СПЕЦИФИКА СРЕДНЕГО КЛАССА РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА

Казанская Ирина Витальевна
Канд. эконом. наук, доцент
Федоткина Галина Николаевна
Канд. эконом. наук, доцент
МИРЭА – Российский технологический университет,
г. Москва

АННОТАЦИЯ.

В статье рассмотрено современное положение среднего класса в российском обществе. Отмечены миссия, идентификационные признаки, состав, профессиональный портрет, потребительское поведение среднего класса России. Показаны количественные и структурные изменения среднего класса в последние годы.

ABSTRACT.

The article deals with the current situation of the middle class in Russian society. The mission, identification features, composition, professional portrait, consumer behavior of the middle class of Russia are noted. Quantitative and structural changes of the middle class in recent years are shown.

Ключевые слова: социальные группы, средний класс, состав и особенности среднего класса, уровень жизни.

Keywords: social groups, middle class, composition and features of the middle class, standard of living.

Развитие российского общества во многом определяется тем, как осуществляются процессы формирования в стране среднего класса. Средний класс является социальной основой и главной движущей силой производимых в стране реформ. Он способен создать условия для инновационного развития российской экономики и социально-экономического прогресса. Средний класс обеспечивает возможность воспроизводства квалифицированной рабочей силы. Он является особым социальным субъектом, который осваивает и распространяет на остальные слои населения многие инновационные практики и проекты, образцы социокультурных и социально-экономических норм. Представители этого класса выступают субъектами технологической модернизации экономики и политической демократизации общества.

Средний класс — это более привычное понятие для западных стран. Для России это относительно новый сегмент. Первые упоминания о существовании среднего класса в Советском Союзе относятся ко времени перестройки, До середины «нулевых» не было существенного количества стабильных «середнячков» (большинство людей были либо бедными, либо богатыми). Впервые тезис о необходимости увеличения среднего класса в РФ прозвучал в выступлении В.В. Путина в феврале 2008 года. Задача доведения доли среднего класса до более чем половины общей численности населения была поставлена и в Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ до 2020 года [2].

Принято различать несколько подходов к определению среднего класса:

- подход, связанный с имущественным состоянием социального субъекта, который характеризуется сравнительно высокими жизненными стандартами и уровнем потребления;

- подход, связанный с самоидентификацией человека. Часто людям просто психологически комфортнее причислять себя к среднему классу, что создает им иллюзию более устойчивого социального статуса и достойного положения в обществе;

- подход, связанный с попыткой комплексного применения традиционных критериев для выделения среднего класса. Он предполагает, прежде всего, имущественно - доходные характеристики, стандарты потребления, профессиональные характеристики, уровень образования. Имеет большое значение и такое обстоятельство, как наличие «нематериальных» признаков принадлежности к среднему классу, что предполагает обеспеченную старость, уверенность в завтрашнем дне, возможность поддерживать свое здоровье.

Вопрос о количественных и качественных показателях, позволяющих отнести человека к российскому среднему классу, по-прежнему остается дискуссионным. В Европе и США существуют устоявшиеся критерии, по которым оценивается средний класс. Это наличие высшего или среднего профессионального образования, отсутствие проблем с жильем, наличие автомобиля, стабильной и перспективной работы с окладом, равняющимся среднестатистическому для страны. В США, например, существует разделение среднего класса на несколько подклассов в зависимости от получаемого дохода.

При оценке российского среднего класса и его потребительского поведения исследователи ограничиваются в основном материальной составляющей. Такие характеристики, как уровень образования, профессия и самоидентификация редко принимаются в расчет. И, следовательно, понятие среднего класса сводится к простой констатации среднего достатка индивидуума.

Эксперты Аналитического кредитного рейтингового агентства (АКРА) подсчитали, что нижним порогом, который позволяет отнести домохозяйство к среднему классу, является годовой доход в размере 600 тыс. руб. на семью. В крупных городах он значительно выше и составляет 900 тыс. руб. В

2018 году минимальный уровень зарплат для причисления к среднему классу в Москве составлял 121,1 тыс. руб., в остальных субъектах РФ необходимо для этого зарабатывать как минимум 60 тыс. руб. [3].

По мнению российских специалистов, «середнячками» в нашей стране являются семьи (или граждане), имеющие собственное жилье, пригодное для комфортного проживания, автомобиль («народный» седан с возрастом в 5-10 лет), имеющие возможность путешествовать. Если рассматривать специальности, то к современному среднему классу в России сейчас относят: высших и средних офицеров, среднее звено государственных служащих, мелких и средних предпринимателей, директоров небольших государственных предприятий, менеджеров частного сектора, высококвалифицированную и востребованную часть профессионалов. Они обладают достаточно высоким ресурсным потенциалом, позволяющим им успешно адаптироваться к переменчивой социально-экономической ситуации в стране.

К среднему классу относят граждан, предъявляющих спрос на товары повышенного качества. Они тем самым стимулируют развитие предпринимательской деятельности, перспективных производств. У представителей бизнеса появляются дополнительные средства благодаря росту покупательской способности именно представителей среднего класса. Эти средства могут инвестироваться в производство для существенного наращивания его объемов. Все это положительным образом сказывается на экономической ситуации в стране в целом. Представителями среднего класса создаются рабочие места, добавленная стоимость, которая трансформируется в налоги, накопление доходной части бюджета, что способствует росту социально-политической стабильности.

Если сопоставить полученные экспертами АКРА цифры с данными Росстата по доходам граждан, то получается, что к среднему классу могут себя отнести всего лишь 7,6% населения РФ. Для сравнения: эксперты Pew Research Center зафиксировали долю среднего класса в Германии 72%, в Норвегии 80%, в Италии 67%, в Финляндии 75%, в США 59% [4]. При этом методика отнесения индивидуумов к среднему классу ими применялась более жесткая, чем экспертами АКРА. Если бы их методику использовать применительно к России, то доход представителя нашего среднего класса должен бы составлять от 52 тыс. руб. до 78 тыс. руб. в месяц.

В условиях экономической нестабильности средний класс оказывается под не менее серьезной угрозой, чем представители низших слоев общества. Снижение реальных доходов не позволяет осуществлять поддержание привычных покупок товаров и услуг. Уменьшились их траты на развлечения, покупку подарков и книг. Достаточно стабильными пока остаются затраты на товары и услуги для детей и лекарства. Чаще всего, представители среднего класса вынуждены это сделать за счет увеличения долгов. Стремление экономить сохранятся и в 2019 году.

Доля среднего класса в России в последние годы сокращается. Из исследования, проведенного специалистами Национального агентства финансового исследования (НАФИ) в 2018 году, к среднему классу себя относили 19% опрошенных. В 2017 году этот показатель составлял 25%. [1].

Уменьшение доли среднего класса отражает динамику основных экономических показателей в нашей стране. Это, прежде всего, касается уменьшения реальных доходов населения. По данным Росстата за последние два года индексация заработных плат касалась преимущественно самых низкооплачиваемых и самых высокооплачиваемых работников. У самых низкооплачиваемых работников это объяснялось ростом МРОТ. Индексация зарплат у работников со средним уровнем дохода оказалась ниже накопленной инфляции. Очень заметно увеличивается долговая нагрузка на домохозяйства. Сберегательные намерения большей части населения страны постоянно замещаются потребительскими. Часто возникают проблемы на рынке труда. Отмеченные обстоятельства заставляют большинство российских граждан существенно переоценивать свое материальное положение. Учитывая то обстоятельство, что средний класс является основой любого общества, его сокращение - это тревожный сигнал.

Но, несмотря на количественное уменьшение и изменение внутренней структуры, средний класс в России продолжает существовать. Правда, позиция этой системообразующей части нашего общества пока не слишком сильная. Объясняется это тем, что средний класс в России не полностью сформирован, очень подвижен и характеризуется «размытостью» своих границ.

Список литературы

1. Каждый пятый россиянин относит себя к среднему классу. [Электронный ресурс] URL: https://nafi.ru/analytics/ (дата обращения 05.04.2019).

2. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 г. № 1662-р. [Электронный ресурс] URL: http://www.consultant.ru/document/ (дата обращения 05.04.2019).

3. От 60 до 120: сколько зарабатывает средний класс в России. [Электронный ресурс] URL: https://www.rbc.ru/economics/18/06/2018/ (дата обращения 05.04.2019).

4. Средний класс оказался нищим. [Электронный ресурс] URL: https://subscribe.ru/digest/economics/money/n171895921.html (дата обращения 05.04.2019).

СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ

Корниенко Оксана Петровна
Канд. экономических наук, доцент кафедры экономики и организации производства ,
Национальный университет кораблестроения
г. Николаев
Кошара Екатерина Андреевна
аспирант, преподаватель кафедры экономики и организации производства ,
Национальный университет кораблестроения
г. Николаев

АННОТАЦИЯ.

Рассмотрено общее состояние и техническое оснащение портовой инфраструктуры Украины в современном аспекте. Проведен сравнительный анализ портов с учетом их индивидуальных особенностей. Проанализирована проблематика портового хозяйства. Рассмотрены действия государства согласно программы улучшения физического состояния портов.

ABSTRACT.

The General condition and technical equipment of port infrastructure of Ukraine as of 2019 is considered. The comparative analysis of ports taking into account their individual features is made. The problems of port economy are analyzed. Actions of the state according to the program of improvement of physical condition of ports are considered.

Ключевые слова: морской порт, пропускная способность, транспортная система, конкурентоспособность, портовая инфраструктура.

Key words: sea port, the capacity of the transportation system, the competitiveness of port infrastructure.

Уровень развития транспортной системы государства - один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. Потребность в высокоразвитой транспортной системе еще более усиливается при интеграции в европейскую и мировую экономику, транспортная система становится базисом для эффективного вхождения Украины в мировое сообщество. Проблемы развития морского транспорта связаны, прежде всего, со значительным моральным и физическим износом судов и портового оборудования (особенно средств обработки грузов). Средний возраст судов торгового флота - более 15 лет, а некоторые порты западных стран запрещают вход судов с таким сроком эксплуатации. Портовая инфраструктура не рассчитана на новые технологии портовых работ, что существенно снижает производительность как портов (до 50 % от производительности портов западных стран), так и других видов транспорта (в особенности железнодорожного), связанных с обработкой грузов. Подавляющая часть судов торгового флота - малотоннажные. Обеспечение высокого уровня конкурентоспособности отечественных морских портов – важная задача современного этапа жизнеспособности всей транспортной системы Украины. Более того, с целью сохранения своего экономического суверенитета, обеспечение стабильного роста необходимо создать и поддержать функционирование конкурентной среды, которая будет стимулировать эффективное функционирование морских портов и укрепит их потенциал.

Ориентация на оптимально функционирующий транспорт должна рассматриваться как важный фактор устойчивого экономического развития, а отклонения от оптимальных значений как индикатор дополнительного резерва для роста. Определение национальных экономических интересов имеет первостепенное значение, поэтому взвешенная их реализация является одной из главных задач развития нашего государства. Чтобы развиваться независимо, и в то же время на основе партнерства и сотрудничества, необходимо значительное усиление позиций путем сочетания интересов всех субъектов хозяйствования, укрепление доверия к институтам отечественного транспорта задействованных сторон.

Следует отметить, это далеко не все из препятствий на пути к эффективности, основные сдерживающие факторы следует связывать с целым рядом проблем, важнейшие из которых заключаются в выборе формы и механизма управления, степени вмешательства государства в процесс взаимодействия контрагентов, существование откровенно коррупционных схем практически на всех этапах взаимодействия сторон, отсутствие прозрачного, понятного механизма осуществления транспортных операций и тому подобное. То есть построение долгосрочной стратегии развития порта – это многокритериальная задача с влиянием многих внутренних и внешних факторов, которая должна строиться не только с учетом потенциальных возможностей самого порта, а, к сожалению, в первую очередь, заниматься вопросами предотвращения злоупотреблениями на местах, поскольку именно такие действия сводят на нет почти все заведомо просчитанные и взвешенные подходы.

Водный транспорт имеет исключительное место в процессе социально-экономического развития Украины, так как его основной функцией является не только поставка и перевозка, но и обеспечение условий для роста, повышения конкурентоспособности и вовлечения ее в мировую экономику. Наблюдается ухудшение финансово-хозяйственной деятельности портов. Работа морских портов