

## О НЕОБХОДИМОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕДИНСТВА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ РОССИЙСКО-КАЗАХСТАНСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ

**Бережная Любовь Юрьевна**

ФГБОУВО Оренбургский государственный университет, Оренбург (старший преподаватель кафедры менеджмента)

e-mail: berezhnaya@mail.ru, ORCID: 0000-0002-2782-7599

**Аннотация:** *Основной целью формирования транспортной инфраструктуры региона является развитие его экономики и повышение уровня благосостояния населения. Транспортная инфраструктура приграничного региона должна способствовать достижению этой цели как для него самого, так и для тех регионов, которые ее используют для реализации своих внешнеэкономических связей. Речь идет о необходимости решения задачи по развитию транспортной инфраструктуры приграничного региона, которая в полной мере будет удовлетворять потребность в перемещении грузов и пассажиров нескольких смежных территорий. В этом контексте интересен опыт регионов российско-казахстанского приграничья, как форпостов отечественной внешнеторговой деятельности. Проведенный анализ показал, что каждый из регионов российско-казахстанского приграничья реализует собственную стратегию развития транспортной инфраструктуры, при этом единого документа, учитывающего особенности транспортного и геополитического потенциала этой территории, в настоящее время нет. Создание и реализация единой Концепции развития транспортной инфраструктуры регионов российско-казахстанского приграничья будет способствовать активизации международных товарных потоков на основе повышения эффективности развития транспортной инфраструктуры.*

**Ключевые слова:** *приграничный регион, российско-казахстанское приграничье, транспортная инфраструктура.*

## ON THE NEED TO ENSURE THE UNITY OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE REGIONS OF THE RUSSIAN-KAZAKH BORDER

**Berezhnaya Lyubov Yurievna**

Orenburg State University, Orenburg (Senior lecturer of the Department of Management)

**Abstract:** *The main purpose of the formation of the transport infrastructure of the region is the development of its economy and improving the welfare of the population. The transport infrastructure of the border region should contribute to achieving this goal both*

*for itself and for those regions that use it to implement their foreign economic relations. We are talking about the need to solve the problem of developing the transport infrastructure of the border region, which will fully meet the need for the movement of goods and passengers of several adjacent territories. In this context, the experience of the Russian-Kazakh border regions as outposts of domestic foreign trade activity is interesting. The analysis showed that each of the regions of the Russian-Kazakh border area implements its own strategy for the development of transport infrastructure, while there is currently no single document that takes into account the peculiarities of the transport and geopolitical potential of this territory. The creation and implementation of a unified Concept for the development of transport infrastructure in the regions of the Russian-Kazakh border will contribute to the activation of international commodity flows based on improving the efficiency of transport infrastructure development.*

**Keywords:** border region, Russian-Kazakh border area, transport infrastructure.

Для формирования единого транспортного пространства России на базе опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры необходимо решить ряд задач:

- сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта;
- ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность;
- создание единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта, грузовладельцев и других участников транспортного процесса, а также таможенных и государственных контрольных органов.

Выбор перечисленных выше задач связан с необходимостью их реализации, в первую очередь, на территории приграничных регионов страны, так как именно эти регионы зачастую обладают наименее развитой транспортной инфраструктурой ввиду ее тяготения ко внутренним, центральным регионам. Важным аспектом является необходимость взаимной увязки систем стратегического и территориального планирования приграничных регионов, обусловленная необходимостью развития транспортной инфраструктуры.

С одной стороны, стратегии социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, согласованные с документами стратегического планирования федерального уровня, должны стать содержательной основой для разработки схем территориального планирования регионов [2]. С другой стороны, схемы территориального планирования, как один из инструментов управления комплексным развитием территорий, создают пространственно-

территориальную основу для реализации стратегий и программ социально-экономического развития регионов и государства в целом [5].

Как связующее звено, объединяющее пространственный и региональный подходы к развитию территорий, транспортная инфраструктура в качестве основных критериев своей результативности демонстрирует динамичное и качественное удовлетворение транспортных потребностей материального производства региона, его непроизводственной сферы и населения, а также ликвидацию разрывов и «узких мест» в транспортной инфраструктуре регионов и страны в целом.

В этой связи обеспечение интегрированного эффекта функционирования транспортной инфраструктуры в регионах обусловлено:

- повышением уровня межотраслевой и межрегиональной координации в развитии транспортной инфраструктуры;
- использованием современных логистических и информационных технологий организации транспортного процесса;
- созданием надлежущей институциональной среды, определяющей взаимодействие федеральных, региональных и местных органов управления, а также транспортных предприятий различных форм собственности, формирующей основу государственно-частного партнерства [6].

Таким образом, в рамках стратегического развития регионов недостаточно сформировать только основные направления структурных преобразований отдельных видов транспорта, также необходимо учитывать общие перспективы территориального планирования: возможность размещения объектов капитального строительства; функциональное зонирование территорий; наличие зон с особыми условиями использования территорий и др.

Можно говорить о том, что решение сложившихся в региональной транспортной инфраструктуре проблем, в первую очередь, зависит от комплексной программы социально-экономических реформ и от объема производственных ресурсов, которые выделяются на ее реализацию.

Оптимально выстроенная инфраструктура сокращает транспортные расходы хозяйствующих субъектов и населения и имеет решающее значение для развития регионального потенциала. Однако, хорошо развитая транспортная система сама по себе не является достаточной базой для обеспечения регионального развития. Кроме того, строительство и модернизация объектов транспортной инфраструктуры требуют больших финансовых вложений. Результативность инвестиций в транспортную инфраструктуру и связанная с нею динамика социально-экономических показателей, в свою очередь, зависят от способности региона эффективно ее использовать [4]. Данная способность должна быть реализована через взаимодействие различных уровней территориального

управления, в максимальной степени вовлекающее общественность в принимаемые решения относительно территориальных изменений.

Особое внимание необходимо уделять инструментам развития проблемных территорий, к которым относятся приграничные регионы. В России существуют федеральные целевые программы развития проблемных регионов, механизмы федеральной поддержки моногородов и т.п., но целостной системы мер поддержки регионального развития не складывается.

Все инструменты поддержки территорий разрознены, часто находятся в ведении разных министерств, иногда – разных департаментов в рамках одного министерства. В результате федеральные средства региональной поддержки распределяются по субъектам Федерации стихийно, в условиях отсутствия прозрачного механизма, без единой концепции [7]. Учитывая периферийность расположения приграничных регионов и их роль в системе национальной безопасности, важно выработать единое направление развития транспортной инфраструктуры приграничного пояса страны, безусловно, с учетом региональных факторов.

В настоящее время существует значительное количество разнообразной нормативной документации, в том или ином виде учитывающей развитие транспортной инфраструктуры и тот эффект, который она оказывает своим воздействием на текущее региональное социально-экономическое положение. Отдельно стоит выделить ряд государственных документов, формализующих развитие приграничных территорий.

Рассматриваемые документы делятся на три основные группы:

- 1) в первую очередь это основополагающие нормативно-правовые акты, регулирующие параметры регионального развития страны в целом;
- 2) вторая группа формирует положения пространственного регионального развития;
- 3) третья группа документов посвящена концептуальным положениям развития транспортной системы.

Представленные нормативно-правовые документы регулируют достаточно разнообразные вопросы и являются основой формирования социально-экономической общности приграничных регионов. Однако именно в этом заключается основная сложность взаимосвязки целей развития страны в целом, отдельных (в данном случае – приграничных) регионов, общегосударственной транспортной системы и приграничной транспортной инфраструктуры.

Можно сделать вывод о том, что нет единого нормативного документа, регламентирующего основные направления развития транспортной инфраструктуры приграничных регионов России, который бы учитывал не только имеющееся разнообразие приграничных территорий, но и решал бы проблемы,

связанные с их транспортной доступностью и перспективами международных отношений.

Результатом интенсификации развития транспортной инфраструктуры становятся положительная динамика социально-экономических показателей региона и повышение уровня благосостояния населения, однако именно для приграничных территорий формирование транспортной инфраструктуры имеет определяющее значение [3]. При этом выбор целей, постановка задач, формирование системы показателей и критериев обоснования при принятии решений в сфере формирования транспортной инфраструктуры должны коррелировать с потребностями экономики региона и нуждами общества, а также соответствовать перспективам их развития.

В условиях текущей ситуации, связанной с пандемией и ограничениями при осуществлении внешнеторговых операций, а также особенностями организации международных транспортных и товарных потоков, вопросы приграничного сотрудничества должны быть изучены с точки зрения более качественного использования установившихся экономических связей между государствами, имеющими длительную историю взаимодействия.

К таким государствам можно отнести Российскую Федерацию и Республику Казахстан. Имеющийся ресурсный и экономический потенциал обеих стран свидетельствует о том, что существующие возможности взаимовыгодного развития пока не реализованы. Новые перспективы, в частности, открываются в связи с реализацией программ импортозамещения в России и форсированной индустриализации в Казахстане, которые позволят существенно разнообразить структуру взаимной торговли.

Большие перспективы существуют в сфере выстраивания трансграничных производственных цепочек в машиностроении и других отраслях обрабатывающей промышленности. Значительный потенциал есть в сельском хозяйстве и производстве продовольствия, где до сих пор велика доля импорта. Однако реализация данных направлений деятельности будет практически невозможной при отсутствии необходимой инфраструктуры соседствующих государств.

В состав регионов российско-казахстанского приграничья входят следующие субъекты со стороны Российской Федерации: Республика Алтай, Алтайский край, Астраханская, Волгоградская, Курганская, Новосибирская, Омская, Оренбургская, Самарская, Саратовская, Тюменская и Челябинская области. Перечисленные регионы вносят существенный вклад в общий объем импортно-экспортных операций двух стран (табл. 1, рис. 1) [1].

Таблица 1

Отдельные внешнеторговые показатели регионов российско-казахстанского приграничья в стоимостном выражении за 2018-2020 гг.

Показатели	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Объём импорта из Казахстана в приграничные регионы России, млн долл. США	1 645,46	1 683,76	1 545,99
Объём экспорта в Казахстан из приграничных регионов России, млн долл. США	3 167,91	3 057,98	2 854,11
Оборот торговли приграничных регионов России с Казахстаном, млн долл. США	4 813,37	4 741,74	4 400,1
Доля внешнеторгового оборота приграничных регионов России с Казахстаном в общем объеме внешнеторгового оборота России и Казахстана, %	26,6	24,1	23,3
Доля внешнеторгового оборота приграничных регионов Казахстана с Россией в общем объеме внешнеторгового оборота России и Казахстана, %	30,3	28,6	27,1

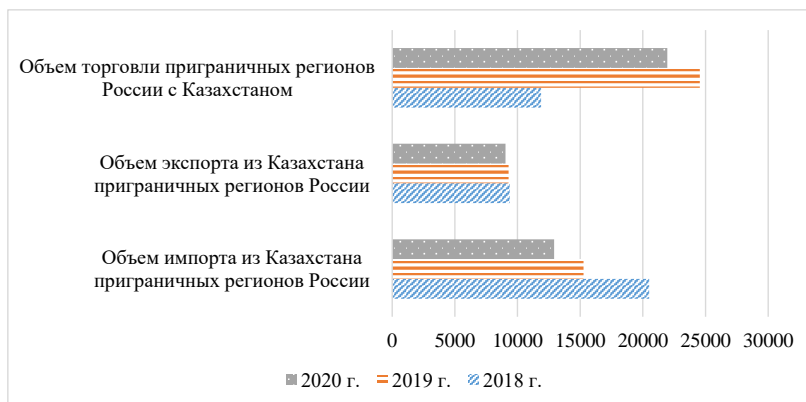


Рис. 1. Отдельные внешнеторговые показатели регионов российско-казахстанского приграничья в натуральном выражении за 2018-2020 гг., в тысячах тонн

Представленные показатели свидетельствуют о стабильности объемов осуществляемых экспортно-импортных операций приграничными регионами. При этом существует перспектива наращивания интенсивности торговых отношений между странами. Кроме того, в текущих условиях международных ограничений внешнеэкономическая деятельность приграничных регионов будет способствовать развитию национальной экономики, перенаправляя экспортно-импортные потоки в сторону более дружественных стран.

Далее нами были проанализированы перспективные показатели развития транспортной инфраструктуры приграничных регионов, согласно государственным программам развития (табл. 2).

Таблица 2

Сравнительная характеристика государственных программ развития транспортной инфраструктуры регионов российско-казахстанского приграничья

Регион	Наличие программы	Срок реализации, годы	Ожидаемые результаты
1	2	3	4
Республика Алтай	Государственная программа «Развитие жилищно-коммунального и транспортного комплекса». Подпрограмма «Развитие транспортного комплекса»	2021-2026	<i>(указаны выборочно)</i> - увеличение в 2024 г. доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50%; - снижение в 2024 г. доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10%; - снижение в 2024 г. количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) в два раза; - доведение в 2024 г. в крупнейших городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85%
Алтайский край	Государственная программа «Развитие транспортной системы Алтайского края»	2015-2022	<i>(указаны выборочно)</i> - обеспеченность дорогами общего пользования на 1 тыс. кв. км площади составит 96,05 км; - удельный вес населенных пунктов, не имеющих дорог с твердым покрытием до сети автомобильных дорог общего пользования, составит 15,3%; - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 51%

Регион	Наличие программы	Срок реализации, годы	Ожидаемые результаты
1	2	3	4
Астраханская область	Государственная программа «Развитие промышленности и транспортной системы Астраханской области»	2015-2028	<i>(указаны выборочно)</i> - темп роста услуг транспорта к 2028 г. составит 101,0% к предыдущему году; - увеличение объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг к 2028 г. до 660455,2 млн руб. ; - темп роста объема перевалки грузов в портах Астрахань и Оля к 2028 г. вырастет до 110,0% к предыдущему году; - снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств) к 2028 г. до 2,4% ; - темп роста количества перевезенных пассажиров всеми видами транспорта (кроме водного) составит к 2028 г. 101,0% к предыдущему году
Волгоградская область	Государственная программа «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения в Волгоградской области»	2017-2024	<i>(указаны выборочно)</i> - обеспечение пассажирских перевозок на общественном транспорте в Волгоградской области; - формирование и развитие сети автомобильных дорог; - снижение уровня смертности в дорожно-транспортных происшествиях в 3,5 раза к уровню 2017 г.
Курганская область	Государственная программа Курганской области «Развитие автомобильных дорог»	2014-2022	Сохранение и развитие существующей сети автомобильных дорог, улучшение транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог, повышение безопасности дорожного движения
Новосибирская область	Государственная программа «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области»	2015-2025	<i>(указаны выборочно)</i> - увеличение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения на территории Новосибирской области в 2025 г. на 2123,1 км по сравнению с 2014 г. ; - ввод в эксплуатацию после строительства и реконструкции 514,1 км автомобильных дорог за период 2013-2025 гг. ;



Регион	Наличие программы	Срок реализации, годы	Ожидаемые результаты
1	2	3	4
Новосибирская область	Государственная программа «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области»	2015-2025	- увеличение протяженности сети автомобильных дорог в результате строительства новых автомобильных дорог в 2025 г. на 59,4 км
Омская область	Государственная программа «Развитие транспортной системы в Омской области»	2014-2023	<i>(указаны выборочно)</i> - снижение доли протяженности автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям до уровня 58%; - обеспеченность населенных пунктов (поселений) регулярным транспортным сообщением автомобильным, водным, железнодорожным транспортом к 2023 г. на уровне 100%; - темп роста коэффициента подвижности населения воздушным транспортом к 2023 г. до 100%
Оренбургская область	Государственная программа «Развитие транспортной системы Оренбургской области»	2019-2024	- повышение доступности услуг общественного транспорта за счет улучшения транспортной инфраструктуры автомобильных дорог общего пользования, увеличения их протяженности и плотности сети, оптимизации и развития сети пассажирских перевозок, сохранения приемлемого уровня тарифов на перевозки пассажиров для населения области
Самарская область	Государственная программа Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области»	2014-2025	<i>(указаны выборочно)</i> - увеличение протяженности построенных автодорог на 144,1 км; - увеличение протяженности реконструированных автодорог на 97,513 км; - увеличение протяженности отремонтированных автодорог на 1819,3 км; - увеличение протяженности построенных местных автодорог на 63,1 км;

Регион	Наличие программы	Срок реализации, годы	Ожидаемые результаты
1	2	3	4
Самарская область	Государственная программа Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области»	2014-2025	- снижение до 29,5 единиц количества ДТП с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств; - завершение строительства трех подземных и одного надземного пешеходных переходов
Саратовская область	Государственная программа Саратовской области «Развитие транспортной системы»	2019-2025	<i>(указаны цели программы)</i> - увеличение объемов транспортных услуг (ежегодно) с 49921,7 млн руб. в 2017 г. до 64164,7 млн руб. в 2025 г.; - повышение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения на 31 декабря отчетного года до 25% к концу 2025 г.; - сокращение социального риска (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) до 13,7 единицы к концу 2025 г. по сравнению с 2017 г.; - объем реализации природного газа в качестве моторного топлива с 10047 тыс. куб. м/год в 2017 г. до 28604,5 тыс. куб. м/г. к 2025 г.
Тюменская область	Государственная программа Тюменской области «Развитие транспортной инфраструктуры»	2019-2025	<i>(отдельно не указаны)</i>
Челябинская область	Государственная программа «Развитие дорожного хозяйства и транспортной доступности в Челябинской области»	2020-2025	<i>(указаны выборочно)</i> - доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, составит 54,1%; - объем отправленных пассажиров пригородным железнодорожным транспортом составит 18,6 млн пассажиров; - объем перевозок грузов автомобильным транспортом составит 191,2 млн тонн; - объем перевозок железнодорожным транспортом составит 384,0 млн тонн

Из проведенного анализа программных документов был сделан ряд выводов:

- представленные плановые показатели развития транспортной инфраструктуры в большинстве своем ориентированы на итоговое состояние транспортной системы регионов в целом, без учета их пространственного положения, что не позволяет оценить текущее состояние транспортной инфраструктуры приграничных регионов для выявления дальнейших направлений развития;
- большинство государственных программ развития транспортной инфраструктуры приграничных регионов используют одинаковые или схожие показатели их реализации, прогнозные значения которых рассчитаны до окончания программного срока;
- в программах развития предложен более разнообразный перечень показателей с точки зрения различных подпрограмм и запланированных мероприятий, а в рамках авторской методики показатели конкретизированы в соответствии с тем влиянием, которое транспортная инфраструктура оказывает на различные сферы деятельности в приграничном регионе;
- только два из представленных нормативных документов включают показатели, связанные с развитием таможенно-транспортной инфраструктуры: Республика Алтай (ввод в Кош-Агачском районе таможенно-логистического терминала), Курганская область (создание благоустроенного выхода к таможенному пункту пропуска и государственной границе) – из чего можно сделать вывод о том, что развитие транспортной инфраструктуры в большинстве регионов российско-казахстанского приграничья осуществляется в отрыве от существующей таможенной инфраструктуры;
- в документах отсутствуют ключевые показатели, позволяющие оценить влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие приграничных регионов, в том числе с целью определения степени их соответствия уровню развития смежных приграничных территорий зарубежных стран;
- представленные документы не учитывают показатели, представленные в программах более высокого уровня, Национальных проектах, Стратегии развития таможенных органов. Кроме того, обновление государственных программ развития транспортной системы проводится только в части достижения запланированных показателей и изменений объема финансирования;
- отсутствие механизмов проведения регулярного мониторинга оценки влияния показателей транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие приграничных регионов.

На наш взгляд, данные выводы необходимо учесть в процессе разработки мероприятий по повышению эффективности функционирования транспортной

инфраструктуры приграничных регионов. Например, мониторинг показателей влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов должен проводиться на постоянной основе, так как происходящие изменения могут достаточно быстро изменить значения региональных показателей, что, в конечном итоге, неблагоприятным образом может сказаться как на экономической системе, так и на уровне жизни населения региона.

При этом целью развития транспортной инфраструктуры является такой режим ее функционирования, когда положительное влияние на социально-экономическое положение региона происходит автоматически, вследствие правильного выбора вектора ее развития и своевременного проведения мероприятий по модернизации.

В мировой практике выработан и апробирован ряд организационно-экономических мер, способствующих интенсификации процесса регионального инновационного развития: осуществление специальных целевых программ на общегосударственном, региональном и местном уровнях; прямые государственные субсидии и целевые ассигнования региональных (местных) органов власти; местные налоговые льготы, направленные на стимулирование инновационной деятельности предприятий, и другие меры. Для интенсификации процессов регионального развития должны применяться разнообразные организационно-экономические меры и механизмы, способствующие совершенствованию транспортной инфраструктуры с учетом степени ее влияния на положение региона.

Одной из возможных мер по совершенствованию развития транспортной инфраструктуры регионов российско-казахстанского приграничья является формирование единой Концепции, которая будет способствовать достижению общих целей приграничных регионов в области формирования современной транспортной инфраструктуры с учетом задач национальной экономики и стратегического развития регионов.

Целью разработки единой Концепции развития транспортной инфраструктуры регионов российско-казахстанского приграничья является совместное развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации и Республики Казахстан, с учетом имеющегося потенциала территорий и перспектив их развития. Данная концепция должна учитывать результаты проведенного стратегического анализа уровня регионального развития и состояния транспортной инфраструктуры приграничных регионов, включать систему согласованных стратегических целей и задач, конкретные механизмы для их достижения, объем необходимых затрат, а также целевые индикаторы достижения поставленных целей.

Развитие совместных инфраструктурных проектов российско-казахстанского приграничья, на наш взгляд, по-прежнему остается «узким местом» как межрегионального взаимодействия, так и социально-экономического развития приграничных территорий. При этом активное инфраструктурное развитие может стать базисом для повышения функциональности социально-экономических связей соседних стран. Единая Концепция развития транспортной инфраструктуры регионов российско-казахстанского приграничья должна учитывать специфические особенности данных регионов, принимать во внимание сложившуюся социально-экономическую обстановку, исходить из имеющегося ресурсного потенциала и перспектив развития, что является основными вопросами дальнейших исследований.

### **Библиографический список**

1. Абанина, И.Н. Развитие торгово-экономического сотрудничества приграничных регионов России и Казахстана / И.Н. Абанина, Е.В. Оглоблина // Теория и практика общественного развития. – 2021. – №12 (166). – С. 78-90.
2. Бережная, Л. Ю. Необходимость транспортного планирования при реализации стратегии регионального развития / Л. Ю. Бережная // Актуальные теоретические и прикладные вопросы управления социально-экономическими системами : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., 10-11 дек. 2020 г. – Т. 2. – С. 30-32.
3. Бережная, Л. Ю. Роль транспортной инфраструктуры в развитии приграничного региона / Л. Ю. Бережная // Вестник РЭУ им. Г. В. Плеханова. – 2021. – Т. 18, №4 (118). – С. 109-117.
4. Вагизова, В.И. Инструменты финансового обеспечения развития региональной транспортной инфраструктуры / В.И. Вагизова, К.Л. Терентьева // Проблемы современной экономики. – 2015. – №4 (56). – С. 170-175.
5. Викторов, А.П. Стратегическое и территориальное планирование как базовый инструмент управления региональным развитием / А.П. Викторов // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2011. – №1. – С. 13-19.
6. Задворный, Ю.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона / Ю.В. Задворный // Транспортное дело России. – 2010. – №6. – С. 10-12.
7. Леонов, С.Н. Российский опыт реализации региональной политики. Особенности советского и современного этапов / С.Н. Леонов, Е.С. Барабаш // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2017. – №2 (28). – С. 24-31.