

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № s6 / 2023, Vol. 15, Iss. s6 <https://esj.today/issue-s6-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/37FAVN623.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Абрамян, А. Э. Повышение социально-экономической безопасности сельской местности путем развития автомобильной транспортной инфраструктуры / А. Э. Абрамян, И. А. Лебедев, Н. В. Капустина // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № s6. — URL: <https://esj.today/PDF/37FAVN623.pdf>

For citation:

Abrahamyan A.E., Lebedev I.A., Kapustina N.V. Improving the socio-economic security of rural areas through the development of road transport infrastructure. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(s6): 37FAVN623. Available at: <https://esj.today/PDF/37FAVN623.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 338.47

Абрамян Артур Эдикович

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Москва, Россия
Управление Федеральной службы, государственной регистрации, кадастра
и картографии по Московской области, Красногорск, Россия
Главный специалист-эксперт
E-mail: abramyanae@to50reg.ru

Лебедев Игорь Александрович

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Доцент Департамента экономической безопасности и управления рисками
Кандидат экономических наук, доцент
E-mail: ILebedev@fa.ru

Капустина Надежда Валерьевна

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Профессор Департамента экономической безопасности и управления рисками
Доктор экономических наук, доцент
E-mail: NVKapustina@fa.ru

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=584779

Повышение социально-экономической безопасности сельской местности путем развития автомобильной транспортной инфраструктуры

Аннотация. Автором настоящей научно-исследовательской работы поднимается острый вопрос депопуляции сельской местности России в настоящее время. В рамках статьи акцентируется внимание на том, что в сельской местности по всей Российской Федерации сегодня сложилась специфическая демографическая ситуация, связанная с оттоком населения. Наблюдается повсеместное сокращение количества школ и детских садов, медицинских учреждений и культурных центров. Приводятся статистические данные, подтверждающие процесс депопуляции на протяжении длительного периода времени. Молодое поколение отдаёт предпочтение жизни в городе в связи с лучшими бытовыми условиями и более высокой оплатой труда. Являясь крупными культурными, промышленными и экономическими центрами, большие города ежегодно обеспечивают растущий приток населения. Все это снижает уровень социально-экономической безопасности сельских территорий, что в свою очередь отрицательно сказывается на продовольственной безопасности РФ. По мнению авторов, необходимым условием, обеспечивающим сбалансированное развитие сельских местностей,

является обеспечение высокого уровня продовольственной безопасности и независимости. Автором обозначены основные причины упадка сельских территорий и выявлена взаимосвязь уровня социально-экономического развития сельской местности и состояния транспортной инфраструктуры. Было установлено, что сдерживающим фактором для развития сельских территорий является отсутствие связи сельских населенных пунктов с сетью дорог общего пользования посредством дорог с твердым покрытием. В заключении автором сделан вывод о возможном решении проблемы депопуляции сельской местности путем развития автодорожной транспортной инфраструктуры, а также её влияния на достижение высокого уровня продовольственной безопасности страны. Таким образом, в рамках настоящего научного исследования подтверждено, что решение инфраструктурных транспортных проблем, связанных со строительством, реконструкцией, модернизацией, ремонтом дорожных сетей, позволят обеспечить рост численности сельского населения и существенно увеличить объемы сельскохозяйственного производства.

Ключевые слова: сельские населенные пункты; транспортная инфраструктура; продовольственная безопасность; комплексное развитие; депопуляция; социально-экономическая безопасность; экономическое развитие; демографическая ситуация

Введение

На сегодняшний день сельская местность России характеризуется низким уровнем экономического развития, что сказывается на низких доходах и уровне жизни ее населения. Кроме того, социальная инфраструктура села, особенно в области медицины и образования, представляет себя в менее развитом состоянии по сравнению с городом, что делает сельскую местность менее привлекательной для жизни и обитания.

В данной ситуации одним из ключевых факторов, способствующих повышению социально-экономической безопасности и конкурентоспособности российской деревни, становится приток инвестиций. Однако, в условиях современного кризиса, возможности бюджетного финансирования ограничены. В рамках проведенного исследования была произведена оценка инвестиционной поддержки развития сельской местности в России и в регионах Центрального федерального округа за период 2019–2021 гг. Было выявлено, что на фоне сокращения численности и доли сельского населения, также происходит снижение объема инвестиций в основной капитал сельской местности, особенно в 2020 году в связи с пандемией. В 2019 году на каждого человека сельского населения приходилось 684 рубля инвестиций в основной капитал, к 2021 году этот показатель снизился до 590 рублей.

При этом, в разных регионах Центрального федерального округа наблюдается дифференциация по доле сельского населения и объему инвестиций в основной капитал, направленных на развитие сельской местности на одного человека. Тем не менее, стоит отметить, что между долей сельского населения и объемом инвестиций на одного человека отсутствует значимая корреляционная связь.

Цель исследования заключается в разработке решения повышения социально-экономической безопасности сельской местности за счет развития автомобильной транспортной инфраструктуры.

Объектом исследования является автомобильная транспортная система.

Предметом исследования является роль автомобильной транспортной инфраструктуры в обеспечении социально-экономической безопасности сельской местности.

1. Методы и материалы

При написании научной статьи автором применялись методы конкретизации, анализа научных исследований, сравнительного анализа, индуктивного анализа.

Для достижения данной цели в работе были поставлены следующие задачи:

- рассмотреть динамику численности городского и сельского населения;
- определить ключевые направления государственной политики по развитию сельских местностей;
- выявить причины оттока населения из сельской местности;
- оценить степень развития автомобильной транспортной инфраструктуры в России.

В рамках представленного исследования автором были проанализированы научные публикации, посвященные развитию сельской местности и автомобильной инфраструктуры. В частности, особое внимание уделялось разработкам таких авторов, как Л.Р. Имангулов, С.Г. Сафронов [1], А.И. Костяев [2], О.Я. Фролова, Н.С. Бордаченко [3].

2. Результаты и обсуждения

В сельской местности по всей Российской Федерации сегодня сложилась специфическая демографическая ситуация, связанная с оттоком населения. Наблюдается повсеместное сокращение количества школ и детских садов, медицинских учреждений и культурных центров. Специалисты отмечают низкий уровень качества жизни населения, высокий уровень безработицы и слабо развитую социальную инфраструктуру, что свидетельствует о низком уровне социально-экономической безопасности. Согласно данным Росстата, в период с 2002 по 2020 год численность населения, проживающего в сельской местности, сократилось на 1,6 млн чел., а доля сельского населения в общем количестве уменьшилась с 27 до 25 %. На рисунке 1 представлены изменения, характеризующие сложившуюся демографическую ситуацию в стране.

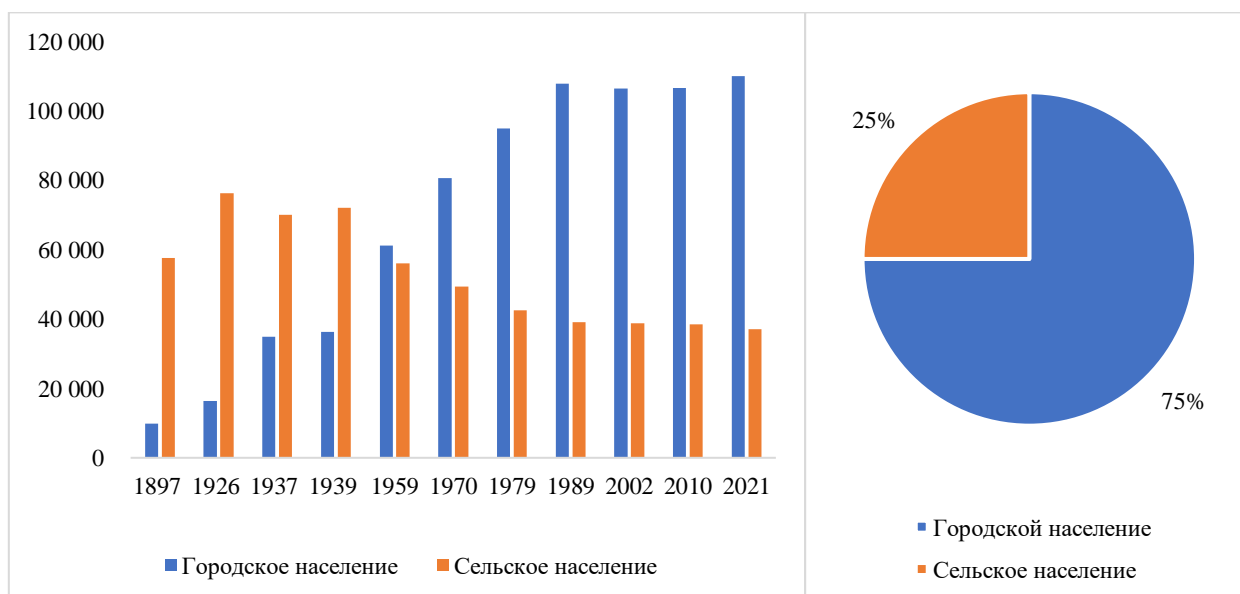


Рисунок 1. Изменение структуры численности населения России к 2021 году, тыс. чел. [4]

Исходя из рисунка 1 можно говорить о наличии длительной тенденции депопуляции сельских территорий. Так, 2021 года соотношение Российского населения, проживающего в городских населенных пунктах, составило — 75 % и лишь 25 % — в сельской местности.

Молодое поколение отдаёт предпочтение жизни в городе в связи с лучшими бытовыми условиями и более высокой оплатой труда. Являясь крупными культурными, промышленными и экономическими центрами, большие города ежегодно обеспечивают растущий приток населения. По мнению специалистов В.А. Безвербного и А.Н. Максимова, проблема депопуляции сельской местности продолжит набирать серьезные обороты, учитывая низкий уровень рождаемости и миграцию молодого населения в крупные районные центры. Авторами предложены следующие направления государственной политики по развитию и повышению социально-экономической безопасности сельской местности:

- организация современной сельской расселенческой структуры, учитывающей актуальные требования к инфраструктурному развитию;
- применение современных технологических решений в сфере земледелия и агрохимии в целях развития аграрного комплекса;
- поддержка малого и среднего бизнеса, а также добровольческих инициатив от местного населения;
- развитие селитебной и рекреационной функций сельскохозяйственных территорий;
- обеспечение продовольственной безопасности и независимости страны путем максимально возможного импортозамещения в части переработки сельхозпродукции;
- усовершенствование механизма предоставления сельской ипотеки для приобретения земельных участков и малоэтажного коттеджного строительства [4].

По мнению авторов, необходимым условием, обеспечивающим сбалансированное развитие сельских местностей, является обеспечение высокого уровня социально, экономической, продовольственной безопасности и независимости. Высокий уровень социально-экономической безопасности сельских территорий является одним из ключевых условий обеспечения продовольственной безопасности. В соответствии с доктриной продовольственной безопасности, в первую очередь необходимо предпринимать меры, направленные на установление продовольственной независимости Российской Федерации за счет основных видов исключительно отечественной сельскохозяйственной продукции. Ключевой целью Доктрины выступает доступность качественных продуктов питания в достаточных объемах для всех слоёв населения [5].

Большое влияние на возрождение сельских территорий способно оказать улучшение транспортной доступности сельских населенных пунктов. По мнению специалиста Н.М. Гордеенко [5], причина оттока населения связана со следующими проблемами (рис. 2).

Таким образом, повысить потенциал сельских территорий и уровень продовольственной безопасности Российской Федерации невозможно без решения проблем, связанных с развитием автомобильных дорог и регулярным транспортным сообщением среди сельского населения.

Важность роли государственного регулирования в области обеспечения транспортной доступности сельских территорий развитых и развивающихся стран подчеркнута в работе О.А. Смирнова [6]. Автор считает, что большое внимание со стороны государственной власти к проблеме транспортной доступности сельских территорий обусловлено в доказанной зависимости уровня бедности населения и уровнем развития транспортной инфраструктуры.

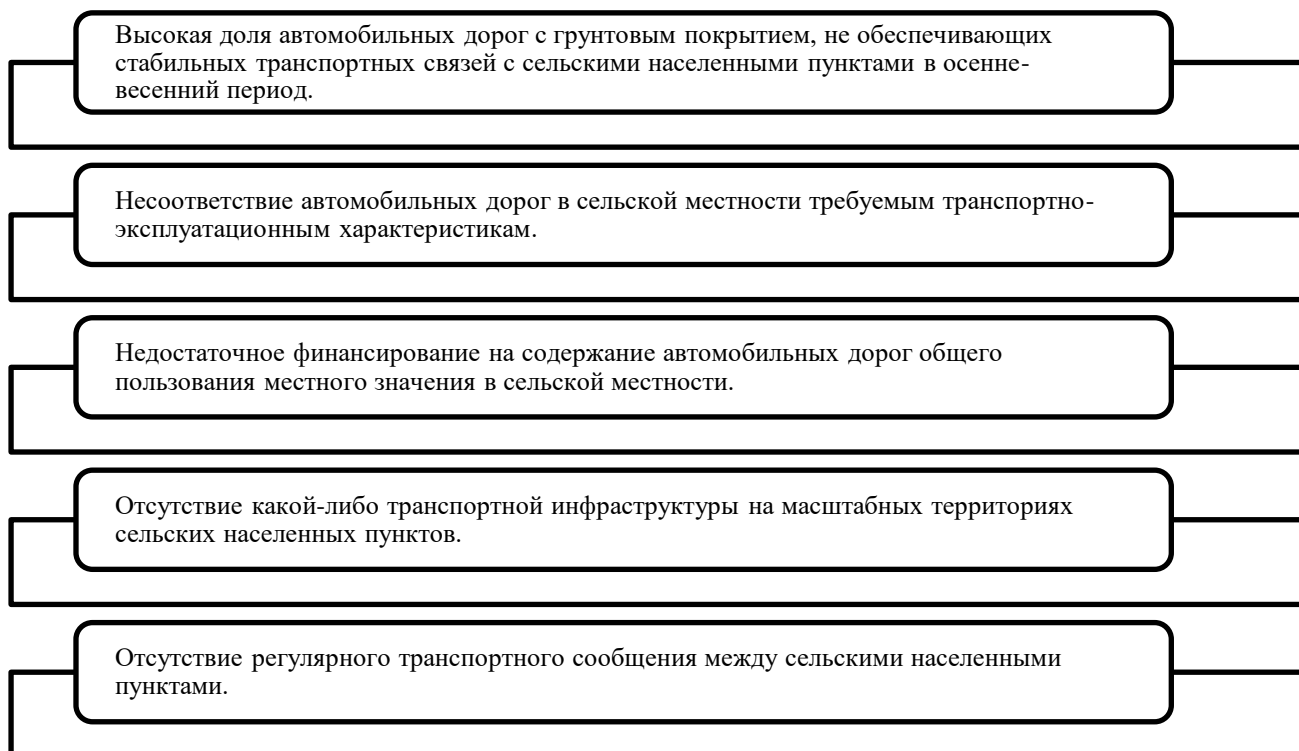


Рисунок 2. Основные причины оттока населения [5]

По мнению ученых Л.В. Орниной и И.В. Кашубы, помимо транспортной составляющей, для социально-экономического развития сельских территорий большое значение имеют объекты социальной инфраструктуры. Такие объекты служат рабочими местами для населения, создают условия для получения образования, привлечения молодых квалифицированных кадров, влияют на снижение производственных издержек. Социальная инфраструктура в совокупности с сбалансированно-развитой транспортной инфраструктурой способны оказать положительное влияние на жизнедеятельность сельской местности, сформировать условия для демографического, культурно-досугового и социального развития населения [6].

Глубокий анализ состояния транспортной инфраструктуры сельских территорий приведен в работе Т.И. Захаровой на примере Омской области [7]. По результатам социологического опроса населения автором дана оценка состояния транспортной инфраструктуры в разрезе муниципальных районов Омской области по трем критериям: уровень развития, уровень качества, уровень безопасности. Ключевыми проблемами, сдерживающими развитие транспортной инфраструктуры, по мнению Т.И. Захаровой являются следующие (рис. 3).

Всесторонний анализ развития транспортной инфраструктуры Орловской области приведен в трудах М.Г. Полухиной. Автор делает выводы о схожести проблем развития транспортной инфраструктуры сельских территорий во всех регионах центрального федерального округа. В качестве ключевой проблемы М.Г. Полухина выделяет необходимость строительства проселочных дорог, приближенных по комфортности и эксплуатационным характеристикам к дорогам регионального значения [8].

Рассмотрим статистические данные, характеризующие состояние автомобильных дорог сельской местности в Российской Федерации на конец 2022 года уже на уровне федеральных округов.



Рисунок 3. Проблемы развитие транспортной инфраструктуры [7]

Таблица 1

Протяженность автомобильных дорог местного значения

Наименование федерального округа	Общая протяженность, км.			Удельный вес протяженности, %	
	Всего	из них, с твердым покрытием	из них, с усовершенствованным покрытием	дорог местного значения с твердым покрытием	дорог местного значения с усовершен. покрытием
Центральный федеральный округ	230 405,5	122 976,8	76 404,9	53,4	62,1
Северо-Западный федеральный округ	74 316,2	37 033,0	14 895,5	49,8	40,2
Южный федеральный округ	110 660,3	65 320,2	38 519,1	59,0	58,9
Северо-Кавказский федеральный округ	68 819,8	50 013,8	20 833,1	72,7	41,7
Приволжский федеральный округ	254 986,2	147 580,6	78 442,3	57,9	53,2
Уральский федеральный округ	62 269,6	39 574,9	25 108,8	63,6	63,5
Сибирский федеральный округ	135 634,7	81 424,9	35 373,3	60,0	43,4
Дальневосточный федеральный округ	70 932,2	40 742,3	12 014,0	57,4	29,5

Составлено автором с использованием источника [9]

Из таблицы 1 следует, что в среднем по стране доля протяженности автомобильных дорог местного значения с твердым покрытием составляет менее 60 %. Лидером по данному показателю выступает Северо-Кавказский федеральный округ — 72,7 %, а отстающую позицию занимает Северо-Западный федеральный округ — 49,8 %. Среди дорог, имеющих твердое покрытие, средняя доля дорог с усовершенствованным покрытием составляет приблизительно 51 %. Здесь лидирует Уральский Федеральный округ — 63,5 % и с большим отставанием располагается Дальневосточный федеральный округ — 29,5 %.

Сдерживающим фактором для развития сельских территорий является отсутствие связи сельских населенных пунктов с сетью дорог общего пользования посредством дорог с твердым покрытием. Специалистами ГК «Транспортная интеграция» произведен подсчет сельских населенных пунктов, не имеющих связи с сетью дорог общего пользования по дорогам твердого покрытия. На начало 2021 года количество таких населенных пунктов составило — 42,2 тыс. ед. При этом, низкий уровень обеспеченности автомобильной инфраструктурой показали Псковская (3 636 ед.) и Ярославская (3 258 ед.) области [9]. По оценкам ГК «Транспортная интеграция» экономические потери сельских территорий составили 90 млрд руб. в 2020 году. Структура потерь представлена:

- ростом затрат на эксплуатацию транспортных средств в связи с низким эксплуатационным состоянием автодорог сельских местностей;
- ростом затрат, связанных с увеличением времени нахождения транспортных средств на сельских автомобильных дорогах с грунтовым покрытием;
- потери, связанные с оттоком населения из сельской местности, в том числе из-за низкой транспортной доступности;
- ухудшение качественных характеристик продукции сельского хозяйства при транспортировке по дорогам низкого качества;
- потери, связанные с сезонными ограничениями для грунтовых дорог, влияющие на транспортную доступность предприятий в сельской местности.

Ниже представлены предложения, в которых обозначены предлагаемые меры для обеспечения социально-экономической безопасности сельских территорий, обеспечения продовольственной безопасности РФ и преодоления тенденции депопуляции сельских территорий:

1. Активизация межрегионального сотрудничества и увеличение объема перевозок путем развития сети автомобильных дорог, связующих соседние регионы и муниципальные образования.
2. Ликвидация грунтовых разрывов между населенными пунктами и административными центрами путем замены грунтового покрытия на твердое покрытие.
3. Строительство, реконструкция и капитальный ремонт общественных автомобильных дорог для обеспечения круглогодичных транспортных связей сельских поселений с предприятиями, организациями и объектами социальной инфраструктуры.
4. Создание обходных автодорог для небольших населенных пунктов с целью перенаправления транзитного транспорта за их территорию.
5. Улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог с целью обеспечения безопасного движения и повышения эффективности транспортировки.

6. Контроль качества и состояния имеющейся транспортной инфраструктуры, которая отвечает за доступность сельских территорий.

Решение проблем транспортной инфраструктуры в сельской местности предусмотрено в государственной программе Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 31.05.2019 № 696 [10]. Данная программа выделяет цели и приоритеты государственной политики при развитии сельских территорий, регламентирует порядок распределения субсидий, а также содержит перечень мероприятий, эффективность применения которых может стать отдельным предметом научного исследования.

Выводы

В рамках настоящего научного исследования подтверждено, что решение инфраструктурных транспортных проблем, связанных со строительством, реконструкцией, модернизацией, ремонтом дорожных сетей, позволят обеспечить рост численности сельского населения и существенно увеличить объемы сельскохозяйственного производства за счет повышения социально-экономической безопасности сельских территорий. В глобальном масштабе не оставляет сомнений, что развитая транспортная инфраструктура в распоряжении сельских территорий способна обеспечить высокий уровень социально-экономической и продовольственной безопасности государства, помочь в решении проблемы депопуляции сельской местности и оказать положительное влияние на социально-экономическое развитие сельских территорий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Имангулов, Л.Р. Сельская местность Дагестана: общероссийские тренды и региональные особенности развития / Л.Р. Имангулов, С.Г. Сафронов // Известия Российской академии наук. Серия географическая. — 2023. — Т. 87, № 7. — С.963–976. — DOI 10.31857/S2587556623070099. — EDN AAKLFFK.
2. Костяев, А.И. Развитие туризма в сельской местности / А.И. Костяев // Никоновские чтения. — 2020. — № 25. — С. 127–130. — EDN TJPBNG.
3. Фролова, О.Я. Развитие социальных услуг в сельской местности региона / О.Я. Фролова, Н.С. Бордаченко // Никоновские чтения. — 2022. — № 27. — С. 106–114. — EDN DBQAKB.
4. Беляков, В.В. Международный проект "ЛУГА-Балт 2" как направление экологического развития сельской местности / В.В. Беляков, В.Б. Минин, И.Б. Ужинова // Известия Международной академии аграрного образования. — 2020. — № S49. — С. 69–73. — EDN GJYZNE.
5. Капелюк, З.А. Мониторинг развития предприятий как фактор создания новых рабочих мест в сельской местности Новосибирской области / З.А. Капелюк, Т.О. Васильева // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. — 2020. — № 1(31). — С. 12–20. — EDN RHEUTI.
6. Инвестиционная поддержка развития сельской местности в условиях кризиса / Е.В. Репринцева, О.В. Власова, Ю.В. Желудева, С.П. Кузьмина // Вестник Курской государственной сельскохозяйственной академии. — 2022. — № 9. — С. 166–171. — EDN RAIRIS.

7. Югов, Е.А. Трудовые ресурсы сельской местности в условиях инновационного развития / Е.А. Югов // Финансовый вестник. — 2021. — № 1(52). — С. 54–60. — EDN GUBZYS.
8. Тохирджонов, Б.Т. Развитие профессиональных качеств трудовых ресурсов в сельской местности / Б.Т. Тохирджонов // Вестник Таджикского государственного университета коммерции. — 2021. — № 4-2(39). — С. 181–188. — EDN FQFWRR.
9. Макаров, В.В. Предпосылки развития сферы услуг в сельской местности в условиях цифровой экономики / В.В. Макаров, М.Ю. Федорова // Экономические науки. — 2020. — № 192. — С. 138–143. — DOI 10.14451/1.192.138. — EDN QFBPPE.
10. Зюкин, Д.А. Взаимосвязь инвестиционных возможностей и развития производства в сельской местности / Д.А. Зюкин, Н.М. Сергеева // Вестник НГИЭИ. — 2022. — № 4(131). — С. 69–80. — DOI 10.24412/2227-9407-2022-4-69-80. — EDN AJDVJY.

Abrahamyan Artur Edikovich

The Russian University of Transport, Moscow, Russia
Department of the Federal Service, State Registration, Cadastre and Cartography for the Moscow Region, Krasnogorsk, Russia
E-mail: abramyanae@to50reg.ru

Lebedev Igor Alexandrovich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: ILebedev@fa.ru

Kapustina Nadezhda Valerievna

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: NVKapustina@fa.ru
RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=584779

Improving the socio-economic security of rural areas through the development of road transport infrastructure

Abstract. The author of this research work raises the pressing issue of depopulation in rural Russia at the present time. The article focuses on the fact that in rural areas throughout the Russian Federation today there is a specific demographic situation associated with the outflow of the population. There is a widespread reduction in the number of schools and kindergartens, medical institutions and cultural centers. Statistical data are provided confirming the process of depopulation over a long period of time. The younger generation prefers living in the city due to better living conditions and higher wages. As major cultural, industrial and economic centers, large cities annually provide a growing influx of population. All this reduces the level of socio-economic security of rural areas, which in turn negatively affects the food security of the Russian Federation. According to the authors, a necessary condition for ensuring balanced development of rural areas is to ensure a high level of food security and independence. The author identifies the main reasons for the decline of rural areas and reveals the relationship between the level of socio-economic development of rural areas and the state of transport infrastructure. It was found that a limiting factor for the development of rural areas is the lack of connection of rural settlements with the public road network through paved roads. In conclusion, the author concluded that it is possible to solve the problem of rural depopulation through the development of road transport infrastructure, as well as its impact on achieving a high level of food security in the country. Thus, within the framework of this scientific research, it has been confirmed that solving infrastructure transport problems associated with the construction, reconstruction, modernization, and repair of road networks will ensure growth in the rural population and significantly increase the volume of agricultural production.

Key words: rural settlements; transport infrastructure; food security; integrated development; depopulation; socio-economic security; economic development; demographic situation