, что совершенствуется экономическая безопасность промышленного производства на территории Хабаровского края.

Промышленное производство на территории Хабаровского края включает в себя добывающее и обрабатывающее про-

изводство (по ОКВЭД 2). В структуре валового регионального продукта по видам экономической деятельности промышленное производство занимает, лидирующую позицию [Об утверждении государственной программы, 2020]. Особое место в промышленном производстве Хабаровского края занимает обрабатывающее производство, имеющее высокий уровень диверсификации и высокий удельный вес в структуре промышленного производства [Общероссийский классификатор видов, 2014], Хабаровский край является центром обрабатывающей промышленности Дальнего Востока.

На территории Хабаровского края сосредоточены предприятия оборонно-промышленного комплекса, осуществляющие производство высокотехнологичной продукции с высокой долей добавленной стоимости. На промышленных предприятиях оборонно-промышленного комплекса создается высокотехнологичная конкурентоспособная продукция, формируется высококвалифицированный трудовой потенциал. Предприятия оборонно-промышленного комплекса задействованы в решении крупных государственных задач национальной безопасности.

Промышленное производство Хабаровского края включает основные виды экономической деятельности:

- производство транспортных средств и оборудования;
- производство металлургическое;
- производство готовых металлических изделий;
- производство машин и оборудования, – ремонт и монтаж машин и оборудования;
- производство химических веществ и химических продуктов;
- производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях.

Основу промышленного производства составляют крупнейшие машиностроительные предприятия, включая оборон-

ные, в области авиа- и судостроения. Предприятия оборонно-промышленного комплекса задействованы в решении крупных государственных задач национальной безопасности. Развитие авиастроительной отрасли в крае предусматривает сохранение и укрепление потенциала военного авиастроения, развитие программы гражданского авиастроения.

Большое влияние на экономические показатели работы предприятий ОПК оказывает государственный оборонный заказ. Наибольший его объем традиционно приходится в крае на предприятия по производству и ремонту боевой авиационной техники, строительству и ремонту кораблей, капитальному ремонту вооружения и военной техники номенклатуры противовоздушной обороны и Военно-воздушных сил Российской Федерации, судовых дизелей для Военно-Морского Флота Российской Федерации.

Предприятия ОПК задействованы в решении крупных государственных задач национальной безопасности, формируют научно-технический и кадровый потенциал промышленного комплекса края и государства, к ним относятся:

- филиал ПАО "Компания "Сухой" "КНААЗ" выпускает современную боевую авиационную технику для Министерства обороны Российской Федерации;

- производственный центр филиала публичного акционерного общества "Научно-производственная корпорация "Иркут" "Региональные самолеты" в г. Комсомольске-на-Амуре;

- общество с ограниченной ответственностью "ТОРЭКС-ХАБАРОВСК".

Основными предприятиями судостроительной отрасли края являются:

- ПАО "Амурский судостроительный завод" – один из самых крупных на Дальнем Востоке судостроительных предприятий, завод способен осуществлять строительство, ремонт и модернизацию кораблей и судов;

- АО "Хабаровский судостроительный завод" – специализируется на строи-

тельстве кораблей и судов военно-морского флота и судов разных классов гражданского назначения.

В Хабаровском крае действуют предприятия по производству взрывчатых веществ и утилизации боеприпасов, ремонту авиационной техники, капитальному ремонту вооружения и военной техники номенклатуры противовоздушной обороны и военно-воздушных сил.

- АО "Дальневосточное производственное объединение "Восход" – специализируется на расснаряжении, утилизации боеприпасов и производстве промышленных взрывчатых веществ: традиционные граммониты, аммониты различной специфики, прогрессивные эмульсионные взрывчатые вещества;

- ФКП "Амурский патронный завод "Вымпел" имени П.В. Финогенова" – современное высокоавтоматизированное предприятие, выпускающее на базе автоматических роторных и роторно-конвейерных патронных линий последнего поколения боевые и спортивно-охотничьи патроны различных калибров для внутреннего рынка и реализации на экспорт;

- АО "Хабаровский радиотехнический завод" – специализируется на ремонте средств противовоздушной обороны;

- АО "179 судоремонтный завод" – основными направлениями производственной деятельности завода являются: капитальный ремонт дизелей типа М50, М500, Д6 и Д12, доковый ремонт и сервисное обслуживание кораблей в рамках исполнения гособоронзаказа для Тихоокеанского флота и Минобороны России;

- АО "Дальневосточный авиационный сервисный центр" – осуществляет ремонт, сервисное обслуживание и модернизация вертолетов Ми-8, Ми-24 всех модификаций.

- электрометаллургический комплекс ООО "Амурсталь" специализируется на производстве стали с использованием электросталеплавильной технологии с дальнейшим переделом в сортовой прокат.

Группа компаний АО "Дальэнерго-маш" специализируется на производстве газовых технологических турбин, турбокомпрессоров, центробежных нагнетателей, мостовых и козловых кранов, очистных машин, а также оказывает услуги промышленного характера, шефмонтажа, конструкторских и инженерных разработок.

- ОАО "Дальтехгаз" производит технический и медицинский кислород, азот, углекислоту, пропан, ацетилен, гелий, также предприятие проводит переосвидетельствование, ремонт и окраску баллонов;

- ООО "Хабаровский завод трубной изоляции" специализируется на производстве изоляции для систем теплоснабжения из пенополиуретана, а также труб и фитингов различной сложности и объема;

- ООО "Хабаровский трубный завод" специализируется на производстве напорных полиэтиленовых труб, которые используются для внешних сетей водоснабжения, водоотведения, канализации, кабельных сетей и трубопроводов промышленного назначения;

- ООО "Завод полимер-композитных конструкций "СМАРТ" осуществляет проектирование, изготовление и монтаж изделий из высокотехнологичных композитных материалов, также предприятие специализируется на изготовлении блочно-модульных канализационных станций и технологического оборудования для очистки и повторного использования коммунальных и промышленных сточных вод.

Топливо-энергетический комплекс Хабаровского края представлен предприятиями электроэнергетики и теплового хозяйства, угольной и нефтеперерабатывающей промышленности

Легкая промышленность в Хабаровском крае представлена субъектами малого и среднего предпринимательства, значительную долю которых составляют микропредприятия, а также производственным сектором УФСИН России по Хабаровскому краю, одним из крупных представителей данной сферы относится швейная фаб-

рика ООО "Комсомолка", специализирующаяся на пошиве женской, мужской и детской одежды. В 2020 году в период возникновения дефицита средств индивидуальной защиты в связи с распространением коронавирусной инфекции, предприятия отрасли привлечены к производству защитных масок, костюмов, бахил и другой продукции для нужд организаций здравоохранения, социальной сферы и населения края.

ОАО "Дальхимфарм" – одно из крупнейших фармацевтических предприятий Дальнего Востока, выпускает препараты, востребованные не только в регионе и на территории РФ, но и за рубежом. Экспортные поставки лекарственных средств осуществляются в Узбекистан, Монголию, Казахстан, Туркменистан, Японию и США [Об утверждении государственной программы, 2020].

В настоящее время для большинства промышленных предприятий края остается актуальной проблема поиска и выхода на новые рынки сбыта продукции.

Благоприятные условия для развития промышленного производства на основе системы экономической безопасности определяются промышленной политикой Хабаровского края. Это комплекс правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на развитие промышленного потенциала РФ, обеспечение производства конкурентоспособной промышленной продукции. По мнению Д. Мантурова, «...перспективная схема реализации промышленной политики должна определить оптимальную траекторию перехода из современного состояния российской промышленности в целевое, при этом обеспечивая устранение структурных дисбалансов, формирование адекватных ответов на основные внешние вызовы и минимизацию влияния ключевых рисков» [Мантуров Д. В., 2018]. Формирование высокотехнологичной, конкурентоспособной промышленности, обеспечивающей переход экономики от экспортно-сырьевого типа развития к инновационному является

целью промышленной политики субъекта РФ.

На уровне Хабаровского края основной задачей по созданию благоприятных условий для развития промышленности в контексте обеспечения экономической безопасности являются новое качество промышленной политики края, обеспечивающее требования российской промышленной политики его экономической безопасности.

За счет создания благоприятных условий возможно достижение значительного укрепления экономической безопасности, ускорения технологического развития, повышения качества продукции, конкурентоспособности производимых товаров и услуг. Регулирование органами государственной власти промышленного производства на территории Хабаровского края имеет форму комплекса последовательных действий по закреплению положительных структурных изменений.

Приоритеты развития промышленного производства на территории Хабаровского края указаны в Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края на период до 2030 года [О Стратегии экономической безопасности, 2017]. Стратегия представляет собой видение желаемого будущего края, определяет долгосрочные цели и задачи, к которым будет стремиться край в своем поэтапном развитии, предлагает основные направления и механизмы достижения поставленных целей и задач с учетом достигнутого уровня и выявленных проблем развития. На основе документов стратегического планирования [О промышленной политике, 2020], [Об утверждении государственной программы, 2020], [Об утверждении государственной программы, 2020], [Об утверждении Стратегии, 2020] нами выявлены направления модернизации промышленного производства в Хабаровском крае.

Совершенствование преобразований организации промышленного производства на территории Хабаровского края включает в себя следующие направления:

1. Организация и создание промышленных зон и полюсов.

Южный аграрно-промышленный пояс (Бикинский, Вяземский, имени Лазо и Хабаровский муниципальные районы края) и Южноохотский экономический полюс (Ванино-Совгаванская экономическая агломерация) играет важную роль в экономической политике Хабаровского края.

2. Создание новых производств:

- в г. Советская Гавань, где могут быть восстановлены мощности судоремонтного завода;

- на базе завода Трансбункер создание бункерного центра и нефтепереработки;

- организация в крае рыбной промышленности.

Развитие перспективных отраслей экономических специализаций на основе новой индустриализации, модернизации и инноваций является одной из стратегических целей.

Новая модель экономической безопасности промышленного производства в крае – это подвергнутая модернизации модель промышленного производства Хабаровского края сегодняшнего времени.

Совершенствование преобразований организации промышленного производства на территории края мы рассматриваем, как новую инновационную промышленную политику. Промышленная политика Хабаровского края в современной ситуации подразумевает применение комплекса инструментов, включающих инновационную инфраструктуру, а также современные формы промышленно-территориальной организации производства (промышленные зоны, промышленные полюса, технопарки, технополисы, кластеры) [Бархударов М. И., 2017].

Преобразование промышленного производства к инновационной экономике, согласно документам стратегического планирования, должно происходить по следующим направлениям:

- модернизация отраслей, ориентированных на глобальные рынки;

- создание новых высокотехнологичных предприятий (стартапов);

- повышение уровня коммерциализации научно-исследовательских разработок и технологий, разработанных в научных организациях и университетах края.

Так, машиностроительный комплекс – это основа индустриального развития края. В составе комплекса предприятия, ориентированные на выпуск многих видов машиностроительной продукции (судов и самолетов различных классов, технологической оснастки, энергетического и др.) Перспективным направлением самолетостроения в крае является производство самолета пятого поколения (Т-50). В крае осуществляется программа гражданского авиастроения. Реализуется программа строительства российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 [Об утверждении Стратегии, 2020].

Далее, – создание сети технопарков, – центров современной социальной, деловой и инновационной инфраструктуры, трансфера и коммерциализации разработок, развития малого и среднего высокотехнологичного бизнеса. Они являются хабом для построения региональной инновационной экосистемы, стимулирующим рост деловой активности и местом создания новых рабочих мест.

Потенциал внешнеэкономических связей в инновационной сфере Хабаровского края усматривается:

«...- в объединении с компаниями из стран Азиатско-тихоокеанского региона по техноперевооружению действующих предприятий;

- в рамках реализации инновационных стартап-проектов продвижение на внешние рынки современных разработок представителей малого и среднего бизнеса края;

- в организации комплексов-драйверов роста (комплекса ресурсных отраслей; машиностроительный комплекс; модернизированная обрабатывающая промышленность; инфраструктурный ком-

плекс; аграрно-промышленный комплекс; сервисный сектор (инжиниринг, торговля, телекоммуникации, туризм, недвижимость, управление, финансовые услуги)...» [Официальный сайт Правительства, 2023].

Следующее преобразование, – модернизация в горнодобывающей сфере. Модернизация в горнодобывающей сфере на территории Хабаровского края показана на рисунке.

Таким образом, формирование нового промышленного производства на территории края предстает как комплекс следующих составляющих:

- отраслевая структура, отвечающая направлениям научно-технического прогресса и обеспечивающая безопасность, доходность и конкурентоспособность промышленного производства в Хабаровском крае;

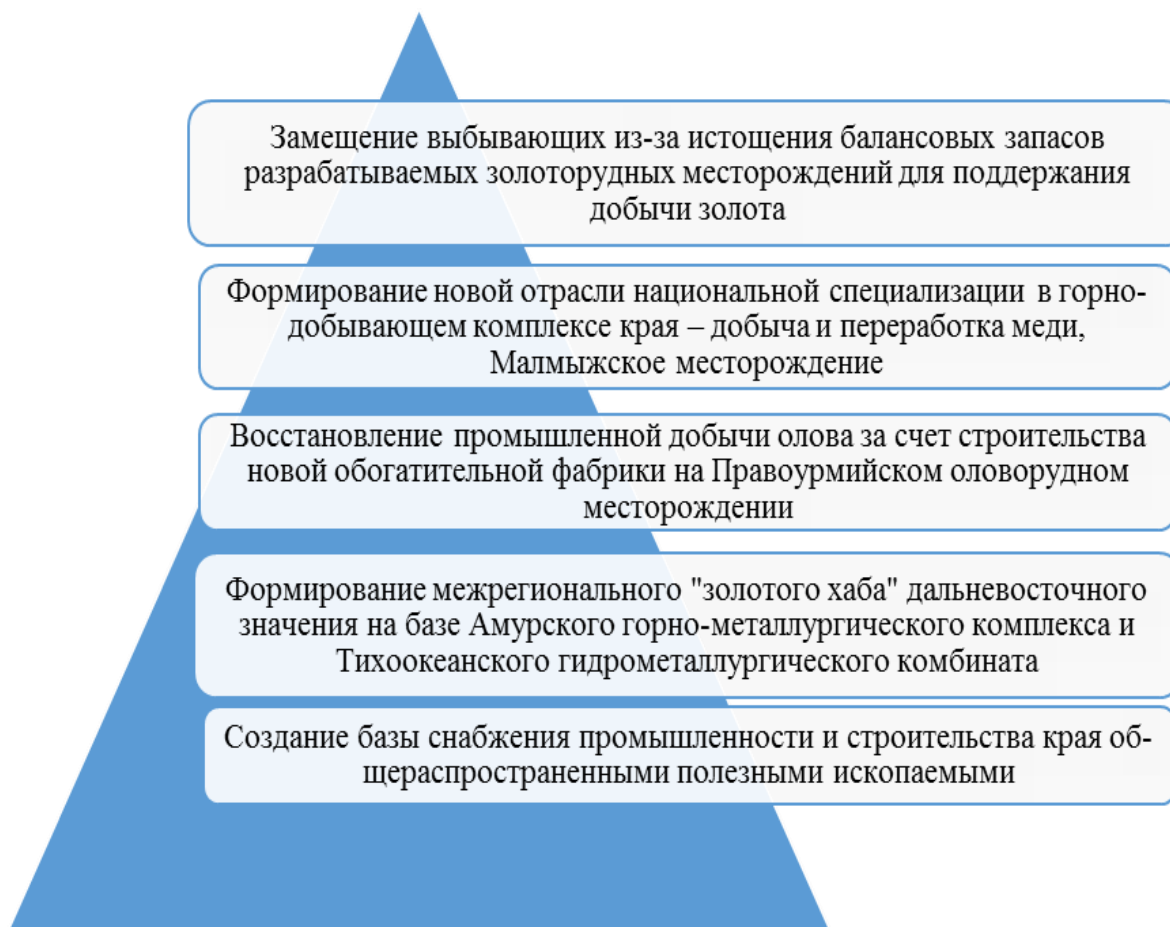
- центры высоких технологий машиностроения национального уровня – авиастроения, судостроения и судоремонта;

- внедрение результатов интеллектуальной деятельности и освоение производства инновационной промышленной продукции;

- ресурсы органов власти края на разработку и внедрение механизмов, способствующих новому качеству экономического роста, за счет инвестиций, поддержки и наращивания производства в отраслях специализации края;

- стимулирование субъектов промышленности к рационально и эффективно использованию материальных, финансовых, трудовых и природных ресурсов на обеспечение повышения производительности труда, внедрение импортозамещающих, ресурсосберегающих и экологически безопасных технологий;

- снижение риска чрезвычайных ситуаций техногенного характера на объектах промышленной инфраструктуры Хабаровского края [О Стратегии экономической безопасности, 2017].



**Рис. Модернизация в горнодобывающей сфере на территории Хабаровского края**  
**Fig. Modernization in the mining sector in the territory of the Khabarovsk Territory**

Создание эффективной новой модели промышленности Хабаровского края обеспечит изменение экспорта и мощную логистическую базу, обслуживающую Дальний Восток, Северный морской путь и северные провинции Китая.

Еще одно приоритетное звено в промышленной политике края – это организация системы профессионального образования. Профессиональное образование является весомым фактором устойчивого развития региональных социально-экономических систем. Вопросы, связанные с экономической политикой в отношении трудовых ресурсов, имеют приоритетное значение, поскольку именно от них в решающей степени зависит успех всей системы модернизации в промышленные производства в Хабаровском крае.

В Хабаровском крае имеется значительный трудовой потенциал и развитая система профессионального образования. Система профессионального образования – это профессиональное обучение, повышение квалификации и переподготовка граждан. Более чем по 200 образовательным программам ведется подготовки квалифицированных рабочих по профессиям, востребованным на рынке труда. В учебных заведениях края имеется необходимая материально-техническая база, сформирован квалифицированный педагогический состав.

Министерство промышленности проводит мониторинг в формировании прогноза потребности экономики Хабаровского края в профессиональных кадрах на период 2020 – 2024 гг, оказывается содействие в развитии партнерства предприятий

и образовательных организаций при подготовке кадров.

При поддержке ведущих промышленных предприятий г. Комсомольска-на-Амуре в Комсомольском-на-Амуре государственном техническом университете действуют базовые кафедры:

- "Технологии, оборудование и автоматизация процессов и производств авиастроительного комплекса" (с участием ПАО "Компания "Сухой" "КнААЗ");

- "Технология судостроения" (с участием ПАО "АСЗ");

- "Комплексное кадровое обеспечение металлургического предприятия" (с участием ОАО "Амурметалл").

Деятельность базовых кафедр обеспечивает интеграцию теоретической подготовки специалистов с их дальнейшей практической работой. В обучении используется практико-ориентированный подход.

В целях популяризации рабочих и инженерных профессий организована работа по участию молодых специалистов промышленных предприятий в чемпионатах по профессиональному мастерству по стандартам "WorldSkills".

Проводятся конкурсы для молодежи: региональный конкурс молодежных проектов и команд программы "УМНИК" Фонда содействия инновациям и краевой конкурс молодежных инновационных команд "КУБ".

Реализуется программа "УМНИК", направленная на стимулирование участия молодежи в инновационной деятельности. В программе приняли участие более 700 человек. Победителями программы "УМНИК" зарегистрировано более 25 объектов интеллектуальной собственности [Об утверждении государственной программы, 2020].

Осуществляется взаимодействие с федеральными институтами развития. Такими, как Фонд содействия инновациям, открытое акционерное общество "Российская венчурная компания", Фонд "Сколково" и др., Взаимодействие направлено на

популяризацию инновационной деятельности, совместное проведение мероприятий, подготовку кадров в инновационной сфере, реализацию программ и проектов федеральных институтов развития, финансовую и консалтинговую поддержку краевых инновационных стартапов.

Статус "Участник проекта "Сколково" получили три компании из Хабаровского края (ООО "Дальневосточная торфяная компания", ООО "НАСТЕК", ООО "Институт научно-технических инноваций").

Реализуется новый формат образования, появляются команды с инновационными перспективными идеями в области машиностроения, приборостроения, энергосберегающих технологий, композитных материалов, вычислительных сетей, робототехники, информационных технологий, консалтинга и другие.

### **Заключение**

В заключении, подведем итог: создание благоприятных условий для развития промышленного производства в Хабаровском крае опирается на формирование и развитие современной промышленной политики. Проведение модернизации промышленного производства на территории Хабаровского края развития промышленного производства в Хабаровском крае является создание новой инновационной промышленности. На территории края реализуются новые форматы образования, опирающиеся на поиск талантливой молодежи и ее вовлечения в технологические и бизнес-процессы.

### **Список литературы**

1. Абдикеев Н. М., Богачев Ю. С., Морева Е. Л., 2018. Направления совершенствования государственного регулирования промышленного развития. Учет. Анализ. Аудит. 2018. № 5 (4): 14–29. DOI: 10.26794/2408-9303-2018-5-4-14-29
2. Алиев А.Б., 2012. Исследование проблемы экономической безопасности промышленности и научно-технической сферы // Акту-



альные вопросы экономических наук. 2012. № 26: 177-187

3. Алиева М.З., 2020. Экономическая безопасность региона: подходы к определению // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 3-1: 11-18. URL: <https://vael.ru/ru/article/view?id=1009>.

4. Бархударов М. И., 2017. Значение промышленной политики при обеспечении экономической безопасности региона / М. И. Бархударов, И. В. Чистникова // Научный результат. Экономические исследования. 2017. Том.3, №4: 73-80. DOI: 10.18413/2409-1634-2017-3-4-73-80 URL: <http://reconomic.ru/journal/article/1307/>

5. Жданова Т. А., Жданова Н. М., 2022. Факторы оценки уровня экономической безопасности промышленности в субъекте РФ // ЦИТИСЭ. 2022. № 1 (31): 52-66. EDN: ZYFGZZ, DOI: 10.15350/2409-7616.2022.1.05. URL: [https://www.elibrary.ru/download/elibrary\\_48358552\\_30316140.pdf](https://www.elibrary.ru/download/elibrary_48358552_30316140.pdf)

6. Мантуров Д. В., 2018. О промышленной политике России на перспективу 2018–2030 г. // Вестник МГИМО-Университета. 2018. № 4 (61): 7–22. DOI: 10.24833/2071-8160-2018-4-61-7-22.

7. О промышленной политике в Российской Федерации: федер. закон от 16.12. 2014 г. № 225 – ФЗ (ред. 20.07.2020). URL: <https://docs.cntd.ru> .

8. О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период 2030 года. Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208. URL: <http://www.kremlin.ru>.

9. Об утверждении государственной программы Хабаровского края «Инновационное развитие и модернизация экономики Хабаровского края. Постановление Правительства Хабаровского края от 26.06.2012 г. № 212-пр. (ред. 18.09.20). URL: <https://www.khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Proekty/>.

10. Об утверждении государственной программы Хабаровского края «Развитие промышленного производства в Хабаровском крае»: постановление Правительства Хабаровского края от 21.12.2016 г. № 480-пр (ред. 26.03.2020). URL: <https://docs.cntd.ru>

11. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края на период до 2030 года. Постановление

Правительства Хабаровского края от 13.06.2018 г. № 215-пр. (с изм. на 13.10 2020). URL: <https://khabkrai.ru/>.

12. Общероссийский классификатор видов экономической деятельности 029-2014 (КДЕС Ред. 2): утв. приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст. (ред. от 10.02.2021). Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

13. Официальный сайт Правительства Хабаровского края. Промышленность. URL: <https://www.khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Razvitie-kraya/184>.

### References

1. Abdikeev N., Bogachev Yu., Moreva E. Directions of Perfection of State Regulation of Industrial Development. Accounting. Analysis. Auditing. 2018, no. 5(4), pp. 14-29. (In Russian) URL: <https://doi.org/10.26794/2408-9303-2018-5-4-14-29>

2. Aliev A. Research of the problem of economic security of industry and scientific and technical sphere. Current issues of economic sciences, 2012, no. 26, pp. 177-187. (In Russian)

3. Alieva M. Economic security of the region: approaches to definition. Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law, 2020, no. 3-1, pp. 11-18. (In Russian) URL: <https://vael.ru/ru/article/view?id=1009>

4. Barkhudarov M., Chistnikova I. The importance of industrial policy in ensuring the economic security of the region. Research Result. Economic Research. Vol.3, no. 4, 2017, – pp. 73-80.

5. Manturov D. On the industrial policy of Russia for 2018-2030. MGIMO Review of International Relations, 2018. No 4(61), pp. 7-22. (In Russian) DOI: 10.24833/2071-8160-2018-4-61-7-22 URL: <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2018-4-61-7-22>

6. On industrial policy in the Russian Federation: Federal law of 16.12. 2014. No 225 – FZ. URL: <https://docs.cntd.ru> .

7. On the Strategy of economic security of the Russian Federation for the period 2030. Decree of the President of the Russian Federation dated May 13, 2017. No 208. URL: <http://www.kremlin.ru>.

8. On the approval of the Khabarovsk Krai State program "Innovative development and modernization of the Khabarovsk Krai economy. Resolution of the Government of the Khabarovsk Territory dated 26.06.2012. No 212-pr.

URL:<https://www.khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Proekty/>.

9. On the approval of the State Program of the Khabarovsk Territory "Development of industrial production in the Khabarovsk Territory": Resolution of the Government of the Khabarovsk Territory dated December 21, 2016. No 480-pr. Access mode: <https://docs.cntd.ru>.

10. On the approval of the Strategy of socio-economic development of the Khabarov region for the period up to 2030. Resolution of the Government of the Khabarovsk Territory of 13.06.2018 No 215-ave. URL:<https://khabkrai.ru/>.

11. Official website of the Khabarovsk Krai Government. Industry. URL:<https://www.khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Razvitie-kraya/184>.

12. The All-Russian classifier of types of economic activity 029-2014 (KDES Ed. 2): approved by the order of Rosstandart dated 31.01.2014 No 14-art. Access mode: <http://www.consultant.ru>.

13. Zhdanova T., Zhdanova N. Factors of assessing the level of economic security of

industry in the subject of the Russian Federation. *CITISE*, 2022, no. 1 (31). pp. 52-66. (In Russian) DOI: 10.15350/2409-7616.2022.1.05

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the authors have no conflict of interest to declare.

**Жданова Татьяна Аркадьевна**, кандидат педагогических наук, доцент ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», (г. Хабаровск, Россия)

**Tatiana A. Zhdanova**, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Pacific State University, (Khabarovsk, Russia)

**Жданова Надежда Максимовна**, студент ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», (г. Хабаровск, Россия)

**Nadezhda M. Zhdanova**, Student of the Pacific State University, (Khabarovsk, Russia)

УДК 338.49

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-7

Лебедева Н.А.

**ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ  
ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2035 ГОДА**

Вологодский научный центр Российской академии наук  
ул. Горького 56 «а», г. Вологда, 160014, Россия

e-mail: [\\_nadezhdalebedeva1@mail.ru](mailto:_nadezhdalebedeva1@mail.ru)

**Аннотация.**

Стратегическое планирование развития транспортной системы является важной составляющей управления целостностью и связанностью экономического пространства страны и ее регионов. Поэтому целью статьи стал анализ проблем и особенностей реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. В ходе анализа достижения целевых показателей Транспортной стратегии, реализуемой до 2021 года, установлено, что большинство из них не было достигнуто. Основными причинами этого стали изменение внешних политических и экономических условий, а также недостаточность финансирования. В новой редакции стратегии были изменены направления развития транспортной систем: сделан акцент на торговлю с азиатскими странами, а также на развитие межрегиональной и внешней связанности экономического пространства страны. Были выделены основные риски нереализации стратегии: рост цен на строительные материалы; ввод финансовых и транспортных санкций, ограничивающих развитие транспорта в России; несогласованность нормативно-правовых документов, являющимися инструментами осуществления целей Транспортной стратегии; сложность привлечения внебюджетного финансирования. Результаты работы могут быть полезны исследователям и органам исполнительной власти, осуществляющим управление транспортной системой.

**Ключевые слова:** региональная экономика; транспортная стратегия; транспортная система; территориальная связанность; национальные проекты

**Информация для цитирования:** Лебедева Н.А. Проблемы и особенности реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 74-84. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-7

Nadezhda A. Lebedeva

**PROBLEMS AND PECULIARITIES OF THE  
IMPLEMENTATION OF THE TRANSPORT STRATEGY  
OF THE RUSSIAN FEDERATION UNTIL 2035**

Vologda Scientific Center of the Russian Academy of Sciences  
56 A Gorky St., Vologda, 160014, Russia

e-mail: nadezhdalebedeva1@mail.ru

**Abstract.**

Strategic planning for the development of the transport system is an important component of managing the integrity and connectivity of the economic space of the country and its regions. Therefore, the purpose of the article was to analyze the problems and features of the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast until 2035. During the analysis of the achievement of the targets of the Transport Strategy implemented until 2021, it was found that most of them have not been achieved. The main reasons for this were changes in external political and economic conditions, as well as insufficient funding. In the new edition of the strategy, the directions of development of transport systems were changed: emphasis was placed on trade with Asian countries, as well as on the development of interregional and external connectivity of the economic space. In the new edition of the strategy, the directions of development of transport systems were changed: emphasis was placed on trade with Asian countries, as well as on the development of interregional and external connectivity of the country's economic space. The main risks of non-implementation of the strategy were highlighted: rising prices for construction materials; the introduction of financial and transport sanctions that restrict the development of transport in Russia; inconsistency of regulatory documents that are tools for implementing the goals of the Transport Strategy; the difficulty of attracting extra-budgetary financing. The results of the work can be useful to researchers and executive authorities that manage the transport system

**Key words:** regional economy; transport strategy; transport system; territorial connectivity; national projects

**Information for citation:** Lebedeva N. A. "Problems and features of transport strategy of the Russian Federation implementation of the until 2035", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 74-84, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-7

**Введение**

Развитие транспортной системы является одним из ключевых факторов обеспечения единства социально-экономического пространства страны и ее регионов, привлечения инвестиций и населения (Погосян и др., 2019). Важность транспортной системы для России обусловлена и тем, что ежегодно транспортом создается около 10% ВВП, и тем, что эко-

номические ресурсы здесь распределены неравномерно и для устойчивого функционирования экономики необходимо обеспечить их взаимосвязь.

Транспорт является ключевым драйвером увеличения связности экономического пространства, на что нацелены многие региональные стратегические документы. Долгосрочное планирование развития транспортной системы является важ-

ным аспектом для поддержания целостности и связанности экономического пространства страны и ее регионов. В Российской Федерации такое планирование осуществляется посредством транспортных стратегий, однако их реализация до недавнего времени не принесла значительных улучшений в транспортной системе (Гончарук, Ткачев, 2017). Поэтому целью данной статьи стал анализ проблем и особенностей реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года.

Изучению роли, функций и оценке эффективности транспортной системы посвящено множество научных трудов. Как отмечено Л.В. Рошиным и Ю.Н. Гольской, транспортная система обеспечивает повышение уровня производственной и коммерческой активности во всех сферах, она дает возможность увеличения масштабов производства, освоения новых территории и включения в оборот новых ресурсов, а также создания и укрепления связей производственных структур и товарных рынков [Рошин, Гольская, 2011].

Учитывая тот факт, что Российская Федерация занимает одну треть Евразии, а также имеет выходы к северным морям, то необходимо отметить и такую немаловажную роль транспорта как транзит. Транзит также играет роль в ценовой составляющей транспортировки грузов, а также экономике страны [Lindholm, Behrends, 2016]. По данным компании EY в 2020 году рост транзитного сообщения в России увеличился на 38% по сравнению с прошлым годом и составил 0,8 млн TEU, большую часть этих грузов составили грузы по направлению Китай-Европа-Китай [Обзор отрасли, 2020].

Мировая практика показывает, что в управлении развитием транспортной системы особая роль отводится долгосрочному стратегическому планированию [Buirinskiene, 2021; Krykayskyu, et al., 2020; May, Shepherd, Timms, 1999; Pazouki et al., 2017]. Интересной особенностью зарубежных стран является отсутствие разделения

стратегий по отраслевому признаку, что наблюдается в России. Так, в США имеется к реализации только 3 стратегии: социально-экономическая, национальной безопасности и экологическая. Тем не менее цели, указанные в данных документах, позволили обеспечить высокий уровень развития транспортной системы, что послужило одним из факторов увеличения ВВП страны: с 2000 года вырос более чем в 2 раза с 10,252 трлн. долл. до 20,93 трлн. долл.

В США обеспечение высокого уровня развития транспортной инфраструктуры способствовало увеличению объемов перевозок и уменьшению торговых ограничений [Забелина, 2012]. Однако негативной стороной американской политики транспортного развития стал рост цен на транспортные услуги. Главной особенностью развития транспортной системы США является одновременное обеспечение развития всех видов транспорта и создание взаимодействий между ними, чем была обеспечена эффективность мультимодальных перевозок. Кроме того, среди транспортных агентов выступают собственные компании, что позволяет обеспечить поступление налогов в бюджет своего государства [Забелина, 2012].

В других странах также происходит развитие транспортной системы по многим направлениям, начиная от поддержания высокого качества покрытия транспортных путей до обеспечения выгодной логистики [Правкин, Астремский, 2018; Closs, Yemisi, 2015] в том числе и обеспечения мультимодальных перевозок [Lindholm, Behrends, 2015]. Современные направления развития транспортной системы несколько разнятся в развитых странах, но преследуют цель оптимизации осуществления перевозок. В Южной Корее развитие направлено на логистический сектор [Павленко Н.Р. 2019], Германии – строительство высокоскоростных транспортных путей (средняя скорость – 240 км/ч, максимальная на маршруте Берлин – Ганновер – до 450 км/ч [Немецкий опыт ВСМ, 2014]) [Потапцева, 2011].

Стоит отметить, что в мировой практике на поддержание и развитие транспортной системы тратится от 6% до 15% ВВП, в России данный показатель составляет не более 3%.

### Основная часть

В России стратегическое планирование развития различных отраслей и комплексов имеет огромное значение. Так, в 2008 году была принята Транспортная стратегия РФ до 2030 года (утвержденная Распоряжением Правительства России от 22 ноября 2008 года №1734-р). В ходе реализации данной стратегии было выполнено множество проектов, по развитию транспортного комплекса, среди которых строительство и реконструкция дорог федерального значения, включая дороги М-4 «Дон», М-11 «Нева» и др., строительство обходных дорог городов Торжок, Муром и др. Были построены новые портовые мощности и расширены порты Сабетта, Усть-Луга, Калининград и др., новые атомные ледоколы для развития Северного морского пути, проведена реконструкция судовых гидрозлоузов, речных вокзалов и т.д., а также частично обновлен подвижной состав.

Однако проведенные работы не позволили достичь цель, сформулированную как «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры». При анализе достижения этой цели выявлено, что полностью выполнены только 10 из 24 целевых показателей. Наилучшие результаты наблюдались по автомобильному транспорту, по которому большая часть показателей была перевыполнена, что обусловлено высокой долей перевозок грузов и пассажиров именно этим видом транспорта.

По показателю «доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности...» мероприятий в достаточном объеме за 5 лет не было проведено. Показатель «перевалка грузов

портами речного транспорта» фактически выполнен на 80,3% за последний год. Одной из причин малого развития водного транспорта стало снижение потребления и добычи угля, и соответственно, его транспортировки в связи с экологической повесткой развития регионов.

Среди всех представленных показателей «перевалка грузов морскими портами» была перевыполнена относительно планового значения на 2,4%, что связано с увеличением транзитных перевозок морем (объем транзита в России с 2019 года по 2021 вырос на 41% [Информационно-аналитическая система, 2023]), в частности СПГ в Китай [Ивантер, Сысоев, 2022].

Для обеспечения конкурентоспособности российской транспортной системы стратегией предполагалось строительство и ввод скоростных и высокоскоростных коммуникаций. Протяженность скоростных транспортных путей хоть и выросла к 2019 году, но не достигла плановых значений (план – 1859,6 км, факт – 1495,6 км).

Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера вырос с 2014 года в связи с увеличением навигационного периода. Что касается среднего возраста грузовых транспортных средств, то можно отметить, что эксплуатационный возраст локомотивов снизился, но незначительно.

При реализации мер по обеспечению мобильности населения также наблюдается невыполнение 13 из 20 плановых показателей. В то же время план по увеличению пассажироперевозок воздушным транспортом был перевыполнен почти в 2 раза. Несмотря на высокие тарифы, данный вид транспорта обладает высокой

надежностью, скоростью и возможностью доступа к наиболее удаленным территориям. Также не достигнуто ни одного целевого показателя по обеспечению интеграции в мировое транспортное пространство.

Мониторинг достижения цели «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» осложнен отсутствием ряда статистически отслеживаемых показателей. В настоящее

время происходит переход от традиционного транспортного топлива к альтернативному, в результате чего снижаются объемы выбросов загрязняющих веществ. Одним из показателей данной цели является «доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств», плановое значение которого на 2019 год составляет 21%, а фактическое 2,5% [Транспортная стратегия, 2021].

Основными факторами, которые сказались на ходе реализации стратегии, можно выделить произошедшие внешнеэкономические изменения, которые потребовали адаптации экономики РФ к новым условиям, в результате чего менялись сроки реализации мероприятий. Также в отдельных случаях причиной недостижения показателей стало недофинансирование мероприятий.

В связи со сложившимися внешнеполитическими настроениями в мире к 2021 году, имеющаяся транспортная стратегия была пересмотрена. В основном новые изменения коснулись целей по осуществлению внешних взаимодействий. Так, 27 ноября 2021 года была принята новая Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации (далее Новая Стратегия). Основной целью реализации ее мероприятий стало удовлетворение спроса экономики и общества на конкурентоспособные и качественные транспортные услуги.

При сравнении прошлой и новой редакции Транспортной стратегии можно заметить, что сохранились все стратегические цели, которые были поставлены еще в прошлой редакции. Главным отличием старой стратегии от новой является нали-

чие конкретики для предлагаемых инфраструктурных решений. Так, был представлен список речных и морских портов, список аэропортов, в которых планируется провести работы для обеспечения полетов самолетов различного типа.

Другим важным отличием является большой акцент на развитие авиационной инфраструктуры в Москве, где планировалось отремонтировать взлетно-посадочные полосы, закупить новые самолеты. Однако это привело к тому, что большинство полетов осуществляется через Москву, что ведет к еще более сильной поляризации пространства России. Эту проблему предлагается решать в новой стратегии, через развитие авиационной инфраструктуры в других регионах России, чтобы обеспечить полеты, минуя Москву.

Изменился и вектор направленности развития связанности регионов. Так, в прошлой Стратегии, в которой был упор на развитие межрегиональной и внутрирегиональной связанности, в новом тексте Стратегии больший упор делается на развитии внешних и межрегиональных связей и меньший на внутрирегиональных (рис. 1).

В обновленной Транспортной стратегии РФ были включены и расширены все цели, которых планировалось достичь еще при реализации прошлой транспортной стратегии. Так, первая цель по формированию единого пространства России трансформировалась в цель «повышение пространственной связанности транспортной доступности территории». В рамках этих целей предполагалась создать единый опорный транспортный каркас, который позволил бы обеспечить условия связности регионов. Создание такого опорного каркаса может способствовать созданию и развитию кооперационных связей для обеспечения высокой производительности труда [Крюков, Коломак, 2021].



**Рис. 1. Основные направления реализации старой и новой версии Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года**  
**Fig. 1. The main directions of implementation of the old and new versions of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030**

Планируется обеспечить высокий уровень связности регионов за счет обеспечения меньших расстояний между населенными пунктами, чтобы сократить время в пути и затраты на его преодоление. Кроме того, для обеспечения выгодных транспортных перевозок для каждого вида транспорта предусмотрено включение его части в общую транспортную систему, для обеспечения доступа к крупнейшим транспортно-логистическим точкам, которые представляют собой пересечение 2-х и бо-

лее видов транспорта. В них планируется обеспечить крупные транспортно-логистические центры – «грузовые деревни». Такой вид центров позволит обеспечить постоянный поток грузоперевозок, так как он обеспечивает быструю разгрузку с любого вида транспорта, высокую скорость таможенного оформления и погрузку на другой транспорт, являющийся выгодным для доставки в пункт назначения. Главным инструментом достижения целей прошлой стратегии является Феде-



ральная целевая программа «Развитие транспортной системы», и лишь в период с 2019 года еще и в рамках национальных проектов «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфра-

структуры» (КП) и «Безопасные качественные дороги» сроком реализации до 2030 года. Схема инструментов реализации Новой транспортной стратегии представлена на рисунке 2.

### Инструменты реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года

<p>В рамках КП модернизации и расширения магистральной инфраструктуры:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– ФП «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай»;</li><li>ФП «Развитие региональных аэропортов»;</li><li>ФП «Развитие Северного морского пути»;</li><li>ФП «Развитие морских портов»;</li><li>ФП «Развитие ж/д инфраструктуры Восточного полигона железных дорог»;</li><li>ФП «Развитие ж/д подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»;</li><li>ФП «Развитие ж/д подходов к морским портам Северо-Западного бассейна»;</li><li>ФП «Развитие ж/д инфраструктуры Центрального транспортного узла»;</li><li>ФП «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей»;</li><li>ФП «Гарантированное обеспечение доступной электроэнергией».</li></ul>	<p>В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>ФП «Региональная и местная дорожная сеть»</li><li>ФП «Безопасность дорожного движения»</li><li>ФП «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях»</li><li>ФП «Общественные меры развития дорожного хозяйства»</li><li>ФП «Автомобильные дороги Минобороны России»</li><li>ФП «Развитие федеральной магистральной сети»</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Стратегия развития внутреннего водного транспорта</li><li>▪ Стратегия развития авиационной промышленности</li><li>▪ Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ</li><li>▪ Стратегия развития морской деятельности РФ.</li><li>▪ Стратегия развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года</li></ul>
---	---	---

**Рис. 2. Инструменты достижения целей Транспортной стратегии**  
**Fig. 2. Tools for achieving the goals of the Transport Strategy**

При рассмотрении главных инициатив новой стратегии видно, что направление на создание автомобильного опорного транспортного каркаса требует строительства и реконструкции имеющихся транспортных путей. Заключаемые контракты на обеспечение данных направлений имеют фиксированное финансирование, что в условиях резкого изменения цен на строительные материалы может привести к срыву сроков и строительства новых трасс [Кудияров, 2022].

При рассмотрении объемов финансирования можно заметить, что больше всего финансов направлено на реализацию про-

ектов, связанных с наземным транспортом. В рамках национальных проектов, направленных на развитие транспортной системы России выделено более 9 трлн рублей, из них:

1. Национальный проект «Безопасные качественные дороги» (утвержден по итогам заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 года) – 3,949 трлн. рублей;

2. Национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (утвержденный Распоряжением Правительства

Российской Федерации от 30 сентября 2018 года №2101-р) транспортная часть – 5,067 трлн. рублей.

Также, в связи с проводимой военной операцией на Украине и вводимыми санкциями со стороны ЕС и США реализация запланированных мероприятий будет или затянута, или не реализована.

Вводимые санкции нанесли наибольший ущерб авиационной отрасли [Эксперт назвал последствия, 2022]. Так, в рамках введенных санкций ЕС потребовал вернуть в течение месяца все самолеты, которые были взяты на условиях лизинга (около 90% всего авиапарка России). Кроме этого, ЕС запретил поставки российским компаниям комплектующих, а также ремонт и страховку тех машин, которыми Россия уже владеет. При этом среди российского автопарка присутствуют европейские самолеты «airbus» и американские «boing». То есть, на данный момент только европейские самолеты подлежат санкциям, в Америке же еще не было подтверждения о поддержании этих мер, что может позволить приобретать гражданские самолеты у США. Для них это будет являться достаточно выгодным, т.к. «boing» практически станет монополией на российском рынке.

Тем не менее, даже модернизация аэропортов, не сможет полностью решить проблему транспортной доступности для малонаселенных территорий, главным образом по причине низких доходов населения.

При создании водной опорной сети планируется модернизировать морские порты для обеспечения большего объема переработанного груза. Планируется включить инфраструктуру Северного морского пути и другую необходимую навигационную инфраструктуру. Создание комплекса круглогодичной транспортировки через Северный морской путь позволит создать серьезного конкурента для транспортировки грузов через Суэцкий канал. Главным преимуществом такого способа транспортировки грузов является экономия времени. Однако и здесь имеются проблемы, первой из которых является недо-

статочность ледокольного флота, а также малые объемы переработки грузов в морских портах, которые приводят к серьезным потерям компаний.

При создании опорной автомобильной транспортной сети, необходимо строительство и реконструкция дорожного полотна большой протяженности. Планируется создать дороги в обход крупных городов, что позволит разгрузить внутренние дороги регионов. Также планируется обеспечить приведение в нормативное состояние дорожной сети удаленных и малонаселенных пунктов. В то же время существует и риск нереализации этих планов в связи с ростом цен на строительные материалы [Кудияров, 2022].

Для создания речной опорной сети планируется обеспечить соединение внутренних водных путей, по которым осуществляются перевозки от инфраструктуры наземных видов транспорта до населенных пунктов, не имеющих круглогодичного сухопутного сообщения. Особое место отводится строительству или реконструкции имеющихся речных портов [Минеев и др., 2021].

### **Заключение**

Таким образом, полученные результаты позволяют сделать вывод о том, что применяемые инструменты транспортной стратегии недостаточны. Наиболее значимым фактором, оказавшим неблагоприятное влияние на достижение поставленных целей, является высокая зависимость транспортной сферы от зарубежных стран, что особенно четко проявилось в настоящем времени.

Кроме того, учитывая скорость изменения геополитической ситуации в мире (пандемия COVID-19, специальная военная операция и др.) в рамках долгосрочного планирования очень сложно объективно спрогнозировать необходимый уровень достижения целевых показателей.

В условиях санкций важным приоритетом при налаживании связей с другими странами является переориентация на во-

сток. С одной стороны, это увеличит возможности российской экономики в текущих условиях, с другой – наложит ограничения на финансирование остальных мероприятий. Это в свою очередь потребует привлечения дополнительных финансовых средств, для чего необходимы соответствующие инструменты, разработка которых и станет направлением дальнейших исследований.

### Список литературы

1. Забелина Д. В., 2012. Транспорт как сфера правового регулирования в России и США // *Право и современные государства*. 2012. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-kak-sfera-pravovogo-regulirovaniya-v-rossii-i-ssha> (дата обращения: 19.02.2022).
2. Ивантер А. Сысоев Т., 2022. Не всегда вместе, но никогда против // «Эксперт». № 7. С. 13-17.
3. Крюков В.А., Коломак Е.А., 2021. Пространственное развитие России: основные проблемы и подходы к их преодолению // *Научные труды Вольного экономического общества России*. Т. 227. № 1. С. 92-114. DOI 10.38197/2072-2060-2021-227-1-92-114
4. Кудияров С., 2022. Золотой автобан. // «Эксперт». № 4. С. 18-20.
5. Минеев В.И., Иванов М. В., Почакаева О. В. (2021). О конкурентоспособности внутреннего водного транспорта // *Научные проблемы водного транспорта*. № 67. С. 102-114. DOI 10.37890/jwt.vi67.195.
- Немецкий опыт ВСМ: скорость на экспорт // *Евразия*. URL <http://eav.ru/publ1.php?publid=2014-06a15>
6. Информационно-аналитическая система Cargo Operator. URL <https://cargo-report.info/stat/transit-country>.
7. Обзор отрасли грузоперевозок в России 2020// ЕУ. 2021. 53 с.
8. Павленко Н.Р., 2019. Транспортная инфраструктура республики Корея: современное состояние и перспективные направления развития// *Скиф*. №1 (29). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-respubliki-koreya-sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivnye-napravleniya-razvitiya> (дата обращения: 19.02.2022).
9. Погосян М.А., Стрелец Д.Ю., Владимова В.Г., 2019. Связанность территории Российской Федерации: от постановки комплексных задач к формированию комплексных научно-технических проектов // *Вестник Российской академии наук*. Т. 89. №5. С. 489-495. doi: 10.31857/S0869-5873895489-495
10. Потапцева Е.В., 2011. Развитие транспортно-логистического сектора Германии // *Вестник ЧелГУ*. №6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitiye-transportno-logisticheskogo-sektora-germanii> (дата обращения: 19.02.2022).
11. Правкин С.А., Астремский А.Д., 2018. Совершенствование транспортной системы через развитие механизмов государственно-частного партнерства // *Транспортное право и безопасность*. № 4(28). С. 72-82.
12. Рощин Л. В. Гольская Ю.Н., 2011. Социальная роль транспорта в экономике региона // *Экономика региона*. № 1(25). С. 244-248.
13. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года. <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>.
14. Эксперт назвал последствия санкций ЕС против российской авиаотрасли // MKRU URL <https://mkru.turbopages.org/mk.ru/s/economics/2022/02/26/ekspert-nazval-posledstviya-sankciy-es-protiv-rossijskoj-aviaotrasli.html>
15. Burinskiene A., 2021, “The efficiency increase in a two-stage transport system”. *International journal of simulation modeling*, 1, 5-16. DOI 10.2507/IJSIMM20-1-536
16. Closs D., Yemisi B., 2015, “Transportation's role in economic development and regional supply”. *Chain Transportation Journal*, 54(1), 33-54. DOI 10.5325/transportationj.54.1.0033
17. Krykaysky Y., Prokopenko O., Shandrivska O., Vasylytsiv N., Nycz-Wojtan S., 2020, “Innovations in management of the territories adjusted to the river cargo transportation”, *Marketing and management of innovations*, 3, 57-275. DOI 10.21272/mmi.2020.3-19
18. Lindholm M., Behrends S., 2015, “Challenges in urban freight transport planning – a review in the Baltic Sea Region”, *Journal of transport geography*, 22, 129-136. DOI

10.1016/j.jtrangeo.2012.01.001

19. May A., Shepherd S., Timms P., 1999, "The specification of sustainable urban transport strategies", *International journal of sustainable development and world ecology*, 4, 293-304. DOI 10.1080/13504509909470019

20. Pazouki M., Jozi, S.A., Ziari, Y.A., 2017, "Strategic management in urban environment using SWOT and QSPM model" *Global journal of environmental science and management-gjesm*, 2, 207-216. DOI 10.22034/gjesm.2017.03.02.009.

### References

1. Burinskiene A. (2021), "The efficiency increase in a two-stage transport system". *International Journal of Simulation Modeling*, 1, 5-16. DOI 10.2507/IJSIMM20-1-536

2. Closs D., Yemisi B. (2015), "Transportation's role in economic development and regional supply". *Chain Transportation Journal*, 54(1), 33-54. DOI 10.5325/transportationj.54.1.0033

3. German experience of the HSR: speed for export // *Eurasia*. URL <http://eav.ru/publ1.php?publid=2014-06a15> Cargo Operator information and analytical system. URL <https://cargo-report.info/stat/transit-country/>

4. Ivanter A. Sysoev T. (2022). Ne vseгда vmeste, no nikogda protiv // «Ekspert». № 7. S. 13-17.

5. Kryukov V.A., Kolomak E.A. (2021). Prostranstvennoe razvitie Rossii: osnovnye problemy i podhody k ih preodoleniyu // *Nauchnye trudy Vol'nogo ekonomicheskogo obschestva Rossii*. Vol. 227. № 1. Pp. 92-114. DOI 10.38197/2072-2060-2021-227-1-92-114

6. Krykayskiy Y., Prokopenko O., Shandrivska O., Vasylytsiv N., Nycz-Wojtan S. (2020), "Innovations in management of the complementary development of the territories adjusted to the river cargo transportation", *Marketing and management of innovations*, 3, 57-275. DOI 10.21272/mmi.2020.3-19

7. Kudiyarov S. (2022). Zolotoj avtoban. // «Ekspert». № 4. Pp. 18-20.

8. Lindholm M., Behrends S. (2015), "Challenges in urban freight transport planning – a review in the Baltic Sea Region", *Journal of transport geography*, 22, 129-136. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2012.01.001

9. May A., Shepherd S., Timms P. (1999), "The specification of sustainable urban transport strategies", *International journal of sustainable*

development and world ecology, 4, 293-304. DOI 10.1080/13504509909470019

10. Mineev V.I., Ivanov M. V., Pochekaeva O. V. (2021). O konkurentosposobnosti vnutrennego vodnogo transporta // *Nauchnye problemy vodnogo transporta*. № 67. Pp. 102-114. DOI 10.37890/jwt.vi67.195.

11. Overview of the cargo transportation industry in Russia 2020// EY. 2021. 53 p.

12. Pavlenko N.R. (2019). Transportnaya infrastruktura respubliki Koreya: sovremennoe sostoyanie i perspektivnye napravleniya razvitiya // *Skif*. №1 (29). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-respubliki-koreya-sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivnye-napravleniya-razvitiya> (Accessed 19 February 2022).

13. Pazouki M., Jozi, S.A., Ziari, Y.A. (2017), "Strategic management in urban environment using SWOT and QSPM model", *Global journal of environmental science and management-gjesm*, 2, 207-216. DOI 10.22034/gjesm.2017.03.02.009

14. Pogosyan M.A., Strelec D.YU., Vladimirova V.G. (2019). Svyazannost' territorii Rossijskoj Federacii: ot postanovki kompleksnyh zadach k formirovaniyu kompleksnyh nauchno-tekhnicheskikh proektov // *Vestnik Rossijskoj akademii nauk*. Vol. 89. №5. С. 489-495. doi: 10.31857/S0869-5873895489-495

15. Potapceva E.V. (2011). Razvitie transportno-logisticheskogo sektora Germanii // *Vestnik CHelGU*. №6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportno-logisticheskogo-sektora-germanii> (Accessed 19 February 2022).

16. Pravkin S.A., Astremskij A.D. (2018). Sovershenstvovanie transportnoj sistemy cherez razvitie mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva // *Transportnoe pravo i bezopasnost'*. № 4(28). S. 72-82.

17. Roshchin L. V. Gol'skaya YU.N. (2011). Sotsial'naya rol' transporta v ekonomike regiona // *Ekonomika regiona*. № 1(25). S. 244-248.

18. The expert called the consequences of EU sanctions against the Russian aviation industry // MKRU URL <https://mkru.turbopages.org/mk.ru/s/economics/2022/02/26/ekspert-nazval-posledstviya-sankciy-es-protiv-rossijskoj-aviaotrasli.html>.

19. The Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast until 2035, approved by the decree of the Government of the

Russian Federation dated November 27, 2021.  
<http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>

20. Zabelina D. V. (2012). Transport kak sfera pravovogo regulirovaniya v Rossii i SSHA // Pravo i sovremennye gosudarstva. 2012. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-kak-sfera-pravovogo-regulirovaniya-v-rossii-i-ssha> (data obrashcheniya: 19.02.2022).

**Статья подготовлена в соответствии с государственным заданием для ФГБУН ВолНЦ РАН по теме НИР No FMGZ-2022-0012 «Факторы и методы устойчивого социально-экономического развития территориальных систем в изменяющихся условиях внешней и внутренней среды»**

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the author has no conflict of interest to declare.

**Лебедева Надежда Анатольевна**, инженер-исследователь отдела проблем социально-экономического развития и управления в территориальных системах Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Вологодского научного центра Российской академии наук», (г. Вологда, Россия)

**Nadezhda A. Lebedeva**, Research Engineer, Department of Problems of Socio-economic Development and Management in Territorial Systems, Federal State Budgetary Institution of Science "Vologda Scientific Center of the Russian Academy of Sciences", (Vologda, Russia)

**ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ И УЧЕТ НА ПРЕДПРЕЯТИИ  
ECONOMICS, MANAGEMENT AND BUSINESS ACCOUTING**

УДК 338(470+571)001.895

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-8

Кантарджян С.Л.,  
Маргарян А.А.

**РОЛЬ СТРЕССОУСТОЙЧИВОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ  
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ СИСТЕМ МЕТОДАМИ  
ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ**

Ереванский государственный университет,  
ул. Алека Манукяна Ереван, 0025, Республика Армения

e-mail: [\\_s.khantardjyan@ysu.am](mailto:_s.khantardjyan@ysu.am), [Нака Margaryan haka7@list.ru](mailto:Нака Margaryan haka7@list.ru)

**Аннотация.**

В статье охарактеризованы и проанализированы возможности формирования и развития национальных образовательных систем на основе психометрических моделей для целей устойчивого развития с использованием математического аппарата цифровой экономики. Изложены возможные подходы к формальному моделированию стрессоустойчивости образовательной среды с помощью искусственного интеллекта. Доказано, что стрессоустойчивость старшеклассников можно улучшить путем постоянной работы над развитием личностных качеств, таких как настойчивость, оптимизм и адаптивность. Подобный подход в использовании искусственного интеллекта полностью соответствует целям и задачам по разработке психометрических моделей стрессоустойчивости в армянских школах на этапе оптимизации внедряемых в них современных образовательных процессов.

**Ключевые слова:** образовательная система, цифровая экономика, технопарки, математическое моделирование, устойчивое развитие, стрессоустойчивость, искусственный интеллект

Информация для цитирования: Кантарджян С. Л., Маргарян А. А. Роль стрессоустойчивости в обеспечении устойчивого развития национальных образовательных систем методами цифровой экономики // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 85-95. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-8

Sarkis L. Kahtardjyan.  
Aykanush A. Margaryan

**THE ROLE OF STRESS TOLERANCE IN ENSURING  
THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF NATIONAL  
EDUCATIONAL SYSTEMS USING DIGITAL  
ECONOMY METHODS**

Yerevan State University, 1 Alek Manukyan St., Yerevan, 0025, Republic of Armenia

e-mail: s.khantardjyan@ysu.am, Haka Margaryan haka7@list.ru

**Abstract.**

The article characterizes and analyzes the possibilities of formation and development of national educational systems based on psychometric models for the purposes of sustainable development using the mathematical apparatus of the digital economy. Possible approaches to the formal modeling of the stress resistance of the educational environment using artificial intelligence are outlined.

It is proved that the stress resistance of high school students can be improved by constant work on the development of personal qualities, such as perseverance, optimism and adaptability. Such an approach to the use of artificial intelligence fully corresponds to the goals and objectives of developing psychometric models of stress tolerance in Armenian schools at the stage of optimizing the modern educational processes implemented in them.

**Key words:** educational system; digital economy; technology parks; mathematical modeling; sustainable development; stress tolerance; artificial intelligence

**Information for citation:** Kahtardjyan S. L., Margaryan A. A. "The role of stress tolerance in ensuring the sustainable development of national educational systems using digital economy methods", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 85-95, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-8

**Введение**

Модель образования XXI века должна ориентироваться на цели устойчивого развития и стать опережающей образовательной системой, чтобы всегда опережать другие сферы социальной активности. В пользу подобного утверждения свидетельствуют разработанные за последние годы многочисленные психометрические теории и методы анализа данных, полученных путем опроса от участников образовательных процессов (ОП), которые отличаются специфическими процессуальными компонентами. Наиболее значимыми из них являются процессы обучения и воспитания, способствующие процессам изменения образованности, воспитанности и развитости личности. Последние, в свою очередь, со-

провожаются целым рядом психологических процессов. Например, процесс обучения состоит из взаимосвязанных процессов преподавания и учения, процесс воспитания – из целого ряда воспитательных воздействий на личности и возникающего при этом процесса их самовоспитания. Именно поэтому повышению психического здоровья участников ОП, включая как школьников, так и их преподавателей, должна отводиться важнейшая роль в обеспечении устойчивого развития образования, а именно, повышению стрессоустойчивости всех участников

Сегодня для образовательных учреждений особенно актуальными становятся задачи формирования самостоятельной зрелой личности, способной к вступлению

во взрослую жизнь. Формирование представленных личностных особенностей возможно лишь тогда, когда обучающиеся способны справляться с любой ситуацией, сохраняя при этом благоприятное духовное и эмоциональное состояние. т.е. подростки должны иметь высокую стрессоустойчивость. Роль преподавателя в процессе повышения стрессоустойчивости может сильно измениться. Учитель из единственного источника знаний будет превращаться в куратора образовательного процесса и режиссера, который его создает. Предлагается расширить круг задач преподавателя путем вовлечения учащихся в обучающий процесс, поддержкой мотивации учеников, созданием интерактивных образовательных процессов, формированием умения мыслить и критическим восприятием новой информации, получаемой ими на уроках.

В наиболее общем виде подобный подход отражен в проекте Международного плана мероприятий в рамках Десятилетия образования в интересах устойчивого развития ООН, принятом в Париже 11 апреля 2005 года. Исходя из требований этого документа в европейских странах уже накоплен интересный опыт перестройки школьного образования, ориентирующий его на ценности устойчивого развития. В частности, Международным секретариатом инициативы «Хартия Земли» издано методическое пособие «Нести устойчивость в класс» (на английском языке), которое содержит описание подходов к насыщению различным различным школьным дисциплинам элементами теории устойчивого развития и примерами устойчивых практик.

Как справедливо отмечается в литературе, образовательная система в настоящее время переживает кризис, вызванный различными причинами, среди которых следует выделить: преобладание у молодежи зарубежных культурных ценностей, рыночная переориентация ее мировоззрения, разорванность духовных связей поколений. Освоение инновационных образо-

вательных технологий, не всегда прошедших экспериментальную апробацию и позитивно воздействующих на личность подростка, происходит недостаточно эффективными методами. Постоянно усложняющаяся школьная программа, зачастую некорректно реализуемая дифференциация в обучении, разделение школьников по престижным классам, школам, гимназиям несомненно способствуют увеличению количества стрессовых факторов, влияющих на эмоциональное состояние как преподавателей, так и учащихся [Тихомирова Т.С. 2004]. И действительно, в старшем школьном возрасте происходят серьезные изменения личности. Наиболее яркая характеристика данного периода – личностная нестабильность, неустойчивость. Она проявляется в тревожности, противоречивости чувств, нравственной неустойчивости, колебаниях самооценки, что обуславливает низкую стрессоустойчивость. Для того, чтобы противостоять стрессовым ситуациям, обучающимся в старших классах нужно научиться управлять своей психической деятельностью, развивать эмоциональную стабильность. Существуют как общие (универсальные), так и специфические психологические механизмы в структуре обеспечения стрессоустойчивости (преодоления затруднений) у всех участников ОП.

В Стратегии ЕЭК ООН отмечается, что «необходимо в каждой стране разработать свою Национальную стратегию образования в интересах устойчивого развития, принять План реализации Национальной стратегии, создать организационные условия для выполнения Плана, ввести специальные нормативные документы, на основании которых станет возможной масштабная модернизация всей системы образования в целом. Названные акции позволят, в конечном счете, выработать у молодого поколения навыки самостоятельного анализа актуальных общественных проблем, планирования адекватных способов их решения, способности своевременно



предотвращать кризисы развития» [Национальная стратегия, 2023].

Общеизвестно, что модернизация образования в современных реалиях оказывает влияние на тех людей, которые решили посвятить определенный отрезок своей жизни получению этого образования. Индустрия 4.0 изменила не только современную экономику, но и систему отношений между участниками образовательных процессов. Образовательная сфера, испытывающая в последние десятилетия инновационные изменения, является источником возникновения и развития различных стрессогенных ситуаций для всех участников образовательного процесса. В связи с возросшими требованиями к образованию возрастают и требования к психологическому развитию личности обучающихся.

### Основная часть

Несмотря на широкое использование таких терминов, как «устойчивое развитие», «психологическая устойчивость», «стрессоустойчивость», в научной литературе встречается множество неоднозначных и общепринятых определений этих понятий. Как нам представляется, имеет смысл дополнительно ознакомить читателя и с существующей концепцией психологической безопасности образовательной среды, в которой образование предлагается назвать отраслью человекопроизводства. Последняя функционирует в виде системы взглядов, обеспечивающих безопасность участников от угроз, возникающих в процессе педагогического взаимодействия. С подобными угрозами обычно сталкиваются и старшеклассники, которым за предыдущие годы обучения неоднократно приходилось преодолевать трудности, зависящие от приобретенных ранее навыков и умений, и различных других характеристик, в частности уровня опробованных в процессе учебы различных образовательных технологий,

В современных образовательных технологиях острой необходимостью стало

повсеместное внедрение искусственного интеллекта (ИИ), роботизацию, позволяющую достигнуть глобального и регионального устойчивого развития, поиска и организации новых форм интеграции научных исследований, образовательных ресурсов и промышленных технологий. Подобный подход, предполагающий «интеграцию промышленных предприятий с научными исследованиями, положен в основу создаваемых повсеместно технопарков (ТП), представляющих из себя специализированные территории, создаваемые для научно-производственной и инновационной деятельности и объединяющие научно-исследовательские институты, деловые центры, учебные заведения и выставочные площадки» [Давыдовский А.Г., 2017].

В состав ТП входят и учебные заведения. Из всех информационных потоков, обеспечивающих высокоэффективную деятельность современных технопарков (социальных, психологических, производственных, технологических, экономических, финансовых, юридических и организационных) автор процитированной выше статьи А.Г. Давыдовский выделил девять потоков, отдавая первое место образованию. По его мнению, эти информационные потоки должны быть направлены на обеспечение:

1) образования, повышения квалификации, переподготовку и стажировку административно-управленческого и инженерно-технического персонала (АУП и ИТП) технопарка (I<sub>АУП/ИТП</sub>);

2) научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ (НИОКТР), направленных на создание новых и конкурентноспособных технологий, методов, инструментов и ноу-хау (I<sub>НИОКТР</sub>);

3) применения информационных ресурсов о НИОКТР (ПИР) включая научно-технические материалы, публикации, доклады, заявки на изобретения, патенты, лицензии, аналитические справки, учебные материалы (I<sub>ПИР</sub>);

4) организационно-управленческую и финансовую поддержку (ОУФП) технопарка ( $I_{\text{ОУФП}}$ );

5) распространения фундаментальных и прикладных знаний (ФПЗ), которые могут быть использованы для образовательной подготовки АУП и ИТП технопарка ( $I_{\text{ФПЗ}}$ );

6) разработки проектно-конструкторской и нормативно-технической документации (ПКД и НТД) относительно технологий производства наукоемкой продукции, организации и управления деятельностью технопарка ( $I_{\text{ПКД/НТД}}$ );

7) мобильности высококвалифицированных кадров (МВК), обуславливающей движение не только людей, но и знаний, умений и навыков, носителями которых эти люди являются ( $I_{\text{МВК}}$ );

8) выявления «неявных знаний» (НЗ), обусловленных опытом междисциплинарной деятельности персонала технопарка и их интеграцию в производственно-технологические циклы и цепочки производственной деятельности технопарка ( $I_{\text{НЗ}}$ );

9) внедрения результатов инновационной деятельности в развитие ЧП технопарка, включая инвестиции в развитие образования, рекреации, сбережение здоровья, мотивацию, лояльности, социальное обеспечение персонала ( $I_{\text{ЧП}}$ ).

В цитируемой статье введено понятие интегрального показателя продуктивности технопарка (ИПРТ), позволяющее, по мнению ее автора, приступить сразу к разработке модели развития технопарка. В ее основу заложена следующая кортежная запись:

$$\text{ИПРТ} = \langle I_{\text{АУП/ИТП}}, I_{\text{НИОКТР}}, I_{\text{ПИР}}, I_{\text{ОУФП}}, I_{\text{ФПЗ}}, I_{\text{ПКД/НТД}}, I_{\text{МВК}}, I_{\text{НЗ}}, I_{\text{ЧП}} \rangle. \quad (1)$$

В дальнейшем автор упростил предложенную им интегральную модель продуктивности технопарка, сократив число информационных потоков с девяти до шести [Давыдовский А.Г., 2019]. В статье, посвященной математическому моделированию жизненного цикла научных школ как социометрических систем, зависимость интегрального показателя

продуктивности (ПТП) сведена к следующим шести факторам:

- 1) социальные (Soc),
- 2) технологические (Tech),
- 3) экономические (Econ),
- 4) психологические (Psy),
- 5) организационные (Org),
- 6) экологические (Ecol).

Упрощенная кортежная модель получила следующий вид:

$$\text{ПТП} = (\text{Soc}, \text{Tech}, \text{Econ}, \text{Psy}, \text{Org}, \text{Ecol}) \quad (2)$$

Следует отметить, что обычно величину показателя продуктивности технопарков рекомендуется рассчитывать путем суммирования баллов, присвоенных технопарку по каждому фактору из числа вошедших в кортежные модели групп. «Значимость факторных характеристик эффективности функционирования технопарка не является неизменной и трансформируется под воздействием изменяющихся внешних и внутренних условий их развития, что предопределяет необходимость

модификации их состава с течением времени» [Шаповалова К.С., 2023].

Для практической реализации изложенной концепции индустриально-образовательного технопарка и ее дальнейших исследований автором предложена формальная математическая модель, представленная в виде 15 различных по своему назначению дискретных и дифференциальных уравнений. По его мнению, реализация предложенной модели в будущем позволит создать «методологические и научно-практические предпосылки для

перехода к эпохе ноосферного социально-го развития человеческой цивилизации в условиях постконфликтного мира».

Что касается реалий, существующих в постсоветском пространстве, проблема формирования стрессоустойчивости старших школьников в процессе обучения на сегодняшний день приобрела особую остроту, так как боязнь неудачи на повсеместно введенных ЕГЭ является одним из основных стрессовых факторов, плохо влияющих на здоровье старшеклассника и его учебную деятельность. В этой связи интересно ознакомиться с современными подходами к моделированию и выработке с помощью этих моделей рекомендаций по повышению стрессоустойчивости у наиболее подверженных стрессу участников образовательных процессов, а именно – старшеклассников.

Исследования по выработке рекомендаций с целью повышения стрессоустойчивости школьников проводились в различных российских вузах. Наше внимание привлекли результаты двух исследований, проведенных в 2018-2019 годах.

Первое из них было проведено на кафедре психологии образования института психологии Уральского государственного педагогического университета и посвящено оценке эффективности психолого-педагогической программы формирования стрессоустойчивости у старшеклассников. Эта программа была направлена на развитие у старшеклассников умений осуществлять эмоциональную саморегуляцию и рефлексии своей деятельности, а также на осознание ими своих возможностей, что должно способствовать снижению общего уровня личностной тревожности [Кочеткова Н.В., 2019]. Результаты исследования, описанные в этой работе, получены путем проведения в одной из екатеринбургских школ двухмесячного эксперимента,

Исследования проводились с привлечением 50-ти старшеклассников в возрасте

от 14 до 16 лет. Испытуемые были разделены на две группы. В первую (экспериментальную) группу вошли 25 старшеклассников, принимавших участие в тренинговой программе. Во вторую (контрольную) вошли также 25 старшеклассников, не принимавших участие в программе.

В процессе исследования использовались психодиагностические батареи тестов, включивших в себя широко описанные в литературе следующие методики:

1. «Самооценка психических состояний» Айзенка;

2. «Шкала оценки уровня реактивной и личностной тревожности», Ч. Д. Спилберга – Ю. Л. Ханина;

3. «Методика диагностики уровня социальной фрустрированности» Л. И. Вассермана в модификации В. В. Бойко;

4. Анкета «Прогноз» (позволяет установить наличие или склонность личности к нервно-психической неустойчивости);

5. «Стиль саморегуляции поведения» В. И. Моросановой;

6. Диагностика стрессоустойчивости личности по Н. П. Фетискину;

7. 16-факторный личностный опросник Кеттелла (в исследование динамики стрессоустойчивости были дифференцированы все шкалы опросника Кеттелла и выделено четыре ключевых фактора, характеризующих стрессоустойчивость и адаптационные возможности человека). Этими факторами оказались: (О) – тревожность, (С) – эмоциональная стабильность, (I) – эмоциональная чувствительность, (Q1) – внутреннее напряжение.

8. Методика «Шкала психологического стресса» (адаптация Н. Е. Водопьяновой).

Исследование проводилось в три этапа. Первый этап был посвящен знакомству с испытуемыми, установлению первичного контакта, наблюдению за старшеклассниками в естественных условиях. Второй этап предназначался проведению непосредственного психодиагностического об-

следования старшеклассников. На третьем этапе собранные данные диагностического обследования были подвергнуты математическому анализу с использованием программ STATISTICA 8.0. Использовались стандартные статистические методы обработки экспериментальных данных, в частности, непараметрический критерий Манна-Уитни.

В ходе проведения констатирующего этапа эксперимента были получены данные, свидетельствующие о том, что все испытуемые отличались повышенным уровнем тревожности, фрустрированности, эмоциональной неблагополучности, нервно-психической неустойчивости. Полученные результаты первичного диагностического исследования легли в основу разработки и апробации психолого-педагогической программы, направленной на формирование стрессоустойчивости у старшеклассников.

Результаты аналогичных исследований, проведенных на кафедре общей и клинической психологии Белгородского государственного национального исследовательского университета описаны в другой выпускной квалификационной работе, посвященной выявлению особенностей жизненной перспективы у старшеклассников с разным уровнем стрессоустойчивости [Канищева М.А., 2018]. Автором этой работы была выдвинута гипотеза о существовании различий в сформированности жизненной перспективы у старшеклассников с разным уровнем стрессоустойчивости и была поставлена задача по разработке, внедрению и оценке эффективности программы коррекции низкого уровня стрессоустойчивости. Исследование проводилось на базе МБОУ «Волоконовская СОШ №1» п. Волоконовки Белгородской обл. Выборка испытуемых состояла из 82 старшеклассников: 48 девочек и 34 мальчиков, возрастом от 15 до 18 лет.

В отличие от исследования, проведенного в г.Екатеринбурге с использованием 8 методик, в этом исследовании были задействованы всего 3 методики, а именно:

1. Методика определения стрессоустойчивости и социальной адаптации (Т.Х. Холмс, Р. Раге), адаптированная для детей Т.А. Крюковой.

2. Методика «Оценка нервно-психического напряжения» (Т.А. Немчин).

3. Тест смысложизненных ориентаций (СЖО) («Цель в жизни» Дж. Крамбо, Л. Махолик; адаптация Д.А. Леонтьева).

В сети можно ознакомиться с подробным описанием особенностей всех трех упомянутых выше тестов, применение которых позволило автору исследования прийти к следующим выводам:

1. В результате исследования у большей части старшеклассников выявлен низкий Уровень стрессоустойчивости (41%). Они находятся в состоянии сильной стрессовой нагрузки, так как стоят перед выбором будущей профессии, дальнейшего жизненного пути. Для них характерны такие черты, как ранимость, тревожность, состояние нервно-психического напряжения.

2. Старшеклассники с высоким уровнем стрессоустойчивости обладают высокой степенью структурированности жизненных планов, характеризующихся большим разнообразием, наличием ближайшей, средней и отдаленной перспектив, положительной эмоциональной окрашенностью будущего, достаточно высокой степенью осмысленности. Они четко представляют себя в будущем и готовы взять на себя ответственность за все, что с ними происходит и произойдет.

3. После реализации программы психологической коррекции низкого уровня стрессоустойчивости у старшеклассников произошло повышение уровня стрессоустойчивости. Они стали легче переносить эмоциональные, волевые, интеллектуальные нагрузки средней интенсивности, а выполняемая деятельность стала более эффективной и продуктивной.

4. В контрольной группе качественных изменений уровня стрессоустойчивости не наблюдалось.

Авторы настоящей статьи планируют выяснить, изменилась ли степень повыше-

ния стрессоустойчивости армянских школьников после первых попыток внедрения в армянских школах так называемых «революционных образовательных процессов».

К числу «революционных» преобразований в сфере армянского школьного образования отнесена школа «АйБ», открытая в Ереване в 2011 году. Предполагается, что в этой школе на сугубо национальной основе будут разрабатываться самые передовые достижения современного образования, что «позволило бы этой школе стать моделью армянской школы 21 века» [Школа «АйБ】. Именно поэтому уже в 2013 году образовательный фонд «АйБ» в сотрудничестве с Центральным банком РА открыл в г. Дилижан Центральную школу, которая входит в семейство школ «АйБ» и стала первым школьным проектом, осуществленным фондом в рамках внешнего заказа и финансирования. Результатом сотрудничества Образовательного фонда «АйБ» и ЦБ РА стало создание модели городской школы, доступной не только для детей сотрудников ЦБ, но и других семей, проживающих в Дилижане.

Из множества задач, поставленных организаторами для всех средних школ, функционирующих в системе «АйБ» сформулированы в качестве основных, следующие задачи:

1) приобщая учащихся к общечеловеческим и национальным ценностям, способствовать становлению у них гражданского самосознания;

2) обеспечить преемственность развития мыслительных, духовных и физических возможностей учащихся;

3) разнообразить сферы, форматы и инструментарий организации мыслительной и практической деятельности школьников, тем самым добиваясь гармонизации познавательных процессов и их практического воплощения;

4) организуя учебный процесс, исходить из принципа неперенной взаимосвязанности знаний и навыков и обеспечивать их практическое применение.

Ознакомление с ходом претворения в жизнь поставленных задач свидетельствует о том что авторы предлагаемого проекта совершенно проигнорировали упомянутое выше требование по повсеместной реализации на практике современных инновационных методов обучения, и, в частности, таких методов, которые позволяют оценить степень устойчивого развития образовательных процессов, т.е. определить уровень стрессоустойчивости армянских школьников.

Для реализации этой задачи авторы настоящей статьи предполагают воспользоваться возможностями искусственного интеллекта, который уже используется в сфере образования. В литературе отмечается, что «ИИ может автоматизировать выставление оценок, предоставляя преподавателям больше времени. Он может оценивать учащихся и адаптироваться к их потребностям, помогая им работать в своем собственном темпе. ИИ-тьюторы могут оказывать дополнительную поддержку учащимся, чтобы они не сбились с пути. И это может изменить то, где и как студенты учатся, возможно, даже заменив некоторых учителей» [9]. По утверждению автора цитируемой статьи Эда Барнса, системы ИИ работают, как правило, «поглощая большие объемы помеченных обучающих данных, анализируя эти данные на предмет корреляций и закономерностей и используя эти закономерности для прогнозирования будущих состояний.

Таким образом, чат-бот, получающий примеры текстовых чатов, может научиться производить реалистичный обмен мнениями с людьми, а инструмент распознавания изображений может научиться идентифицировать и описывать объекты на изображениях, просматривая миллионы примеров. Программирование ИИ фокусируется на трех когнитивных навыках: обучении, рассуждении и самокоррекции.

Процесс обучения. Этот аспект программирования ИИ фокусируется на сборе данных и создании правил того, как превратить данные в полезную информацию.

Правила, называемые алгоритмами, представляют вычислительным устройствам пошаговые инструкции по выполнению конкретной задачи.

Процесс построения рассуждения. Этот аспект программирования ИИ фокусируется на выборе правильного алгоритма для достижения желаемого результата.

Процесс самокоррекции. Этот аспект программирования ИИ предназначен для постоянной тонкой настройки алгоритмов и обеспечения максимально точных результатов».

В статье, посвященной описанию методов интеллектуального анализа данных и образовательной аналитики (современное образование) утверждается, что «в 2000-х годах появилась информационно-технологическая инфраструктура и инструменты, позволяющие обрабатывать и анализировать большие массивы данных (Big Data). Очень быстро эта техническая возможность переросла в социально-экономический феномен, серьезно повлиявший на бизнес, здравоохранение, производство, космическую отрасль, биотехнологии, маркетинг и многие другие сферы жизни, в том числе и образование» [Ширинкина Е.В., 2022].

Как утверждает автор цитируемой статьи «в ближайшие годы произойдет переход от обсуждений к практическому внедрению учебной аналитики в образовательные процессы».

### **Заключение**

Внедрение учебной аналитики позволит выстроить стратегию обучения и совместить цели обучающей программы с эффективностью образовательного процесса и ожидаемыми результатами со стороны обучающихся. В этой связи необходимо изучить все виды учебной аналитики. Аналитика обучения, или образовательная аналитика в области повышения стрессоустойчивости старшеклассников предусматривает измерение, сбор, анализ и представление данных об обучающихся и образовательной среде с целью понимания

особенностей обучения и максимальной ее оптимизации. В частности, по мнению ИИ «стрессоустойчивость старшеклассников зависит от многих факторов, таких как их личностных качеств, семейной и школьной среды, а также уровня поддержки со стороны окружающих. Однако, существуют общие стратегии, которые помогают старшеклассникам улучшить свою стрессоустойчивость» [Стрессоустойчивость старшеклассников, 2023]. В их числе:

1. Здоровый образ жизни: регулярное упражнение, здоровое питание, и достаточный сон могут помочь снизить уровень стресса и улучшить настроение.

2. Организация времени: планирование своего времени и управление задачами могут помочь старшеклассникам справляться со своими обязанностями и уменьшить чувство беспокойства.

3. Поддержка со стороны окружающих: друзья, семья и учителя могут предоставить эмоциональную поддержку и помочь справиться со стрессом.

4. Положительный настрой: старшеклассники могут учиться поощрять положительные мысли и отношения, что может помочь улучшить их самочувствие и уменьшить стресс.

5. Умение расслабляться: техники расслабления, такие как медитация, йога, дыхательные упражнения и прогрессивная мышечная релаксация могут помочь уменьшить уровень стресса и улучшить психологическое здоровье.

В целом, стрессоустойчивость старшеклассников можно улучшить путем принятия этих стратегий и постоянной работы над развитием личностных качеств, таких как настойчивость, оптимизм и адаптивность.

Подобный подход в использовании ИИ полностью соответствует целям и задачам по разработке психометрических моделей стрессоустойчивости в армянских школах на этапе оптимизации внедряемых в них современных образовательных процессов.

### Список литературы

1. Ваганова О.В., Кумаргей А.С., 2019. Повышение качества образовательных услуг на основе внедрения технологий бережливого производства в НИУ «БелГУ» // Научный результат. Экономические исследования. – Т.5, №1. 2019.

2. Давыдовский А.Г., 2017. Математическое моделирование развития технопарка на основе информационных потоков // Системное моделирование социально-экономических процессов: труды 40-ой Юбилейной международной научной школы семинара, г. Воронеж, 1-7 октября 2017: 518-521.

3. Давыдовский А.Г., 2019. Математическое моделирование жизненного цикла научных школ как социотехнических систем // Системное моделирование социально-экономических процессов: труды 42-ой Международной научной школы-семинара, г. Ростов-на-Дону, 1 – 6 октября 2019 г. Воронеж: «Истоки», 2019: 543–547.

4. Канищева М.А., 2018. Особенности жизненной перспективы у старшеклассников с разным уровнем стрессоустойчивости. Выпускная квалификационная работа. Белгород-2018.

5. Кочетова Н.В., 2019. Формирование стрессоустойчивости у старшеклассников. Выпускная квалификационная работа. Екатеринбург-2019.

6. Национальная стратегия образования для устойчивого развития в Российской Федерации. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://unece.org/fileadmin/DAM/env/esd/Implementation/NAP/RussianFederationNS.r.pdf>

7. Стрессоустойчивость старшеклассников [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://chat.openai.com/chat>. (Дата обращения: 11.02.2023)

8. Титов А.Б., Ваганова О.В., 2016. Развитие региональной инновационной системы в условиях турбулентности // В сборнике: Актуальные проблемы экономики в условиях реформирования современного общества Материалы IV Международной научно-практической конференции, посвященной 140-летию со дня основания НИУ «БелГУ». 2016. – С. 9-12.

9. Тихомирова Т.С., 2004. Формирование стрессоустойчивости школьников подросткового возраста в учебной деятельности.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук. Москва – 2004.

<https://sci.house/pedagogika-obschaya/formirovanie-stressoustoychivostishkolnikov.html>. (Дата обращения: 11.02.2023)

10. Шаповалова К.С., 2023. Оценка эффективности деятельности технопарков [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/232853/1/478-481.pdf>. (Дата обращения: 11.02.2023)

11. Школа «АйБ», 2023. [Электронный ресурс] Режим доступа: (<https://aybshkool.am/page>) about-ayb-school. (Дата обращения: 11.02.2023)

12. Ширинкина Е.В., 2022. Методы интеллектуального анализа данных и образовательной аналитики // Современное образование. – 2022. – № 1: 51 – 67. DOI: 10.25136/2409-8736.2022.1.37582UR. [Электронный ресурс] Режим доступа: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=37582](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=37582). (Дата обращения: 11.02.2023)

13. Эд Барнс, 2023. Что представляет собой искусственный интеллект (ИИ) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://habr.com/ru/post/710350/>. (Дата обращения: 11.02.2023)

### References

1. Vaganova O.V., Kumargei A.S., (2019). Improving the quality of educational services based on the introduction of lean production technologies in the National Research University "BelSU" // Scientific result. Economic research. – Vol.5, No. 1, 2019

2. Davydovsky A.G., (2017). Mathematical modeling of the development of the technopark based on information flows//System modeling of socio-economic processes: works of the 40th Anniversary International Scientific School of the seminar, Voronezh, October 1-7, 2017: 518-521.

3. Davydovsky A.G., (2019). Mathematical modeling of the life cycle of scientific schools as sociotechnical systems//System modeling of socio-economic processes: works of the 42nd International Scientific School-Seminar, Rostov-on-Don, October 1-6, 2019 Voronezh: "Origins," 2019: 543-547.

4. Kanishcheva M.A., (2018). Features of life prospects in high school students with different levels of stress resistance. Graduation qualification work. Belgorod-2018

5. Kochetova N.V., (2019). Formation of

stress resistance in high school students. Graduation qualification work. Yekaterinburg-2019.

6. National Education Strategy for Sustainable Development in the Russian Federation. [Electronic Resource] Access Mode: <https://unece.org/fileadmin/DAM/env/esd/Implementation/NAP/RussianFederationNS.r.pdf>

7. Stress tolerance of high school students [Electronic resource] Access mode: <https://chat.openai.com/chat>. (Accessed 11 February 2023)

8. Vaganova O.V., Titov A.B., (2016). Development of a regional innovative system in the conditions of turbulence //In the collection: Current problems of economy in the conditions of reforming of modern society. Materials of the IV International scientific and practical conference devoted to the 140 Anniversary of foundation of "BelSU" Research University. 2016. Pp. 9-12. (in Russian)

9. Tikhomirova T.S., (2004). Formation of stress resistance of adolescent schoolchildren in educational activities. Dissertation for the degree of candidate of pedagogical sciences. Moscow – 2004. <https://sci.house/pedagogika-obshchaya/formirovanie-stressoustoychivostishkolnikov.html>. (Accessed 11 February 2023)

10. Shapovalova K.S., (2023). Assessment of the effectiveness of technoparks [Electronic resource] Access mode: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/232853/1/478-481.pdf>. (Accessed 11 February 2023)

11. School "iB," (2023). [Electronic resource] Access mode: ([https:// aybshkool.am](https://aybshkool.am) (page) about-ayb-school. (Accessed 11 February 2023)

12. Shirinkina E.V., (2022). Methods of data mining and educational analytics//Modern education. – 2022. – № 1: 51 – 67. DOI: 10.25136/2409-8736.2022.1.37582UR. [Electronic resource] Access mode: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=37582](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=37582). (Accessed 11 February 2023)

13. Ed Barnes, (2023). What is Artificial Intelligence (AI) [Electronic Resource] Access Mode: <https://habr.com/ru/post/710350/>. (Accessed 11 February 2023)

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the authors have no conflict of interest to declare.

**Кантарджян Саркис Леонович**, доктор экономических наук, профессор кафедры управления и менеджмента Ереванского государственного университета, (г. Ереван, Республика Армения)

**Sarkis L. Kahtardjyan**, Doctor of Economic Sciences, Professor of the Department of Innovation Economics, Yerevan State University, (Yerevan, Republic of Armenia).

**Маргарян Айкануш Андраниковна**, аспирант Ереванского государственного университета, (г. Ереван, Республика Армения)

**Aykanush A. Margaryan**, Postgraduate student of Yerevan State University, (Yerevan, Republic of Armenia)



**ФИНАНСЫ**  
**FINANCE**

УДК 338.14

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-9

<sup>1</sup>Алумрани Б.К.Х.,  
<sup>2</sup>Соловьева Н.Е.

**ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-  
ГО БЮДЖЕТА ИРАКА  
В СОВРЕМЕННЫХ РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ**

<sup>1</sup>Аль-Араф/Багдад/Аль-Дора, 61002, Ирак

<sup>2</sup>Белгородский государственный национальный исследовательский университет  
ул. Победы 85, г. Белгород, 308015, Россия

e-mail: [Bshere11986@gmail.com](mailto:Bshere11986@gmail.com), [solovjeva@bsu.edu.ru](mailto:solovjeva@bsu.edu.ru)

**Аннотация.**

В современных условиях развития как бюджетных отношений в Республике Ирак в частности, так и общем развитии экономики страны возникают ряд проблем и затруднительных ситуации, которые необходимо решать. Превышения статьи расходов над статьей доходы способствует формированию бюджетного дефицита, что формирует необходимость государства выявить дополнительные источники финансирования и нивелировать дефицит государственного бюджета, стараясь минимизировать его расходы в зависимости от геополитической ситуации в стране. В статье рассмотрены проблемы регулирования государственного бюджета Республики Ирака в современных рыночных условиях, которые заключаются в постоянном увеличении объема финансовых ассигнований и снижение результативности государственных расходов, а также диверсификации бюджетных доходов; сокращении чрезмерно высокого фонда заработной платы государственных служащих и реформирования пенсионной системы, обеспечении сбалансированности бюджета, его финансовой обоснованности.

Предложены необходимые меры, направленные на решение выявленных проблем с целью формирования государственного бюджета страны.

**Ключевые слова:** бюджет страны, бюджетная система, военные расходы, государственный бюджет, доходы, расходы, Ирак, профицит бюджета.

**Информация для цитирования:** Алумрани Б. К.Х., Соловьева Н.Е. Проблемы регулирования государственного бюджета Ирака в современных рыночных условиях // Научный результат. Экономические исследования. 2023. Т. 9. № 2. С. 96-107. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-9

Bashir K. H. Alumrani,  
Natalia E. Solovjeva

**PROBLEMS OF REGULATION OF THE STATE  
BUDGET OF IRAQ IN MODERN MARKET  
CONDITIONS**

<sup>1</sup>Al-Araf/Baghdad/Al-Dora, 61002, Iraq

<sup>2</sup>Belgorod State National Research University 85 Pobedy St., 308015, Belgorod, Russia

e-mail: [Bshere11986@gmail.com](mailto:Bshere11986@gmail.com), [solovjeva@bsu.edu.ru](mailto:solovjeva@bsu.edu.ru)

**Abstract.**

In modern conditions of development of both budgetary relations in the Republic of Iraq in particular, and the general development of the country's economy, a number of problems and difficult situations arise that need to be solved. The excess of the expenditure item over the income item contributes to the formation of a budget deficit, which creates the need for the state to identify additional sources of financing and level the state budget deficit, trying to minimize its costs depending on the geopolitical situation in the country. The article deals with the problems of regulating the state budget of the Republic of Iraq in modern market conditions, which consist in a constant increase in the volume of financial allocations and a decrease in the effectiveness of public spending, as well as the diversification of budget revenues; reducing the excessively high salary fund of civil servants and reforming the pension system, ensuring budget balance, its financial soundness.

**Key words:** country's budget, budget system, military expenditures, state budget, revenues, expenditures, Iraq, budget surplus

**Information for citation:** Alumrani B.K. H., Solovjeva N. E. "Problems of regulation of the state budget of Iraq in modern market conditions", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 96-107, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-9

**Введение**

Для Республики Ирак вопрос развития государственного бюджета является одним из наиболее важных. Долгие годы формирование бюджета осуществлялось, преимущественно, за счет нефтяных доходов, в то время как поступления из других отраслей не способны были покрывать даже расходы на обслуживание государственного аппарата. Одной из главных причин служило отсутствие эффективной системы бюджетного контроля за поступлением средств в доходы бюджета, слабость или отсутствие регулирования в ряде отраслей экономики, не связанных с нефтью.

На сегодняшний день система бюджетного регулирования Республики Ирак проходит серьезные изменения, которые сопровождаются внесением изменений в

законодательство, акты государственного регулирования. Важным шагом стало увеличение полномочий Федерального бюро финансового надзора в части контроля за эффективным расходованием бюджетных средств, исполнением законодательства о бюджете и нормативных правовых актов, рассматривающих отдельные аспекты бюджетного процесса.

Роль и сущность государственного бюджета в социально-экономическом развитии государства рассмотрены в трудах Р. Гараевой, Д.А. Гуденко, Э.Р. Мамедовой, Р.М. Севек. Проблемам государственного бюджета Республики Ирак и возможностям его регулирования в текущих рыночных условиях посвящены научные труды Аднан Хусейн Аль-Хайят, Атиф Лафи Марзоог, Бан Мухаммед Саед, Шата Халип.

Целью статьи является раскрыть проблемы регулирования государственного бюджета Ирака в современных рыночных условиях и предложить пути их решения.

Методология исследования основана на материалах зарубежных и отечественных экономистов по исследуемой проблеме. Следует отметить, что научное исследование проводилось на основе фактических материалов Министерства финансов Республики Ирак, отчетности Центрального Банка Ирака и Центральной статистической организации Ирак, которые включают в себя набор универсальных методов научного исследования, таких как: анализ, синтез, монографический подход к исследованию.

### **Основная часть**

Бюджетная система Республики Ирак пережила значительные реформы, которые в том числе связаны с постепенной гармонизацией иракского законодательства в международной правовой среде. Вопросы регулирования бюджета всегда стояли особенно остро, что было связано со сложившейся системой государственного управления и необходимостью претворения в жизнь новых реформ, которые были призваны улучшить общий механизм управления государственными средствами, исключить хищения государственных средств и сделать бюджетный процесс в Ираке прозрачным.

На сегодняшний день одной из наиболее больших проблем является проблема формирования государственного бюджета. В 2022 году ситуация усугубилась ввиду нестабильной политической ситуации, которая привела к срыву всех инвестиционных проектов, запланированных к завершению до конца года. Последствия не заставили себя долго ждать, отдельные отрасли экономики оказались полностью парализованы, что негативно отразилось на уровне жизни иракских граждан

Рассматривая причины кризиса бюджетной системы Ирака необходимо более подробно рассмотреть недостатки текущего бюджетного механизма.

В последние годы при формировании государственного бюджета Ирака наблюдается четкая направленность на развитие финансовой базы без осознания ее тесной связи с тенденциями экономического развития. В связи с чем, сам процесс подготовки бюджета характеризуется рядом недостатков, в том числе:

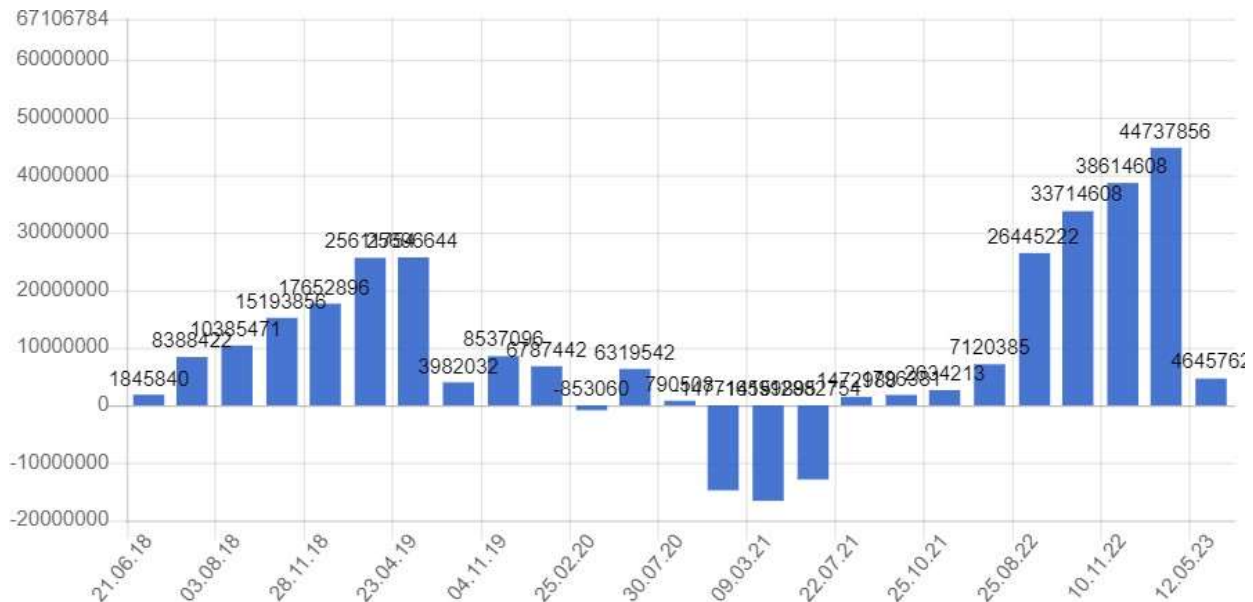
1. Постоянное увеличение объема финансовых ассигнований и снижение результативности государственных расходов в части обеспечения устойчивости экономического развития. За период с 2004 по 2019 годы бюджетные расходы выросли с 2 145 100 до 133 107 616 миллионов динаров, что также должно было сопровождаться повышением эффективности и результативности социальных и экономических расходов. Ассигнования достигли своего пика в бюджете 2013 года и составили 138 424 608 миллионов динаров, что было связано с ростом бюджетных поступлений от продажи нефти. Вплоть до конца 2014 года цены на нефть держались на отметке 120 долларов за баррель, но правительство не использовало эти возможности для достижения целей экономического развития. Это, в свою очередь, привело к росту инфляции, а статус государственного бюджета опустился до уровня обычной сметы доходов и расходов.

2. Отсутствие идеи аккумулирования финансовых излишков, образовавшихся в результате роста нефтяных доходов, которые в дальнейшем могли быть направлены на реализацию программ развития отраслей экономики и развитие социальной сферы. Отсутствие контроля за доходами и расходами государственного бюджета, а также освоение большого объема финансовых ассигнований без учета энергетических стандартов, которые бы позволили обеспечить качество и продуктивность государственных расходов, не позволили создать бюджетный механизм, который бы

отражал реальные потребности по экономической диверсификации. Формируемые из излишков нефтяных доходов резервы могли бы быть направлены на учебные программы и проекты реального развития в области производства товаров, инфраструктуры и социальных услуг, в которых и по сегодняшний день нуждаются мухафазы Ирака.

3. Применение концепции «планового дефолта» при составлении бюджета длительные годы является основанием для расширения объемов финансовых ассигнований над плановыми доходами. Это служит одной из причин неприменения резервирования в отношении сверхдоходов от

нефти. Концепция планового дефолта послужила причиной роста государственного долга Ирака. Средства из федерального бюджета выделялись в мухафазы в виде кредитов под предлогом покрытия этого дефицита. Это привело к значительной долговой нагрузке, величина рассрочки и процентов зачастую покрывает большую часть расходов бюджетов мухафаз. Вместе с тем, объем запланированного дефицита достигался лишь в определенные годы, все остальное время наблюдалось превышение фактических расходов над доходами. Проведём анализ государственного бюджета Ирака в миллионах динар (IQD млн.) рис. 1 [Гос. бюджет, 2023].

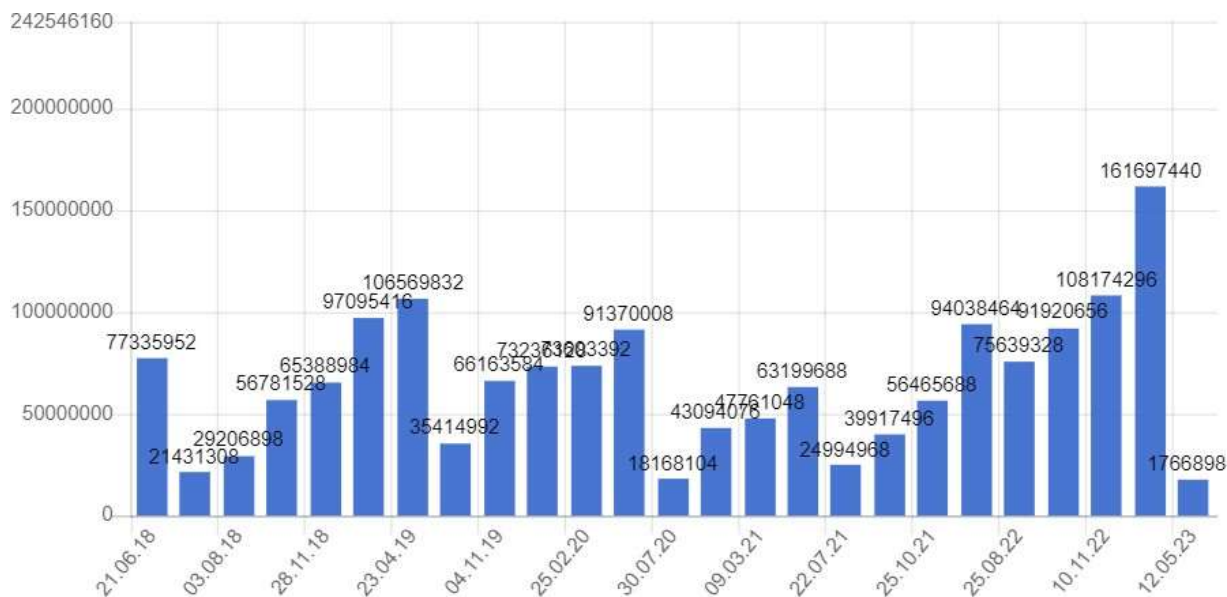


**Рис. 1. Динамика государственного бюджета Ирака, миллионов динар, IQD млн. [Гос. бюджет, 2023]**

**Fig. 1. Dynamics of the state budget of Iraq, millions of dinars, IQD million. State. budget, 2023]**

Анализ выявил, что формируется профицит государственного бюджета в Ираке вырос до 4645762 IQD млн. (3.557

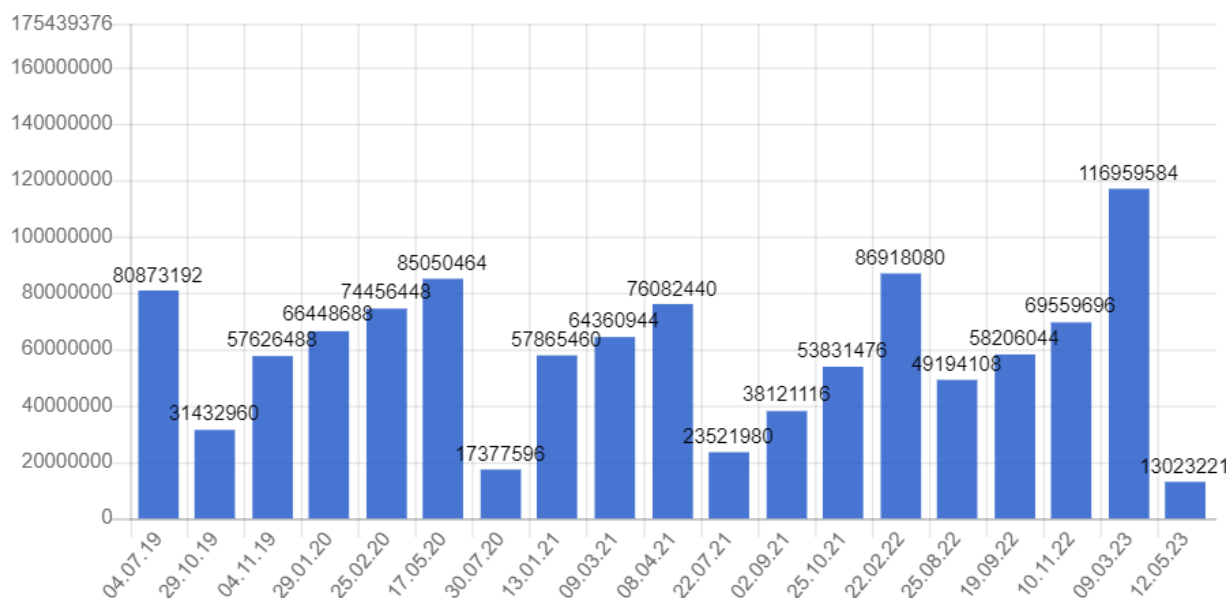
млрд. USD) в феврале 2023. Максимальный профицит достигал 61244368 IQD млн., а дефицит -16599895 IQD млн.



**Рис. 2. Динамика бюджетных доходов Ирака (IQD млн.)**  
**Fig. 2. Dynamics of Iraq's budget revenues (IQD million)**

Из графика можно наблюдать, что объем государственных доходов в Ираке вырос до 17668984 IQD млн. (13.529 млрд. USD) в феврале 2023. Максимальный объ-

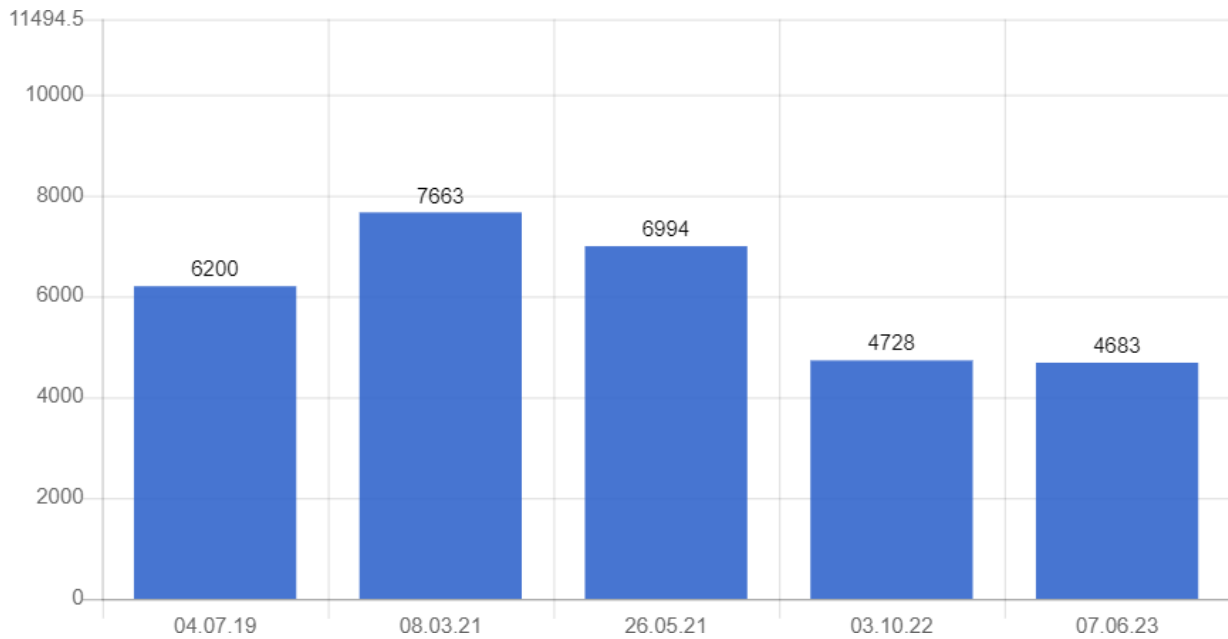
ем достигал 119466400 IQD млн., а минимальный 1119448 IQD млн. [Гос. бюджет, 2023].



**Рис. 3. Динамика бюджетных расходов Ирака, (IQD млн.)**  
**Fig. 3. Dynamics of Iraq's budget expenditures, (IQD million)**

Наблюдается объем бюджетных расходов в Ираке вырос до 13023221 IQD млн. (9.972 млрд. USD) в феврале 2023. Макси-

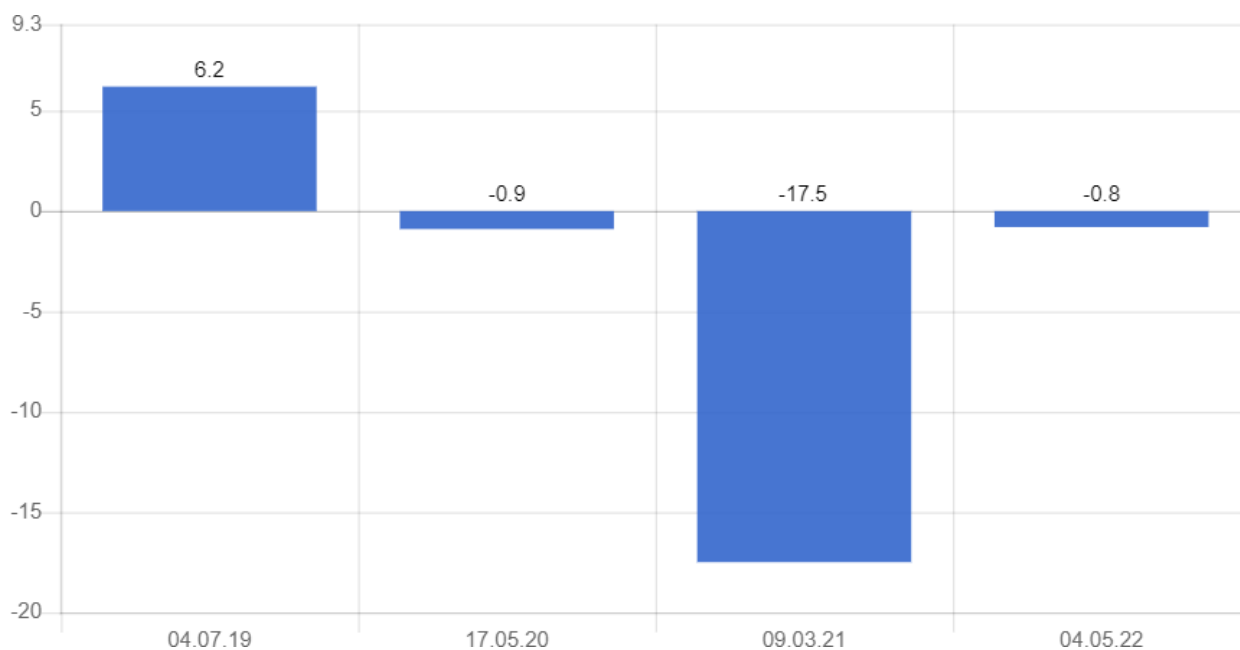
мальный объем достигал 111723520 IQD млн., а минимальный 468749 IQD млн.



**Рис. 4. Динамика отдельной статьи военные расходы Ирака (USD млн.)**  
**Fig. 4. Dynamics of a separate item military expenditures of Iraq (USD million)**

Таким образом, анализ военных расходов в Ираке вывил, что наблюдается снижение до 4683 USD млн. (4.683 млрд.

USD) в 2022. Максимальный уровень достигал 9493 USD млн., а минимальный 217 USD млн. [Гос. бюджет, 2023].



**Рис. 5. Динамика государственного бюджета от ВВП в Ираке (%)**  
**Figure 5. Dynamics of the state budget as a percentage of GDP in Iraq (%)**

Дефицит государственного бюджета от ВВП в Ираке вырос до 0.8 % в 2021.

Максимальный профицит достигал 10.7 %, а дефицит -34.9 %.

Все процедуры государственных заимствований, политика управления государственным долгом и связанные с ней ежегодные финансовые взносы в счет об-

служивания долга, строились на основании объема запланированного дефицита. Проанализируем внутренний долг Ирака (таблица) [Fliginskih T.N., 2020].

Таблица

**Внутренний долг Ирака**

**Table**

**Iraq's internal debt**

Показатель	Годы								
	2010	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ВВП Ирака, млрд. динаров	158500	259500	185100	187220	227370	276212	219825	301152	383064
Остаток внутреннего государственного долга Ирака, млрд. динаров	11583	19822	39095	51799	45255	38331	65496	72031	70505
% от ВВП Ирака	7%	8%	21%	28%	20%	14%	30%	24%	18%

За 2020 год внутренний долг Ирака достиг максимальных 65 496 млрд динар и в последующие два года вырос, несмотря на большой прирост ВВП. К концу 2022 года внутренний долг составляет 18% от ВВП или 70 505 млрд динар. За десять лет долг вырос почти в 4 раза [Центральная статистическая организация, 2023].

Помимо внутренних заимствований у Ирака имеются также внешние заимствования, размер которых за 2010 год оценивался в 87,7 миллиарда долларов, из которых 80% имели возможность списания после соглашения со странами Персидского залива. Для сравнения, ВВП Ирака в 2010 г. составлял 82,2 миллиарда долларов [Центральный банк, 2023].

4. Расширение объема текущих расходов, на долю которых приходится основная часть ежегодных бюджетных ассигнований, в которых на статьи о заработной плате приходится наибольшая часть этого расширения. Слабость государственного административно-функционального аппарата провоцирует

низкую производительность, в том числе по причине отсутствия возможностей трудоустройства за пределами государственного сектора. Вместе с дублированием и существенным завышением отдельных статей текущих расходов это приводит к проблемам операционной эффективности. На долю операционных расходов приходится до 70% всех государственных расходов. Расширение объемов расходов является прямым следствием роста числа рабочих и служащих государственного функционального аппарата, из которых только 6 миллионов человек приходится на тех, кто связан только с правительством [World Bank Data, 2023].

Провал экономической политики и низкое влияние общего бюджета на экономическое развитие в активизации роли частного сектора в экономической диверсификации и уменьшении проблем безработицы, приводит к инфляции государственных расходов, появлению дополнительных назначений из-за отсутствия возможностей трудоустройства в частной

экономисткой деятельности. Помимо чрезмерной величины операционных расходов, важной проблемой является расточительность и отсутствие рациональности в финансовых ассигнованиях. Главная дилемма операционных расходов в их расширении заключается в том, что это расширение происходит за счет инвестиционных расходов, связанных с формированием активов из капитала, компенсирующего истощение запасов нефти и возможность их истощения в будущем.

Ирак, также, как и ряд других стран Ближнего Востока, продолжают использование устаревшего бюджетного механизма, который заключается в заинтересованности в росте бюджетных ассигнований без их привязки с достижениями в области развития и социальными благами, которые могут быть получены в результате этих ассигнований. Ряд стран уже развивают элементы новой экономической модели, создавая связи между финансовыми ассигнованиями и результатами экономических достижений, а также социальными выгодами, получаемыми от использования бюджетных средств, к которым в том числе относятся: учебные программы по инвестициям для проектов и экономической деятельности. Признаками новых бюджетных моделей являются переход к построению бюджетов на основе программ, повышение результативности и эффективности расходов с выходом на нулевой бездефицитный бюджет.

5. Инвестиционные расходы государственного бюджета Ирака имеют тенденцию к снижению. Помимо этой проблемы существует также проблема слабости и неэффективности этих видов расходов, а также проблемы, связанные с госконтрактами, методами и механизмами для реализации проектов, что мешает развитию частно-государственного партнерства и партнерства между секторами. Снижение государственных инвестиций отмечено в обрабатывающем и сельскохозяйственном секторе, а также в развитии туристических проектов, что является одним из наиболее

важных препятствий на пути экономической диверсификации и стимулирования частных инвестиций в эти проекты. Следовательно, реформирование этого аспекта имеет большое значение для усиления роли бюджета в государственных инвестициях, что требует введения экономических критериев расходования средств и постановки реальных целей в области развития.

Помимо непосредственно проблем, связанных с государственным бюджетом и его влиянием на рыночные трансформации, также имеются проблемы административного аппарата, которые влияют на надежность и дисциплинированность среды государственных расходов, свободу бюджетного механизма от расточительства и коррупции. Поскольку результаты бюджетных расходов, развитие бюджета и социальная отдача от расходов во многом зависят от методов и механизмов, посредством которых осуществляется распоряжение бюджетными ассигнованиями. Для достижения результативности необходимо, чтобы требования к надежности бюджетного механизма применялись не только в отношении операционных расходов, которым свойственны более высокие риски расточительства, но и в отношении инвестиционных расходов, связанных с условиями и проблемами реализации проектов и государственных контрактов. Для этого необходимо создать заинтересованность в подготовке технико-экономических обоснований проектов, применении качественных спецификаций по экономическим соображениям и нормативов затрат.

Для повышения устойчивости экономики и снижения зависимости иракского бюджета от доходов от нефти при одновременном обеспечении расходов на социальные нужды, стране необходима более жесткая налогово-бюджетная политика. Это необходимо для достижения ключевых приоритетов регулирования иракского бюджета, ими являются:

- диверсификация бюджетных доходов;



- сокращение чрезмерно высокого фонда заработной платы государственных служащих и реформирования пенсионной системы;

- обеспечение сбалансированности бюджета, его финансовой обоснованности.

На сегодняшний день Правительство

Ирака не сформировало ни одного актуального нормативно-правового акта, касающегося вопросов регулирования экономики и социальной сферы в текущих макроэкономических условиях. Как результат, регулирование иракского бюджета, осуществляется на основании положений ранее утвержденных законов об исполнении государственного бюджета Ирака, положений таможенно-тарифной политики, закона о пенсионном обеспечении, среднесрочной стратегии государственного долга и плана заимствований.

Достижение бюджетной обеспеченности в краткосрочной и среднесрочной перспективах обеспечивается путем реализации стратегии заимствований. Основными направлениями регулирования бюджета выступают:

1. Сокращение числа косвенных денежных операций.

2. Поддержка бюджета за счет актуализации внешних льготных кредитных заимствований.

3. Поиск внешних кредитов с более низкой процентной ставкой и займов для финансирования проектов через официальных кредиторов.

4. Использование инструмента еврооблигаций в качестве второго приоритета внешних заимствований.

5. Использование гарантий экспортно-кредитных агентств для финансирования инвестиционных проектов.

6. Установление верхнего предела суверенной гарантии, предоставляемой Министерством финансов Ирака государственным предприятиям.

7. Диверсификация финансовых инструментов.

8. Сокращение автоматической пролонгации за счет консолидации долга или

реструктуризации для повышения прозрачности облигационных займов.

9. Увеличение сроков погашения внутренних государственных ценных бумаг.

10. Достижение договоренностей по неурегулированному наследственному долгу на площадке Парижского клуба.

11. Сокращение использования национальных резервов для финансирования бюджетного дефицита.

От эффективности управления государственным долгом, в конечном итоге, зависит текущая бюджетная обеспеченность, что особенно актуально в условиях резких изменений доходов от нефти в течение года.

Управление расходами иракского бюджета осуществлялся путем применения лимитов бюджетных ассигнований. Данные лимиты вводятся для каждого Министерства Ирака, их предельная величина определяется законом о бюджете на очередной год. Данный метод управления расходами определяется как метод балансирующих статей, который применяется при планировании государственных расходов уже более полувека. Несмотря на это, данный метод обладает рядом недостатков, одним из главных является отсутствие ясности в отношении целей, на которые выделяются бюджетные средства, и отсутствие стандартов оценки результатов деятельности государственных единиц и эффективности реализации различных программ, что снижает рациональность данных расходов и приводит к растрате средств.

Для обеспечения экономической диверсификации и создания новых рабочих мест необходимо реформировать налогово-бюджетную политику, основные меры, которые должны быть направлены на создание справедливого налогообложения, повышение эффективности системы налогового администрирования, обеспечение поддержки частного сектора, деятельность которого не связана с нефтяной сферой, за счет введения специальных налоговых ре-

жимов и льгот. Таким образом, будет обеспечено не только достижение краткосрочных целей в виде роста доходов бюджета, но и долгосрочных целей развития Ирака.

Другими перспективными мерами связанными с регулированием экономических процессов в целях достижения устойчивого роста можно отнести меры регулирования, которые призваны оказать влияние на сбалансированность бюджетных поступлений.

Учитывая текущие тенденции развития экономики, а также проблемы, которые необходимо решать в ближайшее время, предлагается внедрить следующие мероприятия в целях повышения эффективности регулирования государственного бюджета Ирака:

1) разработать фискальную политику, которая бы отвечала современным потребностям диверсификации экономики.

2) повысить эффективность регулирования государственного бюджета путем перехода к программно-целевому бюджетированию.

3) использовать краткосрочные прогнозы, с определением комплекса мер в целях оперативного реагирования на снижение доходов от нефти.

### Заключение

Таким образом, сущность регулирования заключается в участии государства в общественном воспроизводстве через образование и использование денежных фондов. При выборе направлений регулирования государство исходит из собственных целей социально-экономического развития, приоритетов и направлений государственной политики, в зависимости от которой различают: регулирование с помощью изменения пропорций расходов, с выбором форм регулирования, с акцентом на повышение уровня жизни населения, с акцентом на изменение бюджетно-налоговых механизмов, с акцентом на трансформацию экономических систем.

Государственный бюджет является главным инструментом поддержания рыночных трансформаций национальной экономики. Перераспределяя средства бюджета на стратегически важные направления экономического развития, государство тем самым стимулирует экономические преобразования. Современный бюджетный механизм призван стимулировать потребительскую активность в качестве главного условия обеспечения стабильного спроса на выпускаемые товары и реализуемые услуги.

### Список литературы

1. Государственный бюджет Ирака: объем, расходы и доходы, 2023. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://take-profit.org/statistics/government-budget/iraq/> (дата обращения: 16.06.2023).

2. Министерство финансов Республики Ирак, 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mof.gov.iq/pages/MOFPublicReports.aspx>. (дата обращения: 16.06.2023).

3. Центральная статистическая организация Ирака: промышленная статистика, 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cosit.gov.iq/documents/AAS2021/4.pdf>. (дата обращения: 16.06.2023).

4. Центральный банк Республики Ирак, 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cbi.iq/news/view/93>. (дата обращения: 16.06.2023).

5. Fliginskih T.N., Vaganova O.V., Solovjeva N.E., Vykanova N.I., Ragheed Y., Usatova L.V., 2020. The Impact of E-Banking on Performance of Banks: Evidence From Russia // Journal of Advanced Research in Dynamical and Control Systems. 2020. Т. 12. № S4. С. 231-239.

6. Vaganova O.V., Solovjeva N.E., Lesovik R.V., Lesovaya S.L., 2020. Digital Transformation of Russias Agricultural Sector // Utopia y Praxis Latinoamericana. 2020. Vol. 25. No. Extra 12. Pp. 397-406.

7. World Bank Data: Iraq, 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://data.worldbank.org/country/IQ>. (дата обращения: 16.06.2023).

8. العراق لجمهورية الديمقراطية الموازنة قانون  
المالية للزيوات 2023 و 2024 (Федеральный закон об

общем бюджете Республики Ирак на 2023, 2024 и 2 финансовых годы). URL: <https://iq.parliament.iq/blog/2023/04/17/نؤرربر-المالفة-للجرة-المالفة-للجرة> (дата обращения: 05.05.2023).

9. Vaganova O., Bykanova N., Gordya D., Evdokimov D., 2021. Growth Points of Fintech Industry in the Perception of Financial Market Transformation // European Proceedings of Social and Behavioural Sciences (EpSBS). – 2021. – Vol. 103. – Pp. 435-441.

10. Yousef Ragheed, Vaganova O. V., 2021. Development of Internet banking as an innovative distribution channel in Syrial, Research Result. Economic Research, 2021, 7(4), 95-102, DOI: 10.18413/2409-1634-2021-7-4-0-10.

11. Vaganova O.V., Bykanova N.I., Mityushina I.L., Mohanad A.-S., Salim R., 2019. Introduction of the Latest Digital Technologies in the Banking Sector: Foreign Experience and Russian Practice. Humanities and Social Sciences Reviews, 2019, vol. 7, no. 5, pp. 789-796.

12. Ваганова О. В., 2019. Влияние экономических санкций на инновационное развитие России // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. 2019. Т. 46. № 1: 21-30. DOI 10.18413/2411-3808-2019-46-1-21-30.

13. Ваганова О.В., Быканова Н.И., Гордя Д.В., Голубоцких В.Н., 2022. Развитие системы OPEN BANKING в России. Современная экономика: проблемы и решения, 1(145): 27–37. <https://doi.org/10.17308/meps.2022.1/2752>

### References

1. Central Statistical Organization of Iraq: Industrial Statistics, 2023. [Electronic resource]. – Access mode:

<https://www.cosit.gov.iq/documents/AAS2021/4.pdf>. (accessed: 06/16/2023).

2. Central Bank of the Republic of Iraq, 2023. [Electronic resource]. – Access mode: <https://cbi.iq/news/view/93>. (accessed: 06/16/2023).

3. Fliginiskih T.N., Vaganova O.V., Solovjeva N.E., Bykanova N.I., Ragheed Y., Usatova L.V., (2020). The Impact of E-Banking on Performance of Banks: Evidence From Russia // Journal of Advanced Research in Dynamical and Control Systems. 2020. Т. 12. № S4. С. 231-239.

4. Ministry of Finance of the Republic of Iraq, 2023. [Electronic resource]. – Access mode:

<http://mof.gov.iq/pages/MOFPublicReports.aspx>. (accessed: 06/16/2023).

5. The State budget of Iraq: volume, expenditures and revenues, 2023. [Electronic resource] Access mode: <https://take-profit.org/statistics/government-budget/iraq/> (accessed: 06/16/2023).

6. World Bank Data: Iraq, 2023. [Electronic resource]. – Access mode: <https://data.worldbank.org/country/IQ>. (accessed: 06/16/2023).

7. Vaganova O., Bykanova N., Gordya D., Evdokimov D., (2021). Growth Points of Fintech Industry in the Perception of Financial Market Transformation // European Proceedings of Social and Behavioural Sciences (EpSBS). – 2021. – Vol. 103. – Pp. 435-441.

8. Vaganova O.V., Solovjeva N.E., Lesovik R.V., Lesovaya S.L., (2020). Digital Transformation of Russias Agricultural Sector // Utopia y Praxis Latinoamericana. 2020. Vol. 25. No. Extra 12. Pp. 397-406.

9. Vaganova O.V., Bykanova N.I., Mityushina I.L., Mohanad A.-S., Salim R., (2019). Introduction of the Latest Digital Technologies in the Banking Sector: Foreign Experience and Russian Practice. Humanities and Social Sciences Reviews, 2019, vol. 7, no. 5, pp. 789-796.

12. Vaganova O. V., (2019). The impact of economic sanctions on the innovative development of Russia // Scientific Bulletin of Belgorod State University. Series: Economics. Computer science. 2019. Vol. 46. No. 1: 21-30. DOI 10.18413/2411-3808-2019-46-1-21-30.

13. Vaganova O.V., Bykanova N.I., Gordya D.V., Golubotskikh V.N., 2022. Development of the OPEN BANKING system in Russia. Modern Economics: Problems and Solutions, 1(145):27-37. <https://doi.org/10.17308/meps.2022.1/2752>

10. Yousef Ragheed, Vaganova O. V., (2021). Development of Internet banking as an innovative distribution channel in Syrial, Research Result. Economic Research, 2021, 7(4), 95-102, DOI: 10.18413/2409-1634-2021-7-4-0-10.

11. العراق لجمهورية الديمقراطية العراقية الموازنة قانون. 2023 و 2024 (Federal Law on the General Budget of the Republic of Iraq for 2023, 2024 and 2 fiscal years). URL: <https://iq.parliament.iq/blog/2023/04/17/نؤرربر-المالفة-للجرة-المالفة-للجرة> (accessed: 05.05.2023).

**Информация о конфликте интересов:**  
авторы не имеют конфликта интересов для де-  
кларации.

**Conflicts of Interest:** the author has no  
conflict of interest to declare.

**Алумрани Башир Кадим Хайчал,**  
научный исследователь (г. Багдад, Ирака)

**Bashir K. H. Alumrani,** Researcher  
(Baghdad, Iraq)

**Соловьева Наталья Евгеньевна,** до-  
цент, кандидат экономических наук, доцент  
кафедры инновационной экономики и финан-  
сов Института экономики и управления НИУ  
«БелГУ», (г. Белгород, Россия)

**Natalia E. Solovjeva,** Associate Professor,  
Candidate of Economic Sciences, Associate Pro-  
fessor of the Department of Innovative Economics  
and Finance of the Institute of Economics and  
Management of the National Research University  
"BelSU", (Belgorod, Russia)

УДК 336.7

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-10

Биткина И. К.,  
Герасимова Т.А.

**НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ  
УСТОЙЧИВОСТИ РОССИЙСКИХ КОММЕРЧЕСКИХ  
БАНКОВ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ**

Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, ул. Гагарина, 8, Волгоград, 131, Россия

e-mail: Bitkina-ik@ranepa.ru

**Аннотация.**

В данной статье представлены рекомендации по повышению финансовой устойчивости различных типов российских кредитных организаций. В настоящее время основная проблема, связанная с методическим обоснованием и практическим внедрением указанных инструментов, заключается в наличии различного типа банков в кредитной системе РФ, что предполагает различные условия их функционирования. В этой связи становится актуальной задача по выработке практического инструментария повышения финансовой устойчивости банков различных типов.

Цель настоящей статьи состоит в научном обосновании комплекса мероприятий, повышающих уровень финансовой устойчивости банков. Основными задачи исследования ставятся в области выявления проблем, связанных с достижением финансовой устойчивости банков, сценарном прогнозировании вариантов решения данной проблемы, экономическом обосновании эффективности предлагаемых мероприятий. В качестве объекта настоящего исследования были выбраны федеральный и региональный банки: данная выборка обусловлена неодинаковыми возможностями по привлечению и источникам финансовых ресурсов данного типа банков. Это определило и направление рекомендаций для выбранного нами объекта исследования.

Главный вывод исследования состоит в определении степени эффективности различных мер и их влияния на финансовую устойчивость рассматриваемого типа банков. Доказано, что для региональных банков наибольший эффект оказывают такие мероприятия, как привлечение субординированного займа, а также проведения секьюритизации ипотечных кредитов. Важное значение оказывают и операционные доходы данного типа банков. Для федерального банка более значимое воздействие оказывает мера по сокращению процентных расходов и росту доходов от процентных операций. Операционные доходы и расходы для данного типа банков оказывают меньшее влияние на уровень финансовой устойчивости. Стоит также отметить, что для повышения финансовой устойчивости необходимо принимать меры на макроуровне. Направление дальнейших исследований по указанной теме может быть связано с обоснованием макроэкономических направлений, а также обоснованием их влияния на российские банки различных типов. Полученные в данном исследовании результаты учитывают различия банков-объектов исследования и позволяют научно доказать и конкретизировать направления по повышению финансовой устойчивости, актуальные для каждого из них.

**Ключевые слова:** финансовая устойчивость, региональный банк, федеральный банк, секьюритизация ипотечных активов, субординированный кредит, достаточность капитала, норматив достаточности капитала, прибыльность.

**Информация для цитирования:** Биткина И.К., Герасимова Т.А. Направления повышения финансовой устойчивости российских коммерческих банков: сравнительный анализ // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 108-115. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-10

Irina K. Bitkina  
Tatiana A. Gerasimova

**DIRECTIONS OF INCREASING THE FINANCIAL  
STABILITY OF RUSSIAN COMMERCIAL BANKS:  
A COMPARATIVE ANALYSIS**

Volgograd Institute of Management – Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, 8 Gagarin St., Volgograd, 131, Russia

e-mail: Bitkina-ik@ranepa.ru

**Abstract.**

This article presents recommendations for improving the financial stability of various types of Russian credit institutions. Currently, the main problem associated with the methodological justification and practical implementation of these tools is the presence of different types of banks in the credit system of the Russian Federation, which implies different conditions for their functioning. In this regard, the task of developing practical tools for improving the financial stability of various types of banks becomes urgent.

The purpose of this study is to scientifically substantiate a set of measures aimed at improving the financial stability of Russian commercial banks. The main objectives of the study are to identify problems related to the achievement of financial stability of banks, scenario forecasting of solutions to this problem, economic justification of the effectiveness of the proposed measures. Federal and regional banks were chosen as the object of this study: this sample is due to the unequal opportunities to attract and sources of financial resources of this type of banks, which is one of the key factors to ensure their financial stability. This also determined the direction of recommendations for the object of research we have chosen.

The main conclusion of the study is to determine the degree of effectiveness of various measures and their impact on the financial stability of the type of banks under consideration. It is proved that for regional banks, the greatest effect is provided by such measures as the attraction of a subordinated loan, as well as the securitization of mortgage loans. The operating income of this type of banks is also important. For the federal bank, a measure to reduce interest expenses and increase income from interest-bearing transactions has a more significant impact. Operating income and expenses for this type of bank have less impact on the level of financial stability. It is also worth noting that to increase financial stability, it is necessary to take measures at the macro level. The direction of further research on this topic may be related to the justification of macroeconomic trends, as well as the justification of their impact on Russian banks of various types. The results obtained in this study take into account the differences between the banks-objects of research and allow us to scientifically

prove and specify the directions for improving financial stability that are relevant for each of them.

**Key words:** financial stability; regional bank; federal bank; securitization of mortgage assets; subordinated loan; capital adequacy; capital adequacy ratio; profitability

**Information for citation:** Bitkina I. K., Gerasimova T. A. "Directions of increasing the financial stability of Russian commercial banks: a comparative analysis", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 108-115, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-10

### Введение

Одним из значимых каналов финансирования деятельности экономических агентов выступает банковский капитал. Из этого следует важность обеспечения финансовой устойчивости банковского сектора для достижения эффективности функционирования финансовой системы в целом. Современная банковская система России характеризуется неоднородностью ее институциональной структуры, выражающийся в наличии банков различного типа. В зарубежной практике принятым является разделение банков на коммерческие и инвестиционные, российская практика основана на иных основаниях классификации [Авагян Г.Л., 2020; Баранова А.Д., 2019; Благодатских И.В., 2009; Ваниян А.О., Шевченко И.В., 2020; Вардугина В.В., 2020]. Каждая из разновидностей кредитных организаций характеризуется аутентичной бизнес-моделью. Это предполагает неодинаковые механизмы и источники обеспечения их финансовой устойчивости. При этом представленные в настоящее время в научной литературе исследования, посвященные финансовой устойчивости коммерческих банков в основном направлены на обоснование универсальных решений по достижению финансовой устойчивости [Волков Н.А., 2021; Зотова А.И., Соболева Е.Ю., 2020; Дубовик М.В., Козлова Д.В., 2022; Четверикова Е.А., Бибикова Е.А., 2022; Щербинин Т.А., 2016]. Сложность применения данных универсальных подходов в деятельности кредитных организаций прежде всего, связана с неэквивалентной доступностью различного типа финансовых ресурсов и неодинако-

вым перечнем банковских операций, доступных банкам различного типа, что оказывает, в свою очередь, влияние на уровень их финансовых результатов. Исходя из вышеобозначенной проблемы, целью настоящего исследования выступает разработка рекомендаций, направленных на повышение финансовой устойчивости различного типа коммерческих банков. Ввиду наличия большого числа оснований для классификации коммерческих банков и ограниченного объема исследования, в качестве объекта нашего рассмотрения выступают крупный федеральный банк (далее в исследовании Банк 1), и средний региональный банк (далее в исследовании Банк 2). Мы считаем, что на финансовую устойчивость данных коммерческих банков оказывают влияние неодинаковые факторы, определяемые их бизнес-моделью, что предполагает различия в использовании инструментов по обеспечении данной финансовой устойчивости.

При выборе объекта исследования мы руководствовались следующими критериями:

- функционирование на территории РФ на менее 25 лет;
- в отношении банка не проводились мероприятия по финансовому оздоровлению со стороны регулятора;
- капитал банков имеет схожую структуру.

Нам представляется, что указанные критерии обеспечат как репрезентативность данных исследования для аналогичных банков, так и влияют финансовую устойчивость банков.

Первый фактор предполагает возможность использовать данные о функционировании банков за существенный период времени, а также свидетельствует в целом о рациональной финансовой политике банка. При этом данный срок функционирования показывает на начало функционирования банка в момент зарождения в России банковской системы рыночного типа.

Второй фактор предполагает отсутствие внешнего влияния на уровень финансовой устойчивости банка, что позволяет более точно оценить эффект от предлагаемых нами рекомендаций. Данная черта, в свою очередь, позволила нам конкретизировать перечень направлений по повышению финансовой устойчивости банков.

При учете третьего фактора мы рассматривали структуру собственников коммерческих банков – а именно долю государственного участия (в нашей выборке рассматриваются банки без государственного участия), соотношение между частными корпоративным и розничным капиталами.

#### Основная часть

Исходя из этого, могут быть проведены следующие мероприятия по

повышению финансовой устойчивости:

1. Субординированное кредитование, которое представляет собой длительный кредит, сроком не менее 5 лет. У рассматриваемого нами Банка 1 уже имеется опыт проведения подобного мероприятия и досрочного погашения займа. Банк 1 принял решение о досрочном погашении субординированного займа, привлеченного в 2014 году. Операции по субординированию были проведены и в 2019 году, что обеспечило ему повышение норматива достаточности капитала. Данная мера привела к улучшению ситуации финансовой устойчивости банка в 2020, что было выявлено ранее в анализе. Привлечение нового субординированного кредита нецелесообразно для Банка 1.

У Банка 2 также имеется опыт в привлечении субординированного кредитования от Немецкой корпорации инвестиций в 2008 году на сумму \$30 млн. Срок данного кредита составляет 10 лет» [Финансовый портал «Финам», 2023].

Результат от привлечения субординированного займа для Банка 2 представлен в таблице 1.

Таблица 1

### Влияние субординированного кредита на финансовую устойчивость Банка 2

Table 1

#### The impact of a subordinated loan on the financial stability of the Bank 2

Показатель	Значение 2020 года	Новое значение	Изменение
Капитал, млрд. руб.	14,92	18,65	25,00%
Норматив достаточности собственного капитала	13,18%	16,48%	3,30%
Прибыль, млрд. руб.	0,86	1,032	20,00%
Прибыльность	0,72%	0,84%	0,12%
Надежность	14,35%	17,94%	3,59%
<b>Примечание</b> – составлено авторами			

Рост прибыли позволит банку увеличить показатель прибыльности, используемый для построения координатной плоскости «прибыльность-надежность» в методике журнала «Эксперт», на 0,12% и при-

близиться к оси «надежность» при увеличении показателя надежности на 3,6% и в дальнейшем перейти в звездный сегмент. Также данная мера будет способствовать более лучшему результату по оценке до-



ходности, используемой в методике на основе Указания Банка России от 3 апреля 2017 г. № 4336-У.

При этом, несмотря на эффективность данного мероприятия для двух рассмотренных банков, стоит отметить, что субординированное финансирование происходит с участием крупной суммы средств и выдается, как правило, крупным федеральным игрокам, поэтому возможность привлечения субординированного займа для регионального банка может быть затруднительна. Это может быть обусловлено рейтинговыми позициями банков.

2. Секьюритизация кредитного портфеля. Это форма привлечения банком финансового обеспечения с помощью эмис-

сии ценных бумаг, обеспеченными активами [Четверикова Е.А., Бибикина Е.А., 2020].

На настоящий момент вопрос о секьюритизации ипотечных кредитов остается актуальным, так как воздействие внешнеэкономических факторов привело к серьезному росту ставок, что привело к заметному сокращению объемов ипотечного кредитования и, как можно отметить, так же причиной являлось падение реального дохода населения. Данные условия означают целесообразность развития иных источников фондирования со стороны субъектов рынка.

Финансовый результат и основные данные по секьюритизации для Банка 1 представлены в таблице 2.

Таблица 2

**Влияние секьюритизации на финансовый результат Банка 1**

Table 2

**The impact of securitization on the financial result of the Bank 1**

Показатель	Значение, млрд. руб.
Сумма активов для секьюритизации	11,600
Ставка ипотеки	17,0%
Процентные доходы originатора	1,972
Комиссионные доходы originатора	0,020
Всего доходы	1,992
Купонная ставка (на основе последних выпущенных облигаций) [Финансовый портал «Финам», 2023]	10,0%
Расходы по купонам	1,160
Затраты на организацию сделки	0,116
Всего расходы	1,276
Прибыль	0,716
<b>Примечание</b> – составлено авторами	

Таблица 3

**Влияние секьюритизации на финансовый результат Банка 2**

Table 3

**The impact of securitization on the financial result of the Bank 2**

Показатель	Значение, млрд. руб.
Сумма активов для секьюритизации	4,200
Ставка ипотеки	11,5%
Процентные доходы originатора	0,483

Показатель	Значение, млрд. руб.
Комиссионные доходы originатора	0,005
Всего доходы	0,488
Купонная ставка (на основе последних выпущенных облигаций) [Финансовый портал «Финам, 2023]	8,0%
Расходы по купонам	0,336
Затраты на организацию сделки	0,042
Всего расходы	0,378
Прибыль	0,110
<b>Примечание</b> – составлено авторами	

Данная мера приведет к увеличению показателя прибыльности, используемой в методике «Эксперт» на 0,1% для Банка 2 и на 0,02% для Банка 1.

### Заключение

Легкорезализуемые мероприятия могут оказать существенное положительное влияние на финансовую устойчивость региональных банков. Стоит также отметить, что у федеральных банков больше перспектив по реализации указанных мероприятий, а, следовательно, есть больше возможностей по увеличению финансовой устойчивости.

Из этого следует, что меры необходимо предпринимать не только на уровне самих банков, но и на макроуровне.

Для поддержания и повышения уровня финансовой устойчивости коммерческих банков, в первую очередь, необходимо обратить внимание на низкий уровень капитализации банковской системы, который свойственен банковскому сектору РФ. При этом для обеспечения стабильного функционирования банковской системы, чтобы процесс увеличения капитала не сосредотачивался только в крупных банках.

В качестве мер развития деятельности региональных банков предусматривается отмены требования к минимальной величине капитала, необходимого для включения в госпрограммы на реализацию публичных контрактов для средних региональных банков. Государственные программы поддержки в части кредитования

сельхозпроизводителей, предприятий, реализующих промышленные строительные объекты, как правило, финансируют крупные федеральные участники банковского рынка, поскольку главным критерием отбора является размер капитала. Возможность участия средних банков в подобных программах будет положительно воздействовать на развитие их деятельности, а также способствовать увеличению уровня конкуренции в банковском секторе [Авагян Г.Л., 2020]. Данная мера также способствовала бы увеличению прибыли региональных банков, с проблемой которой столкнулся Банк 2 в 2020 году.

В результате исследования определены наиболее существенные факторы финансовой устойчивости рассматриваемых банков. Показано, что на финансовую устойчивость как крупного федерального, так и среднего регионального банка оказывают влияние его собственными источниками, включая банковскую прибыль. В настоящее время данные направления включают в себя меры, связанные с субординированным кредитованием, секьюритизацией ипотечных активов, изменением структуры банковских операций (последнее направление оказывает влияние на процентные и операционные доходы и расходы банка). С учетом особенностей бизнес-моделей представленных банков обосновано, что каждая из предложенных выше мер оказывает неодинаковое влияние на уровень их финансовой устойчивости.

### Список литературы

1. Авагян Г.Л., 2020. Оценка системной значимости банков в системе региональных банков // Естественно-гуманитарные исследования. 2020. № 28 (2): 15-23.
2. Баранова А.Д., 2019. Финансовая устойчивость банка: понятие, роль и основные этапы оценивания // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2019. № 6 (93): 5.
3. Благодатских И.В., 2009. Финансовая устойчивость коммерческого банка: теоретический аспект, способы оценки, система показателей // Актуальные вопросы современной науки. 2009. № 5-1: 117-125.
4. Ваниян А.О., Шевченко И.В., 2020. Анализ деятельности региональных коммерческих банков Краснодарского края // Вектор экономики. 2020. № 5 (47): 57
5. Вардугина В.В., 2020. Финансовая устойчивость коммерческого банка: понятие и сущность // Научно-практические исследования. 2020. № 12-2 (35): 7-12.
6. Волков Н.А., 2021. Понятие регионального банка и его место в региональной банковской системе // Инновации. Наука. Образование. 2021. № 42: 54-61.
7. Зотова А.И., Соболева Е.Ю., 2020. Анализ потребительских предпочтений как инструмент маркетинга регионального банка // Экономика и управление: научно-практический журнал. 2020. № 4 (154): 70-73.
8. Дубовик М.В., Козлова Д.В., Калиничева В.Н., 2022. Решение проблем регионального банкинга в России: опыт развитых стран // Лизинг. 2022. № 3: 18-23.
9. Четверикова Е.А., Бибикова Е.А., Валинурова А.А., 2020. Методика оценки финансовой устойчивости региональной банковской системы // Региональная экономика: теория и практика. 2020. Т. 18. № 2 (473): 284-300.
10. Щербинин Т.А., 2016. Анализ нормативно-правового регулирования региональной банковской системы на современном этапе и инструменты его совершенствования // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2016. № 3 (55): 195-199.
11. Финансовый портал «Финам». [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://bonds.finam.ru/>. (дата обращения: 15.02.2023).

### References

1. Avagyan G.L., (2020). Assessment of the systemic importance of banks in the system of regional bank, Natural-humanitarian studies, No. 28 (2), 15-23.
2. Baranova A.D. (2019). Financial stability of the bank: the concept, role and main stages of evaluation, Economics and management of innovative technologies, No. 6 (93), 5.
3. Blagodatskikh I.V. (2009). Financial stability of a commercial bank: theoretical aspect, assessment methods, system of indicators, Actual issues of modern science, No. 5-1, 117-125.
4. Vanyan A.O., Shevchenko I.V., (2020). Analysis of the activities of regional commercial banks of the Krasnodar Territory, Vector of Economics, No. 5 (47), 57
5. Vardugina V.V., (2020). Financial stability of a commercial bank: concept and essence, Scientific and practical research, No. 12-2 (35), 7-12.
6. Volkov N.A., (2021). The concept of a regional bank and its place in the regional banking system, Innovations. The science. Education, No. 42, 54-61.
7. Zotova A.I., Soboleva E.Yu., 2020. Analysis of consumer preferences as a marketing tool of a regional bank, Economics and Management: a scientific and practical journal, No. 4 (154), 70-73.
8. Dubovik M.V., Kozlova D.V., Kalinicheva V.N., 2022. Solving problems of regional banking in Russia: the experience of developed countries, Leasing, No. 3, 18-23.
9. Chetverikova E.A., Bibikova E.A., Valinurova A.A., 2020, Methodology for assessing the financial stability of the regional banking system, Regional economy: theory and practice, Vol. 18, No. 2 (473), 284-300.
10. Shcherbinin T.A., 2016, Analysis of regulatory regulation of the regional banking system at the present stage and tools for its improvement, Bulletin of the Rostov State University of Economics (RINH), № 3 (55), 195-199.
11. Financial portal "Finam". [Electronic resource] Access mode: <https://bonds.finam.ru/> / (accessed: 02/15/2023).

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the authors have no conflict of interest to declare.

**Биткина Ирина Константиновна**, доцент кафедры экономики и финансов Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Волгоград, Россия)

**Irina K. Bitkina**, Associate Professor of the Department of Economics and Finance, Volgograd Institute of Management – Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, (Volgograd, Russia)

**Герасимова Татьяна Алексеевна**, студент Волгоградского института управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, (г. Волгоград, Россия)

**Tatiana A. Gerasimova**, Student, Volgograd Institute of Management – Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, (Volgograd, Russia)

УДК 338.24

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-11

Корытько Т.Ю.,  
Емельяненко И.С.,  
Шевчук Е.В.

**МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМ  
ПОТЕНЦИАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЯ**

Институт технологий (филиал) ДГТУ,  
ул. Мира, 16, Волгодонск, 347386, Россия

e-mail: [\\_ily.k16857@gmail.com](mailto:_ily.k16857@gmail.com); [sergeevna.inna\\_emel@mail.ru](mailto:sergeevna.inna_emel@mail.ru); [eka70686@yandex.ru](mailto:eka70686@yandex.ru)

**Аннотация.**

В условиях трансформационных изменений, происходящих в экономической системе страны, возникает необходимость обеспечить устойчивые конкурентоспособные позиции для предприятий. В этой связи появляется необходимость постоянно приспосабливаться к происходящим событиям и адекватно реагировать на рыночные изменения. С целью улучшения функционирования предприятий, важное значение приобретает формирование подходов к усовершенствованию управления финансовым потенциалом. Финансовый потенциал целесообразно рассматривать как важнейший стратегический инструмент устойчивого развития предприятий, поскольку существующая структура финансовых ресурсов, которая сформирована на основе действующей законодательной базы, по сути, не влияет на эффективность их производства в средне- и долгосрочной перспективе и, тем самым, не позволяет оценить возможности использования их финансового потенциала. Целью исследования является разработка механизма управления финансовым потенциалом предприятия. В статье рассматриваются этапы стратегического управления финансовым потенциалом предприятия. Предлагаемый механизм управления финансовым потенциалом предприятия позволяет формировать финансовый потенциал на основе методологических подходов к управлению и с учетом выбранной финансовой стратегии на основе синергетического подхода. В заключение, авторами определено, что механизм управления финансовым потенциалом предприятия – это динамическая система, которая находится под влиянием внутренних и внешних факторов и состоит из совокупности инструментов, рычагов, методов и принципов.

**Ключевые слова:** финансовый потенциал, механизм, предприятие, управление, стратегическое управление

**Информация для цитирования:** Корытько Т.Ю., Емельяненко И.С., Шевчук Е.В. Механизм управления финансовым потенциалом предприятия // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т 9. № 2. С. 116-124. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-11

Tetyana Yu. Korytko,  
Inna S. Emelyanenko,  
Ekaterina V. Shevchuk

## MECHANISM FOR MANAGING THE FINANCIAL POTENTIAL OF THE ENTERPRISE

Institute of Technology, Affiliate of the Don State Technical University,  
16 Mira St., Volgodonsk, 347386, Russia

e-mail: [\\_ily.k16857@gmail.com](mailto:_ily.k16857@gmail.com); [sergeevna.inna\\_emel@mail.ru](mailto:sergeevna.inna_emel@mail.ru); [eka70686@yandex.ru](mailto:eka70686@yandex.ru)

### Abstract.

Under the conditions of transformational changes taking place in the country's economic system, there is a need to ensure a sustainable competitive position for enterprises. In this regard, there is a need to constantly adapt to current events and adequately respond to market changes. In order to improve the functioning of enterprises, the formation of approaches to improve the management of financial potential becomes important. It is advisable to consider the financial potential as the most important strategic tool for sustainable development of the enterprises, since the existing structure of financial resources, which is formed on the basis of the current legal framework, does not affect the efficiency of their production in the medium and long term and, therefore, does not allow evaluating the possibility of using their financial potential. The purpose of the study is to develop a mechanism for managing the financial potential of an enterprise. The suggested mechanism of management of the enterprise's financial potential allows to form the financial potential on the basis of methodological approaches to management and taking into account the chosen financial strategy on the basis of a synergetic approach. In conclusion, the authors determined that the mechanism of management of the financial potential of the enterprise is a dynamic system, which is influenced by internal and external factors and consists of a set of tools, levers, methods and principles.

**Key words:** financial potential; mechanism; enterprise; management; strategic management

**Information for citation:** Korytko T. Yu., Emelyanenko I. S., Shevchuk E.V. "The mechanism for managing the financial potential of an enterprise", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 116-124, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-11

### Введение

Уровень финансового потенциала хозяйствующего субъекта определяет успешность его работы в современных условиях рынка: чем он выше, тем более конкурентоспособным и инвестиционно-привлекательным является предприятие. В условиях меняющейся рыночной среды перед предприятиями возникают проблемы эффективного использования имеющихся ресурсов, поиска резервов повышения производительности деятельности, оп-

тимизации структуры имущества. Для решения данных проблем службы финансового менеджмента предприятия должны управлять его финансовым потенциалом. Следовательно, существует объективная потребность в формировании механизма управления финансовым потенциалом предприятий, интегрированного со стратегическим видением развития предприятия на рынке.

Исследованием различных аспектов финансового потенциала предприятия за-

нимаются [Кунцевич В.О., 2009; Толстых Т.Н., 2004; Кайгородов А.Г., 2007; Сорокина Н.А., 2011; Фомин П. А., 2017; Чеботаев А.С., 2017]. Вопросами определения сущности управления финансовым потенциалом предприятия занимаются [Чугунова Е.А., 2023, Тяпкина М. Ф., 2015; Лошаков К. В., 2020]. Но при этом не уделяется достаточного внимания разработке механизму управления финансовым потенциалом предприятия.

Цель исследования (The aim of the work). Согласно поставленной ранее общей проблеме, целью написания статьи является разработка механизма управления финансовым потенциалом предприятия.

Материалы и методы (Materials and methods). В качестве методологической основы исследования были использованы общенаучные методы исследования, включая анализ, синтез, системный и целостный подход, монографический, сравнительно-логический анализ, контент-анализ научной литературы, а также методы обобщения и систематизации.

### Основная часть

Управление финансовым потенциалом должно охватывать процессы его формирования, использования и развития. Организация формирования финансового потенциала предприятия должна быть направлена на поиск стратегических возможностей и ресурсов для повышения конкурентоспособности предприятия, выявление резервов его потенциала [Чеботаев А.С., 2017].

Комплексное управление финансовым потенциалом предприятия является одним из важных факторов, обеспечивающих его результативность. От мощности финансового потенциала в значительной степени зависит непрерывность и эффективность воспроизводственного процесса. Решение данной проблемы усложняется характером данной категории и ее функциональными задачами.

При выборе последовательности постановки системы управления финансами

целесообразно учитывать следующие, объективно присутствующие уровни развития финансового менеджмента предприятий и, как результат, выбирать приоритеты привлечения целевых показателей в сфере финансов:

– управление платежеспособностью, в том числе – введение системы бюджетирования, разработка кредитной политики, управление запасами;

– управление прибыльностью, в том числе – повышение эффективности деятельности, рентабельности операций, управление затратами;

– управление активами и экономическим потенциалом, в том числе – рентабельностью активов и финансовой устойчивостью, финансовый анализ и долгосрочное планирование.

Конечной финансовой целью предприятия выступает повышение его рыночной стоимости в интересах его акционеров. Стоимость и инвестиционную привлекательность предприятия определяет его финансовое состояние, являющееся результатом внедрения выбранной рыночной стратегии, эффективности использования материальных и трудовых ресурсов, имеющих производственных мощностей (операционная деятельность), а также их наращивания (инвестиционная деятельность).

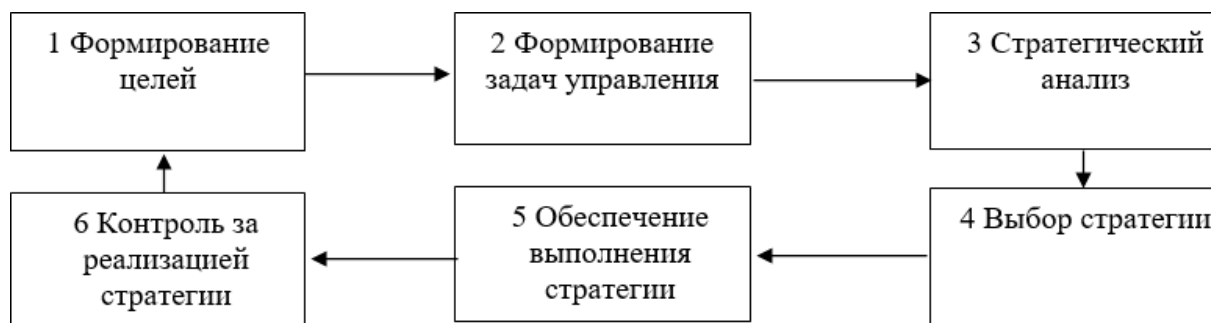
Управление финансовым потенциалом предприятия предусматривает планирование, организацию, контроль обеспеченности предприятия финансовыми ресурсами для ведения производственно-хозяйственной деятельности с учетом стратегических перспектив, а также обеспеченность собственным капиталом в объеме, необходимом для выполнения условий ликвидности и финансовой устойчивости. Определение финансового потенциала и качественное управление им выступает одной из первоочередных потребностей предприятия и условие обеспечения его эффективной деятельности.

Для туристических предприятий важным является понимание основных

тенденций развития отрасли, структуры и требований рынка к своей продукции и услугам, а также факторам, имеющим существенное влияние на успех ведения бизнеса. Для этого менеджменту туристических предприятий необходимо проводить

постоянный мониторинг туристического рынка, а также внешней и внутренней среды.

Этапы стратегического управления финансовым потенциалом предприятия представлены на рисунке 1.



**Рис. 1. Блок-схема этапов стратегического управления финансовым потенциалом предприятия**

**Fig. 1. Flowchart of the stages of strategic management of the financial potential of a tourist enterprise**

1. Формирование целей. Целью стратегического управления финансовым потенциалом предприятия туристических предприятий является повышение функционирования как самого предприятия, так и всей туристической отрасли; создание современной конкурентоспособной туристической отрасли, которая обеспечит значительный вклад в развитие национальной экономики (увеличение объемов реализации туристических услуг, валютных поступлений, поступлений в бюджеты, создание дополнительных рабочих мест, внедрение эффективной инвестиционной модели политики в области туризма и т.п.).

2. Формирование задач управления. Задачи управления потенциалом имеют многоплановый характер и дифференцируются по следующим направлениям: исследование финансового потенциала предприятия, формирование направлений развития и повышение его использования, реализация финансового потенциала в стратегическом управлении предприятием, воспроизводство потенциала.

3 Стратегический анализ и стратегический выбор. Для того чтобы определить

перспективы дальнейшего развития туристических предприятий и сформировать стратегические цели, необходимо учесть воздействие внешних факторов. Для этого необходимо провести PEST-анализ, который позволит отразить степень их влияния различной направленности и условий, а именно политических, экономических, социокультурных и технологических [Жолох Т.Г., Васильченко А.О., 2016].

Для оценки развития туристического предприятия целесообразно проводить SWOT-анализ, поскольку данный метод предполагает предварительный анализ, который основан на определении возможностей и угроз внешней среды их функционирования, а также сильных и слабых сторон внутренней среды [Чебаненко А. С., Столяренко А. В., 2017].

4. Выбор стратегии. Выбор стратегии предлагается выбирать на основе использования метода анализа иерархий (МАИ). Метод анализа иерархии основан на принципе идентичности и декомпозиции, содержащей процедуры синтеза множественных утверждений, получение при-



ритетности критериев и нахождение альтернативных решений [Быкова Т.В., 2019].

5. Обеспечение выполнения стратегии. На данном этапе происходит внедрение стратегии согласно плану конкретных действий (разрабатываются программы развития туристического предприятия, бюджеты и процедуры, которые можно рассматривать как среднесрочные и краткосрочные планы реализации стратегии), проводятся стратегические изменения, организуется выполнение стратегических задач, утвержденных индикаторов и показателей. Достижение значений индикаторов, критериев эффективности реализации стратегии обеспечивается с помощью механизмов (взаимосвязанная совокупность приемов, методов и рычагов воздействия на субъекты хозяйствования в туристической отрасли для достижения определенных целей) и направлений реализации стратегии (ключевые стратегические линии изменений, комплекс конкретных мер, которые выражают сущность новой стратегии).

6. Координация, оценка выполнения, контроль. На данном этапе осуществляется контроль за выполнением выбранной стратегии управления финансовым потенциалом туристического предприятия (осуществляется постоянно от начала формирования стратегии с помощью критериев оценки формирования стратегии, среди которых: количественные и качественные характеристики, соответствующие стандарту стандарты достижение целей, с которыми по определенным правилам сравниваются полученные результаты реализа-

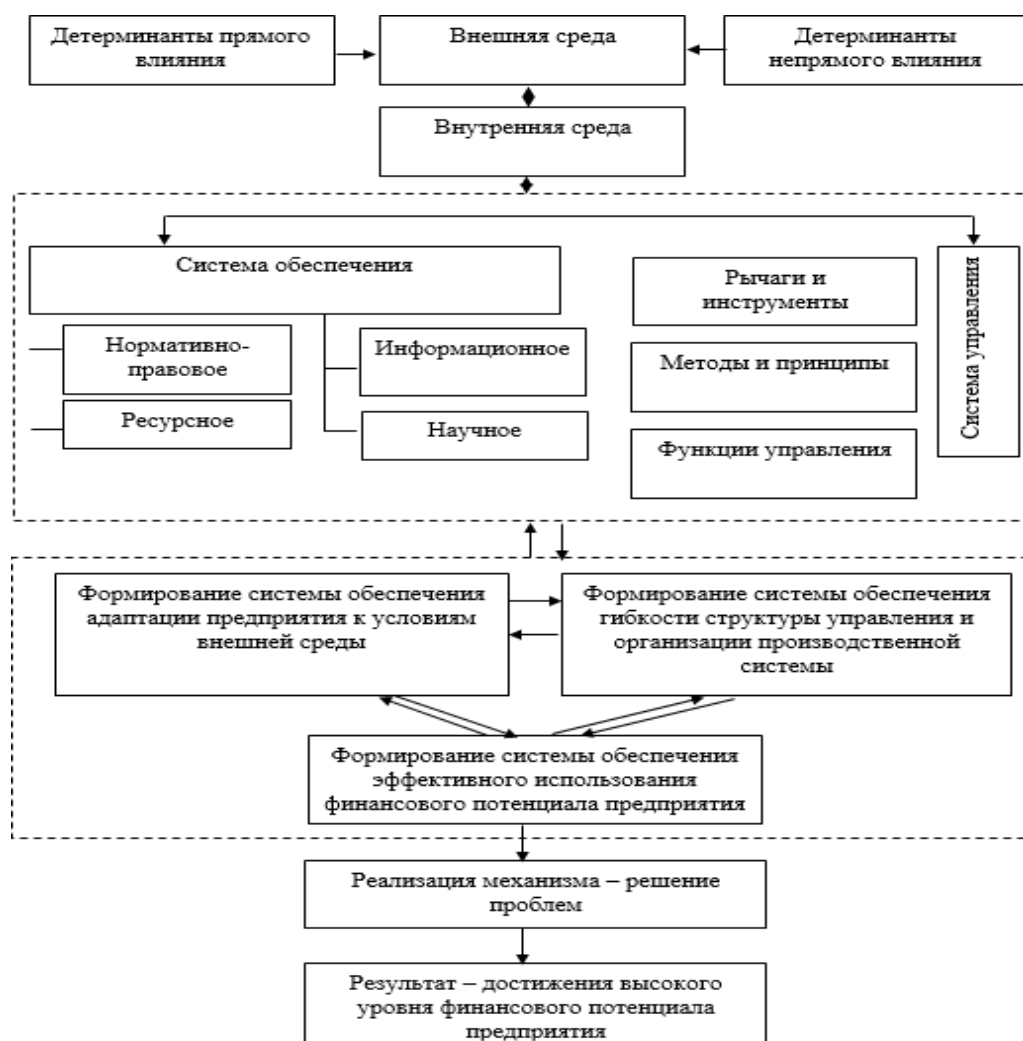
ции стратегии) и корректировка предварительных этапов при необходимости.

Создание условий эффективного формирования и использование финансового потенциала позволяет предприятию поддерживать платежеспособность, увеличивать добавленную стоимость, следовательно, свою рыночную стоимость, которая будет способствовать удовлетворению финансовых интересов акционеров, кредиторов, других заинтересованных лиц и внешних субъектов оценки вложения средств в исследуемое предприятие.

Создание механизма управления финансовым потенциалом предприятий на основе синергетического подхода (осуществляется путем определения совокупности методов воздействия на определенные факторы внутренней и внешней среды в зависимости от природы фактора, его восприимчивости к методам воздействия (рис. 2).

Основной особенностью механизма управления финансовым потенциалом предприятия выступает его постоянное развитие. В тоже время он должен быть прогрессивным и направлен на поддержку стабильного роста элементов управления.

Поскольку формирование финансового потенциала предприятия является сложным динамическим процессом, ориентированным на максимальное взаимодействие с внешней средой и обеспечением высокого качества реализации, важно определить, какие именно факторы обуславливают развитие его элемента и влияют на их сбалансированность и эффективность использования.



**Рис. 2 Механизм управления финансового потенциала предприятия**  
**Fig.2. The mechanism for managing the financial potential of an enterprise**

Финансовый потенциал предприятия базируется на принципах и цели, на него влияют внешние факторы. Факторы следует распределить на внешние и внутренние по формированию и развитию финансового потенциала. В основе построения системы этих факторов должен лежать принцип сферы воздействия на элементы финансового потенциала предприятия, который будет способствовать лучшему его использованию, формированию потребности финансирования необходимого направления деятельности [Алиев А.А., 2017]. Внутренние факторы и финансовый потенциал связаны двусторонним влиянием друг на друга. Из цели вытекают задачи.

Для достижения поставленных целей предлагаем использовать следующие принципы создания и реализации механизма управления:

1. Единство и цельность механизма управления, то есть его органическое включение в общую деятельность предприятия.

2. Рациональное соотношение и пропорциональность двух подсистем механизма: экономическая и синергетическая. Так, новые организационные формы и методы управления должны стать активным толчком к оптимальному сочетанию технологий, кадров, источников информации и технических средств, инструментов и

методов управления для развития финансово-хозяйственной деятельности.

Целью механизма управления становится поиск такого уровня интеграции и дифференциации элементов и связей подсистем, обеспечивающих максимальную эффективность функционирования предприятия как системы.

3. Обеспечение эффективного сопряжения всех элементов для развития механизма управления. Главная идея адаптивного механизма состоит в том, чтобы создать организационные и экономические условия работы, позволяющие учесть все факторы среды и принимать компромиссные решения, найти дефицитный ресурс и быть конкурентным на рынке.

4. Самоуправление и участие персонала в разработке целей финансово-хозяйственной деятельности предприятия, выборе эффективной стратегии ее внедрения.

Важной характеристикой механизма управления финансовым потенциалом является его функция связующего звена между внешней и внутренней средой предприятия, способной поддержать это взаимодействие и обеспечить устойчивую работу в условиях циклического развития рынков.

Следующим элементом механизма является комплекс методов управления финансовым потенциалом предприятия, эффективное использование которых имеет приводить к устойчивому функционированию. Для определения качества функционирования предприятия используются критерии эффективности, устанавливаемые в соответствии с целями. Если результаты мониторинга положительные, то поставленная цель достигнута и предприятие может поддерживать полученный результат или установить новую цель. В случае, когда результаты мониторинга не положительные, необходимо вернуться к этапу выбора комплекса методов управления финансовым потенциалом.

Механизм управления финансовым потенциалом предприятия является систе-

мой, обеспечивающей взаимодействие диагностики, регулирования и мониторинга показателей, характеризующих абсолютный, нормальный, нестабильный и кризисный типы финансовой устойчивости предприятия, а также дают возможность повысить эффективность управления финансовым потенциалом предприятия.

### Заключение

Финансовый потенциал представляет собой сложную, динамическую систему, которая состоит из элементов, которые между собой взаимосвязаны. Он выступает результатом финансовых отношений предприятия, а также зависит от их производственной, сбытовой, инвестиционной, финансовой и других видов деятельности.

Основной задачей управления финансовым потенциалом предприятия выступает оптимизация финансовых потоков для повышения прибыли. Изменение уровня финансового потенциала за счет повышения результативности использования ресурсов предприятия. Для повышения эффективности управления потенциалом следует учитывать все аспекты, которые положительно влияют на управление экономическими ресурсами предприятия и общее развитие.

Для повышения эффективности управления финансовым потенциалом необходимо учитывать все возможные рычаги, оказавшие положительное влияние на управление ресурсами предприятия и его общее развитие. При трансформационных процессах в экономике предприятия должны пытаться расширить и углубить исследования в области теории и практики управления экономическими ресурсами. Главной функцией управления финансовым потенциалом предприятия является оптимизация его финансовых ресурсов.

Необходимо подчеркнуть, что эффективность деятельности предприятия зависит от качества инструментов, используемых при разработке и реализации соответствующих стратегий, программ, процедур. В качестве подобных инструментов

выступают соответствующие механизмы как совокупность состояний и действий, которые составляют процесс разработки и реализации программы обеспечения эффективной деятельности предприятия.

Таким образом, под механизмом управления финансовым потенциалом на основе синергетического подхода следует понимать динамическую систему, которая находится под влиянием внутренних и внешних факторов и состоит из совокупности последовательных действий для достижения определенного результата с наименьшими затратами и элементами (форм, структур, способов, методов, методик, процедур), обеспечивающих его достижение.

#### Список литературы

1. Алиев А.А., 2017. Факторы, влияющие на финансовый потенциал инновационного развития компаний // Экономический анализ: теория и практика. 2017. №7 (466): 1370.
2. Быкова Т.В., 2019. Метод анализа иерархий как инструмент решения практических задач многокритериальной оптимизации // Математическое моделирование, компьютерный и натурный эксперимент в естественных науках. 2019. №1.
3. Жолох Т.Г., Васильченко А.О., 2016. Swot-анализ как способ стратегического планирования конкурентоспособности туристического предприятия // Туризм и гостеприимство. 2016. №1: 23.
4. Кайгородов А.Г., Хомякова А.А., 2007. Финансовый потенциал как критерий целесообразности финансового оздоровления предприятия // Аудит и финансовый анализ. 2007. № 4: 25–33.
5. Кунцевич В.О., 2009. Понятия финансового потенциала // Актуальные проблемы экономики. 2009. № 7: 123–130.
6. Лошаков К. В., 2020. Концептуальные подходы к управлению финансовой обеспеченностью регионального развития // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2020. № 3 (78): 50-57.
7. Сорокина Н.А., 2011. Финансовый потенциал организации как элемент стратегического управления. [Электронный ресурс] // Электронный научный журнал «Известия» БГУЭП. 2011. № 5. URL:

<http://eizvestia.isea.ru/pdf.aspx?id=9675>. (Дата обращения: 02.03.2023).

8. Толстых Т.Н., Уланова Е.М., 2004. Проблемы оценки экономического, 2004: 18–22.
9. Тяпкина М.Ф., Ильина Е. А., 2007. Подход к управлению финансовым потенциалом предприятия // Вестник НГУЭУ. 2015. №1: 75
10. Фомин П.А., Старовойтов М.К., 2013. Особенности оценки производственного и финансового потенциала промышленного предприятия // Среднее профессиональное образование, 2013, №11: 24-37.
11. Чебаненко А. С., Столяренко А. В., 2017. Методы анализа внешнего окружения предприятия туристско-рекреационной сферы // Концепт. 2017. № 2 (февраль). – URL: <http://e-koncept.ru/2017/170034.htm>. (Дата обращения: 02.03.2023).
12. Чеботаев А.С., 20017. Финансовый потенциал предприятия: понятие, оценка, методы измерения и повышения // Экономика и социум. 2017. Ч. 2. № 1 (32): 1853–1857.
13. Чугунова Е.А., 2023. Аналитические возможности баланса в системе управления финансовыми предприятиями // Инновации и инвестиции. 2023. №1.

#### References

1. Aliev, A.A., (2017). Faktory, vliyayushchie na finansovyy potentsial innovatsionnogo razvitiya kompaniy, Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika, 7 (466), 1370.
2. Byikova, T.V., (2019). Metod analiza ierarkhiy kak instrument resheniya prakticheskikh zadach mnogokriterialnoy optimizatsii, Matematicheskoe modelirovanie, kompyuternyy i naturnyy eksperiment v estestvennykh naukah, 1.
3. Chebanenko, A. S., Stolyarenko, A. V., (2017). Metodyi analiza vneshnego okrujeniya predpriyatiya turistsko-rekreatsionnoy sferyi [online], Nauchno-metodicheskii elektronnyy jurnal «Kontsept», 2 – URL: <http://e-koncept.ru/2017/170034.htm>. (Accessed 03 March 2023)
4. Chugunova, E.A., (2023). Analiticheskie vozmozhnosti balansa v sisteme upravleniya finansovyimi predpriyatiya, Innovatsii i investitsii, 1.
5. Fomin, P.A., Starovoytov, M.K., (2013). Osobennosti otsenki proizvodstvennogo i finansovogo potentsiala promyshlennogo predpri-

yatiya, Srednee professionalnoe obrazovanie, 11, 24-37.

6. Joloh, T.G., Vasilchenko, A.O., (2016). Swot-analiz kak sposob strategicheskogo planirovaniya konkurentosposobnosti turistichekogo predpriyatiya, Turizm i gostepriimstvo, 1, 23.

7. Kaygorodov, A.G., Nomyakova, A.A., (2007). Finansovyy potentsial kak kriteriy tselesoobraznosti finansovogo ozdorovleniya predpriyatiya, Audit i finansovyy analiz, 4, 25–33.

8. Kuntsevich, V.O., (2009). Ponyatiya finansovogo potentsiala, Aktualnyie problemy ekonomiki, 7, 123–130.

9. Loshakov, K. V., (2020). Kontseptualnyie podhody k upravleniyu finansovoy obespechennostyu regionalnogo razvitiya, Vestnik Severo-Kavkazskogo federalnogo universiteta, 3 (78), 50-57.

10. Tolstyih, T.N., Ulanova, E.M., (2004). Problemy otsenki ekonomicheskogo potentsiala predpriyatiya: finansovyy potentsial, Voprosyi otsenki, 4, 18–22.

11. Tyapkina, M. F., Ilina, E. A., (2015). Podkhod k upravleniyu finansovym potentsialom predpriyatiya, Vestnik NGUEU, 1, 75

12. Sorokina, N.A., (2011). Finansovyy potentsial organizatsii kak element strategicheskogo upravleniya [online], Elektronnyy nauchnyy jurnal «Izvestiya» BGUEP. 5. URL: <http://eizvestia.isea.ru/pdf.aspx?id=9675>. (Accessed 03 March 2023)

**Информация о конфликте интересов:** авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

**Conflicts of Interest:** the authors have no conflict of interest to declare.

**Корытько Татьяна Юрьевна**, доцент Институт технологий (филиал) Донской Государственный Технический Университет, (г. Волгодонск, Россия)

**Tatyana Yu. Korytko**, Associate Professor, Institute of Technology, Affiliate of the Don State Technical University, (Volgodonsk, Russia)

**Емельяненко Инна Сергеевна**, И.о. заведующая кафедрой «Экономика и управление», Институт технологий (филиал) Донской Государственный Технический Университет, (г. Волгодонск, Россия)

**Inna S. Emelyanenko**, Acting Head of the Department of Economics and Management, Institute of Technology, Affiliate of the Don State Technical University, (Volgodonsk, Russia)

**Шевчук Екатерина Владимировна**, доцент Института технологий (филиал) Донской Государственный Технический Университет, (г. Волгодонск, Россия)

**Ekaterina V. Shevchuk**, Associate Professor, Institute of Technology, Affiliate of the Don State Technical University, (Volgodonsk, Russia)