

The Far East: strategies and development models

Original article

УДК 331.522:656(571.6)

<https://elibrary.ru/AWTXNO>

Transport labor resources of the Far Eastern Federal District in the conditions of the Eastern vector policy

Anna B. Bardal

The Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk, Russia

bardal@ecrin.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9944-4714>

Abstract. *The article considers the use of labor resources in the transport system of the Far Eastern Federal District. Under the conditions of the “turn to the East” policy and geopolitical changes of recent years, there is a reorientation of Russia's foreign trade cargo flows from the European direction to Asian countries (primarily China). It determines the increasing importance of transport in the eastern regions. The paper aims at analyzing the dynamics of labor resources usage, representing one of the key factors in transport functioning. Based on the data of official statistics for 2017-2023, the study shows the contradiction between the dynamics of employment and the volume of work of the FEFD transport. It also underlines that the emerging multidirectional trends (decrease in the number of labor resources with the growth of transport work) form risks for transport system stable functioning. The thesis is confirmed by the calculation of the structure similarity index (Salai index) for transport employment in the Far Eastern Federal District against the background of all-Russian indicators. The value of the index for the macro-region (0.063) shows an extremely low level of differences, which means that the dynamics of the structure of transport employment in the macro-region and the all-Russian structure are in high agreement. The fact is not positive considering the high importance of the macro-region's transport in the national transportation system at present. Ensuring stable operation of transport in the Far Eastern Federal District requires not only the development of infrastructure (which is being actively implemented nowadays), but also the solution of problems in the labor market. Further negative trends of personnel deficit in transportation may become a key limiting factor for the economy of both the macro-region and the Russian Federation as a whole. The obtained conclusions and estimates are to justify managerial decisions regarding the problem of personnel formation in the transport system of the Far Eastern Federal District.*

Keywords: Far East, transport system, labor resources, labor productivity

For citation: Bardal, A. B. (2025) Transport labor resources of the Far Eastern Federal District in the conditions of the Eastern vector policy *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia], no. 2 (111), pp. 8–17. EDN: AWTXNO

Научная статья

Трудовые ресурсы транспорта ДФО в условиях политики восточного вектора

Анна Борисовна БардальИнститут экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия
bardal@ecrin.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9944-4714>

Аннотация. В статье рассматривается использование трудовых ресурсов в транспортном комплексе ДФО. В условиях политики «поворот на Восток» и геополитических изменений последних лет происходит переориентация внешнеторговых грузопотоков России с европейского направления на страны Азии (в первую очередь КНР). Это определяет возрастающую значимость транспорта восточных районов. Цель данной статьи – проанализировать динамику использования трудовых ресурсов, представляющих один из ключевых факторов функционирования транспорта. На основе данных официальной статистики за 2017–2023 гг. показано противоречие между динамикой занятости и объемом работы транспорта ДФО. Отмечено, что складывающиеся разнонаправленные тенденции (снижение численности трудовых ресурсов при росте транспортной работы) формируют риски для обеспечения стабильного функционирования транспортного комплекса. Данный тезис подтвержден расчетом индекса сходства структур (индекса Салаи) для занятости в транспорте ДФО на фоне общероссийских показателей. Значение индекса для макрорегиона (0,063) показывает крайне низкий уровень различий, что означает высокое соответствие динамик структуры занятости транспорта макрорегиона и общероссийской. Это не может быть оценено положительно с учетом высокой значимости транспорта макрорегиона в национальной транспортной системе на современном этапе. Обеспечение стабильной работы транспорта ДФО требует не только развития инфраструктуры (активно реализуемое в настоящее время), но и решения проблем на рынке труда. Продолжение негативных тенденций нарастания кадрового дефицита транспорта может стать ключевым лимитирующим фактором для экономики как макрорегиона, так и РФ в целом. Полученные выводы и оценки могут быть использованы при обосновании управленческих решений в отношении проблемы формирования кадров транспортного комплекса ДФО.

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортный комплекс, трудовые ресурсы, производительность труда

Для цитирования: Бардаль, А. Б. Трудовые ресурсы транспорта ДФО в условиях политики восточного вектора // Власть и управление на Востоке России. 2025. № 2 (111). С. 8–17. EDN: AWTXNO

Введение

Дефицит кадров становится одной из наиболее широко обсуждаемых проблем функционирования российской экономики на современном этапе. При этом локальные дисбалансы (территориальные, профессионально-квалификационные и др.) постоянно наблюдаются на рынке труда РФ в силу значительной неоднородности экономического пространства. Локальные дефициты проявлялись даже при относительно высоком уровне безработицы в национальной экономике

[Положихина, 2024].

В последние годы негативные тенденции на рынке труда усиливаются, происходит сокращение рабочей силы, фиксируемое как долгосрочный тренд. Среди ключевых причин происходящих процессов эксперты отмечают три группы факторов [Капелюшников, 2024б; Колесникова, Маслова, Околелых, 2023]: 1) традиционные (негативные долгосрочные демографические тренды – на рынок труда выходят люди, родившиеся в годы с низкими показателями рождае-

мости; несоответствие системы среднего и высшего образования потребностям экономики; наличие ложных социальных ориентиров, препятствующих заполнению «непрестижных» вакансий); 2) существовавшие ранее и обострившиеся в последние годы (развитие форм гибкой занятости; низкая мобильность трудовых ресурсов; изменение требований в контексте цифровизации экономики; негативные изменения в численности трудовых ресурсов, в т. ч. вследствие избыточной смертности в период пандемии; снижение масштабов трудовой миграции); 3) сложившиеся с весны 2022 г. (волна эмиграции; сокращение предложения рабочей силы в результате частичной мобилизации; изменение структуры рынка труда – рост потребности в кадрах для обрабатывающей промышленности под влиянием процессов импортозамещения и интенсификации производства в рамках гособоронзаказа) и др.

Ряд факторов оказал неоднозначное влияние на рынок труда. Так, последствия ухода с российского рынка иностранных компаний (с 2022 г.) существенно различаются для отраслей [Земцов, Барина, Михайлов, 2023]. Например, в сфере услуг общественного питания произошла относительно быстрая замена освободившихся ниш российскими брендами с практически полным сохранением персонала. В случае технологически сложных производств с низкой степенью локализации (автомобильная промышленность) полного замещения до настоящего времени не произошло, и наблюдается сокращение числа работников. В отдельных сегментах экономики уход иностранных компаний стимулировал развитие российских производителей (производство промышленного оборудования, IT), что привело к росту спроса на трудовые ресурсы.

Влияние перечисленных факторов

дифференцированно проявляется в региональном и отраслевом срезе национальной экономики. Трудовые ресурсы являются базовым экономическим фактором, наличие и качественные характеристики которого определяют производственные возможности. Однако необходимость учета территориально-отраслевых особенностей при изучении процесса формирования кадров повышает сложность исследовательского направления.

Цель работы – анализ динамики использования трудовых ресурсов транспортного комплекса Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) в условиях политики восточного вектора¹. Рассматривается период 2017–2023 гг. для того, чтобы охватить период функционирования транспорта до искажающего влияния пандемии (2017–2019 гг.) и период работы в условиях геополитических изменений (2022–2023 гг.).

Выбор транспорта как отраслевого сегмента исследования определяется его значимой ролью в экономике макрорегиона. Транспорт традиционно относится к направлениям специализации ДФО: по итогам 2023 г. доля транспорта в структуре выпуска составила 11% (тогда как в целом для РФ этот показатель составляет 7,0%), коэффициент локализации равен 1,59 (оценка по валовой добавленной стоимости (ВДС))². В организациях транспорта занято 10,6% трудовых ресурсов макрорегиона (в РФ – 8,0%)³.

Отметим, что роль транспортного комплекса восточных районов страны в национальной экономике существенно возросла с 2022 г. при переориентации внешнеэкономических потоков РФ с европейского на азиатское направление в условиях геополитических изменений [Амирова и др., 2023]. Стабильная работа транспорта ДФО зависит в том числе от обеспеченности трудовыми ресурсами, что определяет актуальность исследования.

¹ Под «восточным вектором» понимается изменение внешнеэкономической политики РФ с 2013 г., обозначаемое как «поворот на Восток». См., например, [Минакир, 2017].

² Рассчитано по данным для вида деятельности «Транспортировка и хранение» (раздела Н ОКВЭД-2). Валовой региональный продукт. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 10.02.2025).

³ Среднегодовая численность занятых в экономике. URL: <https://fedstat.ru/indicator/58994> (дата обращения: 24.03.2025).

Современная ситуация на рынке труда РФ: краткий обзор исследований

Ситуации на рынке труда РФ посвящено множество научных публикаций, среди которых можно выделить исследование общих тенденций, анализ отдельных сегментов (территориальных либо отраслевых рынков), а также изучение конкретных факторов (влияние пандемии COVID-19, частичной мобилизации, трудовой миграции и пр.).

В публикациях одного из ведущих в данном тематическом поле российских экспертов Р. И. Капелюшников приведен разносторонний анализ долгосрочных тенденций рынка труда РФ и его современного состояния. По оценкам автора, дисбаланс («мизматч») на рынке труда возрос к началу 2024 г. до 8% (превышение спроса, т. е. вакантных рабочих мест над предложением) и вызван увеличением различий между «структурой рабочей силы и структурой рабочих мест из-за резких изменений на стороне спроса на труд» [Капелюшников, 2024а. С. 257]. Сложившаяся негативная тенденция имеет долгосрочный характер.

В работах В. Е. Гимпельсона рассматриваются возможные следствия сложившихся в экономике РФ и на рынке труда тенденций. Автор отмечает риски формирования эндогенной тенденции к структурному и технологическому упрощению национальной экономики, что приведет к потере «значительной части человеческого капитала, созданного для использования в условиях открытой экономики, встроеной в глобальные цепочки» [Гимпельсон, 2022. С. 234].

Отметим, что в отдельных публикациях приводятся более позитивные оценки сложившейся на рынке труда РФ ситуации. Так, в работе О. А. Колесниковой, Е. В. Масловой, И. В. Окоелых на основе анализа динамики показателей рынка труда РФ в 1992–2023 гг. сделан вывод о том, что кадровый дефицит не является всеобщим, а «носит характер тенденции превышения спроса на рабочую силу над ее предложением в отдельных профессиональных и территориальных локациях, формировавшейся несколько лет, но обострившейся в условиях СВО» [Колесни-

кова, Маслова, Окоелых, 2023. С. 187]. Численность недоиспользованной рабочей силы, по оценкам авторов, составляет не менее 4,4 млн чел.

В исследовании К. Е. Савчишиной, посвященном вопросу эффективности распределения трудовых ресурсов между отраслями экономики РФ (автор выделяет реальный сектор экономики и нематериальную сферу), отмечается наличие избыточной занятости в сфере услуг [Савчишина, 2023]. По мнению автора, перераспределение трудовых ресурсов приведет к расширению возможностей экономического роста.

Ряд исследователей рассматривает характеристики рынка труда, выявляя региональные и отраслевые различия, оказывающие влияние на формирование проблемы кадрового дефицита. Так, Б. И. Алехин, анализируя долговременные тенденции, структуру и причины кадрового дефицита в субъектах РФ, отмечает, что в 78% наблюдаемых случаев соотношение потребности организаций в работниках для замещения вакантных мест к общему числу рабочих мест (рассматривались данные за 2020–2021 гг. в разрезе субъектов РФ и профессиональных групп) не превышало 3,5%, что считается эталонным [Алехин, 2024]. Таким образом, дефицит имеет локальный характер, говорить об общем кадровом дефиците неверно.

Отраслевые особенности формирования спроса и предложения на труд исследуются в рамках серии работ экспертов НИУ ВШЭ [Рынок труда ..., 2024]. Эксперты анализируют динамику рынка в целом, а также выбранных видов деятельности (обрабатывающие производства, обеспечение электрической энергией, водоснабжение и водоотведение, строительство, торговля, транспортировка и хранение, административная деятельность) на основе официальных статистических показателей и опросов руководителей организаций, проводимых Росстатом. Отмечается рекордный рост числа вакантных мест в организациях всех видов деятельности и высокая интенсивность движения на рынке труда, стимулирующие рост заработной платы. Наиболее острый кадровый дефицит зафиксирован в «ад-

министративной деятельности» (раздел N ОКВЭД-2) и торговле (раздел G).

Отраслевые различия оказывают влияние на возможности регулирования возникающих на рынке труда дисбалансов. Например, в статье Е. В. Неходы и Л. Пань отмечается, что в некоторых отраслях смягчение дефицита кадров может происходить с ростом технологического потенциала и развитием цифровизации, расширением применения новых форм занятости [Нехода, Пань, 2021]. Ситуация в сфере транспорта не столь однозначна. Так, В. Н. Никитин и В. А. Подсорин в одной из публикаций показали, что транспорт выступает, с одной стороны, точкой притяжения новых разработок, положительно влияющих на производительность труда (модели цифровых двойников, беспилотные технологии перевозки), а с другой – транспорт представляет собой достаточно инертный во времени сегмент экономики относительно потребностей в трудовых ресурсах при организации массовых перевозок. Авторы считают, что на железнодорожном транспорте в настоящее время активно реализуются новые формы более эффективного использования трудовых ресурсов: «повышение инновационной активности работников, переход от цифровизации к экономике данных, изменение корпоративно-ценностных установок и т. п. способствуют существенному повышению производительности труда» [Никитин, Подсорин, 2024. С. 137].

Трудовые ресурсы в функционировании транспортного комплекса

Дальнего Востока

Рассмотрим трудовые ресурсы транспортного комплекса Дальнего Востока. По итогам 2023 г. в организациях, оказывающих услуги по виду деятельности «транспортировка и хранение» (раздел N ОКВЭД-2), в ДФО было занято 355,8 тыс. чел. (10,6% общей численности занятых в макрорегионе), из которых 54,7% или 194,5 тыс. чел. (5,8% общей численности занятых) являются работниками, непосредственно занятыми в транспортных процессах⁴.

Если в целом по виду деятельности «транспортировка и хранение» занятость в изучаемом периоде возросла на 6,6%, то численность трудящихся, обеспечивающих транспортный процесс (без учета вспомогательной и смежной деятельности), сократилась (табл. 1).

Наибольшая доля занятых приходится на автомобильный и железнодорожный виды транспорта, что определяется большим числом организаций по сравнению с воздушным, речным и морским. Наблюдаемое снижение численности занятых в сфере транспорта ДФО в 2017–2023 гг. противоречит динамике аналогичного показателя для РФ (который в исследуемом периоде увеличился на 3,0%), а, следовательно, не может быть объяснено соответствием общей тенденции.

Отметим также, что сокращение занятых в транспортном комплексе ДФО в исследуемом периоде наблюдается на фоне роста транспортной работы: как в натуральном измерении (объем перевозок уве-

Таблица 1

Численность занятых в сфере транспорта ДФО

Вид транспорта	2023 г., тыс. чел.	Прирост 2023/2017 гг., %	Доля в структуре в 2023 г., %
Всего, включая:	194,5	-15,6	100,0
– сухопутный	173,3	-16,1	87,6
– водный	18,5	-13,8	9,3
– воздушный	8,1	-9,1	4,0

Примечание: «сухопутный» транспорт включает автомобильный, железнодорожный, трубопроводный; «водный» транспорт включает морской и речной.

Источник: рассчитано по данным: Среднегодовая численность занятых в экономике. URL: <https://fedstat.ru/indicator/58994> (дата обращения: 24.03.2025).

⁴ Оценка получена после исключения из общего показателя занятости в сфере складского хозяйства, вспомогательной транспортной деятельности, связи и курьерской деятельности.

личился на 13,5%), так и в стоимостном (ВДС транспорта макрорегиона в реальном выражении⁵ увеличилась на 62,0%).

Действительно, положительная динамика транспортной работы ДФО во многом стала следствием изменения акцентов внешней политики РФ и активизации торговых связей со странами Азии («поворот на Восток» с 2013 г.). Формирующийся тренд получил новый импульс в 2022 г. при переориентации экспортно-импортных грузопотоков с западного на восточное направление, происходившей в условиях усиления санкционного давления в отношении РФ и изменения параметров транспортного рынка: уход крупных морских операторов, ограничение железнодорожных и автомобильных перевозок со странами ЕС и пр.

Наиболее значимо в структуре транспортного комплекса макрорегиона возросла работа железнодорожного и морского видов транспорта, представляющих звенья широтного транзитного коридора для внешнеторговых потоков компаний западных и центральных регионов РФ (табл. 2).

Дальнейший рост объема перевозок в восточном направлении ограничивается инфраструктурными возможностями транспортного комплекса ДФО, в частности железной дороги. Темп работ по модернизации Восточного полигона (начатой в 2013 г.) отстает от потребностей

грузоотправителей, что приводит к росту дисбаланса между спросом и предложением транспортных услуг [Бардаль, 2022].

Описанные изменения объемов работы и численности занятых в сфере транспорта ДФО отражаются на динамике производительности труда⁶ (табл. 3).

Из дальневосточных субъектов РФ темпы роста производительности труда, превышающие средние по макрорегиону, зафиксированы там, где отмечался низкий темп роста или снижение численности занятых при значительном росте ВДС.

Рассматривая ДФО на фоне национальной экономики, отметим, что темп роста производительности труда в сфере транспорта в ДФО превысил в 2017–2023 гг. среднероссийский показатель (172,4%). В разрезе федеральных округов более высокие темпы роста наблюдались лишь в Центральном (192,2%) и Северо-Западном (185,9%).

В отраслевом срезе темп роста производительности труда на транспорте ДФО значительно превышал изменение производительности труда для экономики в целом, составившее 112,6% (разброс от 91,1% – в Сахалинской области до 132,8% – в Магаданской области). Динамика производительности труда определялась в основном изменением объемов выполненной работы, проявлялись ситуации локальных дефицитов на рынке труда.

Чтобы оценить специфику отдельных

Таблица 2

Динамика грузовых перевозок транспорта ДФО

Вид транспорта	Ежегодный темп роста, %						Темп роста 2023/2017 г., %
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Всего, включая:	100,2	102,4	103,4	101,8	103,4	101,7	113,5
– железнодорожный	102,7	102,1	102,2	104,0	104,5	100,1	116,6
– морской	104,6	106,5	104,5	100,5	101,6	104,5	124,2
– автомобильный	89,3	95,2	105,7	98,8	105,5	101,2	94,7
– внутренний водный	99,2	121,1	92,7	99,6	86,5	94,0	90,3

Источник: рассчитано по данным Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 30.03.2025); Ассоциация морских торговых портов: статистика. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0> (дата обращения: 30.03.2025).

⁵ Корректировка произведена с использованием индекса тарифов на грузовые перевозки. Среднегодовая численность занятых в экономике. URL: <https://fedstat.ru/indicator/58994> (дата обращения: 24.03.2025).

⁶ Производительность труда оценивалась через соотношение ВПП по виду деятельности «транспорт и хранение» (в постоянных ценах) и величины трудозатрат, измеренных числом занятых.

Таблица 3

Производительность труда по виду деятельности «транспортировка и хранение» ДФО

Территория	Производительность в 2023 г., тыс. руб./чел.	Темп роста 2023/2017 гг., %		
		производительность	численность занятых	ВДС транспорта
Дальневосточный федеральный округ	2879,7	185,1	106,6	197,3
Республика Бурятия	2040,9	183,0	103,4	189,2
Республика Саха (Якутия)	2543,9	173,3	102,4	177,5
Забайкальский край	2136,0	177,6	101,1	179,5
Камчатский край	1895,1	185,7	100,9	187,3
Приморский край	4049,0	230,5	109,6	252,7
Хабаровский край	2868,3	135,5	111,4	150,9
Амурская область	2111,6	160,1	116,1	185,9
Магаданская область	2436,2	179,9	100,7	181,3
Сахалинская область	2602,4	193,6	102,5	198,3
Еврейская автономная область	2837,4	219,1	82,8	181,3
Чукотский автономный округ	4657,8	294,6	95,1	280,2

Источник: рассчитано по данным Валовой региональный продукт в основных ценах. URL: <https://fedstat.ru/indicator/61497> (дата обращения: 02.04.2025); Среднегодовая численность занятых в экономике. URL: <https://fedstat.ru/indicator/58994> (дата обращения: 24.03.2025).

дальневосточных субъектов РФ с точки зрения формирования занятости в транспортном комплексе и динамику этого процесса, соотнесем структуру занятости в

каждом регионе с фоновыми значениями (РФ). Для оценки, вслед за И. А. Забелиной и др. [Забелина, Клевакина, Денисенко, 2017], используем индекс Салаи⁷ (табл. 4).

Таблица 4

Индекс Салаи по численности занятых в сфере транспорта ДФО

Макрорегион / субъект РФ	2017–2023 гг.	Характеристика отличия структуры занятости по отношению к среднероссийскому
Дальневосточный федеральный округ	0,063	весьма низкий уровень различия
Республика Бурятия	0,054	весьма низкий уровень различия
Республика Саха (Якутия)	0,167	существенный уровень различия
Забайкальский край	0,234	существенный уровень различия
Камчатский край	0,237	существенный уровень различия
Приморский край	0,090	низкий уровень различия
Хабаровский край	0,067	весьма низкий уровень различия
Амурская область	0,198	существенный уровень различия
Магаданская область	0,247	существенный уровень различия
Сахалинская область	0,131	низкий уровень различия
Еврейская автономная область (ЕАО)	0,509	весьма значительный уровень различия
Чукотский автономный округ	0,197	существенный уровень различия

Примечание: индекс изменяется от нуля до единицы, шкала градации: от 0 до 0,030 – тождественность структур; от 0,031 до 0,070 – весьма низкий уровень различия структур; от 0,071 до 0,150 – низкий уровень различия структур; от 0,151 до 0,300 – существенный уровень различия структур; от 0,301 до 0,500 – значительный уровень различия структур; от 0,501 до 0,700 – весьма значительный уровень различия структур; от 0,701 до 0,900 – противоположный тип структур; от 0,901 до 1 – полная противоположность структур.

Источник: рассчитано автором на основе данных Росстата РФ.

⁷ Индекс оценивает интенсивность различий удельных показателей признака в сравниваемых структурах.

В целом для ДФО расчётное значение индекса показывает весьма низкий уровень различий (0,063), что означает: динамика структуры занятости в транспорте макрорегиона соответствует общероссийской. При этом шесть дальневосточных субъектов РФ относятся к группе, фиксирующей «существенные различия», а для ЕАО зафиксированы «весьма существенные различия» структуры занятости. Последнее определяется спецификой структуры экономики субъекта РФ: транспорт формирует 14,3% ВРП, занимая второе место после строительства (16,8%)⁸.

Заключение

Таким образом, сегодня в транспортном комплексе ДФО происходит снижение численности занятых на фоне роста объемов работы в условиях «поворота на Восток» и изменения геополитических факторов. За 2017–2023 гг. численность занятых в организациях транспорта снизилась на 15,6%, в т. ч. сокращение затронуло железнодорожный и морской транспорт, объемы перевозок которых (а, следовательно, и объем работы) возросли на 23,4% и 28,4% соответственно.

Формально, сложная ситуация с кадровыми ресурсами отражается в позитивной динамике производительности труда, однако ориентация лишь на условные критерии эффективности без учета фактической ситуации и региональной

специфики экономических процессов могут привести к крайне негативным последствиям. Так, по мнению экспертов, дефицит кадров ОАО «РЖД» складывался в т. ч. под влиянием стремления достижения планов роста производительности труда в ходе структурной реформы.

Оценка индекса интенсивности различия структур по занятости за 2017–2023 гг. показала низкий уровень различия для ДФО на фоне РФ. Для макрорегиона это не может быть оценено положительно, поскольку функции транспорта и его роль в национальной транспортной системе характеризуются повышенной значимостью. Дальний Восток в условиях «поворота на Восток» и изменения геополитических факторов становится полигоном транспортного обслуживания значимой части внешнеэкономических грузопотоков. Организация адекватного по качеству процесса перевозки требует привлечения соответствующих ресурсов: инвестиций в развитие инфраструктуры, трудовых ресурсов. И если динамика инвестиций последних лет соответствует целям развития комплекса в связи с повышением роли транспорта восточных районов (за 2017–2023 гг. рост в 4,3 раза до 1,03 трлн руб. – это 18,7% общероссийского показателя), то ситуация с трудовыми ресурсами транспорта может стать ключевым лимитирующим фактором.

Список источников:

1. Алехин, Б. И. Кадровый дефицит в российских регионах // Пространственная экономика. 2024. Т. 20. № 1. С. 163–186. DOI: 10.14530/se.2024.1.163-186 EDN: EJTXII
2. Амирова, З. Б., Аристова, Л. Б., Баженов, Ю. М. и др. Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния / Под ред. Васильева С. Н., Варнавского В. Г. и др. Часть 1. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. – 482 с. EDN: DSCYLA
3. Бардаль, А. Б. Транспорт Востока России в условиях геополитических и геоэкономических изменений // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2022. № 4 (71). С. 167–175. DOI: 10.52897/2411-4588-2022-4-167-175 EDN: ZXZMQC
4. Гимпельсон, В. Е. Человеческий капитал в эпоху санкций и контрсанкций: некоторые последствия его перераспределения // Журнал Новой экономической ассоциации. 2022. № 3(55). С. 234–238. DOI: 10.31737/2221-2264-2022-55-3-16 EDN: KYTOVM
5. Забелина, И. А., Клевакина, Е. А., Денисенко, И. С. Региональные структур-

⁸ Структура ВРП в 2023 г. / ЦБ РФ. URL: https://www.cbr.ru/vfs/regions/profile/fulldata_wrp.xlsx (дата обращения: 05.05.2025).

ные сдвиги в занятости населения: восточные регионы нового Шелкового пути // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2017. № 39. С. 80–98. DOI: 10.17223/19988648/39/6 EDN: YTPDFX

6. Земцов, С. П., Барина, В. А., Михайлов, А. А. Санкции, уход иностранных компаний и деловая активность в регионах России // Экономическая политика. 2023. Т. 18. № 2. С. 44–79. DOI: 10.18288/1994-5124-2023-2-44-79 EDN: RGUWPN

7. Капелюшников, Р. И. Кривая Бевериджа: что она говорит о ситуации на российском рынке труда? // Журнал Новой экономической ассоциации. 2024а. № 4(65). С. 246–258. DOI: 10.31737/22212264_2024_4_246-258 EDN: GTYWHS

8. Капелюшников, Р. И. Эскалация вакансий на российском рынке труда (динамика, структура, триггеры). – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2024б. – 60 с.

9. Колесникова, О. А., Маслова, Е. В., Окопелых, И. В. Кадровый дефицит на современном рынке труда России: проявления, причины, тренды, меры преодоления // Социально-трудовые исследования. 2023. № 4(53). С. 179–189. DOI: 10.34022/2658-3712-2023-53-4-179-189 EDN: DLOSFN

10. Минакир, П. А. Ожидания и реалии политики «поворота на Восток» // Экономика региона. 2017. Т. 13. Вып. 4. С. 1016–1029. DOI: 10.17059/2017-4-4. EDN: ZXQJZV

11. Нехода, Е. В., Пань, А. Трансформация рынка труда и занятости в цифровую эпоху // Экономика труда. 2021. Т. 8. № 9. С. 897–916. DOI: 10.18334/et.8.9.113408 EDN: DDOMCI

12. Никитин, В. Н., Подсорин, В. А. Институционализация факторов повышения производительности труда на железнодорожном транспорте // Социально-трудовые исследования. 2024. № 4(57). С. 130–138. DOI: 10.34022/2658-3712-2024-57-4-130-138. С. 137. EDN: LMHWQJ

13. Положихина, М. А. Глобальные тенденции рынка труда и специфика занятости в России // Социальные новации и социальные науки. 2024. № 2(15). С. 10–35. DOI: 10.31249/snsn/2024.02.01 EDN: LYXJCY

14. Рынок труда отдельных отраслей экономики России: текущая ситуация и ожидаемый фокус перемен. III квартал 2024 года. – М.: ИСИЭЗ ВШЭ, 2024. – 60 с.

15. Савчишина, К. Е. Отраслевая структура занятости как фактор ограничения экономического роста // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2023. Т. 21. № 3. С. 145–159. DOI: 10.47711/2076-3182-2023-3-145-159 EDN: BLKOJD

References:

1. Alekhine, B. I. (2024) Personnel shortage in Russian regions *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial economy], vol. 20, no. 1, pp. 163–186. DOI: 10.14530/se.2024.1.163-186 EDN: EJTXII (in Russ.).

2. Amirova, Z. B., Aristova, L. B., Bazhenov, Yu. M., et al. (2023) Updating Russia's transport strategy as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation / ed. By Vasiliev S. N., Varnavsky V. G., et al. Part 1. – Nizhny Novgorod: Volga State University of Water Transport, 482 p. EDN: DSCYLA (in Russ.).

3. Bardal, A. B. (2022) Transport of the East of Russia in the Context of Geopolitical and Geo-economic Changes *Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya* [Economy of the North-West: Problems and Prospects of Development], no. 4 (71), pp. 167–175. DOI: 10.52897/2411-4588-2022-4-167-175 EDN: ZXZMQC (in Russ.).

4. Gimpelson, V. E. (2022) Human Capital in the Era of Sanctions and Counter-Sanctions: Some Consequences of Its Redistribution *ZHurnal Novoj ekonomicheskoy associacii* [Journal of the New Economic Association], no. 3(55), pp. 234–238. DOI: 10.31737/2221-2264-2022-55-3-16 EDN: KYTOVM (in Russ.).

5. Zabelina, I. A., Klevakina, E. A., Denisenko, I. S. (2017) Regional Structural Shifts

in Employment: Eastern Regions of the New Silk Road *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika* [Bulletin of Tomsk State University. Economics], no. 39, pp. 80–98. DOI: 10.17223/19988648/39/6 EDN: YTPDFX (in Russ.).

6. Zemtsov, S. P., Barinova, V. A., Mikhailov, A. A. (2023) Sanctions, Exit of Foreign Companies, and Business Activity in Russian Regions *Ekonomicheskaya politika* [Economic Policy], vol. 18, no. 2, pp. 44–79. DOI: 10.18288/1994-5124-2023-2-44-79 EDN: RGUWPN (in Russ.).

7. Kapelyushnikov, R. I. (2024a) Beveridge Curve: What Does It Say About the Situation on the Russian Labor Market? *ZHurnal Novoj ekonomicheskoy associacii* [Journal of the New Economic Association], no. 4(65), pp. 246–258. DOI: 10.31737/22212264_2024_4_246-258 EDN: GTYWHS (in Russ.).

8. Kapelyushnikov, R. I. (2024b) Escalation of Vacancies on the Russian Labor Market (Dynamics, Structure, Triggers). – Moscow: Publishing House of the Higher School of Economics, 60 p. (in Russ.).

9. Kolesnikova, O. A., Maslova, E. V., Okolelykh, I. V. (2023) Personnel shortage in the modern Russian labor market: manifestations, causes, trends, and measures to overcome it *Social'no-trudovye issledovaniya* [Social and labor studies], no. 4 (53), pp. 179–189. DOI: 10.34022/2658-3712-2023-53-4-179-189 EDN: DLOSFN (in Russ.).

10. Minakir, P. A. (2017) Expectations and realities of the “pivot to the East” policy *Ekonomika regiona* [Economy of the region], vol. 13, is. 4, pp. 1016–1029. DOI: 10.17059/2017-4-4. EDN: ZXQJZV (in Russ.).

11. Nekhoda, E. V., Pan, L. (2021) Transformation of the labor market and employment in the digital era *Ekonomika truda* [Labor Economics], vol. 8, no. 9, pp. 897–916. DOI: 10.18334/et.8.9.113408 EDN: DDOMCI (in Russ.).

12. Nikitin, V. N., Podsorin, V. A. (2024) Institutionalization of factors increasing labor productivity in railway transport *Social'no-trudovye issledovaniya* [Social and labor studies], no. 4(57), pp. 130–138. DOI: 10.34022/2658-3712-2024-57-4-130-138. P. 137. EDN: LMHWQJ (in Russ.).

13. Polozhikhina, M. A. (2024) Global trends in the labor market and the specifics of employment in Russia *Social'nye novacii i social'nye nauki* [Social innovations and social sciences], no. 2(15), pp. 10–35. DOI: 10.31249/snsn/2024.02.01 EDN: LYXJCY (in Russ.).

14. The labor market of individual sectors of the Russian economy: the current situation and the expected focus of change. III quarter of 2024. – Moscow: ISSEK HSE, 60 p. (in Russ.).

15. Savchishina, K. E. (2023) Sectoral structure of employment as a factor limiting economic growth *Nauchnye trudy: Institut narodnohozyajstvennogo prognozirovaniya RAN* [Scientific works: Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences], vol. 21, no. 3, pp. 145–159. DOI: 10.47711/2076-3182-2023-3-145-159 EDN: BLKOJD (in Russ.).

Статья поступила в редакцию 07.05.2025; одобрена после рецензирования 09.06.2025; принята к публикации 11.06.2025.

The article was submitted 07.05.2025; approved after reviewing 09.06.2025; accepted for publication 11.06.2025.

Информация об авторе

А. Б. Бардаль – доктор экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН.

Information about the author

A. B. Bardal – Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Leading researcher, the Economic Research Institute, FEB RAS.