

2005, № 3.

6. Твайдел Дж., Уэйр А. Возобновляемые источники энергии. – М.: Энергоатомиздат,

7. 1990.

8. Лебедев А.А. Кризисные тенденции в экономике России и проблемы обеспечения экологической безопасности страны // Экология промышленного производства. 2006. № 2.

9. Мингалева Ж.А. Политика структурной модернизации экономики. // Журнал экономической теории. 2012. № 2. С.109-115.

10. Мингалева Ж.А. Формирование комплексной системы государственных мер стимулирования инновационной деятельности в России // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. 2010. № 99. С.12-19.

11. Железняк О. Курс на ресурсосбережение. // Автоматика, связь, информатика. 2008. № 5. С. 2-3.

12. Данилевич Я.Б., Коваленко А.Н. Энерго- и ресурсосбережение – условие и фактор экономического возрождения // Экономическое возрождение России. – 2006. – №2(8). – С. 8–15.

13. Мингалева Ж.А. Институциональные аспекты экономической модернизации. // В мире научных открытий. 2010. № 3-3. С.134-139.

14. Федоров Е.В. Капитализация вторичных ресурсов как важнейший фактор ресурсосбережения, экологической безопасности и устойчивости развития страны. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.mskstanko.ru/Lib1.html>

15. Мингалева Ж.А. Модернизация национальной эко-

номики на основе стратегии инновационного развития. // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – № 2, 324-324.

16. Хансаяров Р.И. Ресурсосбережение как фактор повышения эффективности производства // 2011. № 6 (79) С.50-53.

17. Мингалева Ж.А. Реформирование институциональной структуры как фактор экономического развития. // Вестник ПГУ. Серия Политология. Вып.1(3), 2008. С.140-145.

18. Журавлев Ю.П. Энерго- и ресурсосбережение – перспективные направления развития энергетики ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат». // Известия высших учебных заведений. Электромеханика. 2006. № 4. С. 13-16.

19. Феклистов О.И. Ресурсосбережение – важнейший фактор инновационного развития рынка жилищно-коммунальных услуг. // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2010. Т. 38. № 3. С. 362-365.

20. Андрухин А.В. Энерго- ресурсосбережение как факторы повышения эффективности производства в дальневосточном регионе. // Вологодские чтения. 2002. № 29. С. 6-8.

21. Прокопенков С. В. Проблемы формирования экологической стратегии промышленности региона // Экономическое возрождение России. – 2010. – №2(24). – С. 90–97.

Работа выполнена в рамках гранта РГНФ № 11-32-00207а1 и Темплана ПГНИУ по заказу Министерства образования и науки РФ (тема 6.6042.2011)

SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT: INNOVATION, ENVIRONMENTAL MANAGEMENT AND RESOURCE

© 2012

*Zh.A. Mingaleva, doctor of economical sciences, professor
Perm National Research Polytechnic University, Perm (Russia)*

Keywords: innovation, resource-saving, environmentally friendly technologies, sustainable development, resource management, economic modernization.

Annotation: In modern conditions, a key factor in economic and social development is resource conservation, improving environmental safety and rational use of all available resources, which can be done through the introduction of advanced innovation in all areas and walks of life. Program to modernize the Russian economy includes those tasks and the success depends on their ability to provide solutions for sustainable development, the formation in Russia and its regions, post-industrial economy, the economy of “knowledge”.

УДК 331

ВЛИЯНИЕ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА КАЧЕСТВО ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

© 2012

*В.В. Михайлова, аспирант кафедры «Экономическая теория»
Северо-восточный федеральный университет им.М.К. Аммосова, Якутск (Россия)*

Ключевые слова: качество жизни, Север, транспортно-логистический центр, инвестиции, грузопотоки.

Аннотация: В статье упоминаются ведущие исследователи, занимающиеся вопросами качества жизни населения. Рассматривается сущность категории качества жизни, особое внимание уделено реализации инвестиционного проекта - строительства транспортно-логистического центра в северном регионе. Северные территории играют ключевую роль в национальной экономике, в обеспечении безопасности и геополитических интересов России. Однако именно здесь одним из главных ограничителей экономического развития региона является неразвитая транспортная инфраструктура. В настоящее время существует угроза продовольственной безопасности Арктических улусов, прямо вытекающая из отсутствия транспортных коммуникаций в экстремальных условиях Крайнего Севера. В статье описываются цель, задачи и результаты строительства транспортно-логистического центра.

Качество жизни объединяет многие аспекты уровня жизни населения. Важнейшими из них выступают стандартные меры экономического благосостояния: доходы населения, социальное обеспечение, потребление материальных благ и услуг. Так, в 1962 г. Дж.Берлингер включал в качество жизни как базовые следующие элементы: уровень доходов на душу населения, уровень преступности и правонарушений, уровень образования и медицинского обслуживания. Американский ученый Дж.Форрестер к свойствам качества жизни отнес также стрессовые ситу-

ации, трудности жизни, скученность населения, качество питания, загрязненность окружающей среды. Категорию качества жизни можно свести к следующим пяти интегральным свойствам, составляющим среду и систему обеспечения жизнедеятельности населения: во – первых, способность к воспроизводству (рождаемость, смертность, заболеваемость, инвалидность, продолжительность жизни и т.д.), способность образовывать и сохранять семьи, уровень образования; во – вторых, удовлетворение материальных и социальных потребностей населения; в

– третьих, социальная безопасность, отражающая условия труда, социальное обеспечение и социальную защиту; в – четвертых, качество окружающей среды, в – пятых, природно-климатические условия, характеризующиеся климатическими условиями, частотой и спецификой форс-мажорных ситуаций.

Россия переживает сложный исторический период формирования новых социально – экономических отношений, процесс перехода к новой системе государственного регулирования экономики и социальной сферы в условиях инновационного пути развития и влияния мирового экономического кризиса. В условиях системного кризиса обостряется острота проблем обеспечения экономической и, в том числе, продовольственной безопасности населения Севера. Россия является северной страной. Специфика Севера заключается в том, что он имеет огромную территорию, экстремальные и уникальные природно-климатические условия и несметные недровые богатства. Север надолго останется ресурсной базой и перспективным регионом экономического роста страны на будущее.

Особое место среди регионов России по своему потенциалу развития занимает Республика Саха (Якутия). Республика занимает первое место в России по рейтингу общих запасов всех видов природных ресурсов, которые оцениваются в 78,4 трлн руб. (2 трлн евро). На долю Якутии приходится 47% разведанных запасов угля, 35% природного газа, нефти Восточной Сибири и Дальнего Востока, 22% гидроресурсов в целом по России. Республика Саха (Якутия) занимает почти 20% территории Российской Федерации, являясь самым необеспеченным с транспортной точки зрения регионом - 91,8% территории республики находится в зоне сезонного транспортного обслуживания, 25 районов из 33 не имеют надежной транспортной связи с центром республики и близлежащими регионами. Из 629 сельских населенных пунктов связаны с районными центрами дорожной сетью с твердым типом покрытия 48 населенных пунктов. Хуже всего обстоят дела на Севере Якутии.

Специфика Севера Якутии заключается в том, что он имеет огромную территорию (свыше 40% территории находится за Северным полярным кругом) в экстремальных природно-климатических условиях. Для более чем 80% территории Республики Саха (Якутия) единственной транспортной артерией служит сезонный водный путь по реке Лене. Для многих Арктических улусов транспортное сообщение существует только в зимнее время. Жители арктических улусов разобщены по мелким, личным и крестьянским хозяйствам, разбросаны по всей широкой территории Севера. И это является серьезной проблемой в обеспечении их продовольственными товарами и товарами первой необходимости. Таким образом, существует угроза продовольственной безопасности Арктических улусов, прямо вытекающая из отсутствия транспортных коммуникаций в экстремальных условиях Крайнего Севера.

В силу специфики районы арктической зоны требуют специальных мер государственной поддержки, которые должны осуществляться в приоритетном порядке, чтобы обеспечить устойчивую жизнедеятельность этих районов. Это направление должно включать меры по созданию условий для устойчивого и эффективного развития Арктики в целом и его транспортной доступности сезонного завоза грузов.

В последние годы во всем мире наблюдалось резкое увеличение масштабов и расширение географии мегапроектов – комплексных инвестиционных программ стоимостью от миллиарда долларов. В России сейчас структурированы мегапроекты, одобренные органами государственной власти для реализации по модели государственно-частного партнерства (ГЧП), на сумму, заметно превышающую 150 млрд долларов. С 2009 г. правительством Российской Федерации выделяются инвестиции на сумму 480 млрд рублей для поддержания развития основных видов транспорта и в то же время дополнительно за

счет средств самой отрасли транспорта – 80 млрд рублей. Вложение в инфраструктуру по сравнению с основным капиталом всегда больше создает новые рабочие места. Каждый миллиард рублей, вложенный в отрасли дорожного строительства страны, дополнительно создает 1500 новых рабочих мест.

В Республике Саха (Якутия) одним из крупных инвестиционных проектов является строительство Транспортно-логистического центра в п. Нижний Бестях (далее по тексту - ТЛЦ). Планируется, что ТЛЦ будет являться опорным центральным транспортно-логистическим центром, имеющим республиканское и федеральное значение (в перспективе), обеспечивающим круглогодичное транспортное сообщение, высокое качество услуг и сокращение сроков грузоперевозок через совершенствование и развитие транспортно-логистической инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт в настоящее время в полной мере обеспечивает круглогодичные магистральные перевозки в южных районах Якутии и в ближайшие годы сфера его деятельности распространится и на центральные районы республики. Ключевым проектом создания опорной транспортной сети Республики и главным стратегическим объектом транспортного строительства является строительство железнодорожной линии Беркаки-Томмот-Якутск.

Строительство железнодорожной линии Беркаки-Томмот-Якутск протяженностью около 800 километров началось еще в 1985 году, причем идея строительства железной дороги до Якутска возникла еще в начале прошлого столетия. В апреле 1912 года Госдума поддержала предложение министерства путей сообщения о постройке железной дороги в Якутской области. Однако практическая реализация проекта началась через 73 года после строительства Байкало-Амурской магистрали и прокладки железнодорожной ветки из Тынды в Беркаки.

В настоящее время строительство железнодорожной линии Беркаки-Томмот-Якутск, стоимостью 35 миллиардов рублей, подошло к концу, осталось построить через реку Лена трехкилометровый мост, соединяющий Якутск со станцией Нижний Бестях. В августе 2011г. министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин и глава Якутии Егор Борисов договорились о том, что в республике при строительстве железной дороги предпочтение будет отдано более дорогостоящему совмещенному железнодорожно-автомобильному мосту, а не более дешевому тоннелю по дну реки Лены.

Планируется, что переход через реку Лену будет построен таким образом, что по нижнему ярусу будет идти однопутная железная дорога, а по верхнему - двухполосная автодорога. Мост сможет не только соединить два участка железной дороги, но и автотрассы «Колыма», «Виллюй», «Амга», создав транспортно-логистический комплекс и перевалочно-распределительный узел. Объем финансирования, предположительно, может составить 79,8 миллиарда рублей.

С завершением строительства дороги Беркаки - Томмот - Якутск будет образована единая транспортная ось, соединяющая южные районы республики с северными, что позволит расширить возможности экспортных поставок Якутии путем использования транзитной сети смешанного типа «железная дорога - река-море» из стран АТР и Японии по БАМу, АЯМу, реке Лена на Севморпуть и далее на Запад, в Европу. К 2020 г. прогнозируется увеличение перевозок грузов и пассажиров на 35-40 % по сравнению с 2010г. (см.табл.1).

При завершении строительства железной дороги к 2013 году большая часть грузопотока будет проходить через станцию «Нижний Бестях», за исключением грузов, предназначенных для южных и частично западных районов республики.

Территория Республики разделена на транспортные подрайоны для определения зоны тяготения Якутского транспортного узла. Основным принципом транспортного районирования является привязка к про-

мышленным центрам, где зарождаются и поглощаются основные грузопотоки, а также привязка к основным действующим и перспективным транспортным магистралям.

- средняя заработная плата по предприятию составит 37320 рублей (в ценах 2011 года);
- гарантируется обеспеченное проживание 2359 (с уче-

Таблица 1

Прогноз транспортной работы железной дороги (в скобках выделены показатели ОАО АК «Железные дороги Якутии»)

| Показатели | Ед. изм. | 2006 г. | 2007 г. | 2008 г. | 2009 г. | 2010 г. | 2015 г. | 2020 г. |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| - перевозки грузов | тыс. тонн | 12357 (1796) | 12588 (2650) | 12878 (2700) | 12928 (2800) | 13029 (3000) | 15042 (5000)* | 18000 (6000) |
| - грузооборот | млн. т-км | 1353 (255) | 1400 (310) | 1458 (355) | 2155,6 (780) | 2205,6 (920) | 2955,6 (1600) | 3536,8 (2280) |
| - перевозки пассажиров | тыс. пасс | 241 (69,8) | 252 (89) | 263 (91) | 263 (92,6) | 263 (94,2) | 304 (120) | 360 (170) |
| - пассажирооборот | млн. пасс-км | 344 (19) | 354 (26,7) | 359 (27,3) | 359 (28,1) | 359 (29,8) | 401 (60) | 475 (85) |



Рис. 1. Зона транспортного тяготения ТЛЦ

Инвестиционный проект ТЛЦ относится к крупномасштабным, поэтому период реализации настоящей программы совпадает по срокам с реализацией инвестиционной фазы проекта, рассчитанной на три года (2012-2014). К 2015 году транспортно-логистический центр должен выполнять:

- прием грузов, доставляемых в Республику разными видами транспорта;
- распределение на грузопотоки, следующие в различные районы РС(Я);
- прием грузовых потоков, предназначенных на вывоз из районов Республики;
- выбор оптимальных видов транспорта доставки их потребителям с учетом сезонной неравномерности грузопотоков в разрезе основных групп грузов.

Ожидается следующий эффект от реализации проекта – к 2030 году увеличится рынок потребительских товаров; снизится размер оборотного капитала для ведения коммерческой деятельности, связанной с поставкой товаров на республиканский рынок; сократится объем дотаций на продукты питания, вследствие сокращения затрат на их транспортировку; изменится структура поставляемого продовольствия.

В результате реализации проекта ТЛЦ прогнозируется:

1. Повышение уровня благосостояния и занятости населения:
 - к 2030 году сформируется 674 рабочих места;

том мультипликатора 3,5) человек (работники и члены их семей), что составляет половину сегодняшней численности населения поселка;

- будут востребованы квалифицированные, молодые специалисты.

2. Повышение уровня здравоохранения и качества жизни:

- улучшения снабжения населения Республики Саха (Якутия) продовольственными товарами;
- повышение качества жизни.

3. Развитие социальной инфраструктуры:

- создание ТЛЦ предоставит торговым фирмам доступ к товарным потокам;
- создание ТЛЦ приведет к формированию рыночных структур и отношений.

4. Создание и улучшение транспортной инфраструктуры:

- создание ТЛЦ ускоряет процесс движения товарных запасов;
- создание ТЛЦ обеспечивает лучшую доступность товаров на республиканский рынок.

В целом реализация проекта транспортно-транзитного комплекса Якутии способствует достижению социально-экономических приоритетов региона и северо-востока России за счет:

- повышения привлекательности Дальнего Востока для размещения крупных транснациональных компаний и фирм, работающих в сфере высокотехнологичных и инновационных отраслей;

- роста инвестиций в регион, направляемых как в ТЛЦ, так и в сопряженные с ним сектора экономики;

- стимулирования развития туризма, привлечения деловых кругов в Якутию;

- повышения доходов и занятости, благосостояния и качества жизни населения Якутии за счет развития транспортно-логистической деятельности и повышения доступности других населенных пунктов территории, регионов и стран;

- развития сектора финансовых и банковских услуг в связи с обслуживанием финансовых потоков, сопровождающих грузовые и пассажирские перевозки;

- уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду вследствие более эффективной организации движения транспортных потоков и концентрации транспорта и складских мощностей на территории, ограниченной площадью ТЛЦ.

Таким образом, железная дорога позволит выйти из транспортной изоляции населению Якутии, увеличить поставки техники, промышленных и продовольственных товаров.

Развитие железнодорожного транспорта Республики Саха (Якутия) является одной из приоритетных задач государственной деятельности.

Создание динамично развивающегося, устойчиво функционирующего транспортно-логистического центра является необходимым условием повышения благосостояния северного населения. «Жители республики, в конце концов, должны осознать, что в процессах диверсификации и модернизации нашей экономики заключается главный потенциал кратного роста ее эффективности и конкурентоспособности. Поэтому якутянам не нужно относиться к этим процессам с недоверием, не нужно страшиться прихода железной дороги, освоения месторождений сторонними инвесторами, создания новых производств. Работа, которую мы сейчас ведем, позволит радикально улучшить систему жизнеобеспечения республики и качество жизни населения». Развитие и модернизация сферы транспорта являются факторами, стимулирующими социально-экономическое развитие страны, повышение качества жизни населения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Курс социально-экономической статистики: учебное пособие для вузов/ Под ред. проф. М.Г. Назарова.-М.: Финстатинформ, 2002.
2. Курс социально-экономической статистики: учеб-

ное пособие для вузов/ Под ред. проф. М.Г. Назарова.-М.: Финстатинформ, 2002.-с.613.

3. Путеводитель по инвестициям/Официальное издание. Министерство экономического развития Республики Саха (Якутия).-2010г.

4. Глобализация экономики и влияние мирового кризиса на развитие Северного региона: концепции, проблемы, решения: монография/А.А.Попов, А.Н.Мыреев, С.А.Попова. – Якутск:СВФУ, 2010.

5. www.sakhapress.ru

6. «Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года», утвержденная Распоряжением Правительства Республики Саха (Якутия) от 6 сентября 2006 года №411 (в ред. Постановления Правительства Республики Саха (Якутия) от 19.04.2010 года №184.

7. Обоснование инвестиций Транспортно-логистического центра в п. Нижний Бестях Республики Саха (Якутия), разработанное ОАО «Иркутскгипродорнии», Иркутск 2010.

8. Послание Президента Республики Саха (Якутия) Государственному Собранию (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия), 2011.

THE INFLUENCE OF COMPLEX DEVELOPMENT OF THE RAILWAY TRANSPORTATION ON QUALITY OF LIFE OF THE POPULATION OF REPUBLIC SAKHA (YAKUTIA)

© 2012

V.V. Mikhaylova, post-graduate student of the chair “Economic theory”
North-Eastern Federal University named after M.K. Ammosov, Yakutsk (Russia)

Keywords: quality of life, the North, the transport-logistical center, investments, goods traffics.

Annotation: In article the leading researchers, prosecuting are mentioned by subjects of quality of life of the population. The essence of a category of quality of life is considered, the special attention is given to realization of the investment project – a building of the transport-logistical center in Northern region. Northern territories play a key role in national economy, in safety and geopolitical interests of Russia. However, one of the main terminators of economic development of region is not developed transport infrastructure. Now there is a threat of food safety in Arctic regions which is directly following of the absence of transport communications in extreme conditions of the Far North. In article the purpose, problems and results of building of a transport-logistical center are described.

УДК 338.24

ПРОБЛЕМЫ УМЕНЬШЕНИЯ ДИСПРОПОРЦИОНАЛЬНОСТИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ УКРАИНЫ

© 2012

A.C. Muzychenko, доктор экономических наук, профессор кафедры
«Экономика предприятия, финансы, учет и аудит»
Уманский государственный педагогический университет, Умань (Украина)

Ключевые слова: регион, инновации, региональная политика, социально-экономическое развитие

Аннотация: Статья посвящена исследованию проблемы неоднородности социально-экономического развития регионов Украины. Проанализировано практику регулирования экономического развития на региональном уровне. Сформулированы рекомендации направленные на повышение эффективности мероприятий государственной региональной социально-экономической политики.

Эффективная интеграция Украины в мировое экономическое пространство нуждается в выработке и реализации такой модели взаимоотношений с регионами, которая бы способствовала становлению новых форм сотрудничества в формате “центр-регионы”, общепризнанной практике внутреннего межрегионального сотрудничества.

Анализ динамики асимметричности социально-экономического регионов Украины достаточно популярная тема среди исследователей особенно в последнее время, когда на общегосударственном уровне уделяется много внимания региональному развитию. Однако данный анализ часто ограничивается простым описанием статистических данных и типологизацией регионов. Целесообразным является дальнейшее исследование неоднородности социально-экономического развития регионов.

Исследования различных аспектов региональной дифференциации отражены в научных трудах А. Гранберга, М. Долишнего, С. Суспицына В. Пилы и других.

Целью статьи является исследование уровня дифференциации социально-экономического развития регионов

Украины.

Основной целью государственной региональной политики, как элемента стратегии экономического и социального развития, является создание условий для динамического, сбалансированного развития территорий, устранения основных региональных диспропорций. Политика активизации регионального социально-экономического развития должна направляться на повышение эффективности использования ресурсного потенциала регионов как основы укрепления их конкурентоспособности [1]. Это должно стать ключевым направлением региональной социально-экономической политики.

В целом, государственная региональная политика должна стать органической составляющей национальной стратегии социально-экономического развития Украины, тесно увязываться с осуществлением административной реформы [1].

Нужно исходить из того, что основным приоритетным заданием региональной экономической политики, направленной на повышение конкурентоспособности эко-