

Научная статья /¹Research Article

УДК 332.122.(571.51/.55)

DOI: 10.36718/2500-1825-2022-1-34-43

Владимир Леонидович Белозеров¹, Надежда Анатольевна Филиппова², Петр Владимирович Куренков^{✉3}, Алена Вадимовна Поступинская⁴

¹ Петербургский государственный университет путей сообщения, Санкт-Петербург, Россия

² Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет, Москва, Россия

^{3, 4} Российский университет транспорта, Москва, Россия

¹ v.belozеров@mail.ru

² umen@bk.ru

³ petr.kurenkov@mail.ru

⁴ posta677@mail.ru

РОЛЬ ГУМАНИТАРНОЙ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩИХ РЕГИОНОВ СИБИРИ, ЗАБАЙКАЛЬЯ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

Дальний Восток один из уникальных регионов России, который имеет ряд конкурентных преимуществ: близость к крупнейшему рынку Азиатско-Тихоокеанского региона, обширные транспортные коридоры, богатые природные ресурсы, чистая экологическая среда. Но при наличии экономических преимуществ на Дальнем Востоке довольно остро стоят проблемы развития транспортной и социальной инфраструктуры. Взаимодействие транспорта и экономики давно является предметом научных исследований. Динамика экономического, технологического и социального развития Дальневосточного региона России в большей степени обусловлена развитием транспортных систем и логистических комплексов, продвижение которых невозможно без успешного решения социальных проблем. Сегодня государственная политика России направлена на увеличение транспортных показателей регионов Сибири, ее целью является создание конкурентоспособных условий инвестирования и ведения бизнеса. Однако, несмотря на внушительное инвестирование, эта цель пока не достигнута. Более того, государство столкнулось с новыми вызовами, которые требуют системных решений. Сложность социальной политики Дальнего Востока создает большой отток населения, который

© Белозеров В.Л., Филиппова Н.А., Куренков П.В., Поступинская А.В., 2022

Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. 2022. № 1. С. 34–43.

Socio-economic and humanitarian journal of Krasnoyarsk SAU. 2022;(1):34–43.

связан с низким уровнем жизни и сферы социальных услуг, высоких цен на жилье и коммунальные услуги. Негативная демографическая ситуация в свою очередь порождает дефицит рабочей силы, без которой невозможна работа транспорта. Решить эти проблемы могут только деловые меры, нацеленные на улучшение ключевых показателей качества жизни населения, развитие центров экономического развития и увеличение численности населения региона.

Ключевые слова: железная дорога, транспортная система, Восточный полигон, регион, развитие

Для цитирования: Белозеров В.Л., Филиппова Н.А., Куренков П.В., Поступинская А.В. Роль гуманитарной и социально-экономической составляющих регионов Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока в модернизации инфраструктуры Восточного полигона // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. 2022. № 1. С. 34–43. DOI: 10.36718/2500-1825-2022-1-34-43.

Vladimir Leonidovich Belozеров¹, Nadezhda Anatolyevna Filippova², Petr Vladimirovich Kurenkov^{✉3}, Alena Vadimovna Postupinskaya⁴

¹Petersburg State University of Communications of Emperor Alexander I, St. Petersburg, Russia

²Moscow Automobile and Road Construction State Technical University, Moscow, Russia

^{3, 4}Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia

¹v.belozеров@mail.ru

²umen@bk.ru

³petrkurenkov@mail.ru

⁴posta677@mail.ru

THE HUMANITARIAN AND SOCIO-ECONOMIC COMPONENTS' ROLE OF THE SIBERIAN, TRANSBAIKAL AND FAR EASTERN REGIONS IN THE EASTERN POLYGON INFRASTRUCTURE MODERNIZATION

The Far East is one of the unique Regions of Russia, which has a number of competitive advantages: proximity to the largest market in the Asia-Pacific Region, extensive transport corridors, rich natural resources, and a clean ecological environment. But in the presence of economic advantages in the Far East, the problems of developing transport and social infrastructure are quite acute. The interaction of transport and the economy has long been the subject of scientific research. The dynamics of economic, technological and social development of the Far East Region of Russia is largely due to the development of transport systems and logistics complexes, the promotion of which is impossible without the successful solution of social problems. To-

day, the state policy of Russia is aimed at increasing the transport performance of Siberian Regions; its goal is to create competitive conditions for investing and doing business. However, despite significant investment, this goal has not yet been achieved. Moreover, it has faced new challenges that require systemic solutions. The complexity of the social policy of the Far East creates a large outflow of the population, which is associated with a low standard of living and social services, high prices for housing and utilities. The negative demographic situation, in turn, creates a shortage of labor, without which transport is impossible. Only qualitative measures aimed at improving key indicators of the quality of life of the population, developing economic development centers and increasing the population of the region can solve these problems.

Keywords: *railway, transport system, Eastern polygon, region, development*

For citation: *Belozarov V.L., Filippova N.A., Kurenkov P.V., Postupinskaya A.V. The role of the humanitarian and socio-economic components of the regions of Siberia, Transbaikalia and the Far East in the modernization of the infrastructure of the eastern test site // Socio-economic and humanitarian journal of the Krasnoyarsk state agrarian university. 2022. No. 1. S. 34–43. DOI: 10.36718/2500-1825-2022-1-34-43.*



Транспортная инфраструктура – важнейший структурообразующий элемент экономики. Ее модернизация оказывает непосредственное влияние на достижение высоких и устойчивых темпов экономического роста, повышение уровня жизни населения и обеспечение территориальной целостности, что является необходимым условием эффективного функционирования всех видов транспорта и динамичного их развития.

Развитая экономика требует соответствующего уровня развития транспортной системы, она составляет важную основу для концентрации и специализации производства. Следовательно, общее развитие регионов и страны в целом требует развития и модернизации транспортной системы, что оказывает непосредственное влияние на социально-экономическое развитие.

Отраслевые интеграционные процессы привели к укрупнению железных дорог и созданию вертикально интегрированного холдинга ОАО «РЖД», региональных корпоративных центров управления (в СССР: в 1950 г. – 56 железных дорог, в 1960 г. – 35, в 1970 г. – 26, к концу 1980-х гг. – 32 железные дороги; в России: в 1990-х гг. – 19 железных дорог, в 2014 г. – 16).

Интеграционным процессам на железнодорожном транспорте сопутствуют реальные проблемы в сфере обеспечения темпов экономиче-

ского роста и сбалансированного развития: усложнение перевозочного и других производственных процессов, требующих улучшения взаимодействия субъектов транспортного рынка; отставание развития инфраструктуры железнодорожного транспорта из-за недостатка инвестиций; недостаточное развитие сети железных дорог из-за значительного объема отложенных инвестиций; недостаточная эффективность частных инвестиций; увеличение количества железнодорожных участков с максимальной нагрузкой; использование дефицитной инфраструктуры для встречного перемещения порожних вагонов и другие.

Формирование социального заказа для дирекций социальной сферы осуществляется от достигнутого уровня без обоснования исходной величины заказа по филиалам. Существующий механизм формирования показателей производственной деятельности региональных подразделений теряет эффективность, поскольку ориентирован на деятельность отдельного предприятия, а не корпоративного объединения. В результате нарушаются обратные связи отдельных интегрируемых подразделений. Цель бюджетного управления региональных дирекций, находящихся в границах железной дороги, не достигается. В этих условиях возникает необходимость теоретико-методического и экономического обоснования, а также совершенствование последовательного подхода к социально-экономическому развитию социальной базы предприятий ОАО «РЖД».

Социально-экономическое развитие регионов Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья напрямую связано с развитием Восточного транспортного полигона. Мероприятия по развитию Байкало-Амурской магистрали (БАМа) и Транссибирской магистрали (Транссиба), являющиеся наиболее капиталоемкой частью Комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ), оформлены в виде федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог».

В рамках указанного федерального проекта реализуются мероприятия по «Модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (1-й и 2-й этапы) и «Увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза», а также необходимые мероприятия по развитию энергетической инфраструктуры.

Данные проекты направлены на обеспечение дополнительного объема перевозок грузов российских компаний и увеличение провозной способности магистралей Восточного полигона. В 2021 году завершился первый этап модернизации Восточного полигона, и начинались работы по второму, планируется третий этап. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2021 г. провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до

144 млн тонн. В 2020 году провозная способность БАМа и Транссиба составила порядка 132 млн тонн. Выполнение мероприятий второго этапа позволит увеличить пропускную способность магистралей до 180 млн тонн в год до 2024 года. Реализация третьего этапа проекта с расширением пропускной способности до 210 млн тонн предполагается после 2024 года.

БАМ и Транссиб постоянно работают на пределе своей пропускной и провозной способностей, лимит которых не удовлетворяет потребности в перевозках грузов. Это сдерживает экономический рост, снижает транспортную доступность территорий, тормозит развитие существующих и перспективных минерально-сырьевых центров, а также рынков сбыта, в том числе экспортных.

Мероприятия по строительству объектов Восточного полигона проходят под контролем со стороны руководства страны. Президент России В.В. Путин регулярно интересуется ходом проекта и лично проводит совещания, на которых прямо или косвенно рассматриваются вопросы строительства Восточного полигона. По распоряжению Президента России в июне 2021 г. была создана комиссия для реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, которую возглавил заместитель председателя правительства М.Ш. Хуснуллин. На уровне Правительства РФ принято решение о привлечении средств Фонда национального благосостояния для строительства третьей очереди БАМа и Транссиба.

Несмотря на все усилия и достаточное финансирование, мероприятия по строительству объектов гуманитарной и социально-экономической инфраструктуры Восточного полигона, включающего регионы Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья, реализуются слабыми темпами.

На данный момент программа учитывает развитие исключительно транспортных показателей и совершенно обходит стороной социально-экономическую сторону развития региона. В настоящее время поступает информация с предприятий, базирующихся в районах Восточного полигона, о неблагополучии в социальной сфере, в оплате и мотивации труда, медицинском обеспечении, низком уровне жизни, недостатках в закреплении кадров и стремлении людей к долгосрочному проживанию.

Для работы на удаленных участках трудно найти рабочую силу, отмечается рост переходов профессиональных кадров в смежные, более прибыльные отрасли. Причинами непривлекательности работы на данных территориях являются низкая оплата труда при высоких расходах, которые обусловлены удаленностью региона, высокая стоимость как энергоносителей и коммунальных услуг, так и высокие цены на товары и услуги, низкое социальное развитие инфраструктуры и отсутствие альтернативных железнодорожному транспорту автомобильных дорог.

Социальная инфраструктура региона оставляет желать лучшего. В большинстве поселков невозможно получить квалифицированные медицинские услуги. Отсутствуют детские дошкольные учреждения. Шко-

лы имеют низкий уровень начального и среднего образования из-за отсутствия педагогических работников на всем полигоне БАМа.

Помимо этого, отсутствуют аптеки, хлебопекарни, большинство поселков не оборудовано скоростным Интернетом и цифровым телевидением, нет спортивных сооружений, а культурные учреждения на всей протяженности БАМа есть только в трех населенных пунктах.

В силу всех этих причин складывается негативная демографическая ситуация в регионах Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья, а отток населения в регионах БАМа значительно превышает приток, смертность превышает рождаемость.

Органами государственной занятости населения в субъектах Восточного полигона железных дорог проводится постоянная работа по набору кадров, но, несмотря на предлагаемый высокий уровень социального пакета, необходимую помощь и поддержку при трудоустройстве, желающих переехать на БАМ практически нет. Произвести набор из местного населения не представляется возможным из-за его малочисленности. Средний дефицит кадров на Восточном полигоне оценивается в 30 %, средняя текучесть кадров – 16 %. Необходимо принятие упреждающих мер для оттока квалифицированных кадров и повышения заработной платы работников филиалов, структурных подразделений и дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД» и подрядных организаций на Восточном полигоне.

Интеграционное развитие компании связано с финансовой политикой, консолидацией ресурсов, привлечением внешних и внутренних ресурсов в целях получения необходимой выручки и установления лимита расходов в соответствии с возможностями предприятий. Повышение эффективности управления интеграционным развитием требует определения набора количественных и качественных показателей с учетом специфики филиалов ОАО «РЖД» и отдельных предприятий рекреационной сферы, а также социальной инфраструктуры.

Необходимо разработать систему управления интегрированными предприятиями, определяемую факторами внутренней и внешней среды, формирующими ее особенности, стратегию и политику, поскольку совместимость является индикатором сбалансированного развития предприятий. Субъект воздействует на объект управления с помощью определенных методов и инструментов, нормативно-правовых актов, информационного обеспечения в виде интегрированных систем управления предприятием. К методам, используемым для улучшения совместимости, относятся, прежде всего, экономико-статистические и финансовые. Применение таких методов в дирекциях социальной сферы вызвано необходимостью повышения сбалансированности планирования, качества анализа совместимости группы взаимодействующих предприятий.

Деятельность предприятий социальной сферы основана на жестких связях имущественного характера, определенных финансовой политикой ОАО «РЖД». Интенсивное развитие предприятий, которым определяется совместимость, основано на увеличении степени использования ресурсов предприятия. Уровень совместимости должен определяться выбранной финансовой политикой (среднеотраслевой, региональной и т.п.) и зависит от ряда факторов: этапа жизненного цикла предприятия, его стратегии, ориентированной на темпы роста показателей предприятия.

Интеграционные преимущества предприятий социальной сферы могут быть реализованы через консолидацию ресурсов; переток ресурсов в форме социального заказа; снижение рисков за счет диверсификации деятельности дирекции социальной сферы; привлечение внешних источников финансирования. Нарушения в процессе функционирования объекта управления вызваны нарушением совместимости элементов, влияющим на отклонение функционирования системы от намеченного курса. Эти отклонения корректируются на основе информации о возникающих изменениях.

Необходимо рассмотреть следующие задачи для развития Дальневосточного региона:

1. Применение индивидуальных механизмов ценообразования и расценок при строительстве объектов Восточного полигона железных дорог в зависимости от фактической стоимости строительных материалов и трудовых ресурсов.

2. Значительное увеличение объемов строительства автомобильных дорог на Восточном полигоне.

3. Значительное увеличение объемов строительства жилья с возможностью его социального найма и дальнейшего выкупа на льготных условиях или бесплатным переходом в собственность после 10–15 лет проживания и работы.

4. Для решения социального блока проблем необходима разработка комплексных мер, направленных на закрепление кадров, создание благоприятных условий для работы и повышения качества жизни, в том числе:

– создание рабочих мест в достаточном для региона количестве с конкурентоспособной заработной платой; формирование в регионе современной системы здравоохранения и медицинской помощи, включая специализированную и высокотехнологическую;

– внесение изменений в налоговую политику по отношению к проживающему населению Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья (налоговые льготы вплоть до отмены);

– обеспечение транспортной доступности региона в виде распространения на все население Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья

независимо от возраста и социального положения права бесплатного авиаперелета в центральные районы страны один раз в два года;

– применение Дальневосточного районного коэффициента при назначении и выплаты трудовых пенсий по возрасту, пособий по временной нетрудоспособности и других пособий, выплачиваемых Фондом социального страхования;

– установление на государственном уровне ограничения роста стоимости жилищно-коммунальных услуг в регионе не выше среднероссийского;

– снижение размера ставки ипотечного кредитования.

5. С целью реализации молодежной политики на Восточном полигоне и закрепления молодых специалистов, планирующих длительное время проживать и работать в регионах Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья, создание условий для комфортного проживания молодых семей. При этом необходимо создание необходимой социальной инфраструктуры, включающей детские сады, школы, стадионы, дома культуры, образовательные центры для творческого развития молодежи и детей.

Таким образом, в настоящее время успешное развитие рынка требует динамичного и сбалансированного развития всех отраслей национальной экономики, включая транспортную инфраструктуру. На данный момент ее развитие нуждается в проработке и решении задач, определяющих эффективное функционирование экономики всей страны, и оказывает непосредственное влияние на гуманитарное и социально-экономическое развитие регионов Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока.

В рамках любого региона Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья транспортная инфраструктура должна гарантировать все необходимые условия для функционирования и развития отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала согласно распоряжениям Правительства РФ [1], а также концепций, стратегий и последовательных подходов, изложенных в работах [2–7].

Каждая страна или регион должны иметь такую транспортную инфраструктуру, которая бы полностью удовлетворяла бы спрос данной территории в транспортных услугах, обеспечивала поступательное и устойчивое гуманитарное и социально-экономическое развитие.

Список источников

1. Перечень инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2021 г. № 2816-р. Москва, 2021.

2. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России: монография / В.А. Агафонов [и др.]; под ред. В.В. Фортунатова. Москва: ГОУ «УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. 292 с.
3. Покровская О.Д. О терминологии объектов терминально-складской инфраструктуры // Мир транспорта. 2018. Т. 16. № 1 (74). С. 152–163.
4. Покровская О.Д. Определение параметров терминальной сети региона (на примере Кемеровской области) // Транспорт Урала. 2012. № 1 (32). С. 93–97.
5. Покровская О.Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. № 1 (15). С. 13–23.
6. Покровская О.Д., Коровяковский Е.К. Терминалистика – организация и управление в транспортных узлах // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2016. Т. 13. № 4 (49). С. 509–520.
7. Покровская О.Д., Самуйлов В.М. Международная логистика Транссибирской магистрали: использование транзитного потенциала России // Инновационный транспорт. 2016. № 3 (21). С. 3–7.

References

1. Stat'ya prii. Perechen' initsiativ sotsial'no-ehkonomicheskogo razvitiya Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda: utv. rasporyazheniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 6 oktyabrya 2021 g. № 2816-r. Moskva, 2021.
2. Lyudi dela. Vklad zheleznodorozhnikov v sotsial'no-ehkonomicheskoe raz-vitie Rossii: monografiya / V.A. Agafonov [i dr.]; pod red. V.V. Fortunatova. Moskva: GOU «UMTS po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transportE», 2007. 292 s.
3. Pokrovskaya O.D. O terminologii ob"ektov terminal'no-skladskoi infrastruktury // Mir transporta. 2018. T. 16. № 1 (74). S. 152–163.
4. Pokrovskaya O.D. Opredelenie parametrov terminal'noi seti regiona (na primere Kemerovskoi oblasti) // Transport Urala. 2012. № 1 (32). S. 93–97.
5. Pokrovskaya O.D. Sostoyanie transportno-logisticheskoi infrastruktury dlya ugol'nykh perevozok v Rossii // Innovatsionnyi transport. 2015. № 1 (15). S. 13–23.
6. Pokrovskaya O.D., Korovyakovskii E.K. Terminalistika – organizatsiya i upravlenie v transportnykh uzlakh // Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya. 2016. T. 13. № 4 (49). S. 509–520.
7. Pokrovskaya O.D., Samuilov V.M. Mezhdunarodnaya logistika Transsibirskoi magistrali: ispol'zovanie tranzitnogo potentsiala Rossii // Innovatsionnyi transport. 2016. № 3 (21). S. 3–7.

Статья принята к публикации 21.12.2022 /
The article has been accepted for publication 21.12.2022

Информация об авторах:

Владимир Леонидович Белозеров, профессор кафедры экономики транспорта, доктор экономических наук, профессор

Надежда Анатольевна Филиппова, профессор кафедры автомобильных перевозок, доктор технических наук, доцент

Петр Владимирович Куренков, профессор кафедры управления транспортным бизнесом и интеллектуальных систем, доктор экономических наук, профессор

Алена Вадимовна Поступинская, аспирант кафедры управления транспортным бизнесом и интеллектуальных систем

Information about the authors:

Vladimir Leonidovich Belozеров, Professor at the Department of Transport Economics, Doctor of Economics, Professor

Nadezhda Anatolyevna Filippova, Professor at the Department of Road Transportation, Doctor of Technical Sciences, Associate Professor

Petr Vladimirovich Kurenkov, Professor at the Department of Transport Business Management and Intelligent Systems, Doctor of Economics, Professor

Alena Vadimovna Postupinskaya, Postgraduate Student, Department of Transport Business Management and Intelligent Systems

