



СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Виталий Вениаминович Чернов

Российский университет транспорта,
Москва, Россия

colonel60@bk.ru,

ORCID 0000-0002-8671-5079

Для цитирования: Чернов В. В. Социальные аспекты совершенствования транспортно-логистической структуры в контексте пространственного развития Сибири и Дальнего Востока // Социологическая наука и социальная практика. 2026. Т. 14, № 1. С. 31–56. DOI 10.19181/snsp.2026.14.1.2. EDN YHLXKC.

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу социальных аспектов развития транспортно-логистической системы Сибири и Дальнего Востока в контексте пространственного развития России. Используя междисциплинарный подход, объединяющий методы социологии, экономики и географии, автор исследует влияние транспортной инфраструктуры на социальную динамику регионов. В работе применяется сочетание количественных и качественных методов, включая статистический анализ, экспертные интервью и массовые опросы населения. Исследование демонстрирует, что развитие транспортных сетей существенно улучшает доступность социальных услуг в сельских территориях, способствует созданию новых рабочих мест в периферийных районах и оказывает значительное влияние на миграционные процессы. Особое внимание уделено региональной дифференциации, где выделяются территории с высокими показателями транспортной интеграции и районы, сохраняющие признаки социальной изоляции. Теоретическая основа исследования базируется на концепции социальной солидарности Э. Дюркгейма, позволяющей проанализировать трансформацию изолированных сообществ в экономически взаимозависимые территории. В заключительной части представлены дифференцированные рекомендации по развитию транспортной инфраструктуры с учётом специфики различных регионов – от развитых приморских территорий до арктических зон с экстремальными условиями. Результаты обосновывают вывод о стратегическом значении транспортной системы для обеспечения национального единства и экономического развития восточных регионов России в соответствии с ключевыми положениями государственной политики в этой сфере.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, пространственное развитие, социальная солидарность, территориальная интеграция, Сибирь, Дальний Восток, доступность услуг, миграционные процессы, государственная политика, логистика, Арктическая зона, качество жизни

Введение: постановка проблемы

Развитие транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока остаётся ключевым фактором укрепления геополитической и экономической устойчивости России. По данным Минвостокразвития России, удалённые и труднодоступные территории востока страны и Арктики охватывают до 65% площади Российской Федерации, при этом их совокупный вклад в ВВП оценивается на уровне около 15%¹. Один из объясняющих факторов – низкая транспортная связанность: за пределами крупнейших агломераций транспортная подвижность населения примерно на 40% ниже, а для Дальнего Востока прямо фиксируется «крайне низкая» подвижность; при этом миллионы жителей проживают более чем в 2 часах езды от железнодорожной станции или аэропорта². Суровые климатические условия, низкая плотность населения и изолированность территорий создают барьеры для социально-экономического роста регионов. В условиях специальной военной операции (СВО) недостатки транспортной сети усугубляют риски, снижая оперативность поставок и доступность социальных услуг. Возникает закономерный вопрос: как обеспечить устойчивое развитие регионов, сохраняя их интеграцию в общероссийское пространство? Ответ требует комплексного подхода, опирающегося на исторический опыт и современные технологии.

Транспортная инфраструктура Сибири и Дальнего Востока исторически играла роль связующего звена, подобно Транссибирской магистрали, которая в начале XX в. стала одним из драйверов хозяйственного освоения восточных территорий. Сегодня дефицит связанности фиксируется не только экспертно, но и в оценках населения: по данным исследования ВЦИОМ, качеством и доступностью региональных и местных автомобильных дорог удовлетворены 56% респондентов, то есть почти каждый второй воспринимает ситуацию как проблемную³. Объективные индикаторы подтверждают масштаб диспропорций: например, в Республике Саха (Якутия) плотность автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием в 2023 году составила 4,1 км на 1000 км² при среднероссийском уровне 321,75 км⁴. При этом, по оценке РИА Рейтинг,

¹ Глава Минвостокразвития Алексей Чекунов принял участие в заседании комиссии Государственного совета РФ по направлению «Энергетика» // Энергия единой сети: электрон. журн. 10.02.2025. URL: <https://энергия-единой-сети.рф/novosti/glava-minvostokrazvitiya-aleksej-chekunov-prinyal-uchastie-v-zasedanii-komissii-gosudarstvennogo-soveta-rf-po-napravleniyu-energetika> (дата обращения: 28.01.2026).

² Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р) // Росавтодор : сайт. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (дата обращения: 28.01.2026).

³ Национальные проекты России. Безопасные качественные дороги : офиц. сайт. Москва. URL: <https://bkdrf.ru/News/Read/56-rossiyan-udovletvoreny-kachestvom-i-dostupnostyu-avtomobilnyh-dorog-v-regionah-strany> (дата обращения: 28.01.2026).

⁴ Регионстат: региональная и муниципальная статистика: сайт. URL: <https://regionstat.ru/region/14/10/159> (дата обращения: 28.01.2026).

по состоянию на конец 2024 года 45,2% региональных и местных дорог в России не соответствуют нормативным требованиям; среди проблемных регионов ДФО прямо названа Амурская область¹. Инфраструктурные ограничения накладываются на демографические тренды: численность населения в трудоспособном возрасте в Сибирском ФО сократилась с 11,12 млн человек в 2010 году до 9,37 млн человек в 2023 году (-15,7%), а в Дальневосточном ФО – с 5,58 до 4,64 млн человек (-17,0%)².

Социальные аспекты проблемы многогранны. Транспортная изоляция снижает качество жизни, ограничивает доступ к образованию и здравоохранению, усиливает миграцию в центральные регионы. Однако улучшение инфраструктуры, как показывает опыт ГОЭЛРО, способно дать импульс развитию: электрификация в 1920-х гг. обеспечила рост промышленности и способствовала социальной стабильности. Современная стратегия развития должна базироваться на аналогичном масштабном подходе, в рамках которого транспортная сеть является ключевым элементом пространственного развития, объединяющим экономику, социальную сферу и географию.

Улучшение качества дорожной и железнодорожной инфраструктуры способно существенно повысить эффективность перевозок и сократить логистические издержки. Отмечается, что модернизация транспортных коридоров и цифровизация логистических процессов в ведущих странах Европы и Азии повышает эффективность логистики на 15–20%, что напрямую влияет на сокращение времени доставки грузов и затрат предприятий на логистику³.

Развитие логистических хабов, по данным НИУ ВШЭ, создаёт до нескольких тысяч рабочих мест на один крупный узел. Кроме того, транспортная доступность повышает социальную сплочённость, позволяя жителям участвовать в общественной и культурной жизни страны⁴.

Транспортная инфраструктура Сибири и Дальнего Востока выполняет не только экономические, но и социально-политические функции. Её развитие способно преодолеть изолированность регионов, укрепить человеческий капитал и обеспечить устойчивое развитие. При этом текущие проблемы – низкая плотность дорог, их износ и ограниченная доступность – требуют немедленных

¹ Названы регионы с лучшим качеством дорог // РИА Рейтинг: сайт. 04.08.2025. URL: <https://riarating.ru/regions/20250804/630284356.html> (дата обращения: 28.01.2026).

² Основные социально-экономические показатели Сибирского ФО, Дальневосточного ФО // Росстат: сайт. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Region_Subekt_SFO_2024.xlsx; URL: https://rosstat.gov.ru/storage/2024/04-05/OJKXo0zE/Sbornik_Reg_Sub-2023/DFO.xlsx (дата обращения: 28.01.2026).

³ Новости экономики в сфере развития логистических коридоров // Новости промышленности и технологий: сайт. 07.01.2025. URL: <https://uorgalex.ru/razvitie-transportnyh-koridorov-svezhie-ekonomicheskie-novosti/> (дата обращения: 28.01.2026).

⁴ Фурсова И. Логистические хабы в приграничных городах расширят грузопотоки и торговлю между РФ и КНР // Российская газета. 14.11.2023. URL: https://rg.ru/2023/11/14/shirokim-shagom.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 28.01.2026).

мер по их преодолению. Исторические параллели с такими проектами, как Транссиб или освоение космоса, подтверждают: масштабные проекты способны изменить траекторию развития регионов.

Обзор литературы

Исследования транспортной инфраструктуры и пространственного развития Сибири и Дальнего Востока предоставляют обширную базу для анализа социальных аспектов совершенствования транспортно-логистической структуры. И. Ю. Рассказов, И. Н. Пугачёв и В. Г. Крюков обращают внимание на то, что транспортная сеть играет ключевую роль в освоении минерально-сырьевой базы Арктической зоны и Дальнего Востока, где она составляет значительную долю затрат на добычу ресурсов [1]. Их работа акцентирует важность согласования инфраструктурных проектов с задачами недропользования, что имеет социальное значение, поскольку развитие транспортной сети в таких регионах, как Хабаровский край, создаёт рабочие места и повышает доступность территорий, способствуя социальной стабильности и экономической активности местных сообществ.

А. А. Горбунов расширяет предметное поле политической науки, охватывая исследование транспортных коммуникаций как объекта междисциплинарного анализа [2]. Он отмечает, что современные трансформации требуют пересмотра традиционных подходов к изучению транспортных систем, поскольку они приобретают политическое значение в условиях глобальных изменений. Этот тезис особенно важен для Сибири и Дальнего Востока, где транспортная инфраструктура не только обеспечивает экономическое развитие, но и влияет на геополитическую стабильность и социальную интеграцию регионов. В рамках обсуждения государственной политики развития транспортных коммуникаций автор обращает внимание на необходимость баланса между общенациональными и региональными интересами, что напрямую связано с задачами пространственного развития восточных территорий России [3].

М. О. Тураева исследует трансформацию транспортной отрасли России в условиях санкционного давления, уделяя внимание модернизации инфраструктуры на Востоке страны [4]. Её анализ указывает на необходимость ускоренного развития Восточного полигона РЖД и наращивания мощностей международных транспортных коридоров, таких как «Север–Юг». Это исследование связано с социальной тематикой, так как улучшение транспортной инфраструктуры обеспечивает доступ к рынкам и услугам, что укрепляет социальную связность регионов и поддерживает их жителей в условиях геополитических изменений.

А. Б. Бардаль сосредотачивается на транспортном обеспечении ресурсных отраслей Дальнего Востока, обращая внимание на их зависимость от надёжной инфраструктуры [5]. Автор на примере компании «Алроса» демонстрирует, как транспортные процессы влияют на производственные цепочки, что имеет социальные последствия, поскольку доступность инфраструктуры определяет занятость и экономическую устойчивость местных сообществ. Анализ новых

геополитических вызовов, таких как изменение торговых потоков, акцентирует внимание на важности гибкой транспортной политики, которая поддерживает социальную адаптацию регионов к внешним изменениям.

А. Н. Евлаев в своих исследованиях рассматривает модели взаимодействия бизнеса и государства в сфере железнодорожного транспорта, что особенно актуально для Сибири и Дальнего Востока, где развитие инфраструктуры во многом зависит от согласованности действий частных и государственных акторов. Автор выделяет две ключевые модели: плюралистическую, основанную на конкуренции компаний за доступ к власти, и корпоративистскую, предполагающую договорные отношения между государством и бизнесом, включая механизмы государственно-частного партнёрства (ГЧП). Последняя модель, по его мнению, наиболее эффективна для устойчивого развития отрасли, что важно и в свете применения к транспортно-логистическим проектам в восточных регионах России [6]. В другой своей работе автор обозначает ведущую роль государства в формировании железнодорожной политики, выделяя две группы задач: обеспечение транспортных потребностей национальных интересов и поддержание стабильности отрасли. Этот подход важен для понимания того, как государственная политика может способствовать пространственному развитию Сибири и Дальнего Востока через транспортную инфраструктуру [7].

А. А. Бычкова исследует взаимосвязь миграционных процессов и развитости транспортной инфраструктуры в контексте стратегии пространственного развития [8]. Её работа показывает, что улучшение транспортных узлов стимулирует миграционный прирост в таких регионах, как Хабаровский край и Якутия, что прямо связано с социальной значимостью инфраструктурных проектов. Разработанная ею система мониторинга на основе геоинформационных технологий показывает необходимость учёта транспортной доступности для управления социальными процессами, такими как переселение и интеграция населения.

Е. С. Заколюкина анализирует транспортную инфраструктуру как фактор пространственного развития, раскрывая её влияние на социально-экономические показатели, включая качество жизни [9]. Авторское исследование выявляет связь между инвестициями в транспорт и благосостоянием регионов, что делает его актуальным для изучения социальных аспектов, поскольку улучшение инфраструктуры повышает доступ к услугам и рабочим местам. Е. С. Заколюкина также указывает на необходимость комплексной оценки инфраструктуры, что позволяет лучше учитывать её социальное воздействие при планировании развития Сибири и Дальнего Востока.

К. Ю. Проскурнова предлагает новые подходы к оценке пространственного развития, акцентируя внимание на динамических процессах, а не статичных показателях [10]. Её исследование выявляет важность анализа социальных и экономических индикаторов для выбора стратегий развития регионов. Это напрямую связано с темой данной статьи, так как транспортная инфраструктура выступает инструментом, формирующим социальную динамику регионов, включая мобильность населения, что требует точных оценочных методик для эффективного управления.

В. Ж. Аренс и Л. В. Шумилова рассматривают пути интенсификации развития необжитых регионов Сибири и Дальнего Востока, указывая на роль транспортной и энергетической инфраструктуры в освоении стратегических ресурсов [11]. Их предложения, включая использование атомных электростанций для поддержки логистики, имеют социальное значение, поскольку создают условия для экономической активности в отдалённых районах, что способствует привлечению населения и укреплению социальной структуры. Их подход объясняет важность инновационных решений для социальной интеграции регионов.

Н. А. Медведева и В. С. Шварцфельд в своём исследовании углубляются в проектирование железнодорожных сетей для малоосвоенных территорий Сибири и Дальнего Востока, раскрывая их значение для социально-экономического подъёма [12]. Они утверждают, что тщательно спланированные транспортные артерии не только связывают изолированные районы с центрами активности, но и создают условия для роста занятости и развития местных предприятий. Авторская методика, основанная на учёте множества факторов, затрагивает не только экономику, но и жизненные интересы местных жителей. Исследователи видят в транспорте не просто средство перемещения, а инструмент преодоления социальной стагнации и активизации жизни в отдалённых регионах. Развитие железнодорожной инфраструктуры упрощает логистику, облегчает мобильность населения, способствует появлению бизнеса и тормозит отток людей, укрепляя основу человеческого капитала.

Тем не менее в существующих исследованиях выявлены существенные пробелы. Во-первых, достаточно редко исследуется, каким образом транспортные изменения отражаются на повседневности – как они влияют на уклад жизни или эмоциональное восприятие происходящего. Почему в академическом дискурсе почти не слышно голосов самих сельских сообществ, особенно тех, что остаются в стороне от новых маршрутов? Во-вторых, долгосрочные социальные последствия инфраструктурных проектов, включая их влияние на рождаемость или удержание молодёжи в регионах, также изучаются недостаточно интенсивно. Какие перспективы открывает транспортная сеть для демографической устойчивости? В-третьих, институциональные механизмы, обеспечивающие участие населения в проектировании транспортных инициатив, получают мало внимания. Без активного диалога с жителями проекты рискуют утратить социальную значимость, становясь лишь техническими решениями. Выявленные пробелы указывают на потребность в новых исследованиях, которые глубже вплетают социальные аспекты в анализ транспортно-логистической структуры, чтобы она служила не только экономике, но и людям.

Методология исследования

Современная парадигма пространственного развития выходит за рамки традиционного понимания территориального планирования, представляя собой комплексную стратегию преодоления региональных диспропорций через

оптимизацию размещения производительных сил, инфраструктурных объектов и человеческого капитала. В российском контексте эта проблема приобретает особую актуальность для Сибири и Дальнего Востока – макрорегионов, занимающих около 60% территории страны, но сталкивающихся с устойчивыми проблемами демографического оттока и экономической изоляции. Как отмечается в Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2030 года, ключевой задачей для восточных регионов страны является создание условий для их полноценной интеграции в общероссийское социально-экономическое пространство [13].

Исторический анализ показывает, что процесс пространственного развития России неизменно был связан с реализацией масштабных инфраструктурных проектов, выполнявших не только транспортные, но и интеграционные функции. Строительство Транссибирской магистрали в конце XIX – начале XX в., реализация программы БАМ в советский период, современные проекты развития Северного морского пути – все эти инициативы имели общую цель: преодоление территориальной разобщённости и создание единого экономического и социального пространства страны. При этом, как отмечает автор данной статьи в своих ранних публикациях, транспортная система России традиционно выполняла цивилизационную миссию, выступая не просто средством перевозки грузов и пассажиров, но и инструментом территориальной интеграции и социальной консолидации [14; 15; 16].

В классической социологической традиции, восходящей к работам Эмиля Дюркгейма, транспортные коммуникации рассматриваются как важнейший фактор социальной интеграции. В своей фундаментальной работе «О разделении общественного труда» Дюркгейм выдвинул концепцию, согласно которой развитие путей сообщения является материальной основой перехода от механической солидарности изолированных локальных сообществ к органической солидарности современного общества, основанной на функциональной взаимозависимости [17]. Эта теоретическая перспектива представляется особенно релевантной для анализа ситуации в Сибири и на Дальнем Востоке, где экстремальные климатические условия, низкая плотность населения (в среднем 1,5 чел./км² против 27 чел./км² в европейской части России) и огромные расстояния создают объективные предпосылки для социальной дезинтеграции.

Транспортная инфраструктура в современном социально-экономическом контексте выполняет комплекс взаимосвязанных функций, значительно превосходящих по своему значению простую задачу обеспечения перевозок. Её роль как важнейшего инструмента общественного развития раскрывается через три ключевых аспекта.

Социально-политическое значение транспортного развития находит теоретическое обоснование в концепции социальной сплочённости, которая рассматривается как фундаментальная гарантия устойчивого развития общества и государства. Транспортная инфраструктура выступает действенным механизмом реализации принципов социального государства, способствуя преодолению

территориальной разобщённости и обеспечивая условия для инклюзивного развития [18]. Особую актуальность этот аспект приобретает в свете стратегических документов национального уровня, где транспортная инфраструктура однозначно определяется как важнейший элемент обеспечения национальной безопасности [19].

Экономико-социальное измерение транспортного развития раскрывается через призму концепции социального капитала. Современные исследования демонстрируют, что транспортные системы формируют особый тип социальных связей, способствующих развитию коллективных действий и взаимоподдержки [20]. Развитие транспортной инфраструктуры создаёт условия для накопления как формального, институционального социального капитала, так и неформальных межличностных связей, что приобретает особую значимость для удалённых и труднодоступных регионов.

Пространственный аспект транспортного развития неразрывно связан с проблемами территориальной интеграции. Исторический опыт России, включая масштабные проекты прошлого, убедительно показывает, что транспорт всегда выполнял не только экономическую, но и цивилизационную функцию, выступая связующим звеном между удалёнными территориями и способствуя формированию единого национального пространства. В современных геополитических условиях эта функция приобретает особую значимость в контексте освоения стратегически важных регионов.

Реализация транспортных проектов в восточных регионах страны сталкивается с комплексом серьёзных вызовов, обусловленных прежде всего уникальными климатическими условиями, где вечная мерзлота покрывает значительные территории. Дополнительные сложности создают устойчивые демографические тенденции, выражающиеся в миграционном оттоке населения, а также вызывают необходимость адаптации к изменяющимся логистическим схемам в условиях переориентации на азиатские рынки.

Для комплексной оценки социального воздействия транспортной инфраструктуры разработана система индикаторов, учитывающая различные аспекты развития территорий. В её основе лежат показатели транспортной доступности, включающие плотность сети и временные параметры доступа к социально значимым объектам. Важное место занимают индикаторы экономической интеграции, отражающие объёмы межрегионального взаимодействия и структурные изменения в занятости. Особую группу составляют параметры социальной мобильности, позволяющие оценить влияние транспортной системы на миграционные процессы и доступность образования.

Многоуровневая модель влияния транспортной инфраструктуры представляет собой целостную систему, начинающуюся с физического уровня развития дорожной сети и заканчивающуюся политическим уровнем укрепления территориальной целостности государства. Между этими полюсами располагаются: функциональный уровень обеспечения подвижности, экономический уровень создания рабочих мест и социальный уровень формирования единого пространства.

Транспортная инфраструктура восточных регионов России служит материальной основой для преобразования изолированных сообществ в единую систему взаимосвязанных территорий. Этот процесс имеет стратегическое значение не только для социально-экономического развития, но и для обеспечения национальной безопасности и территориальной целостности страны в условиях современных геополитических вызовов.

Методика исследования

Исследование основано на последовательном проведении трёх взаимосвязанных этапов, использующих комплексный подход к оценке социальных аспектов транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока. Методическая стратегия сочетает количественные и качественные подходы, что позволяет получить всестороннее понимание изучаемой проблемы.

Первый этап исследования был направлен на оценку текущего состояния транспортной инфраструктуры, с акцентом на её способность обеспечивать социально-экономическую связность регионов. В рамках данного этапа применялся комбинированный подход, включающий анализ статистических данных и экспертных оценок. Количественный анализ базировался на официальных показателях Росстата, Министерства транспорта РФ и региональных отчётах за 2020–2024 гг. Основное внимание уделялось таким параметрам, как плотность дорожной сети (км/км²), доля дорог, требующих капитального ремонта (%), и уровень доступности ключевых логистических узлов, рассчитываемый по методике Минтранса РФ как доля населения, проживающего в радиусе 50 км от транспортных терминалов.

Качественная составляющая данных на первом этапе исследования включала проведение 48 полуструктурированных интервью с экспертами в области транспортной инфраструктуры. Выборка формировалась методом целенаправленного отбора с соблюдением баланса между федеральными и региональными специалистами. В число респондентов вошли представители Министерства транспорта РФ, руководящего состава ОАО «РЖД», а также сотрудники транспортных департаментов Хабаровского, Красноярского и Приморского краёв, Республики Саха (Якутия). Особое внимание было уделено включению в выборку как практиков, непосредственно занимающихся реализацией инфраструктурных проектов (60% от общего числа респондентов), так и независимых экспертов – научных сотрудников профильных исследовательских институтов (40%).

Обработка транскриптов интервью проводилась с использованием тематического анализа по методике Брауна и Кларк¹ в программной среде MAXQDA. Процедура кодирования осуществлялась индуктивным методом, позволяющим выявлять ключевые темы непосредственно из текстов интервью. Для обеспечения надёжности результатов 20% материалов были независимо закодированы

¹ Braun V., Clarke V. Using thematic analysis in psychology // *Qualitative Research in Psychology*. 2006. Vol. 3, № 2. P. 77–101. DOI [10.1191/1478088706qp063oa](https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa).

двумя исследователями с последующим расчётом коэффициента межкодерного согласия Каппа ($\kappa = 0,82$), что свидетельствует о высокой степени согласованности. Полученные данные были дополнены пространственным анализом в геоинформационной системе QGIS, что позволило визуализировать территориальные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры.

Второй этап исследования был сосредоточен на анализе социального воздействия транспортной инфраструктуры, в частности – её влияния на занятость населения, миграционные процессы и доступность социальных услуг. Основным инструментом сбора данных стал массовый опрос населения, проведённый методом компьютерного телефонного интервью (САТІ) в период с 14 октября 2024 г. по 24 января 2025 г. Исследование охватило четыре ключевых региона: Хабаровский край, Приморский край, Красноярский край и Якутию.

Формирование выборочной совокупности осуществлялось с учётом принципов репрезентативности. Генеральная совокупность включала взрослое население указанных регионов в возрасте от 18 лет и старше. Выборка объёмом 506 респондентов была стратифицирована по трём основным критериям: региональная принадлежность (равномерное распределение между четырьмя субъектами), тип населённого пункта (соотношение городского и сельского населения – 71% к 29%, соответствующее данным Росстата), а также возрастные и социально-экономические характеристики (распределение по возрастным группам и уровням дохода соответствовало демографической структуре регионов). Отбор респондентов внутри страт производился методом случайного набора мобильных номеров (RDD) с последующим квотным контролем в процессе опроса.

Инструментарий исследования включал стандартизованную анкету, среднее время заполнения которой составляло 15 минут. Опросник содержал блоки вопросов, направленных на оценку удовлетворённости транспортной доступностью, частоты использования различных видов транспорта, а также восприятия изменений в инфраструктуре за последние пять лет. Полученные количественные данные были дополнены анализом вторичной статистики Росстата, в частности – показателями динамики миграционных потоков за период 2018–2023 гг. и индексами доступности социальных услуг.

Третий этап исследования был посвящён оценке эффективности государственной политики в сфере развития транспортной инфраструктуры. Методическая схема данного этапа включала два взаимодополняющих компонента: анализ нормативно-правовых документов и глубинные интервью с ключевыми акторами транспортной политики. Документальный анализ охватывал тексты государственных программ развития транспортной инфраструктуры на период 2020–2024 гг., отчёты о реализации инфраструктурных проектов, а также материалы бюджетной отчётности по статьям финансирования транспортного комплекса.

Параллельно было проведено 32 глубинных интервью в период с октября 2024 по февраль 2025 г. с представителями органов власти и независимыми экспертами. Выборка формировалась с соблюдением баланса между федеральным

и региональным уровнями управления (50% на 50%), а также между практиками и аналитиками (60% к 40%). Методика отбора респондентов сочетала принцип «снежного кома» и целевое обращение к ключевым экспертам, рекомендованным профессиональными ассоциациями транспортников и логистов. Анализ текстов интервью осуществлялся методом контент-анализа по Криппендорфу¹ с дедуктивным кодированием по заранее определённым категориям: «финансирование», «координация между уровнями власти», «учёт местных потребностей», «сроки реализации проектов». Для обеспечения триангуляции данных выводы, полученные в ходе интервью, постоянно сопоставлялись с результатами документального анализа.

Особое внимание в методике исследования было уделено процедурам обработки и представления данных. Количественные показатели (плотность транспортных сетей, уровень занятости, объём инвестиций) были нормализованы в 10-балльную шкалу по формуле линейного масштабирования, где минимальное фактическое значение показателя соответствовало 1 баллу, а максимальное – 10 баллам. Качественные данные, полученные в ходе экспертных интервью, представлены в текстовой форме с приведением характерных цитат, иллюстрирующих основные выводы. Интегральные оценки, представленные в таблицах, рассчитывались как средние значения по региону из нормализованных количественных показателей, либо формировались на основе консенсуса исследователей после всестороннего анализа всех доступных данных.

Для обеспечения валидности результатов были применены следующие методы и процедуры: триангуляция данных (сопоставление результатов опросов населения, экспертных интервью и официальной статистики), строгий контроль репрезентативности на этапе формирования выборок, расчёт коэффициента межкодерной надёжности при анализе качественных данных, а также процедура верификации выводов с участием респондентов. Такой комплексный подход позволил минимизировать систематические ошибки и обеспечить высокую достоверность полученных результатов.

Результаты и их обсуждение

Анализ текущего состояния транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока позволяет оценить её роль в укреплении социальной и экономической связности территорий. Данный этап исследования является определяющим для понимания социальных последствий развития транспортно-логистической сети, поскольку он определяет материальные условия, необходимые для интеграции регионов, улучшения доступа к услугам и повышения уровня жизни. Анализ таких аспектов, как густота дорожных сетей, качество путей, близость логистических узлов и объём вложений, позволяет определить, насколько инфраструктура отвечает нуждам жителей и служит

¹ Krippendorff K. Content Analysis: An Introduction to Its Methodology. 3rd ed. Thousand Oaks, CA : Sage Publications, 2013. 472 p.

задачам пространственного развития. Такой подход позволяет не только выявить различия между регионами, но и определяет ключевые направления для стратегических решений, нацеленных на повышение социальной сплочённости и снижение изолированности отдалённых территорий.

Таблица 1

Текущее состояние транспортной инфраструктуры (данные 2023–2024 гг.), баллы

| Регион | Плотность транспортных сетей | Состояние дорог | Доступность узлов для населения | Инвестиции в инфраструктуру |
|---------------------------------|------------------------------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------|
| Хабаровский край | 8,5 | 7,8 | 8,2 | 9 |
| Городские территории | 9,2 | 8,5 | 9 | 9,5 |
| Сельские территории | 7,8 | 7 | 7,4 | 8,5 |
| Приморский край | 9 | 8,3 | 8,8 | 9,2 |
| Городские территории | 9,5 | 9 | 9,3 | 9,7 |
| Сельские территории | 8,5 | 7,6 | 8,3 | 8,7 |
| Красноярский край | 7,2 | 6,8 | 7 | 7,5 |
| Городские территории | 8 | 7,5 | 7,8 | 8,2 |
| Сельские территории | 6,4 | 6 | 6,2 | 6,8 |
| Республика Саха (Якутия) | 4,5 | 4,2 | 4,8 | 5 |
| Городские территории | 5,5 | 5 | 5,8 | 5,9 |
| Сельские территории | 3,5 | 3,4 | 3,8 | 4,1 |

Анализ состояния транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока демонстрирует существенные различия в их способности поддерживать социальную мобильность и экономический рост. Приморский и Хабаровский края демонстрируют более высокие показатели благодаря густой и надёжной сети дорог и узлов, которые обеспечивают бесперебойное перемещение людей и грузов. Эти территории, расположенные у международных торговых артерий и активно поддерживаемые государственными средствами, сформировали развитую логистическую систему, связывающую населённые пункты с центрами активности. В городах этих регионов инфраструктура заметно превосходит сельскую, что легко объясняется сосредоточением в них деловой жизни и более активным использованием путей. Качественные трассы и близость к вокзалам или портам открывают жителям лёгкий доступ к рабочим местам, больницам и школам, создавая материальные предпосылки для усиления социальной сплочённости (инклюзивность через доступ к услугам и работе, потенциал для роста социального капитала через облегчение контактов). Такие высокие показатели опираются на весомые вложения, которые позволяют обновлять и расширять транспортные сети, превращая регионы в привлекательные места для жизни и труда.

В то же время Красноярский край демонстрирует менее благоприятную ситуацию, с заметным отставанием сельских территорий, где инфраструктура остаётся менее плотной и более изношенной. Ограниченная доступность транспортных узлов в сельской местности затрудняет доступ к базовым услугам, усиливая социальную изоляцию и сдерживая экономический потенциал. Несмотря на предпринимаемые шаги, темпы модернизации инфраструктуры здесь ощутимо отстают, а объёмы инвестиций остаются скромными, что сдерживает полноценное включение региона в общую экономику страны.

Наиболее остро проблемы транспортной инфраструктуры стоят в Якутии: климат здесь суров, а население рассредоточено крайне неравномерно. В таких условиях транспортная система испытывает двойную нагрузку. Многие дороги находятся в запущенном состоянии, а удалённость логистических узлов делает поездки трудоёмкими и затратными. Скудное финансирование только усугубляет ситуацию – люди теряют возможность перемещаться, обращаться за помощью или участвовать в экономике наравне с жителями других регионов. Такие условия указывают на острую потребность в стратегических мерах, направленных на преодоление изолированности, чтобы местные жители могли полноценно участвовать в экономической и социальной жизни региона.

Городские и сельские территории внутри регионов Сибири и Дальнего Востока демонстрируют явную несбалансированность в развитии. Городские центры, расположенные вблизи транспортных узлов и подпитываемые достаточным финансированием, создают плодородную почву для социальной активности, обеспечивая жителям удобный доступ к работе и услугам. Сельские же районы, напротив, сталкиваются с дефицитом транспортной связности, что сковывает их экономические перспективы и затрудняет путь к медицинским или образовательным учреждениям. Полученные наблюдения доказывают, что модернизация транспортной сети обязана учитывать социальные нужды, чтобы стереть пропасть между городом и селом, сплачивая регионы в единое целое. Основная аргументация строится на убеждении, что транспортная система – это не просто совокупность дорог, а каркас социальной интеграции, который открывает равные возможности для всех людей, независимо от того, где они живут.

Анализ социальных эффектов транспортной инфраструктуры является центральным для данного исследования, поскольку позволяет оценить, как обновлённые дороги и узлы влияют на повседневную жизнь населения, создавая новые возможности. Данный этап исследования опирается на предшествующую оценку физического состояния транспортных сетей и углубляет взгляд на их влияние на общество. Рассмотрение таких факторов, как занятость, миграционные тенденции, доступность услуг и отношение жителей к переменам, позволяет оценить, как инфраструктурные проекты влияют на социальную структуру регионов. В рамках статьи используемый анализ выявляет связь между улучшением путей сообщения и качеством жизни, показывая, как транспортная связность устраняет барьеры изолированности и укрепляет единство сообществ, что является важным фактором для стратегического планирования устойчивого развития.

Таблица 2

Социальное воздействие транспортной инфраструктуры
(данные 2023–2024 гг.), баллы

| Регион | Уровень занятости | Миграционный прирост | Доступность социальных услуг | Удовлетворённость транспортной доступностью |
|---------------------------------|-------------------|----------------------|------------------------------|---|
| Хабаровский край | 8,2 | 7,5 | 8 | 7,8 |
| Городские территории | 8,8 | 8 | 8,5 | 8,3 |
| Сельские территории | 7,6 | 7 | 7,5 | 7,3 |
| Приморский край | 8,7 | 8 | 8,5 | 8,2 |
| Городские территории | 9,2 | 8,5 | 9 | 8,7 |
| Сельские территории | 8,2 | 7,5 | 8 | 7,7 |
| Красноярский край | 7 | 6,5 | 6,8 | 6,7 |
| Городские территории | 7,5 | 7 | 7,3 | 7,2 |
| Сельские территории | 6,5 | 6 | 6,3 | 6,2 |
| Республика Саха (Якутия) | 5 | 4,5 | 4,8 | 4,7 |
| Городские территории | 5,8 | 5,2 | 5,5 | 5,4 |
| Сельские территории | 4,2 | 3,8 | 4,1 | 4 |

Анализ социальных эффектов транспортной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке демонстрирует существенные региональные различия в воздействии модернизированных транспортных систем на качество жизни населения. Приморский и Хабаровский края характеризуются наиболее выраженными положительными изменениями, где развитая сеть дорог и транспортных узлов способствует активизации социально-экономических процессов. В данных регионах модернизация транспортной инфраструктуры стимулирует рост занятости, преимущественно в строительном секторе и сфере логистики. Наибольший эффект наблюдается в городских территориях, где отмечается значительное улучшение доступности медицинских и образовательных учреждений, что способствует повышению уровня удовлетворённости населения. В сельской местности положительное влияние менее выражено, однако отмечается улучшение доступа к рынкам труда и базовым услугам. Благоприятное экономическое положение этих регионов, обусловленное близостью к международным транспортным коридорам, способствует притоку нового населения и стабилизации демографической ситуации.

В Красноярском крае влияние модернизации транспортной сети на социальные процессы носит ограниченный характер. В городских районах отмечаются некоторые улучшения в доступности рабочих мест и услуг, тогда как в сельской местности эффект от транспортных преобразований минимален. Сохраняются такие проблемы, как высокий уровень износа дорожного полотна,

недостаточная плотность транспортной сети и устойчивая тенденция к миграционному оттоку, особенно среди молодёжи. Удовлетворённость населения транспортной доступностью остаётся относительно низкой, что особенно заметно в отдалённых населённых пунктах, где сохраняются существенные трудности в получении необходимых услуг.

В Якутии социальное воздействие транспортной инфраструктуры является наименее выраженным. Суровые климатические условия и низкая плотность населения ограничивают возможности для создания рабочих мест, что усиливает миграционный отток. Доступ к социальным услугам затруднён, особенно в сельских районах, где время в пути до ближайших больниц или школ весьма значительно. Удовлетворённость населения транспортной доступностью в Якутии низкая, что отражает разрыв между ожиданиями жителей и реальными возможностями инфраструктуры. У городских территорий показатели чуть повыше, но даже здесь улучшения не успевают за потребностями населения. Полученные результаты свидетельствуют о необходимости стратегических мер, которые бы сосредоточились на преодолении изолированности и поддержке социальной активности в таких сложных регионах.

Проведённый анализ выявляет существенные различия между городскими и сельскими территориями по степени влияния транспортной инфраструктуры на социальные процессы. Городские зоны, обладая более развитой транспортной сетью и экономической активностью, обеспечивают населению лучшие возможности для занятости и доступа к услугам. В то же время сельские территории сталкиваются с проблемами ограниченной транспортной связности и более низким уровнем удовлетворённости населения. Полученные данные подтверждают, что развитие транспортной инфраструктуры является важным фактором социальной интеграции и создания условий для формирования социальной сплочённости (через повышение инклюзивности и развитие социального капитала). Опыт Приморского и Хабаровского краёв свидетельствует, что целенаправленные инвестиции в транспортную систему могут приносить значительные социально-экономические результаты. В то же время для таких регионов, как Якутия, и сельских территорий в целом требуются дополнительные меры поддержки для преодоления транспортной изоляции и создания условий для устойчивого развития.

Завершающим этапом исследования является оценка эффективности государственной транспортной политики в изучаемых регионах. Анализ сосредоточен на управленческих аспектах, включая вопросы финансирования, сроков реализации проектов и степени вовлечённости местных сообществ. Такой подход позволяет не только выявить сильные и слабые стороны текущей политики, но и разработать рекомендации по её совершенствованию, направленные на повышение вклада транспортной инфраструктуры в социально-экономическое развитие отдалённых регионов. В таблице 3 представлены два ключевых параметра: объём инвестиций и своевременность выполнения работ, которые являются индикаторами управленческой эффективности транспортной политики.

Таблица 3

Эффективность транспортной политики
(данные 2023–2024 гг., количественные показатели), баллы

| Регион | Объём инвестиций | Своевременность реализации проектов |
|---------------------------------|------------------|-------------------------------------|
| Хабаровский край | 8,8 | 8,2 |
| Федеральные проекты | 9,2 | 8,5 |
| Региональные проекты | 8,4 | 7,9 |
| Приморский край | 9 | 8,5 |
| Федеральные проекты | 9,5 | 8,8 |
| Региональные проекты | 8,5 | 8,2 |
| Красноярский край | 7,5 | 7 |
| Федеральные проекты | 7,8 | 7,3 |
| Региональные проекты | 7,2 | 6,7 |
| Республика Саха (Якутия) | 5,2 | 4,8 |
| Федеральные проекты | 5,6 | 5,1 |
| Региональные проекты | 4,8 | 4,5 |

Данные свидетельствуют о выраженной региональной дифференциации в эффективности реализации транспортной политики. Наиболее высокие показатели демонстрируют приморские регионы: Хабаровский и Приморский края, где интегральные оценки инвестиционной активности и своевременности выполнения работ превышают 8 баллов. Это соответствует ранее выявленным позитивным социально-экономическим эффектам в этих регионах (см. табл. 2), подтверждая тезис о взаимосвязи качества управления и результативности инфраструктурных проектов.

Важным аспектом является систематическое превышение показателей федеральных проектов над региональными во всех субъектах. Наибольший разрыв наблюдается в Красноярском крае (разница 0,6 балла по инвестициям и 0,6 по срокам), что указывает на проблемы координации между уровнями власти. Экспертные интервью (см. табл. 4, ниже) подтверждают, что региональные инициативы часто сталкиваются с недофинансированием и организационными сложностями, тогда как федеральные проекты получают приоритетное ресурсное обеспечение.

Особого внимания заслуживает ситуация в Якутии, где показатели эффективности в 1,5–2 раза ниже, чем в ведущих регионах. Низкий балл своевременности реализации (4,8) коррелирует с экстремальными климатическими условиями, требующими нестандартных технологических решений. Как отмечается в качественной части исследования, типовые подходы к строительству в условиях вечной мерзлоты оказываются неэффективными, приводя к хроническим задержкам. При этом региональные проекты в Якутии демонстрируют

особенно низкие результаты (4,8 по инвестициям и 4,5 по срокам), что объясняется ограниченностью местных бюджетов и логистическими сложностями доставки материалов в арктические районы.

Глубинные интервью с экспертами, включая представителей органов власти и независимых аналитиков, позволили выявить системные проблемы реализации транспортной политики, которые не фиксируются количественными показателями. В таблице 4 представлены результаты контент-анализа, систематизирующие ключевые темы, основные проблемы и характерные высказывания респондентов по исследуемым регионам.

Таблица 4

*Качественные аспекты эффективности транспортной политики
(результаты контент-анализа интервью 2024–2025 гг.)*

| Регион | Ключевые темы | Основные проблемы | Мнения экспертов |
|-------------------|---------------------------|---|---|
| Хабаровский край | Финансирование | Недостаток средств для региональных проектов | «Региональные инициативы регулярно сталкиваются с недофинансированием» (федеральный чиновник) |
| | Координация | Слабое взаимодействие между федеральным и региональным уровнями | «Программы часто дублируют друг друга без учёта местной специфики» (региональный чиновник) |
| Приморский край | Учёт местных потребностей | Проекты не всегда соответствуют реальным нуждам населения | «Строим дороги, но не учитываем сезонные особенности передвижения» (сотрудник логистической компании) |
| | Технологические решения | Недостаток инноваций для сложных условий | «Для прибрежных районов нужны нестандартные решения, которых нет в типовых проектах» (инженер) |
| Красноярский край | Вовлечённость сообществ | Формальный характер общественных обсуждений | «Жители узнают о проектах постфактум» (представитель НКО) |
| | Сроки реализации | Систематические задержки из-за бюрократии | «Согласования занимают больше времени, чем само строительство» (подрядчик) |
| Республика Саха | Климатические ограничения | Неадаптированность технологий к вечной мерзлоте | «Некоторые типовые решения не работают при -50°C » (научный сотрудник) |
| | Удалённость территорий | Сложность логистики в труднодоступных районах | «Доставка материалов в арктические районы кратно увеличивает стоимость» (региональный чиновник) |

Анализ экспертных оценок выявил системную проблему координации между федеральным и региональным уровнями управления, особенно выраженную в Хабаровском крае. Как отмечают респонденты, дублирование программ без

учёта местной специфики приводит к распылению ресурсов. Это подтверждают количественные данные (см. табл. 3), демонстрирующие, что региональные проекты систематически отстают от федеральных по показателям финансирования и своевременности реализации.

Как показывают данные таблицы 4, в Приморском крае ключевым вызовом является несоответствие проектов реальным потребностям населения. Мнение представителя логистической компании об игнорировании сезонных особенностей иллюстрирует глубину проблемы. Технологическая неготовность к работе в сложных условиях, упомянутая инженером, коррелирует с данными по сельским территориям (см. табл. 1–2), где показатели доступности услуг существенно ниже городских.

Наиболее тревожная ситуация сложилась в Красноярском крае и Якутии. Формальный характер общественного участия в Красноярском крае, как отмечает представитель НКО, подрывает идею социальной солидарности, заложенную в теоретической рамке исследования: жители часто узнают о проектах постфактум, что приводит к их отстранению от процесса принятия решений и превращает инфраструктурные инициативы в преимущественно технические мероприятия.

Экстремальные условия Якутии требуют принципиально иного подхода. Экспертные оценки о неработоспособности типовых решений при -50°C и кратной стоимости логистики объясняют катастрофически низкие показатели эффективности политики в этом регионе (см. табл. 3). Эти данные подтверждают необходимость разработки специальных арктических стандартов и технологий, о чём говорится в стратегических документах по развитию Севера.

Выявленные качественные проблемы имеют прямое отношение к социальным эффектам транспортного развития. Игнорирование местных особенностей (Приморье), формальное вовлечение сообществ (Красноярск) и технологическая неадаптивность (Якутия) ограничивают потенциал инфраструктуры как инструмента территориальной интеграции. Это подтверждает тезис Дюркгейма о транспортных коммуникациях как материальной основе социальной солидарности – без учёта обозначенных аспектов переход от механической к органической солидарности остаётся недостижимым.

Результаты тематического анализа открытых вопросов массового опроса предоставляют ценную информацию о том, как жители регионов Сибири и Дальнего Востока воспринимают влияние транспортной инфраструктуры на их повседневную жизнь. Таблица 5 систематизирует основные темы, выявленные в ответах респондентов, с указанием частоты их упоминания и характерных высказываний.

Анализ ответов населения выявляет прямую связь между развитием транспортной инфраструктуры и качеством жизни в регионе. Наиболее значимым аспектом для жителей является возможность трудоустройства – 82% респондентов отметили влияние транспортной доступности на занятость. Как сказал безработный из Красноярского края, новый логистический центр создал

Таблица 5

**Влияние инфраструктуры на социальную мобильность
(результаты тематического анализа открытых вопросов опроса 2024–2025 гг.)**

| Тема | Частота упоминаний, % | Характерные высказывания респондентов |
|-----------------------------|-----------------------|---|
| Доступность медицины | 78 | «После ремонта дороги до больницы ехать 40 минут вместо 2 часов» (сельский житель, Хабаровский край) |
| Образовательные возможности | 65 | «Дети теперь могут ездить в городскую школу ежедневно» (родитель, Приморский край) |
| Трудоустройство | 82 | «Новый логистический центр дал работу многим жителям нашего посёлка» (безработный, Красноярский край) |
| Культурная интеграция | 43 | «Смогли впервые съездить на краевой фестиваль за 10 лет» (пенсионер, Якутия) |
| Социальная изоляция | 91 (Якутия) | «Зимой мы отрезаны от мира по 3-4 месяца» (житель арктического посёлка) |

рабочие места для многих жителей его посёлка. Эти данные подтверждают результаты количественного исследования, где уровень занятости коррелирует с развитостью транспортной сети.

Доступность медицинской помощи занимает второе место по значимости (78%). В высказывании жителя Хабаровского края отражено типичное для сельских территорий улучшение: сокращение времени пути до больницы с 2 часов до 40 минут после ремонта дороги. Этот фактор особенно важен для пожилого населения и семей с детьми, что подтверждает роль транспорта как инструмента социальной поддержки.

Образовательные возможности упоминались 65% респондентов, преимущественно родителями школьников. Возможность ежедневного посещения детьми городских школ (как в случае Приморского края) не только повышает качество образования, но и снижает миграционный отток молодёжи, что соответствует стратегическим целям пространственного развития.

Интересно, что культурная интеграция оказалась менее значимой темой (43%), что может свидетельствовать о приоритетности базовых потребностей. Однако для жителей удалённых районов, например, в Якутии, возможность впервые за 10 лет посетить краевой фестиваль становится событием, разрушающим социальную изоляцию и укрепляющим региональную идентичность.

Критическая ситуация с социальной изоляцией в Якутии, где 91% жителей арктических посёлков отмечают сезонную отрезанность от внешнего мира, требует особого внимания. Высказывание о 3-4 месяцах полной изоляции зимой подчёркивает необходимость разработки специальных транспортных решений для экстремальных условий. Эти данные объясняют низкие показатели социальной мобильности в Якутии и подтверждают выводы экспертов о неадаптированности типовых проектов.

Выявленные темы и проблемы демонстрируют, что для жителей восточных регионов транспортная инфраструктура – не абстрактное понятие, а конкретный фактор повседневного благополучия. Различия в восприятии между регионами (например, акцент на трудоустройстве в Красноярске и изоляции в Якутии) подтверждают необходимость дифференцированного подхода к транспортному планированию, учитывающему специфику территорий и реальные потребности населения.

Заключение

Проведённое исследование комплексно раскрывает роль транспортной инфраструктуры в формировании социальной и экономической динамики регионов Сибири и Дальнего Востока. Полученные результаты убедительно доказывают, что транспортные сети выполняют значительно более сложную функцию, чем просто обеспечение перевозок – они выступают важнейшим инструментом пространственного развития и социальной интеграции территорий: «модернизация БАМа является даже более масштабным проектом, чем его строительство в СССР»¹. Наше исследование предоставляет эмпирические основания для этого тезиса, подчёркивая роль транспортной инфраструктуры в экономическом развитии региона.

Анализ данных выявил существенное влияние транспортной инфраструктуры на улучшение социальной мобильности населения. В регионах с развитой сетью дорог, таких как Приморский и Хабаровский края, зафиксировано сокращение времени доступа к медицинским учреждениям на 35–40% в сельской местности. Эти цифры находят подтверждение в интервью с местными жителями. Подобные изменения непосредственно отражаются на качестве жизни населения, особенно социально уязвимых групп – пожилых людей, семей с детьми, людей с ограниченными возможностями.

Особое значение транспортные проекты приобретают как катализаторы занятости в периферийных районах. Создание логистических центров в Красноярском крае, по нашим данным, обеспечило трудоустройство для 23% ранее безработных жителей прилегающих посёлков. Это подтверждает тезис о мультипликативном эффекте инфраструктурных инвестиций, когда каждый рубль, вложенный в транспорт, приносит дополнительную социально-экономическую отдачу через создание новых рабочих мест и развитие сопутствующих услуг.

Исследование выявило значительную региональную дифференциацию в эффективности транспортной политики. Если в приморских регионах интегральные показатели реализации проектов достигают 8–9 баллов из 10, то в Республике Саха (Якутия) они не превышают 4,5–5 баллов. Такой разрыв обусловлен прежде всего экстремальными климатическими условиями и логистическими сложностями. Как отмечалось в интервью с местными экспертами,

¹ Путин на ВЭФ: о ходе СВО, дедолларизации и встрече с Дуровым // Коммерсантъ. 05.09.2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6943130> (дата обращения: 28.01.2026).

«типовые решения не работают при -50°C », что требует принципиально иного подхода к транспортному планированию в арктических районах.

Теоретическая рамка исследования, основанная на концепции социальной солидарности Э. Дюркгейма, получила убедительное эмпирическое подтверждение. В Хабаровском и Приморском краях мы наблюдаем признаки перехода к органической солидарности через усиление экономической взаимозависимости территорий и рост социальной мобильности населения. В то же время в арктических районах Якутии сохраняется механическая солидарность изолированных сообществ, где, по словам местных жителей, «зимой мы отрезаны от мира по 3-4 месяца». Эти данные подчёркивают необходимость дифференцированного подхода к транспортному развитию различных регионов.

Как справедливо отмечал президент РФ, «Арктическая зона имеет для нас особое, стратегическое значение, это регион с колоссальными экономическими возможностями... С ним мы во многом связываем укрепление энергетического потенциала нашей страны, расширение логистических возможностей, обеспечение национальной безопасности и обороны, и потому дальнейшее комплексное освоение и обустройство этих территорий является для нас неоспоримым приоритетом»¹. Наши исследования показывают, что транспортная инфраструктура играет в этом процессе ключевую роль, выступая материальной основой для закрепления населения и создания комфортной среды проживания. Но для реализации этого потенциала требуется пересмотр некоторых устоявшихся подходов к транспортному планированию.

Для регионов с уже развитой инфраструктурой, таких как Приморский и Хабаровский края, приоритетом должно стать внедрение эффективных механизмов общественного участия в планировании проектов и развитие «последней мили» транспортной доступности, чтобы сократить сохраняющийся разрыв между городскими и сельскими территориями. В проблемных регионах, к которым относятся арктические районы Якутии и отдалённые территории Красноярского края, необходима разработка специальных арктических стандартов инфраструктуры, создание целевых программ зимнего транспортного обеспечения и активное внедрение инновационных решений, включая беспилотные технологии для труднодоступных районов.

Следует признать, что данное исследование не исчерпывает всей сложности проблемы. Остаются открытыми вопросы о долгосрочном влиянии транспортной инфраструктуры на демографические процессы, включая рождаемость и закрепление молодёжи в регионе, а также о её косвенных социальных эффектах, таких как изменение региональной идентичности и интенсивность культурного обмена. Перспективным направлением для дальнейших исследований видится разработка комплексного «социального паспорта» инфраструктурных проектов, который включал бы прогнозную оценку их влияния на индекс

¹ Путин назвал неоспоримым приоритетом комплексное освоение Арктики // Ведомости. 11.12.2023. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2023/12/11/1010491-putin-nazval-prioritetom> (дата обращения: 28.01.2026).

территориальной справедливости, коэффициент социального включения и уровень аномии в изолированных сообществах.

Проведённый анализ подтверждает, что транспортная инфраструктура Сибири и Дальнего Востока действительно формирует социальную ткань регионов, но не как универсальный механизм, а как сложный институт, эффективность которого в решающей степени определяется учётом географической, экономической и социокультурной специфики территорий. Именно этот дифференцированный подход, сочетающий единые стратегические цели с гибкими тактическими решениями, должен лечь в основу новой парадигмы пространственного развития восточных регионов России. Как подчёркивалось в стратегических документах, транспортная система – это не просто технический актив, а важнейший инструмент реализации национальных интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Арктике. Наши исследования предоставляют научное обоснование для этого тезиса, показывая, что инвестиции в транспортную инфраструктуру – это одновременно вложения в социальную стабильность, экономическое развитие и территориальную целостность страны.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. *Рассказов И. Ю., Пугачёв И. Н., Крюков В. Г.* Транспортные проблемы освоения минерально-сырьевой базы Арктической зоны России // Горная промышленность. 2025. № 1S. С. 5–13. DOI [10.30686/1609-9192-2025-1S-05-13](https://doi.org/10.30686/1609-9192-2025-1S-05-13). EDN [KSYQWH](https://www.edn.ru/ksyqwh).
2. *Горбунов А. А.* Транспортные коммуникации как объект исследования политической науки // Власть. 2008. № 9. С. 41–44. EDN [KARBPL](https://www.edn.ru/karbpl).
3. *Горбунов А. А.* Государственная политика развития транспортных коммуникаций: общенациональное и региональное измерения // Власть. 2008. № 7. С. 31–35. EDN [KAQZAN](https://www.edn.ru/kaqzan).
4. *Тураева М. О.* Грузовой транспорт России: некоторые итоги 2022 года // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2023. № 3. С. 45–63. DOI [10.52180/2073-6487_2023_3_45_63](https://doi.org/10.52180/2073-6487_2023_3_45_63). EDN [MQCFKQ](https://www.edn.ru/mqcfkq).
5. *Бардаль А. Б.* Транспортное обеспечение ресурсных отраслей Дальнего востока на современном этапе // Власть и управление на Востоке России. 2023. № 1 (102). С. 8–16. DOI [10.22394/1818-4049-2023-102-1-8-16](https://doi.org/10.22394/1818-4049-2023-102-1-8-16). EDN [HBULEY](https://www.edn.ru/hbuley).
6. *Евлаев А. Н.* Железнодорожная проблематика в современной российской политологии // Евразийский союз ученых. 2015. № 9-5 (18). С. 68–70. EDN [WMUPZP](https://www.edn.ru/wmupzp).
7. *Евлаев А. Н.* Модели взаимодействия бизнеса и государства при решении задач политического механизма развития железнодорожного транспорта в России // Власть. 2014. № 5. С. 55–59. EDN [SEMQL](https://www.edn.ru/semqsl).
8. *Бычкова А. А.* Мониторинг реализации стратегии пространственного развития: миграция населения с учетом развитости транспортной инфраструктуры // Векторы благополучия: экономика и социум. 2023. Т. 51, № 4. С. 101–113. DOI [10.18799/26584956/2023/4/1657](https://doi.org/10.18799/26584956/2023/4/1657). EDN [BHWOJC](https://www.edn.ru/bhwojc).
9. *Заколюкина Е. С.* Транспортная инфраструктура региона как фактор пространственного развития территории // Проблемы развития территории. 2023. Т. 27, № 5. С. 79–95. DOI [10.15838/ptd.2023.5.127.6](https://doi.org/10.15838/ptd.2023.5.127.6). EDN [NADRPA](https://www.edn.ru/nadrpa).
10. *Проскурнова К. Ю.* Инструменты оценки пространственного развития регионов // Вестник Московского университета. Серия 21: Управление (государство и общество).

2024. Т. 21, № 1. С. 121–138. DOI [10.55959/MSU2073-2643-21-2024-1-121-138](https://doi.org/10.55959/MSU2073-2643-21-2024-1-121-138). EDN [WQSBHN](https://www.edn.ru/WQSBHN).
11. Аренс В. Ж., Шумилова Л. В. Пути интенсификации развития необжитых регионов Российской Федерации // Вестник Забайкальского государственного университета. 2024. Т. 30, № 2. С. 171–177. DOI [10.2109/2227-9245-2024-30-2-171-177](https://doi.org/10.2109/2227-9245-2024-30-2-171-177). EDN [SIYEMY](https://www.edn.ru/SIYEMY).
 12. Медведева Н. А., Шварцфельд В. С. Формирование и отбор вариантов топологии сети железных дорог в малоосвоенных регионах // Известия Транссиба. 2023. № 3 (55). С. 66–73. EDN [LIGJPE](https://www.edn.ru/LIGJPE).
 13. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/download/3b8e3a39329ce7949978d271195fdb6d/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rf_na_period_do_2030_goda_s_prognozom_do_2036_goda.pdf (дата обращения: 16.02.2026).
 14. Чернов В. В. Возможно ли «новое освоение» Сибири и Дальнего востока: социологическое измерение // Вестник РГГУ. Серия: Философия. Социология. Искусствоведение. 2011. № 3 (65). С. 143–150. EDN [NUAAFB](https://www.edn.ru/NUAAFB).
 15. Чернов В. В. Восточная стратегия России: цивилизационное измерение // Образование и право. 2017. № 6. С. 87–97. EDN [ZDGEIX](https://www.edn.ru/ZDGEIX).
 16. Чернов В. В. Современная Россия: цивилизационные вызовы и угрозы гуманитарного характера // Методология предотвращения угроз в XXI веке: сборник научных трудов. Иркутск : Иркутский государственный университет, 2022. С. 106–110. EDN [KLGHSP](https://www.edn.ru/KLGHSP).
 17. Дюркгейм Э. О разделении общественного труда / Э. Дюркгейм ; пер. с фр. А. Б. Гофмана ; прим. В. В. Сапова. М. : Канон, 1996. 432 с. ISBN 978-5-88873-036-1.
 18. Умнова-Конюхова И. А., Алешкова И. А. Социальная сплоченность и социальное единство как гарантия внутреннего и внешнего мира и развития общества и государства // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 4: Государство и право. 2023. № 1. С. 78–88. DOI [10.31249/iajpravo/2023.06](https://doi.org/10.31249/iajpravo/2023.06). EDN [IDDYQW](https://www.edn.ru/IDDYQW).
 19. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Президент России : сайт. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 16.02.2026).
 20. Современный социальный капитал (политико-экономический и социально-философский анализ) / Д. К. Стожко, К. П. Стожко, А. В. Шиловцев [и др.] // Образование и право. 2023. № 12. С. 575–585. DOI [10.24412/2076-1503-2023-12-575-585](https://doi.org/10.24412/2076-1503-2023-12-575-585). EDN [HQOJWC](https://www.edn.ru/HQOJWC).

Сведения об авторе

В. В. Чернов

кандидат социологических наук, доцент

доцент

SPIN-код: [9324-4452](https://www.edn.ru/9324-4452)

Статья поступила в редакцию 23.07.2025; одобрена после рецензирования 20.09.2025; принята к публикации 03.02.2026.

Original article

DOI: 10.19181/snsp.2026.14.1.2

SOCIAL ASPECTS OF IMPROVING THE TRANSPORT AND LOGISTICS STRUCTURE IN THE CONTEXT OF THE SPATIAL DEVELOPMENT OF SIBERIA AND THE FAR EAST

Vitaly Veniaminovich Chernov

Russian University of Transport,
Moscow, Russia

colonel60@bk.ru,

ORCID 0000-0002-8671-5079

For citation: Chernov V. V. Social aspects of improving the transport and logistics structure in the context of the spatial development of Siberia and the Far East. *Sociologicheskaja nauka i social'naja praktika*. 2026;14(1):31–56. (In Russ.). DOI 10.19181/snsp.2026.14.1.2.

Abstract. The article is devoted to a comprehensive analysis of the social aspects of the development of the transport and logistics system in Siberia and the Far East in the context of Russia's spatial development. Using an interdisciplinary approach that combines methods of sociology, economics, and geography, the authors explore the impact of transport infrastructure on the social dynamics of the regions. The work employs a combination of quantitative and qualitative research methods, including statistical analysis, expert interviews, and mass population surveys. The study demonstrates that the development of transport networks significantly improves the accessibility of social services in rural areas, contributes to the creation of new jobs in peripheral regions, and has a significant impact on migration processes. Special attention is paid to regional differentiation, where areas with high levels of transport integration and areas that retain signs of social isolation are highlighted. The theoretical basis of the study is based on the concept of social solidarity by mile Durkheim, which allows us to analyze the transformation of isolated communities into economically interdependent territories. The final part of the study provides differentiated recommendations for the development of transport infrastructure, taking into account the specific features of different regions, from developed coastal areas to Arctic zones with extreme conditions. The work emphasizes the strategic importance of the transport system for ensuring national unity and economic development in Russia's eastern regions, which aligns with the key provisions of government policy in this area.

Keywords: transport infrastructure, spatial development, social solidarity, territorial integration, Siberia, the Far East, accessibility of services, migration processes, government policy, logistics, Arctic zone, quality of life

REFERENCES

1. Rasskazov I. YU., Pugachyov I. N., Kryukov V. G. Transport challenges of developing the mineral resources in the Arctic Zone of the Russian Federation. *Russian Mining Industry=Gornaia promyshlennost*. 2025;(1S):5–13. (In Russ.). DOI 10.30686/1609-9192-2025-1S-05-13.
2. Gorbunov A. A. Transport communications as a subject of political science [Transportny'e kommunikacii kak ob'ekt issledovaniya politicheskoy nauki]. *Authority=Vlast'*. 2008;(9):41–44. (In Russ.).

3. Gorbunov A. A. Governmental policy to develop transportation communications: national and regional aspects [Gosudarstvennaya politika razvitiya transportny'x kommunikacij: obshhenacional'noe i regional'noe izmereniya]. *Authority=Vlast'*. 2008;(7):31–35. (In Russ.).
4. Turaeva M. O. Erformance of Russian freight transport in 2022: some outcomes. *Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences=Vestnik Instituta ekonomiki Rossiiskoi akademii nauk*. 2023;(3):45–63. (In Russ.). DOI [10.52180/2073-6487_2023_3_45_63](https://doi.org/10.52180/2073-6487_2023_3_45_63).
5. Bardal A. B. Transport support of the resource industries of the Far East at the present stage. *Power and Administration in the East of Russia=Vlast i upravlenie na Vostoke Rossii*. 2023;(1):8–16. (In Russ.). DOI [10.22394/1818-4049-2023-102-1-8-16](https://doi.org/10.22394/1818-4049-2023-102-1-8-16).
6. Evlaev A. N. Railway issues in modern Russian political science. *Eurasian Union of Scientists=EvrAzijskij soyuz ucheny'x*. 2015;(9-5):68–70. (In Russ.).
7. Evlaev A. N. Models of government-business cooperation in the development of railway transport in Russia. *Authority=Vlast'*. 2014;(5):55–59. (In Russ.).
8. Bychkova A. A. Monitoring of the spatial development strategy implementation: population migration taking into account transport infrastructure development. *Journal of Wellbeing Technologies=Vektory blagopoluchia: ekonomika i sotsium*. 2023;51(4):101–113. (In Russ.). DOI [10.18799/26584956/2023/4/1657](https://doi.org/10.18799/26584956/2023/4/1657).
9. Zakolyukina E. S. Transport infrastructure as a factor in the territory's spatial development. *Problems of Territory's Development=Problemy razvitiia territorii*. 2023;27(5):79–95. (In Russ.). DOI [10.15838/ptd.2023.5.127.6](https://doi.org/10.15838/ptd.2023.5.127.6).
10. Proskurnova K. Yu. Tools for assessing regional spatial development. *Lomonosov Public Administration Journal. Series 21=Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 21: Upravlenie (gosudarstvo i obshchestvo)*. 2024;21(1):121–138. (In Russ.). DOI [10.55959/MSU2073-2643-21-2024-1-121-138](https://doi.org/10.55959/MSU2073-2643-21-2024-1-121-138).
11. Arens V. Zh., Shumilova L. V. Ways to intensify the uninhabited regions development in the Russian Federation. *Transbaikal State University Journal=Vestnik Zabaiikalskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2024;30(2):171–177. (In Russ.). DOI [10.2109/2227-9245-2024-30-2-171-177](https://doi.org/10.2109/2227-9245-2024-30-2-171-177).
12. Medvedeva N. A., Shvartcfeld V. S. Formation and selection of railway network topology options in undergrowned regions. *Journal of Transsib Railway Studies=Izvestiya Transsiba*. 2023;(3):66–73. (In Russ.).
13. The spatial development strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast up to 2036: approved by Decree of the Government of the Russian Federation No. 4146-r dated December 28, 2024. Available at: https://www.economy.gov.ru/material/file/download/3b8e3a39329ce7949978d271195fdb6d/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rf_na_period_do_2030_goda_s_prognozom_do_2036_goda.pdf (accessed: 16.02.2026). (In Russ.).
14. Chernov V. V. The possibility of “new reclamation” of Siberia and the Far East: sociological dimension. *RSUH/RGGU bulletin. Series: Philosophy. Sociology. Art studies=Vestnik Rossiiskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta. Seriya: Filosofiya. Sotsiologiya. Iskusstvoznanie*. 2011;(3):143–150. (In Russ.).
15. Chernov V. V. The eastern strategy of Russia: a civilizational dimension. *Education and law=Obrazovanie i pravo*. 2017;(6):87–97. (In Russ.).
16. Chernov V. V. Modern Russia: civilizational challenges and humanitarian threats. In: *Methodology of threat prevention in the 21st century. Collection of scientific papers. Irkutsk: Irkutskij gosudarstvenny'j universitet; 2022. P. 106–110. (In Russ.)*.

17. Durkheim E. On the division of social labor [O razdelenii obshhestvennogo Truda]. Moscow: Kanon; 1996. 432 p. (In Russ.). ISBN 978-5-88873-036-1.
18. Umnova-Konyuxova I. A., Aleshkova I. A. Social cohesion and social unity as a guarantee of internal and external peace and development of society and the state. *Social Sciences and Humanities. Domestic and Foreign Literature. Series 4: State and Law=Sotsialnye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaia i zarubezhnaia literatura. Seria 4: Gosudarstvo i pravo*. 2023;(1):78–88. (In Russ.). DOI [10.31249/iajpravo/2023.06](https://doi.org/10.31249/iajpravo/2023.06).
19. Decree of the President of the Russian Federation No. 645 dated 26 October 2020 “On the strategy for the development of the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035”. Available at: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (accessed: 16.02.2026). (In Russ.).
20. Stozhko D. K, Stozhko K. P, Shilovtsev A. V., [et al.]. Modern social capital (political, economic and sociophilosophical analysis). *Education and law=Obrazovanie i pravo*. 2023;(12):575–585. (In Russ.). DOI [10.24412/2076-1503-2023-12-575-585](https://doi.org/10.24412/2076-1503-2023-12-575-585).

Information about the Author

V. V. Chernov
Candidate of Sociology
Associate Professor

The article was submitted 23.07.2025; approved after reviewing 20.09.2025; accepted for publication 03.02.2026.