

УДК 330.342.143

В. В. Буровцев

*кандидат экономических наук, доцент,
Сибирский государственный университет путей сообщения*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯМИ В КОНЦЕПЦИИ ГОСУДАРСТВЕННО-МОНОПОЛИСТИЧЕСКОГО КАПИТАЛИЗМА

Представленная статья посвящена актуальным вопросам государственного регулирования железнодорожного транспорта России в условиях проводимых институциональных преобразований. В частности, рассматривается возможность выработки системных управленческих решений, реализуемых в условиях государственно-монополистической отраслевой экономической модели. Описаны результаты анализа административных и структурных трансформаций отрасли железнодорожного транспорта, а также возможности объективной оценки результатов управления такими изменениями. Проведен функциональный анализ системы государственного регулирования как инструмента, позволяющего обеспечивать управление происходящими изменениями. Особое внимание уделено государственно-монополистическому вектору развития железнодорожного транспорта, особенностям его развития как макроэкономического регулятора российской экономики. В заключении обоснованы макроэкономические приоритеты государственного регулирования железнодорожного транспорта над внутрикорпоративными целями его экономического развития. Актуальность исследования продиктована высокой степенью участия государства в регулировании деятельности ряда монополизированных отраслей российской экономики.

Ключевые слова: управление изменениями; трансформация институциональных основ; государственное регулирование; государственно-монополистический капитализм.

V. V. Burovtsev

*PhD in Economics, Associate Professor,
Siberian State Railway Engineering University*

GOVERNMENTAL REGULATION AS A TOOL OF MANAGING CHANGES IN THE CONCEPT OF STATE-MONOPOLY CAPITALISM

The article is devoted to topical issues of the state regulation of Russia's railway transport in terms of the current institutional transformations. In particular, it considers the possibility of working out system managerial decisions to be implemented in the context of the state-monopoly industry-specific economic model. It describes the results of analyzing the administrative and structural transformations in the railway transport sector, as well as the possibilities of objective estimating the results of managing such changes. It carries out a functional analysis of the state regulation system as a tool that allows to ensure management of the current changes. A special attention is given to the state-monopoly vector of developing the railway transport, to the features of its development, as a micro-economic regulator of the Russian economy. In conclusion, the article substantiates the micro-economic priorities of the railway transport state regulation over the intracorporate objectives of sectorial economic development. The topicality of the investigation is dictated by a high degree of the state's participation in regulating activities in a number of monopolized sector of the Russian economy.

Keywords: management of changes; transformation of institutional framework; state regulation; state-monopoly capitalism.

Новейшая история развития железнодорожного транспорта России олицетворяет собой перманентный процесс структурных и административных трансформаций. Общая логика указанных преобразований преследует цели разграничения полномочий и построения рыночных отношений в некогда исключительно монополизированном секторе российской экономики.

Необходимо отметить, что любое вмешательство государства, связанное с угнетением (коррекцией) механизмов саморегуляции рынка, приводит к дисбалансу внутренних факторов его развития. Даже не существенное, на первый взгляд, вмешательство — например, связанное с увеличением срока оказания государственной услуги, в определенной степени скажется на сроках окупаемости проекта, величине страхуемых рисков, себестоимости конечной продукции и вплоть до понижения уровня международной конкурентоспособности национального продукта. При этом необходимо подчеркнуть, что участие государства в регулировании экономики любой формации на практике неизбежно и продиктовано объективными обстоятельствами, проистекающими из целей функционирования самого государства.

Исторически, для России с ее необъятными просторами, малой концентрацией промышленных и сырьевых комплексов, особенностями геополитического положения железнодорожный транспорт во все времена имел стратегическое значение. Он и сегодня продолжает оставаться ведущим звеном транспортной системы России. Железнодорожный транспорт не имеет экономической альтернативы при освоении значительных по объему стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния. На современном этапе приоритетное значение приобретает широкомасштабное развитие инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, призванной обеспечить растущие грузопотоки экспорта сырья и продуктов его первичной переработки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Вместе с тем, угрожающий износ основных средств предприятий железнодорожной отрасли, рост себестоимости железнодорожных перевозок, а также очевидная необходимость интеграции отрасли в единый экономический процесс формирования рыночного пространства страны явились предпосылками к формированию в 1997 г. Концепции структурного реформирования железнодорожного транспорта. В дальнейшем, в 2001 г. в целях комплексного решения проблем развития железнодорожного транспорта Правительством РФ принята и начала осуществляться Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте¹. Именно темпами трансформации институциональных основ функционирования отрасли определится эффективность ее работы на ближайшее будущее.

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте заложила правовые и экономические основы реформирования отрасли (табл. 1). Целями структурной реформы на железнодорожном транспорте определены:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества, предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития;
- формирование гармоничной единой транспортной системы страны;
- снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта².

¹ О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте : постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 (ред. от 20 дек. 2004 г.).

² Там же.

Поэтапная реализация структурной реформы в 2001–2015 гг.

Плановый период	Фактический статус	Цель реформы
2001–2002	Завершен	Создание единого хозяйствующего субъекта ОАО «Российские железные дороги»
2003–2005	Завершен	Выделение дочерних и зависимых компаний в потенциально конкурентных направлениях деятельности
2006–2010	В стадии завершения	Формирование рынка услуг в сфере железнодорожного транспорта
2010–2015	Реализация	Определение целесообразности разделения перевозочной деятельности от инфраструктуры, развитие конкуренции на рынках транспортных услуг

Суть организационного аспекта структурных преобразований на железнодорожном транспорте состоит в выделении из структуры органов государственной власти функций хозяйственного управления и передачи их самостоятельному хозяйствующему субъекту со статусом юридического лица (ОАО «Российские железные дороги»), в который железные дороги включаются в качестве обособленных подразделений — его филиалов¹.

При этом, в ходе демополизации отрасли возникновение таких новых понятий, как «участник рынка транспортных услуг», «оператор подвижного состава», а также «обособление государственных функций и бизнес-процессов», обусловили необходимость переосмысления концептуальных подходов в решении вопросов развития железнодорожного транспорта России, реализуемых основными его регулятором — государством.

Таким образом, на современном этапе развития железнодорожного транспорта некогда единый технологический комплекс в целом необходимо рассматривать как массивы взаимодействующих хозяйствующих субъектов, призванных при определенных условиях обеспечить формирование рыночного пространства в потенциально конкурентных секторах отрасли. Вместе с тем, ряд направлений деятельности железнодорожного транспорта, таких как локомотивная тяга, содержание инфраструктуры, службы централизации и блокировки, обеспечивающие систему безопасной эксплуатации железнодорожного комплекса, по-прежнему, по праву причисляются к монопольному сектору отрасли железнодорожного транспорта.

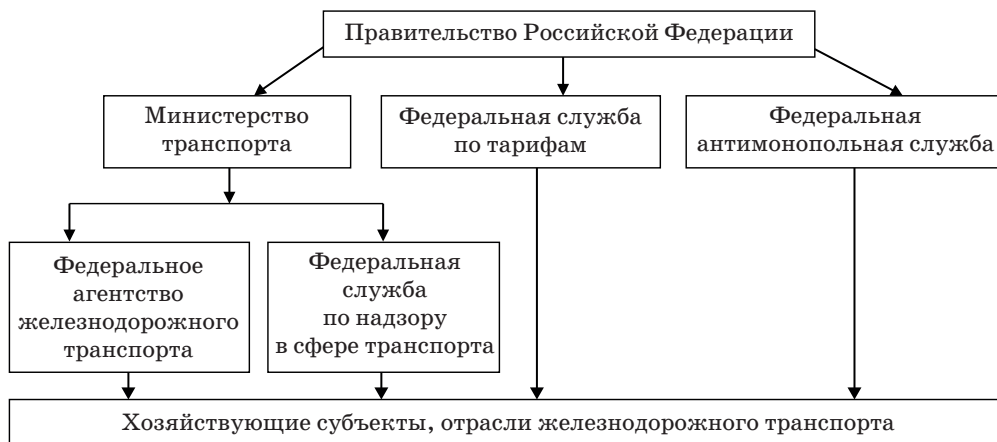
В этой связи значительный научный интерес вызывают труды И. Ю. Сольской, в частности предложенная методика оценки последствий структурного реформирования на второй стадии реализации реформы с учетом внешних и внутренних факторов [2; 10], и В. И. Самарухи в аспекте возможностей управления финансово-экономическим механизмом железнодорожного транспорта [9]. Вместе с тем, нельзя забывать и о социально-экономических последствиях проводимых преобразований — работы О. В. Батурина, М. А. Винокурова, А. П. Киреенко, С. В. Чупрова [8], а также в более узком, отраслевом разрезе труды Ю. М. Копылова [5]. Вопросам повышения эффективности и конкурентоспособности транспортного комплекса в значительной степени посвящены работы Б. М. Лapidуса [7], С. М. Аболонина [1] и Н. Главацкой [4]. В нынешних условиях развития институтов государственного регулирования железнодорожного транспорта с учетом всей пестроты и остроты аспектов новоявленных рыночных отношений возникает потребность в сбалансированном сочетании жестких методов государственного вмешательства и возможностей проявления предпринимательской инициативы. В этой связи уместным пред-

¹ О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» : постановление Правительства РФ от 18 сент. 2003 г. № 585 (ред. от 17 авг. 2005 г.).

ставляется привести слова министра путей сообщения Российской империи С. Ю. Витте: «Мудрую политикой нужно признать ту, которая соединяет казенное управление с частным, но то и другое в меру необходимости и полезности в данное время. Угадать эту меру, может быть нелегко, но зато такое сочетание дает наилучшие плоды» [3].

Согласно основным положениям институциональной теории под институтами принято понимать «правила игры» или введенные ограничения, регламентирующие порядок взаимодействия хозяйствующих субъектов, а также обеспечивающие формирование социально-экономической среды рыночного пространства. Основной предпосылкой к трансформации административной вертикали федерального железнодорожного транспорта стала противоречивость (по оценкам экспертов — инициаторов реформы) сочетаемых Министерством путей сообщения РФ роли органа государственной власти и хозяйствующего субъекта, так как до этого министерство самостоятельно устанавливало «правила игры», контролировало их соблюдение и являлось монопольным субъектом рынка. Деятельность такой системы была признана не эффективной.

Структура органов государственной власти, осуществляющих в настоящее время непосредственное регулирование сферы железнодорожного транспорта представлена на рисунке.



*Структура органов государственной власти
в сфере железнодорожного транспорта*

В результате проведенного анализа развития институциональной организационно-управленческой структуры механизмов государственного регулирования необходимо выделить функциональные различия систем органов государственной власти до начала и после реализации активной фазы институциональных преобразований (табл. 2).

Таблица 2

Функциональные различия органов государственной власти

Период	Функциональные особенности
До начала институциональных трансформаций	Министерство путей сообщения РФ в своей сфере одновременно устанавливало правила, организовывало их исполнение на практике и само же осуществляло контроль
После начала реализации активной фазы институциональных преобразований	Функции ведомств разделены и установлена новая трехуровневую система органов государственной власти, где министерство определяет «правила игры» (вырабатывает нормативно-правовую базу); федеральная служба осуществляет контроль и надзор за ее исполнением; федеральные агентства оказывают государственные услуги

Таким образом, современная институциональная организационно-управленческая структура является в полной мере плодом развития структурных и административных трансформаций периода новейшей истории отечественного железнодорожного транспорта.

В этой связи важным представляется обратиться к вопросу идентификации современных условий и форм функционирования отечественного железнодорожного комплекса. Этот вопрос актуален ввиду необходимости регулярной оценки адекватности и эффективности задаваемого государством вектора его развития. Краткий политический словарь времен пика развития советской политической системы дает четкое определение понятия государственно-монополистического капитализма как «современной формы монополистического капитализма, сущность которого состоит в соединении мощи буржуазного государства с силой монополий в единый механизм в целях обеспечения монополистическому капиталу все возрастающей прибыли» [6]. Далее поясняется, что «важнейшими формами государственно-монополистического капитализма являются: превращение государства в собственника средств производства отдельных отраслей и, в частности, транспорта; создание смешанных государственно-частных предприятий» [Там же].

Напомним, что приводимые выдержки формулировались более двух десятилетий назад. Вместе с тем очевидны совершенно четкие аналогии с современной структурой ряда инфраструктурных отраслей российской экономики. Если отбросить известные идеологические стереотипы, то совершенно ясным становится описание современного состояния, например, отечественного железнодорожного комплекса. Структурная реформа железнодорожного транспорта, постулаты которой описывались ранее, стала прологом формирования капиталистического характера, существовавшей на момент начала реформ естественной монополии. Именно капиталистический характер (т. е. нацеленный на максимизацию прибыли конкретного хозяйствующего субъекта с каждого рубля произведенных затрат) вынужден определять вектор развития гигантской отечественной монополии. Сегодня он обусловлен экономической природой рыночной, капиталистической формы хозяйствования. Как указывалось, следующим этапом структурной реформы, реализуемым в горизонте планирования до 2015 г., является формирование и развитие конкурентных секторов отечественного железнодорожного комплекса.

Справедливости ради необходимо заметить, что государственная собственность в инфраструктурных отраслях экономики, т. е. отраслях, формирующих условия для развития прочих отраслей, имеет свой ряд преимуществ. Данный факт подтверждает мировой опыт успешно развивающихся держав. В частности, концепция экономического развития Китайской народной республики предполагает безоговорочный приоритет государства в обеспечении деятельности инфраструктурных отраслей. При этом рыночные, конкурентные постулаты формируют так называемый «смешанный тип» китайской экономики. Вероятно, в том числе сочетание таких подходов и предопределило условия (далеко не единственные) для ее бурного роста.

Эффект от повсеместного внедрения конкуренции, о пагубности применения которой на железнодорожном транспорте предупреждал еще С. Ю. Витте в конце XIX в., ничтожен по сравнению с гигантскими размерами убытков, возникающих при оценке дезинтегрирующей деятельности частных компаний в едином технологическом процессе деятельности железнодорожного комплекса. Если бы государство частично дотировало эту инфраструктурную отрасль за счет развиваемых ей же иных отраслей, через соответствующие финансовые институты, снижение транспортной составляющей в себестоимости отечественной продукции, то это стало бы куда более лучшим конкурентным преимуществом основной части нашего промышленного комплекса. В таком

случае, акценты структурных преобразований на железнодорожном транспорте должны были бы иметь в меньшей степени структурный характер, нежели регулятивный. Сегодня недостаточно ясно оцениваются возникающие в процессе государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта положительные экономические эффекты, прежде всего «эффект масштаба» и масса иных мультипликативных эффектов, способных возникнуть в смежных отраслях отечественной экономики.

Вместе с тем, возвращаясь к описанному историко-политическому источнику, необходимо обратить внимание на регулируемую роль государства в условиях государственно-монополистического капитализма: «буржуазное государство, являясь орудием монополий, перераспределяет национальный доход и финансовые ресурсы в интересах монополистических объединений; пытается регулировать экономику, что находит отражение в разработке программ роста производства, в финансовой регламентации, обеспечении условий внешнеэкономической экспансии монополий» [3].

Проводя все те же аналогии с современной структурой отечественной экономики, мы можем констатировать наличие целого ряда государственных программ развития государственно-монополистических предприятий, олицетворяющих планы развития целых отраслей, в частности, речь может вестись о Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года¹, ряде федеральных целевых программ, внешнеэкономической экспансии корпорации «Газпром» и т. д.

Далее по тексту все того же источника следует констатация факта: «современный капитализм уже не может обойтись без государственно-монополистического регулирования, хотя оно само по себе является его отрицанием как способа производства, основанного на стихии рынка» [3]. Справедливости ради необходимо отставить идеологические предпосылки в приведенном определении. Тем не менее, анализируя системные экономические эффекты, возникающие на уровне всего макроэкономического комплекса России, сложно не согласиться с выводом, что гораздо эффективнее не менять структуру железнодорожной отрасли, а совершенствовать рычаги ее стимулирования, прежде всего государственные методы ее регулирования. С этих позиций оценку эффективности железнодорожного транспорта и результативности его государственного регулирования необходимо проводить как системообразующей отрасли, а не как замкнутого в собственном развитии хозяйствующего субъекта. Железнодорожная отрасль имеет стратегическое государственное значение и оценка ее деятельности должна проводиться не как оценка эффективности деятельности самой отрасли, а как эффективность работы масштабного макроэкономического регулятора российской экономики.

При этом стоит обратить внимание на то, что особый акцент указанного, «не аффилированного» с современностью источника, делается на необходимости разработки эффективных инструментов государственно-монополистического регулирования, хотя оно само по себе, как утверждает все тот же источник, «является его отрицанием как способа производства, основанного на стихии рынка» [Там же]. Учитывая изложенное, возможно сделать вывод, что в условиях современного развития российской экономики, зачастую носящей характер государственно-монополистического капитализма, описание сути которого было приведено, первостепенное значение приобретает совершенствование инструментов и методов государственного регулирования отечественной экономики.

Меняется время, меняются экономические парадигмы, за ними эволюционирует развитие систем управления, в том числе системы государственного регулирования на транспорте. С этих позиций интересными представляются

¹ Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.

проявляющиеся эволюционные предпосылки развития государственного менеджмента. Залогом успешности, пожалуй, любой системы регулирования является адекватность ее целеполагания. Необходимо четко понимать, что термин «государственно-монополистический капитализм» предполагает сращивание интересов государства и корпорации. При этом нужно осознавать, что интересы корпорации по определению значительно уже интересов, которые призвано блюсти государство. Этот факт предопределен наличием интересов иных отраслей, интересы которых не всегда совпадают с интересами корпорации, пусть даже она представляет целую отрасль. Примером могут служить экономические взаимоотношения двух типов хозяйствующих субъектов — грузоотправителей и перевозчиков. Безусловно, следуя исключительно интересам мощной государственной корпорации, возможно выпустить из внимания интересы отечественного промышленного блока в целом.

Поэтому если исходить из понимания высокой миссии отечественного железнодорожного транспорта как фактора, обеспечивающего экономическую интеграцию участников рыночных отношений, необходимо признать, что оптимальной для этой инфраструктурной отрасли является форма государственно-монополистического хозяйствования вне капиталистической системы оценок результатов ее деятельности. При этом речь идет не о бесконтрольности деятельности очередного монополистического монстра, а о приоритетности, ранжировании параметров комплексной оценочной системы. Такую инфраструктурную, системообразующую отрасль как железнодорожный транспорт необходимо оценивать с точки зрения эффективности исполнения ее основной функции — создания условий для эффективной экономической интеграции разбросанных по бескрайним российским просторам экономических субъектов. Именно этот фактор должен ставиться во главу угла в комплексной системе оценки государственного регулирования данной специфической отрасли.

Таким образом, в условиях перманентных институциональных преобразований, преобладания государственно-монополистических укладов в развитии отдельных отраслей отечественной экономики приоритетное значение приобретают, прежде всего, общегосударственные (т. е. макроэкономические) цели государственного регулирования указанных отраслей.

Список использованной литературы

1. Абалонин С. М. Конкурентоспособность транспортных услуг : учеб. пособие / С. М. Абалонин. — М. : Академкнига, 2004. — 172 с.
2. Буровцев В. В. Государственное регулирование железнодорожного транспорта в период реформирования : учеб. пособие / В. В. Буровцев, И. В. Мицук, И. Ю. Сольская. — М. : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. — 288 с.
3. Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах / С. Ю. Витте. — СПб. : Тип. Акционерного общества Брокгауз-Ефрон, 1912. — 580 с.
4. Дерегулирование российской экономики: механизм воспроизводства избыточного регулирования и институциональная поддержка конкуренции на товарных рынках / В. А. Мау, С. Г. Жаворонков, О. В. Фомичев [и др.]; под ред. Н. Главацкой. — М. : Институт экономики переходного периода, 2002. — 104 с.
5. Копылов Ю. М. Государственная политика начала 21-го века: реформирование железнодорожного транспорта России / Ю. М. Копылов, Р. Г. Леонтьев. — М. : ВНИИТИ РАН, 2003. — 555 с.
6. Краткий политический словарь / В. П. Абаренков, А. Г. Аверкин, Ю. А. Агешин [и др.]; сост. и общ. ред. Л. А. О니кова, Н. В. Шишлина. — 5-е изд., доп. — М. : Политиздат, 1989. — 623 с.
7. Лapidус Б. М. Повышение эффективности управления железнодорожным транспортом на основе системного подхода : автореф. дис. д-ра экон. наук : 08.00.05 / Б. М. Лapidус. — М., 2000. — 44 с.

8. Развитие Российского общества: социально-экономические и правовые исследования / О. В. Батурина [и др.] ; под ред. М. А. Винокурова, А. П. Киреевко, С. В. Чупрова. — М. : Наука, 2014. — 622 с.

9. Самаруха В. И. Управление финансово-экономическим механизмом железнодорожного транспорта / В. И. Самаруха, М. А. Мальсагов. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. — 119 с.

10. Сольская И. Ю. Методика оценки последствий структурного реформирования на второй стадии реализации реформы с учетом внешних и внутренних факторов / И. Ю. Сольская, В. В. Тарасова // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. — 2014. — № 1 (41). — С. 192–196.

References

1. Abalonin S. M. *Konkurentosposobnost' transportnykh uslug* [Competitiveness of transport services]. Moscow, Akademkniga Publ., 2004. 172 p.

2. Burovtsev V. V., Mitsuk I. V., Sol'skaya I. Yu. *Gosudarstvennoe regulirovanie zheleznodorozhnogo transporta v period reformirovaniya* [State regulation of railway transport during the reforming period]. Moscow, Training educational center in the railway transport Publ., 2012. 288 p.

3. Vitte S. Yu. *Konspekt lektsii o narodnom i gosudarstvennom khozyaistve, chitan-nykh ego imperatorskomu vysochestvu velikomu knyazyu Mikhailu Aleksandrovichu v 1900–1902 godakh* [Lecture notes on national and governmental economy delivered to His Imperial Highness Great Duke Mikhail Aleksandrovich in 1900–1902]. St. Petersburg, Brokgauz-Efron Publ., 1912. 580 p.

4. Mau V. A., Zhavoronkov S. G., Fomichev O. V. et al. Glavatskaya N. (ed.) *Deregulirovanie rossiiskoi ekonomiki: mekhanizm vosпроизводства избыточного регулирования i institutsional'naya podderzhka konkurentsii na tovarnykh rynkakh* [Deregulating of the Russian economy: reproduction mechanism for excessive regulation and institutional support of competition on commodity markets]. Moscow, Institute of Transitional Period Economy Publ., 2002. 104 p.

5. Kopylov Yu. M., Leont'ev R. G. *Gosudarstvennaya politika nachala 21-go veka: re-formirovanie zheleznodorozhnogo transporta Rossii* [State policy in early 21-st century: re-forming Russia's railway transport]. Moscow, VINITI RAN Publ., 2003. 555 p.

6. Abarenkov V. P., Averkin A. G., Ageshin Yu. A. et al. Onikov L. A., Shishlin N. V. (eds) *Kratkii politicheskii slovar'* [A Concise Political Dictionary]. 5th ed. Moscow, Politizdat Publ., 1989. 623 p.

7. Lapidus B. M. *Povyshenie effektivnosti upravleniya zheleznodorozhnym transportom na osnove sistemnogo podkhoda. Avtoref. Dokt. Diss.* [Improving efficiency of railway transport management on the basis of system approach. Diss. Doct. Thesis]. Moscow, 2000. 44 p.

8. Baturina O. V. et al. Vinokurov M. A., Kireenko A. P., Chuprov S. V. (eds). *Razvitie Rossiiskogo obshchestva: sotsial'no-ekonomicheskie i pravovye issledovaniya* [Development of the Russian society: socio-economic and legal investigations]. Moscow, Nauka Publ., 2014. 622 p.

9. Samarukha V. I., Mal'sagov M. A. *Upravlenie finansovo-ekonomicheskim mekhaniz-mom zheleznodorozhnogo transporta* [Managing the finance and economic mechanism of the railway transport]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law, 2006. 119 p.

10. Sol'skaya I. Yu., Tarasova V. V. Methods of structural reforming consequences assessment on the second stage of the reform, incorporating internal and external factors. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie = Modern Technologies. System Analysis. Modeling*, 2014, no. 1 (41), pp. 192–196. (In Russian).

Информация об авторе

Буровцев Владимир Викторович — кандидат экономических наук, доцент, кафедра государственного и муниципального управления, Сибирский государственный университет путей сообщения, 630049, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 191, e-mail: BurovtsevVV@mail.ru.

Author

Vladimir V. Burovtsev — PhD in Economics, Associate Professor, Chair of Public and Municipal Administration, Siberian Railway Engineering University, 191 D. Kovalchuk St., 630049, Novosibirsk, Russia; e-mail: BurovtsevVV@mail.ru.