

5 О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] / Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа : https://pravo.by/upload/docs/op/C22100165_1616792400.pdf. – Дата доступа : 06.10.2021.

6 Об утверждении Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы : Указ Президента Республики Беларусь от 29 июля 2021 г. № 29 [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P32100292>. – Дата доступа : 05.10.2021.

*A. A. KOLESNIKOV, PhD, Associate Professor, Yu. LEVSHUNOVA
Belarusian State University of Transport*

FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF SMALL BUSINESSES IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article considers the results of the development of small and medium-sized businesses in the Republic of Belarus. The assessment of its role in the national economy, the sectoral and territorial structure of small business is given. The problems of the development of small business, including in the field of foreign economic activity, transport services, are outlined, the directions of increasing its role in the structural transformation of the economy are determined.

Получено 08.10.2021

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 14. Гомель, 2021**

УДК 656.0(470+476)

П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор

Российский университет транспорта (МИИТ)

В. Л. БЕЛОЗЁРОВ, д-р экон. наук, профессор

Петербургский государственный университет путей сообщения

Императора Александра I

Н. А. ФИЛИППОВА, д-р техн. наук, профессор

Московский автомобильно-дорожный институт (Технический университет (МАДИ-ТУ))

ВЛИЯНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА НА ГУМАНИТАРНОЕ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ СИБИРИ, ЗАБАЙКАЛЬЯ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Раскрыто влияние модернизации и развития транспортной инфраструктуры Восточного полигона на гуманитарное и социально-экономическое развитие регионов

Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. Предложены задачи для их поступательного развития и устойчивого функционирования.

Транспортная инфраструктура – важнейший структурообразующий элемент экономики. Поэтому её модернизация оказывает непосредственное влияние на достижение высоких и устойчивых темпов экономического роста, повышение уровня жизни населения и обеспечение территориальной целостности, 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, в 2014 г. – 16).

Интеграционным процессам на железнодорожном транспорте сопутствуют реальные проблемы в сфере обеспечения темпов экономического роста и сбалансированного развития: усложнение перевозочного и других производственных процессов, требующее 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 и т. п. 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 совершенствования методических подходов 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 и 2 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 должен завершиться первый этап модернизации Восточного полигона и начинаются 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 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 по вопросам реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, работу которой 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 недостаточными темпами.

На данный момент программа учитывает развитие исключительно транспортных показателей, и совершенно обходит стороной социально-экономическую сторону развития региона. В настоящее время до сих пор поступает информация с предприятий, базирующихся в тех районах о неблагополучии в социальной сфере, в оплате и мотивации труда, медицинском обеспечении, невысоком качестве жизни, недостатках в закреплении кадров и стремлению 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, и предполагает значительную 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. Школы имеют низкий уровень начального и среднего образования из-за отсутствия педагогических работников на всём полигоне БАМа.

Помимо этого, отсутствуют аптеки, хлебопекарни, большинство поселков не оборудовано скоростным интернетом и цифровым телевидением, не имеют спортивных сооружений, а культурные учреждения на всей протяженности БАМа есть только в трёх 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 занятости 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 в зону БАМа 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 по исключению оттока квалифицированных кадров и повышению конкурентоспособности заработной платы работников филиалов, структурных подразделений и дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД» и подрядных организаций на Восточном полигоне.

Интеграционное развитие 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 её 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; привлечения 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 объёмов 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 разработка комплекс мер, направленных на закрепление кадров, создание благоприятных условий для работы и повышения качества жизни в том числе.

5 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.

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

7 Обеспечение транспортной доступности региона в виде распространения на всё население Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья, независимо от возраста и социального положения, права бесплатного авиаперелета в центральные районы страны один раз в два года.

8 Применение Дальневосточного районного коэффициента при назначении и выплаты трудовых пенсий по возрасту, пособий по временной нетрудоспособности и других пособий, выплачиваемых Фондом социального страхования.

9 Установление на государственном уровне ограничения роста стоимости жилищно-коммунальных услуг в регионе не выше среднероссийского.

10 Снижение размера ставки ипотечного кредитования.

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

В настоящее время успешное развитие рынка требует динамичного и сбалансированного развития всех отраслей национальной экономики, включая транспортную инфраструктуру. На данный момент её развитие требует проработки и решения 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 Распоряжений Правительства РФ [1], а также концепций, стратегий и методических подходов, изложенных в работах [2–7].

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

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

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

2 Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России [монография] / В. А. Агафонов [и др.] ; под ред. В. В. Фортунатова. – М. : ГОУ «УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 292 с.

3 **Покровская, О. Д.** О терминологии объектов терминально-складской инфраструктуры / О. Д. Покровская // Мир транспорта. – 2018. – Т. 16, № 1 (74). – С. 152–163.

4 **Покровская, О. Д.** Определение параметров терминальной сети региона (на примере Кемеровской области) / О. Д. Покровская // Транспорт Урала. – 2012. – № 1 (32). – С. 93–97.

5 **Покровская, О. Д.** Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России / О. Д. Покровская // Инновационный транспорт. – 2015. – № 1 (15). – С. 13–23.

6 **Покровская, О. Д.** Терминалистика – организация и управление в транспортных узлах / О. Д. Покровская, Е. К. Коровяковский // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2016. – Т. 13, № 4 (49). – С. 509–520.

7 **Покровская, О. Д.** Международная логистика Транссибирской магистрали: использование транзитного потенциала России / О. Д. Покровская, В. М. Самуйлов // Инновационный транспорт. – 2016. – № 3 (21). – С. 3–7.

*P. KURENKOV, Doctor of Economics, Professor
Russian University of Transport (MIIT)*

*V. BELOZEROV, Doctor of Economics, Professor
Petersburg State Transport University of Emperor Alexander I*

*N. FILIPPOVA, Doctor of Technical Sciences, Professor
Moscow Automobile Highway Institute (Technical University)*

INFLUENCE OF INFRASTRUCTURE MODERNIZATION OF THE EASTERN LANDSCAPE ON HUMANITARIAN AND SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF REGIONS SIBERIA, ZABAIKALYA AND FAR EAST

The influence of the modernization and development of the transport infrastructure of the Eastern range on the humanitarian and socio-economic development of the regions of Siberia, Transbaikalia and the Far East is revealed. Proposed tasks for their progressive development and sustainable functioning. Key words: railway, transport system, Eastern polygon, region, development.

Получено 29.10.2021