

УДК 656.073.7

## **ПРОЕКТ “ИНТЕГРАЛЬНОЙ ЕВРАЗИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ” В СВЕТЕ СОВРЕМЕННЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ МИГРАЦИИ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ РФ**

© 2015 Т.И. Борзунова, А.Г. Гришанова, Л.В. Макарова,  
Р.В. Маньшин, Г.Ф. Морозова\*

**Ключевые слова:** Интегральная евразийская транспортная система, миграционное и естественное движение населения, рынок труда.

Учитывая современную геополитическую и социально-экономическую ситуацию, следует отметить необходимость развития железнодорожной сети в России с точки зрения эффектов для рынка труда. Традиционные методы на региональном и локальном рынках труда, предпринимаемые службой занятости, важны, но они не могут кардинально изменить ситуацию с безработицей во многих регионах Российской Федерации. Решение проблемы безработицы, получившей столь широкое распространение в восточных регионах страны, требует неординарных подходов и масштабных проектов по созданию рабочих мест. Одним из них может быть развитие (строительство) Евразийской интегральной транспортной системы. Зарубежный и отечественный опыт подтверждает, что транспортные проекты способны существенно стимулировать занятость, причем как при строительстве, так и после его завершения. Статья посвящена анализу развития транспортной системы РФ и выявлению его влияния на миграционное и естественное движение населения. Проведена группировка субъектов РФ по показателю густоты железных дорог. Показано воздействие развития транспортной инфраструктуры на основные показатели рынка труда регионов России.

В свете введения санкций со стороны Европейского союза произошло дальнейшее усиление внимания к политическим и социально-экономическим связям между Российской Федерацией и азиатскими странами. Возросла значимость реализации проекта “Интегральная евразийская транспортная система” (ИЕТС), который, по примерным расчетам, основанным на отечественном и зарубежном опыте, может создать дополнительно на первом этапе (включая в себя строительство полотна, прокладку коммуникаций и пр.) не менее 1,5 - 2 млн новых рабочих мест. На следующем этапе ожидается создание до 5 млн рабочих мест (на строительстве и реконструкции городов и поселков, поддержании коммуникаций, обслуживании дороги, в сервисе и пр.). По предварительным расчетам, это поможет трудоустроить всех безработных не только в регионах прохождения ИЕТС, но и в целом по России. Естественно, ограничения, связанные со структурными факторами безработицы, потребуют переобучения части безработных, но даже это

принесет позитивный эффект, поскольку будет способствовать восстановлению умирающей сети профессионально-технических училищ, дальнейшему развитию системы образования в стране в целом, а также поможет решению проблемы перенаселенности ряда крупных городов за счет оттока молодежи на работу в регионы строительства ИЕТС, особенно в Сибирь и на Дальний Восток. Все это, вместе взятое, может стать реальной основой для изменения современного направления миграционных процессов в России, для его кардинального поворота с запада на восток, как это было истари, до распада Союза ССР.

В данной связи важное значение имеет анализ такого показателя, как “густота железных дорог” (километров путей на 1000 км<sup>2</sup> территории). Вся территория России нами условно распределена на 5 типов регионов.

Первый тип - регионы с высокой плотностью железнодорожной сети (более 240 км на 1000 км<sup>2</sup>). В эту группу входят 16 субъектов, расположенных исключительно в евро-

\* Борзунова Татьяна Ивановна, кандидат экономических наук, научный сотрудник; Гришанова Александра Георгиевна, кандидат экономических наук, ст. научный сотрудник; Макарова Людмила Вячеславовна, кандидат экономических наук, ст. научный сотрудник; Маньшин Роман Владимирович, кандидат экономических наук, зав. сектором; Морозова Галина Федоровна, кандидат экономических наук, научный сотрудник. E-mail: vestnik\_sgeu@mail.ru.

пейской части страны, главным образом (11 регионов) в Центральном федеральном округе, где наблюдается максимальная густота железных дорог как среди федеральных округов, так и среди субъектов РФ (в Московской области - 577 км на 1000 км<sup>2</sup>). Вообще, основная сеть железных дорог в России сосредоточена в европейской части страны. В частности, здесь проходят Московская, Октябрьская, Горьковская, Северо-Кавказская, Юго-Восточная и Куйбышевская железные дороги. В Москве также берет начало Транссибирская магистраль, которая традиционно связывает восток с центром и западом страны. В восточной части РФ субъектов данного типа с высокой плотностью железнодорожного полотна пока нет.

Второй тип - регионы с повышенной плотностью железнодорожной сети (от 180 до 240 км на 1000 км<sup>2</sup>). В данную группу входят 19 субъектов РФ, которые расположены также исключительно в европейской части. В основном через территорию этих регионов проходит шесть ключевых железных дорог России: Октябрьская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская и Куйбышевская. Транссибирская магистраль проходит через 3 субъекта данной группы. Наибольшей густотой железных дорог в ее пределах характеризуются Челябинская и Свердловская области, Чеченская Республика, Республика Северная Осетия, Республика Адыгея и Ростовская, Саратовская области. Высокая плотность железнодорожной сети связана с активным присутствием в регионах ОАО "РЖД". Компания прямо или опосредованно инвестирует большие средства в развитие железнодорожной сети России, обеспечивая рабочими местами значительное количество населения в данных регионах.

Третий тип - регионы со средней плотностью железнодорожной сети (от 120 до 180 км на 1000 км<sup>2</sup>). В группу входят 9 субъектов, представляющих все (за исключением Уральского) федеральные округа РФ.

Четвертый тип - регионы с пониженной плотностью железнодорожной сети (от 60 до 120 км на 1000 км<sup>2</sup>). В состав группы входят 17 субъектов РФ, причем подавляющая часть регионов этой группы расположена на Урале и в восточной части страны. Транссибирская магистраль проходит через такие субъекты

данного типа, как Костромская область, Кировская область, Пермский край, Новосибирская область, Амурская область, Приморский край.

Пятый тип - регионы с низкой плотностью железнодорожной сети (менее 60 км на 1000 км<sup>2</sup>). В состав группы входят 14 субъектов РФ, преимущественно расположенные в Сибири и на Дальнем Востоке, особенность железнодорожной сети которых заключается также в том, что ее основная часть смещена в южные приграничные регионы страны. Вдоль границы России проходит Транссибирская магистраль с ответвлениями в южные территории восточной части страны. Помимо этого, в Северо-Западном федеральном округе также есть три субъекта с низкой плотностью железных дорог: Республика Коми, Вологодская область, Архангельская область. В этом регионе проходит Северная железнодорожная магистраль.

К особому типу относятся 7 регионов России: Республика Алтай, Ненецкий автономный округ, Магаданская область, Чукотский автономный округ, Камчатская область, Корякский автономный округ и Республика Тыва. Здесь железные дороги отсутствуют, что препятствует социально-экономическому развитию регионов, так как транспортное сообщение в них является сезонным.

Уровень обеспеченности транспортной сетью, несомненно, оказывает заметное влияние как на передвижение населения, так и на социально-экономическое развитие регионов, особенно северных и восточных районов, отдаленных от центра страны. В этой связи представляет интерес анализ взаимосвязи уровня развития транспортной системы и процессов миграции населения. Распределение регионов, имеющих положительный миграционный прирост, по группам с разной густотой железных дорог показало, что большая часть таких территорий приходится на группы с высокой и повышенной степенью покрытия железными дорогами. Из 34 территорий с положительным миграционным приростом 23 приходится на вышеуказанные группы. И только 7 территорий, увеличивающих свое население за счет притока мигрантов, входят в группы с пониженной и низкой густотой железных дорог, в основном это территории областей, по которым проходит Транссибирская железнодорож-

ная магистраль (Тюменская, Новосибирская области, Хабаровский край и др.).

В свою очередь, большая часть территорий с отрицательным сальдовым итогом миграции расположена в регионах с пониженной и низкой плотностью железнодорожного полотна - 24 территории из 41, из них более половины находятся в Сибири и на Дальнем Востоке. При этом, обобщая взаимосвязь сальдового результата миграции населения по субъектам РФ со степенью плотности железных дорог на их территориях, следует отметить, что во всех пяти предложенных по последнему показателю группах имеются субъекты РФ как с притоком, так и с оттоком населения. Однако в группах территорий с очень высокой и высокой плотностью железных дорог субъектов РФ с положительным сальдо миграции в 2 раза больше, чем с отрицательным сальдо. И, наоборот, на территориях с низкой и очень низкой плотностью железных дорог доминируют субъекты РФ с миграционным оттоком населения: их здесь более чем в 3 раза больше, чем территорий, которые за счет миграции увеличивают свое население.

Понятно, что особую группу составляют регионы Российской Федерации, в которых вообще нет железных дорог. Вся эта группа субъектов РФ характеризуется устойчивым миграционным оттоком населения. Вышесказанное позволяет утверждать, что развитие железнодорожного транспорта, как и его отсутствие, влияет на процессы миграции населения. Как правило, более высокой степени развитости железнодорожного транспорта того или иного субъекта РФ в Центральном и Северо-Западном федеральном округах соответствует более высокая их миграционная притягательность, а следовательно, положительный миграционный прирост их населения. В то же время в Дальневосточном округе, наоборот, отмечается низкий уровень притока жителей. Отсутствие в том или ином субъекте РФ железнодорожного сообщения снижает его миграционную привлекательность, имеет следствием миграционный отток населения.

Достаточно интересным является анализ взаимосвязи уровня развития транспортной системы и результативности естественного движения населения. Распределение субъектов РФ с положительным естественным приростом населения по группам с разной плотностью железных дорог показало, что большая часть субъек-

тов РФ с положительным естественным движением населения приходится на группы с пониженной и низкой степенью покрытия железными дорогами. Из 35 субъектов РФ с положительным естественным приростом 23 приходятся на вышеуказанные группы. И только 9 территорий, где рождаемость превышает смертность населения, входят в группы с высокой и повышенной плотностью железных дорог. Такая взаимосвязь объясняется высокой рождаемостью населения в национальных субъектах Российской Федерации, которые не характеризуются высокой плотностью железнодорожного сообщения. Как исключение, положительный естественный прирост среди регионов с высокой плотностью железнодорожной сети зафиксирован только в столицах - Москве и Санкт-Петербурге, а также в Краснодарском крае.

В свою очередь, большая часть субъектов РФ с отрицательным естественным приростом населения расположена в регионах с высокой и повышенной плотностью железнодорожного полотна - 26 территорий из 40, из них почти 80% находятся в Центральном и Приволжском федеральных округах. Такая зависимость может быть объяснена более "старой" возрастной структурой населения регионов европейской части России, а также более высокой степенью урбанизации данной части страны. Это доказывает, что все субъекты Центрального федерального округа (кроме г. Москвы) характеризуются естественной убылью населения, а в Северо-Кавказском федеральном округе, наоборот, во всех регионах отмечается естественный прирост населения независимо от плотности железнодорожной сети.

Для оценки развития трудового потенциала в субъектах Российской Федерации в свете разработки проекта ИЕТС необходимо проанализировать взаимосвязь степени их обеспеченности железнодорожной сетью с долей экономически активного населения, уровнем безработицы и потребностью в работниках. Параметры экономически активного населения, потребности в работниках и уровень безработицы тесно взаимосвязаны и характеризуют в определенной степени уровень социально-экономического развития любого региона. На последний непосредственное влияние оказывают различные факторы, среди которых особенно важна обеспеченность регионов транспортной системой.

В целом на уровне субъектов РФ, там, где выше густота железных дорог, отмечается, как правило, и более высокий уровень концентрации экономически активного населения. На уровне федеральных округов такая закономерность характерна, например, для Центрального и Северо-Западного федеральных округов, где на территориях с большими возможностями свободного передвижения проживает, соответственно, и большая часть экономически активного населения всего округа. Однако в РФ есть федеральные округа с иной картиной взаимосвязи между степенью развитости сети железнодорожного транспорта и степенью концентрации экономически активного населения округа. Например, в Дальневосточном ФО есть территории, которые характеризуются самой низкой обеспеченностью сетью железных дорог, но при этом в них фиксируется высокий уровень концентрации экономически активного населения федерального округа. Хабаровский край, Республика Саха (Якутия), Камчатская область, Магаданская область и Чукотский автономный округ, где самая низкая степень развития сети железнодорожного транспорта, а в трех последних, как отмечалось выше, вообще отсутствует, концентрируют чуть менее половины (46%) экономически активного населения округа. Вероятно, отсутствие железных дорог в большинстве областей Дальнего Востока ограничивает передвижение не только всего населения внутри федерального округа, но и особенно экономически активных граждан.

Естественно предположить, что во взаимосвязи параметров безработных в субъектах РФ и федеральных округах со степенью развитости железнодорожного транспорта должна наблюдаться картина, обратная той, что описана выше. И действительно, в Центральном федеральном округе больше чем в половине его территорий (в 14 из 18) с высоко развитой сетью железнодорожного транспорта наблюдается низкий уровень безработицы, иными словами, прослеживается обратная взаимосвязь между вышеназванными показателями. Однако при этом в Сибири и на Дальнем Востоке низкий уровень безработицы должен отмечаться и в регионах, где имеется низкая и минимальная густота железнодорожного покрытия. Например, в половине регионов Сибири и почти на всех территориях Дальне-

го Востока наблюдается низкий уровень безработицы при очень низкой густоте железнодорожного полотна. Эту ситуацию можно объяснить тем, что когда при малой численности населения долгие годы фиксируется его постоянный отток, то это в определенной мере решает проблемы безработицы.

Но существуют и исключения. Так, в столичном регионе (г. Москва и Московская область) на территориях с высокоразвитой системой железнодорожного транспорта отмечается высокий уровень безработицы. Это обусловлено, прежде всего, уникальностью экономического развития данных территорий, их социальной спецификой, требует все возрастающих объемов рабочей силы. Однако здесь из-за структурных диспропорций между спросом и предложением этой рабочей силы по ее качественным параметрам вследствие специфики "столичного" менталитета населения, особенно москвичей, отмечаются высокие параметры безработицы. Вместе с тем, разнообразие выполняемых столицей градообразующих и градообслуживающих функций приводит к ее уникальной миграционной притягательности и имеет следствием возрастающую потребность в работниках, несмотря на привлечение этим регионом огромного числа как внутрироссийских, так и зарубежных мигрантов. Поэтому такой показатель, как потребность в работниках, здесь получает высокий уровень. При том, что, помимо Москвы и Московской области, высокий уровень потребности в работниках наблюдается еще лишь в 9 субъектах РФ. Сопоставляя этот показатель с показателем густоты железнодорожного полотна по разным федеральным округам, следует отметить, что взаимосвязь между этими показателями несущественна.

Таким образом, густота железнодорожного полотна в разных регионах страны, безусловно, оказывает влияние на процессы миграции, на численность экономически активного населения, уровень безработицы и потребность в работниках в субъектах РФ, но это взаимовлияние не имеет общей закономерности. Оно скорее имеет специфику, с одной стороны, в наиболее развитых субъектах РФ и федеральных округах, а с другой - в наименее развитых. Строительство ИЕТС должно будет эту специфику нивелировать.

*Поступила в редакцию 02.07.2015 г.*