

УДК 332.1

Экономист Л. В. ХУДЯКОВА

Железнодорожный транспорт как инструмент социально-экономического развития российских регионов (на примере Республики Саха (Якутия))

Аннотация. Статья посвящена выявлению эффектов влияния транспортной инфраструктуры на социальную сферу и региональное экономическое развитие. В качестве объекта исследования была взята Республика Саха (Якутия).

Общий подход и гипотеза исследования состоят в том, что транспортная инфраструктура может быть рассмотрена как фактор благополучия, который в свою очередь приносит региону экономические и неэкономические выгоды и является важной детерминантой социально-экономического роста, а также повышения уровня и качества жизни населения.

Таким образом, транспорт как элемент экономической системы обладает свойством мощного инструмента социального развития, способного увеличивать создаваемый региональный продукт, обеспечивать возможность товарообмена и, следовательно, эффективной производственной специализации, распространения прогрессивных технологий, снижения цен и повышения качества товаров, роста выигрыша производителей и потребителей, увеличения национального богатства, косвенно или непосредственно повышать уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности, способствовать освоению новых территорий, включению в оборот новых ресурсов, приносить иные выгоды социально-экономического характера, выражающиеся в повышении уровня и качества жизни населения, его территориальной мобильности, расширении социальных взаимодействий.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; социально-экономическое развитие; транспортная инфраструктура; эффекты влияния; социальная сфера

В соответствии с концепцией долгосрочного развития Российской Федерации до 2020 г. стратегической целью является достижение уровня экономического и социального развития, соответствующего статусу России как ведущей мировой державы XXI в., с привлекательным образом жизни, занимающей передовые позиции в глобальной экономической конкуренции и надежно обеспечивающей национальную безопасность и реализацию конституционных прав граждан [1]. Как подчеркнул Президент Республики Саха (Якутия) Е. А. Борисов, в центре внимания — благополучие человека и важнее этой стратегической задачи сегодня не существует [2].

Среди социальных проблем Республики Саха (Якутия) можно назвать сокращение занятости, снижение трудовых доходов, безработицу, низкие доходы, а также недостаточное развитие транспортной инфраструктуры. Не отрицая важность обеспечивающей,

обслуживающей функции транспортной инфраструктуры, мы считаем, что на современном этапе развития экономики ее роль и значение существенно повышаются. Социальная роль транспортной инфраструктуры приобретает все большую важность в связи с неуклонным повышением значения качества жизни населения как компонента социально-экономического роста и условия конкурентоспособности отраслей региона.

Общий подход и гипотеза исследования состоят в том, что транспортная инфраструктура может быть рассмотрена как фактор благополучия, который в свою очередь приносит региону экономические и неэкономические выгоды и является важной детерминантой социально-экономического роста, а также повышения уровня и качества жизни населения.

Уровень жизни по своему содержанию — более широкое понятие, чем просто материальные условия жизни населения. В настоящее время общепризнано, что уровень доходов не является единственным и определяющим фактором человеческого развития. Для обеспечения достойной жизни человеку требуется широкий набор благ, посредством использования которых и достигается необходимый уровень жизни. Кроме того, уровень жизни оценивается не только через потребление этих благ, но и через возможности их получения [3]. При этом транспортная инфраструктура становится важным фактором, влияющим на процессы и результаты функционирования и развития экономики и общества. Соответственно, необходимо обосновать понятие транспортной инфраструктуры как фактора благополучия с социально-экономической точки зрения, а также применимость понятия фактора благополучия к транспортной инфраструктуре.

В Конституции РФ записано, что все ветви власти имеют главную цель — повышение благосостояния населения, но нет федерального закона, определяющего суть благосостояния [3]. В настоящее время под «социальным благополучием» понимают интегральные показатели эффективности функционирования социальной сферы, отражение социального самочувствия, уровня благосостояния, качества жизни населения, индикатор социальной безопасности общественной

системы. Современное Российское государство провозглашает социальное благополучие населения стратегическим ориентиром и критерием результативности социальной политики.

Для обоснования правомерности рассмотрения социального благополучия в широком секторе экономических выгод приведем аналогию с социальным капиталом, человеческим капиталом и интеллектуальным капиталом. Все эти формы нематериального капитала приобретают свойство капитала через способность материализоваться в доходах, повышать доступ к ресурсам, улучшать возможности прибыльного применения имеющихся ресурсов.

Человеческий капитал представляет основу национального богатства развитой страны. По расчетам Всемирного банка, в составе национального богатства США основные производственные фонды (здания, сооружения, оборудование) составляют всего 19%, природные ресурсы — 5%, человеческий капитал — 70%. В Западной Европе структура национального богатства схожа: 23%, 2% и 74%. В Российской Федерации доля этих составляющих равна 10%, 40% и 50%. Таким образом, для России очевиден значительно меньший вклад человеческого капитала и гипертрофированный — природных ресурсов. Их соотношение близко к паритетному. Однако, судя по уровню благосостояния развитых государств, человеческий капитал должен превосходить природные ресурсы не менее чем в 10 раз [4].

Исходя из сущности капитала как самовозрастающей стоимости, для характеристики транспортной инфраструктуры необходимо доказать ее способность количественно увеличивать создаваемый продукт, т. е. влиять на экономический рост — или способствовать его увеличению, или увеличивать доходы или ценность создаваемого продукта, а также приносить иные выгоды, которые могут быть трансформированы в экономические.

При характеристике транспортной инфраструктуры отмечается ее внутренняя неоднородность. Так, большинство авторов относят грузовой транспорт к производственной инфраструктуре, а пассажирский — к социальной [5]. Как справедливо отмечает И. А. Семина, в силу своей двойственной ориентации (обслуживает производственную и социальную сферы) транспортная инфраструктура определяет не только экономическую, но и социальную ценность территории. Однако не всегда легко провести такое разделение. В частности, одной из функций производственной инфраструктуры является обеспечение движения трудовых ресурсов, осуществляемое посредством пассажирских перевозок. К тому же в рамках перевозочного процесса комплексно используются основные фонды. В связи с этим развитие транспортного комплекса для нужд производственной сферы является

фактором развития социальной инфраструктуры, которая становится основным направлением выравнивания уровня жизни населения. Под социальной инфраструктурой мы понимаем комплекс объектов (предприятий, учреждений, организаций и сооружений), которые обеспечивают условия функционирования общественного производства и жизнедеятельности населения, формирование физически и интеллектуально развитого, общественно активного индивида.

Необходимо определить, каким образом транспортная инфраструктура посредством улучшения социального благополучия оказывает влияние на экономическое развитие региона. Для этого следует рассматривать транспортную инфраструктуру в качестве отрасли социальной инфраструктуры. Это становится возможным в связи с тем, что транспортная инфраструктура:

- удовлетворяет неотъемлемую потребность людей в передвижении;
- обеспечивает соответствующий уровень и качество жизни населения;
- значительно способствует воспроизводству человеческих ресурсов и профессиональной подготовке кадров, повышая их мобильность.

Развитие социальной инфраструктуры в этом ключе является основным источником наращивания эффективности человеческого капитала и уровня его воспроизводства.

Уровень транспортно-инфраструктурного освоения территории является наиболее весомым фактором капитализации территории. Именно капитализация территорий, которая предполагает стоимостную оценку не только ее фактических (сегодняшних) ресурсов всех видов, но и потенциальных, в наибольшей мере влияет на инвестиционную, геополитическую, социально-культурную привлекательность регионов и обеспечивает их экономический рост. Благодаря территориальной капитализации существенно повышается влияние транспорта на экономический рост через мультипликативный эффект инвестиций и внутреннего потребления [6]. На территории Республики Саха (Якутия) задача повысить уровень транспортно-инфраструктурного освоения территории возлагается на железнодорожный транспорт, так как по сравнению с другими видами транспорта он является более востребованным. Он может максимально эффективно решить социально-экономические проблемы республики, позволит значительно разгрузить сильно зависимый от природы речной транспорт, увеличит провозную способность всей транспортной сети Якутии [7].

За счет развития инфраструктуры происходит повышение уровня деловой активности, улучшение экологии, условий жизни и ведения бизнеса, а также происходит оптимизация региональных, межрегиональных, федеральных и международных связей в области

производства, инноваций, научно-технического прогресса и пр.

Оценка социально-экономических результатов развития транспортной инфраструктуры [8] показала увеличение общественного благосостояния, которое выражается в ускоренном по сравнению с ростом физического и стоимостного производства увеличении макроэкономического эффекта от производства и потребления товаров.

Эффекты влияния инфраструктуры на социальную сферу и региональное экономическое развитие применительно к транспортной инфраструктуре состоят из:

- прямого влияния ($E_{пр}$);
- опосредованного влияния ($E_{опоср}$);
- влияния по продолжительности воздействия ($E_{продл}$);
- влияния по уровню воздействия ($E_{ур}$);
- влияния по характеру воздействия ($E_{хар}$).

То есть

$$E = E_{пр} + E_{опоср} + E_{продл} + E_{ур} + E_{хар}. \quad (1)$$

В свою очередь

$$E_{продл} = s + l, \quad (2)$$

где s — краткосрочное воздействие; l — долгосрочное воздействие;

$$E_{ур} = n + r + o, \quad (3)$$

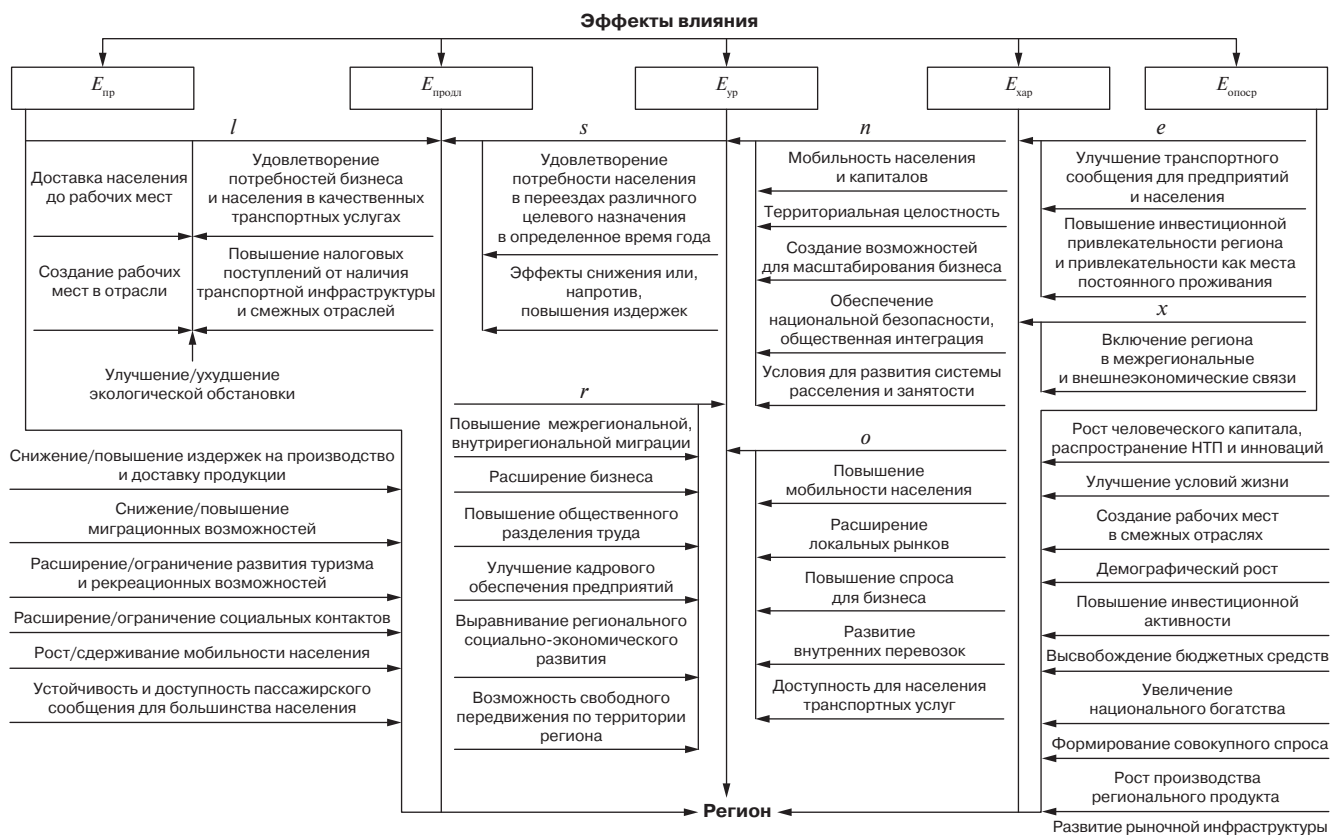
где n — национальный уровень; r — региональный уровень; o — местный уровень;

$$E_{хар} = e + x, \quad (4)$$

где e — эндогенный уровень; x — экзогенный уровень.

В общем сущность транспортной инфраструктуры как фактора социального благополучия раскрывается через конкретные эффекты влияния на социально-экономическое развитие региона (рисунок).

Таким образом, транспорт как элемент экономической системы обладает свойством мощного инструмента социального развития, способного увеличивать создаваемый региональный продукт, обеспечивать возможность товарообмена и, следовательно, эффективной производственной специализации, распространения прогрессивных технологий, снижения цен и повышения качества товаров, роста выигрыша производителей и потребителей, увеличения национального богатства, косвенно или непосредственно повышать уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности, способствовать освоению новых территорий, включению в оборот новых ресурсов, приносить иные выгоды социально-экономического характера, выражающиеся в повышении уровня и качества жизни населения, его территориальной мобильности, расширении социальных взаимодействий.



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Стратегическое развитие Российской Федерации до 2020 года. URL: <http://www.e-ng.ru>.
2. Борисов Е.А. Для развития нужна стабильность // Экономические стратегии. 2012. URL: www.egorborisov.ru.
3. Экономический портал. Оценка уровня благополучия. URL: www.institutiones.com/general/75-2008-06-12-11-18-44.html.
4. Лотош В.Е. Национальная идея: обратить вспять катастрофу депопуляции // Экономические и социальные проблемы железнодорожного транспорта: сборник науч. трудов. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2004. С. 175.
5. Яшина Е.Г. Особенности функционирования и развития региональной рыночной инфраструктуры. Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2004. 111 с.
6. Калинин М.Ю. Теоретико-методические основы концепции устойчивого развития региона // Региональная экономика: теория и практика. 2005. № 9. С. 16–17.

7. Ишков А.М., Ефимова Л.В. Влияние новой железной дороги Беркаит — Томмот — Якутск на социальное развитие прилегающих территорий // Транспортное строительство. 2014. № 3. С. 9–12.

8. Лapidus Б.М., Мачерет Д.А., Рышков А.В. Методическое обеспечение рыночных механизмов экономического управления на железнодорожном транспорте. М.: МЦФЭР, 2007. 160 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

ХУДЯКОВА Любамира Викторовна, аспирант, научный сотрудник отделения «АУС», ОАО «ВНИИЖТ». 129626, Москва, 3-я Мытищинская ул., д. 10. Тел.: (499) 260-43-72. E-mail: Efimova.Lyubamira87@vniizht.ru

Railway transport as a tool for socio-economic development of the Russian regions (evidence from the Republic of Sakha (Yakutia))

Lyubamira V. Khudyakova, post-graduate student, research worker at Academic Board administrative office, JSC Railway Research Institute (JSC VNIIZhT). 10, 3rd Mytischinskaya str., 129626 Moscow, Russian Federation. Tel.: +7 (499) 2604372. E-mail: Efimova.Lyubamira87@vniizht.ru

Abstract. The article is devoted to the identification of the influence effects of transport infrastructure in the social sphere and in the regional economic development. The Republic of Sakha (Yakutia) was selected to be an object for investigation.

The general approach and the hypothesis of the study is that the transport infrastructure can be considered as a factor of well-being, which in turn brings economic and non-economic benefits to the region and is an important determinant of social and economic growth, and improvements to the level and quality of life.

Thereby, transport as a part of economic system has the property of a powerful tool for social development capable to secure as follows: growth of regional product; exchange of commodities, and therefore efficient production specialization; the spread of advanced technologies; lower prices and better products; higher gains for producers and consumers; national wealth growth; direct or indirect increases in the level of industrial and commercial activity in all areas of practice; promotion of new territories development, involvement of new resources into the asset turnover; other gains in the socio-economic sphere lead to higher level and quality of life, mobility of population, expansion of social relations.

Keywords: railway transport; socio-economic development; transport infrastructure; influence effects; social sphere

References

1. *Strategic development of the Russian Federation up to 2020*. Available at: <http://www.e-ng.ru>. (in Russ.).
2. Borisov E. A. *Stability is needed for development. Ekonomicheskie strategii 2012*. Available at: www.egorborisov.ru. (in Russ.).

3. *Assessing the level of social welfare*. Economic Portal. Available at: www.institutiones.com/general/75-2008-06-12-11-18-44.html. (in Russ.).

4. Lotosh V.E. *Natsional'naya ideya: obratit' vspyat' katastrofu depopulyatsii* [The national idea: To reverse depopulation disaster]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye problemy zhelezнодорожного транспорта*. Sb. nauch. tr. [Economic and social problems of rail transport. Coll. sci. pap.]. Ekaterinburg, USURT Publ., 2004. 175 p.

5. Yashina E.G. *Osobennosti funktsionirovaniya i razvitiya regional'noy rynochnoy infrastruktury* [Features of functioning and development of regional market infrastructure] Ekaterinburg, Ural State Econ. Univ. Publ., 2004. 111 p.

6. Kalinichikov M.Yu. *Teoretiko-metodicheskie osnovy kontseptsii ustoychivogo razvitiya regiona* [Theoretical and methodological foundations of the concept of sustainable development of the region]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*, 2005, no. 9, pp. 16–17.

7. Ishkov A.M., Efimova L.V. *Vliyaniye novoy zheleznoy dorogi Berkakit — Tommot — Yakutsk na sotsial'noe razvitiye priliegayushchikh territoriy* [Impact of the new railway Berkakit — Tommot — Yakutsk on the social development of the adjacent territories]. *Transportnoye stroitel'stvo*, 2014, no. 3, pp. 9–12.

8. Lapidus B. M., Macheret D. A., Ryshkov A. V. *Metodicheskoe obespecheniye rynochnykh mekhanizmov ekonomicheskogo upravleniya na zhelezнодорожном транспорте* [Methodical support of market mechanisms of economic management in railway transport]. Moscow, Int. Center for Financial and Economic Development Publ., 2007. 160 p.