

УДК 338.9
ББК 60.55
К 142

К 142 **Казанцев С.В.** Опасность социально-экономического неравенства. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2016. – 70 с.

ISBN 978-5-89665-308-0

Неравенство людей и хозяйствующих субъектов в обществе может как стимулировать, так и подавлять инициативу. Оно, как и многие процессы и явления, имеет плюсы и минусы. Последние, порой, опасны. Некоторые из опасностей неравенства в экономике Российской Федерации и её положении в мире обсуждаются ниже.

Sergei V. Kazantsev. The Danger of Social-economic Inequality

The inequality of people and economic entities in society can both stimulate and suppress the initiative. It, as different processes and phenomena, has pro and cons. The latter, at times, are dangerous. Some of the dangers of inequality in the Russian Federation economy and its position in the world are discussed below.

ISBN 978-5-89665-308-0



УДК 338.9
ББК 60.55

ISBN 978-5-89665-308-0

© ИЭОПП СО РАН, 2016 г.
© Казанцев С.В., 2016 г.

Полная электронная копия издания расположена по адресу:
http://lib.ieie.su/docs/2016/Kazantsev2016Opasnost_Socialno-Economicheskogo_Neravenstva.pdf

РАЗНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ОБУСТРОЕННОСТЬ ТЕРРИТОРИЙ

*Три вещи делают нацию великой и благоденствующей:
плодоносная почва, деятельная промышленность
и лёгкость передвижения людей и товаров.*

Фрэнсис Бэкон (Francis Bacon, 1561–1626),
английский философ

Развитие транспортной инфраструктуры во многом предопределяется состоянием экономики и политикой органов власти. В свою очередь, состояние транспортной системы влияет на развитие экономики и возможности реализации социально-экономической, технологической и оборонной политики, осуществляемой государственными органами управления. Поэтому, зная о неравенстве социально-экономического положения субъектов Россий-

ской Федерации, можно уверенно предполагать наличие дифференциации регионов по уровню развития транспортной инфраструктуры. Покажем это на примере важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры – автомобильных дорогах с твёрдым покрытием.

В Москве и Санкт-Петербурге их плотность значительно выше, чем в среднем по стране – в 2014 г. она превосходила среднероссийскую в 40,6 и 38,3 раза соответственно. Наименьшая плотность автомобильных дорог с твёрдым покрытием у нас в Магаданской и Камчатской областях, Республике Саха, Ямало-Ненецком и Чукотском автономных округах. В 2014 г. она находилась в интервале от 1,5% (Чукотский автономный округ) до 6,8% (Магаданская область) от средней по России.

Результаты отнесения остальных 75 субъектов Российской Федерации к четырём показанным в табл. 2 группам представлены на рис. 10. На нём хорошо видно перемещение регионов из зелёной части спектра в красную зону.

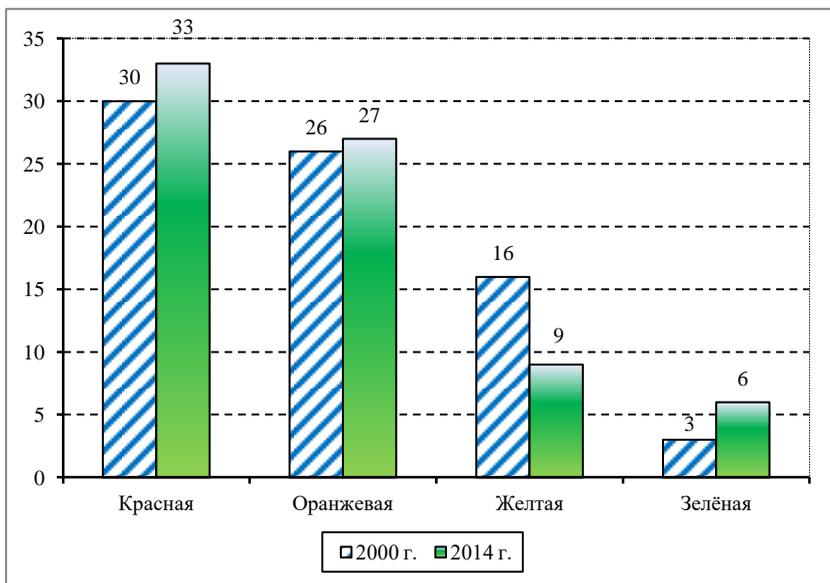


Рис. 10. Число субъектов РФ, находящихся в разных группах плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 2000 г. и 2014 г., ед.

В 2001–2014 гг. плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Российской Федерации в целом и в каждой из рассматриваемых групп увеличилась примерно вдвое. При этом разрыв между регионами по плотности автомобильных дорог не только не уменьшился, напротив вырос (табл. 8), следовательно, общее неравенство субъектов РФ по данному показателю стало больше.

Таблица 8

Интервал плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в разных группах субъектов РФ в 2000 г. и 2014 г., км/тыс. кв. км

Группа	2000	2014	Полуразмах	
			2000	2014
Зелёная	244–343	564–709	49,5	72,5
Жёлтая	174–237	363–514	31,5	75,5
Оранжевая	90–172	168–352	41,0	92,0
Красная	4,8–85	10,3–140	40,1	64,9

Существенно и неравенство в распределении населения России по территориям с разной плотностью автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием (рис. 11). Более 60% россиян живут в субъектах Федерации, отнесённых автором к регионам красной и оранжевой зон, где максимальная плотность автомобильных дорог в 2014 г. не достигала половины плотности этих дорог в Московской области.

«Нехватка дорог, а во многих районах и бездорожье, невысокий технический уровень транспортной системы, острый недостаток транспортно-логистических и сервисных центров, высокие транспортные тарифы ограничивают возможности модернизации экономики и улучшения условий проживания населения»¹.

¹ Глезер О.Б., Вайнберг Э.И. Пространство жизнедеятельности населения и расселение как факторы и условия модернизации России // Регион: экономика и социология. – 2013. – № 3. – С. 26–27.

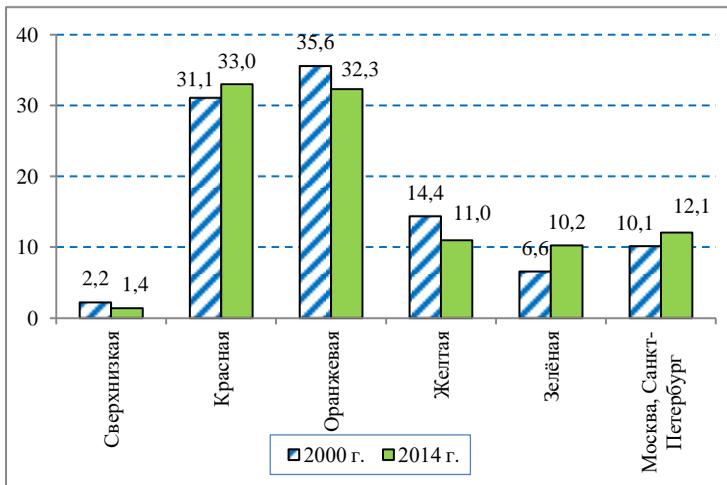


Рис. 11. Доля численности населения РФ, проживающего в регионах с разной плотностью автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием в 2000 г. и 2014 г., %