

2. Бирюков С. Проект «20 агломераций». Шанс для провинциальной России? // Агентство политических новостей. 2010. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.apn.ru/publications/article23519.htm> (дата обращения: 15.12.2010).

3. Гликин М. Цифра недели. 20 агломераций // Ведомости. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/249752/20\\_aglomeracij](http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/249752/20_aglomeracij) (дата обращения: 23.12.2010).

4. Лаппо Г. Городские агломерации СССР-России. Особенности динамики в XX в // Российское экспертное обозрение. 2007. № 4-5(22).

5. Медведев придумал предвыборный проект — перекрасить карту России: в стране вместо 83 регионов будет 20 агломераций с центрами-трехмиллионниками. Суть идеи и схема // Российское информационное агентство URA.ru. 2010. [Электронный ресурс]. URL: <http://ura.ru/content/svrd/16-11-2010/news/1052122042.html> (дата обращения 06.01.2011).

6. Медведеву предложили заменить 83 региона на 20 агломераций // Lenta.ru. 2010. [Электронный ресурс] URL:

<http://lenta.ru/news/2010/11/16/territory/> (дата обращения 01.12.2010).

7. Полунин А. Путь России. Модернизация закончится агломерацией // Свободная пресса. [Электронный ресурс]. URL: <http://svpressa.ru/politic/article/33929/> (дата обращения 10.12.2010).

8. Пространственная организации социально-трудовых систем. Генезис и проблемы развития / Отв. ред. Козлова О. А., Шаймарданов Н. З., Шеломенцев А. Г., Бедрина Е. Б. и др. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2010.

9. Ярославова С. Собянин смеется последним // Вечерняя Тюмень. 2004. №19.

#### УДК 332.12

**ключевые слова:** агломерация, административное деление, инфраструктура, города-центры, города-спутники, эффективность, социально-экономическое развитие

## СОЦИАЛЬНАЯ РОЛЬ ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНА<sup>1</sup>

Л. В. Роцин, Ю. Н. Гольская

*В статье рассматриваются отраслевой и социально-экономический подходы к формированию и развитию транспортного комплекса. Представлены особенности социально-экономического подхода, позволяющие выявить социальные параметры транспортного комплекса и факторы, определяющие влияние транспорта на социально-экономическое развитие региона. Указанные факторы характеризуются показателями. На основе анализа показателей влияния транспортного комплекса на социально-экономическое развитие региона определяется роль транспорта в экономике территории.*

Одной из важнейших составляющих экономики любого региона является инфраструктура, в которой особую роль играет транспортный комплекс. Он оказывает активное воздействие на формирование территориальных пропорций социально-экономического развития региона. Такие показатели, как грузооборот и пассажирооборот транспорта и плотность путей сообще-

щения, являются одними из основных в оценке общего социально-экономического положения различных регионов.

В настоящее время можно выделить два основных подхода к формированию и развитию транспортного комплекса:

— *отраслевой подход*, при котором развитие транспорта считается средством повышения эффективности функционирования экономики. Такого мнения придерживаются В. Н. Лившиц, А. А. Митаишвили и др. Вопросам формирования и развития региональных транспортных систем посвящены работы Р. Г. Леонтьева, А. П. Батурина, М. А. Гасанова, Б. М. Шафиркина, в которых комплексно исследуются взаимосвязи различных отраслей народного хозяйства с развитием транспорта [2, с. 6];

— *социально-экономический подход*, при котором создание и развитие транспортной сети рассматриваются как важные составляющие обеспечения устойчивого развития регионов и страны в целом.

Авторы статьи подходят к исследованию роли влияния транспорта на развитие региона с точки зрения социально-экономического подхода. Это позволяет диагностировать и прогнозировать развитие транспортных коммуни-

<sup>1</sup> Публикация выполнена в рамках Целевой программы УрО РАН поддержки междисциплинарных проектов, выполняемых в содружестве с учеными СО и ДВО РАН. Интеграционный проект № 09-С-6-1004 «Региональная социально-экономическая политика как инструмент устойчивого экономического роста в условиях экономической интеграции»

каций регионов и их социальных подсистем, учитывая влияние на них последствий формирования транспорта.

Особенности социально-экономического подхода заключаются в следующем:

- в максимальном качественно-количественном учете социальных последствий формирования и развития транспортного комплекса, определяемых социально-экономической категорией «качество жизни»;

- социально-экономический аспект создания транспортной сети включает необходимость системного рассмотрения трех взаимосвязанных элементов: возможностей использования трудовых ресурсов, обеспечения нормальных условий труда и создания нормальных социально-бытовых условий жизни за счет развития инфраструктуры.

Выявленные социальные параметры транспортного комплекса основываются на приоритетности качества жизни людей, а не производственной специализации. К ним относятся:

- устойчивое и доступное для большинства населения пассажирское сообщение;
- мобильность населения;
- создание условий для развития системы расселения;
- создание дополнительных рабочих мест;
- доступность для населения транспортных услуг.

В ходе исследования выделены факторы, влияющие на уровень социально-экономического развития регионов.

Факторы, определяющие влияние транспорта на социально-экономическое развитие регионов (предпринимательский, инвестиционный, институциональный, финансовый, экономический, социально-трудовой). Эти факторы позволяют обеспечить повышение качества жизни населения, увеличение уровня национальной безопасности, обеспечение высоких темпов устойчивого экономического роста и создание потенциала для будущего развития, что отражается на основных параметрах жизнедеятельности региона, включая экономический рост, доходы населения, правопорядок и общественную безопасность, здоровье населения, образование, культуру, физическую культуру и спорт, жилищно-коммунальное хозяйство, доступность и качество жилья, государственное и муниципальное управление.

Социально-экономическое развитие регионов характеризуется степенью достижения стратегических целей государственной политики и

приоритетов регионального развития. Поэтому оценка влияния факторов, определяющих влияние транспорта на социально-экономическое развитие регионов может производиться на основе анализа показателей, отражающих достижение стратегических целей. Приоритеты регионального развития Российской Федерации определены в Концепции Стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации, разработанной Министерством регионального развития Российской Федерации [1].

Социально-трудовой фактор характеризуется уровнем развития социально-трудового потенциала территории, включая систему подготовки кадров транспортных предприятий, а также экономической активностью населения.

Данный фактор характеризуется следующими показателями:

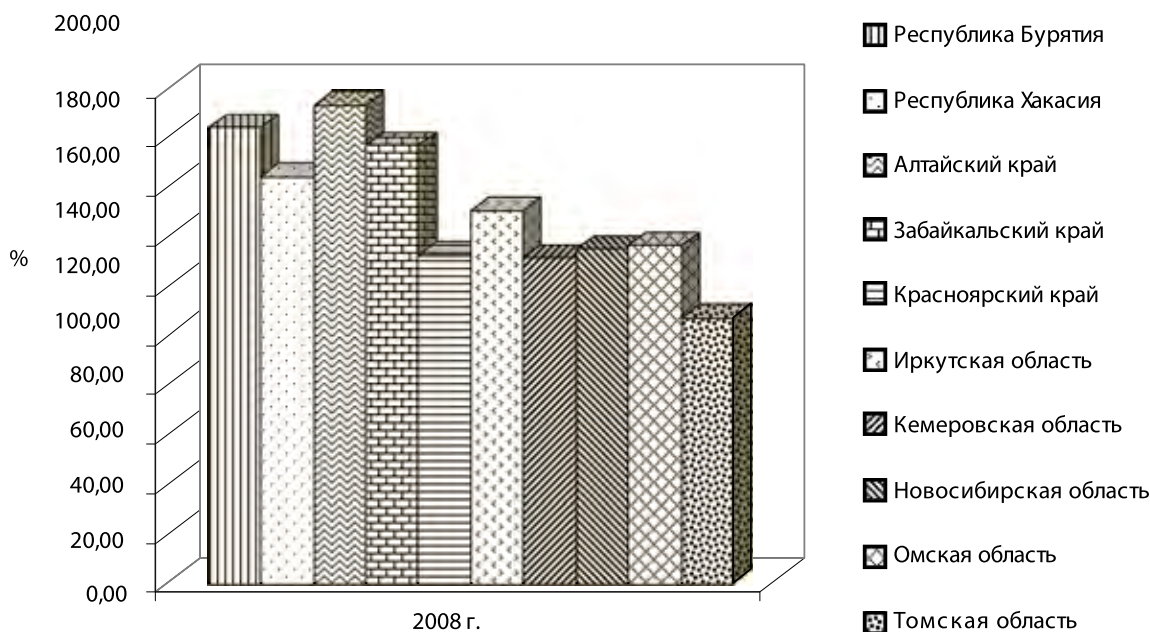
- уровень экономической активности населения;
- численность работников, занятых на железнодорожных предприятиях;
- уровень среднемесячной заработной платы работников железнодорожного транспорта;
- уровень затрат на подготовку и переподготовку кадров на железнодорожных предприятиях;
- уровень квалификации работников на железнодорожных предприятиях.

Экономический фактор определяется уровнем конкурентоспособности транспортных предприятий, а также уровнем доходности их деятельности.

Данный фактор характеризуется следующими показателями:

- доля добавленной стоимости железнодорожных предприятий в общем объеме добавленной стоимости в регионе;
- объемы грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

Для оценки влияния транспортного комплекса на регион проведен анализ состояния транспортного комплекса в экономике и социальной сфере региона [3]. Поэтому была сформирована информационная база из показателей, характеризующих развитие транспортного комплекса в социально-экономическом развитии субъектов Федерации, входящих в Сибирский федеральный округ. Информационная база содержит базовые и расчетные показатели, основанные на официальной статистике (материалы органов государственной статистики (Росстата)) [6, с. 663].



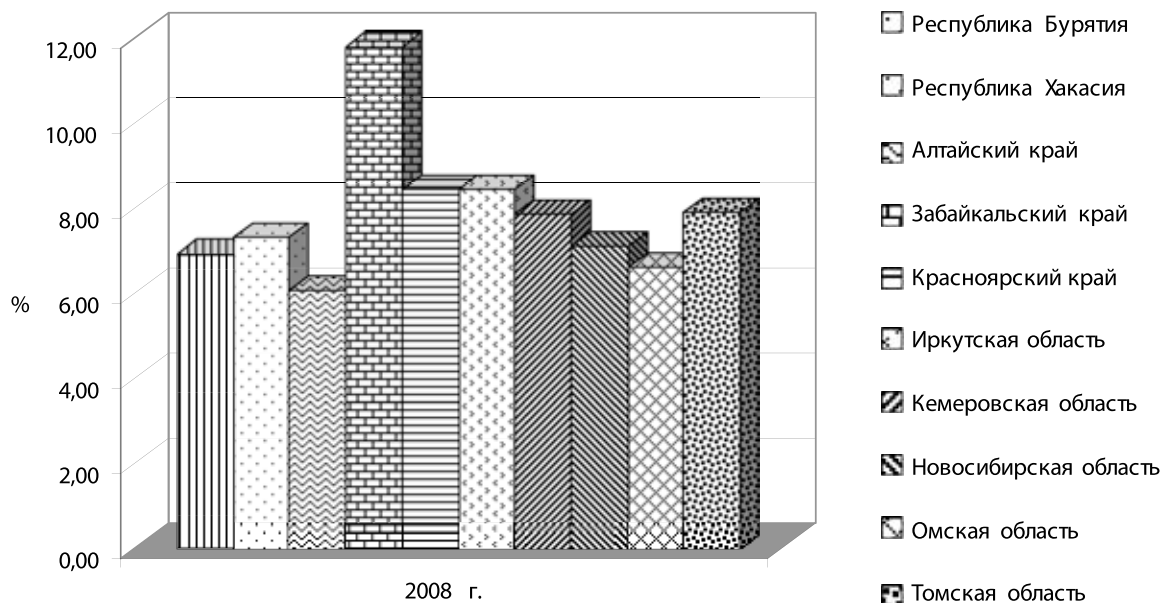
**Рис. 1.** Доля среднемесячной заработной платы работников железнодорожных предприятий по субъектам РФ Сибирского федерального округа к региональному уровню в 2008 г.

За 2008 г. высокий уровень заработной платы выявлен в республике Бурятия, наименьший уровень среднемесячной заработной платы по сравнению с региональной заработной платой – в Томской области (рис. 1).

Сибирский федеральный округ обладает достаточно высоким трудовым потенциалом. На территории округа проживает 10,2% экономически активного населения России. Уровень экономической активности в округе выше, чем в среднем по Российской Федерации. В 2008 г. наибольшая среднегодовая численность занятых на предприятиях транспорта наблюдается

в Забайкальском крае, что составляет 58292 человека, или 11,81% от экономически активного населения в регионе. Наименьший удельный вес работающих на предприятиях транспорта к региональному объему отмечен в Алтайском крае (рис. 2). В Алтайском крае в транспортной отрасли занято 67127 человек, что составляет 6,09% от экономически активного населения региона.

Транспортная система полностью обеспечивает спрос экономики и населения на железнодорожные перевозки. Пассажирский железнодорожный транспорт стратегически значим ввиду относительно низкой стоимости перево-



**Рис. 2.** Доля работников занятых на железнодорожных предприятиях к объему работающих в регионе

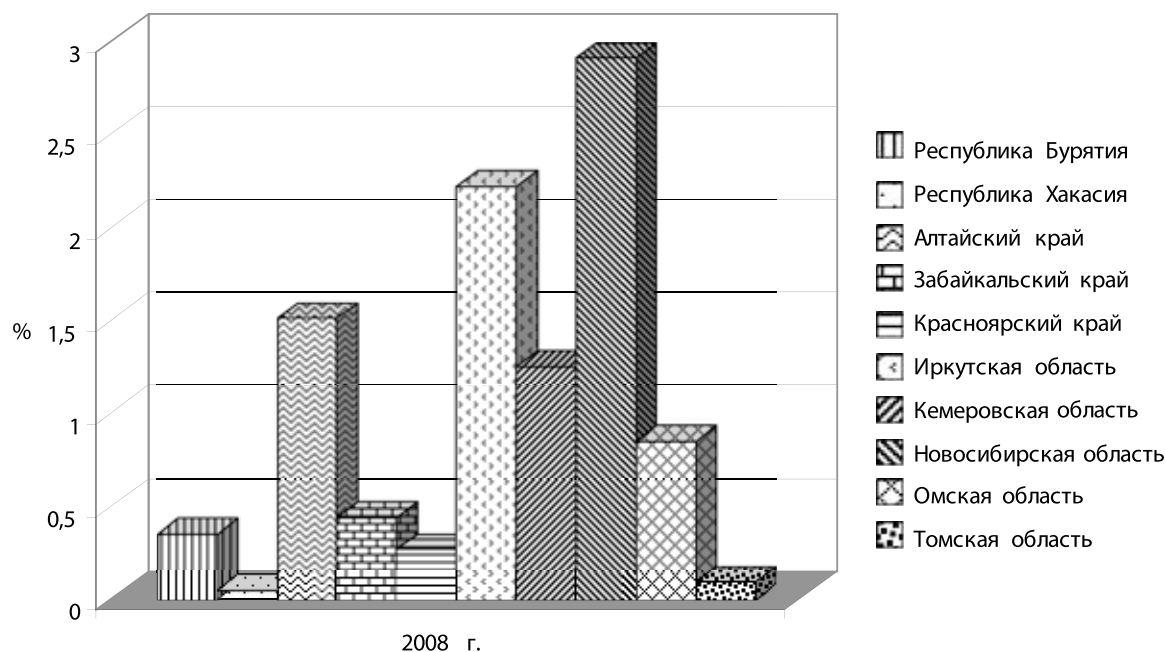


Рис. 3. Доля отправления пассажиров по субъектам РФ Сибирского федерального округа к общему объему по РФ

зок. Железные дороги являются единственным доступным способом перемещения большинства населения по стране.

Отправление пассажиров является важнейшим индикатором социального уровня населения [4]. Услугами железнодорожного транспорта в Сибирском федеральном округе воспользовались 128662 тыс. чел. Наибольшая доля отправок пассажиров приходится на Новосибирскую область (2%), Иркутскую область (2%), Алтайский край (1%) (рис. 3).

Показатели, характеризующие экономический и социально-трудовой факторы представлены в динамике за период с 2007 по 2009 гг., что позволяет выделить положительные и отрицательные тенденции в уровне социально-экономического развития регионов. Информация анализируется в целом по десяти субъектам Федерации, входящим в Сибирский федеральный округ и имеющим развитую железнодорожную сеть (табл.).

Доля численности занятых на транспортных предприятиях региона снизилась в республике Бурятия, Иркутской области. Данное снижение связано с высвобождением работников хозяйственной части на железнодорожных предприятиях. В тоже время во многих субъектах РФ Сибирского федерального округа в 2007–2009 гг. наблюдается снижение объемов отправления пассажиров железнодорожным транспортом.

По всем регионам СФО заработная плата работников железнодорожного транспорта выше,

чем в среднем по региону, так как индексация заработной платы на железной дороге происходит ежеквартально. Уровень заработной платы на железнодорожных предприятиях по отношению к региональной в 2009 г. возрос.

В настоящее время транспорт является основой обеспечения сырьевой безопасности; рычагом подъема многих отраслей промышленности с выравниванием промышленного потенциала по территории региона, образованием массовых рабочих мест на транспорте, в смежных и родственных отраслях; инициатором и проводником технологического прорыва страны; фактором повышения и выравнивания качества жизни населения по регионам, сокращения демографической асимметрии между азиатской и европейской частями страны; гарантом военной безопасности; основой для лидирующего положения России в формировании общей транспортной системы евро-азиатского континента [5, с. 9].

Транспорт как элемент экономической системы обладает свойством мощного катализатора. Он непосредственно или косвенно повышает уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности, дает возможность повысить масштабы производства, освоить новые территории и включить в оборот новые ресурсы, позволяет связать производственные структуры и товарные рынки. Более того, деловая активность людей в огромной степени зависит от личных контактов, которые им необходимо поддержи-

Показатели влияния транспортного комплекса на социально-экономическое развитие субъектов Сибирского федерального округа в 2007–2009 гг., %

Регион	Социально-трудовой фактор						Экономический фактор		
	Уровень среднемесячной заработной платы работников железнодорожного транспорта к региональному уровню			Доля работников занятых на транспортных предприятиях к региональному уровню			Доля объемов отправления пассажиров железнодорожным транспортом в регионе к общему объему по РФ		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Республика Бурятия	189,25	181,75	190,8	7,49	6,94	6,01	0,34	0,35	0,27
Республика Хакасия	171,88	161,65	169,2	7,30	7,35	7,51	0,08	0,05	0,04
Алтайский край	210,44	190,97	192,4	6,00	6,09	6,56	1,54	1,51	1,38
Забайкальский край	176,74	174,78	188,1	11,69	11,81	11,39	0,46	0,44	0,38
Красноярский край	130,61	129,69	136,4	9,06	8,84	8,95	1,20	0,27	0,22
Иркутская область	150,28	147,93	176,1	8,70	8,47	7,87	2,22	2,22	1,97
Кемеровская область	135,62	129,20	140,4	7,73	7,86	8,22	1,39	1,25	1,04
Новосибирская область	150,82	133,64	141,5	7,06	7,11	7,21	2,94	2,91	2,84
Омская область	138,11	134,85	140,6	6,41	6,63	6,67	0,91	0,91	0,63
Томская область	115,61	107,38	109,3	7,89	7,92	7,90	0,10	0,09	0,09

вать для ведения бизнеса, культурного и научного общения.

Обладая свойством катализатора, транспорт как многоэлементная система оказывает положительный синергетический эффект. Развитие его дает импульс интенсивному развитию экономики региона на основе активного вовлечения в хозяйственный оборот различных природных ресурсов, делает их экономически доступными, повышает мобильность трудовых ресурсов.

Большую роль транспорт играет в функционировании жизнеобеспечивающих отраслей и предприятий городов и регионов: в энергетике, коммунальном хозяйстве, в сфере обеспечения общественной безопасности. В этом заключается социальное значение транспорта.

#### Список источников

1. Концепция Стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации // Министерство регионального развития. [Сайт]. URL: <http://www.minregion.ru/WorkItems/DocItem.aspx?DocID=136&PageID=148>

2. Леонтьев Р. Г. Формирование единой региональной транспортной системы. Программно-целевой подход. М.: Наука, 1987. 151 с.

3. Механизмы оценки влияния социальной ответственного бизнеса на устойчивое развитие регионов России / Под ред. д.э.н. Е. Л. Андреевой. Екатеринбург: Ин-т экономики УрО РАН, 2010. 243 с.

4. Оценка качества экономического роста региона с учетом противоречий воспроизводства человеческого потенциала / Шеломенцев А.Г., Кузьмин А.И., Андреева Е.Л., Козлова О.А., Нифантова Р.В., Полкова Т.В., Косьмин И.Ф. и др. Екатеринбург: Ин-т экономики УрО РАН, 2010. 179 с.

5. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 г. №2094-р «Стратегия социально-экономического развития Дальнего востока и Байкальского региона на период до 2025 года» // Правительство Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <http://правительство.рф/gov/results/9049/>

6. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2010 : стат. сб. / Росстат. М., 2010. 996 с.

#### УДК 338.47(1)

**ключевые слова:** социальная сфера, социально-экономическое развитие, транспортный комплекс, железнодорожный транспорт, уровень жизни населения