

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ КАК ИНСТРУМЕНТ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ (НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТОВ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ)

О.Ю. Патракеева

Федеральный исследовательский центр
Южный научный центр Российской академии наук, Ростов-на-Дону
OlgaPatrakeyeva@yandex.ru

Аннотация. Модернизация и расширение транспортной инфраструктуры позволяют повысить безопасность и качество перевозок грузов и пассажиров, укрепить межрегиональные торгово-экономические и социальные связи. Национальные проекты в транспортной сфере, ставящие целью развитие портов и подъездных путей, железных дорог, транспортно-логистических центров, т.е. использование экстенсивно-интенсивных факторов, создают фундамент для роста экономики страны. В статье рассмотрены основные параметры национальных проектов в транспортной сфере для южных регионов. Увеличивающиеся ежегодно работа транспорта и нагрузка на дорожную сеть обуславливают необходимость внедрения комплексных мер и инструментов по укреплению, расширению, модернизации транспортной инфраструктуры. В связи со стратегически важным положением южных регионов реализация национальных проектов приобретает особую актуальность.

Рассмотренные регионы обладают значительным потенциалом для преодоления возникающих ограничений в транспортной сфере. Для этого необходима реализация мероприятий по повышению эффективности использования пропускной способности дорог, реконструкции и модернизации существующей сети автомобильных дорог, строительству новых магистралей, развитию портов, железных дорог, транспортно-логистических центров. Грамотная реализация инфраструктурных национальных проектов критически важна для повышения туристской привлекательности региона. В свою очередь, туристская инфраструктура позволит создать прямые и косвенные эффекты. Первые проявляются в привлечении средств от оказанных услуг, создания новых рабочих мест, роста налоговых поступлений, вторые – в мультипликативном межотраслевом взаимодействии, которое тем больше, чем больше доля дохода, потраченная в пределах определенного региона.

Ключевые слова: национальные проекты, регион, транспорт, инфраструктура, грузооборот, инвестиции, южные регионы.

Ключевая идея национальных проектов и программ, являющихся стержнем экономической политики страны, заключается в системном развитии сотрудничества и эффективном взаимодействии регионов, совместном решении наиболее значимых проблем, объединении общих ресурсов и других возможностей [1].

Одна из приоритетных стратегических целей, поставленная руководством Российской Федерации перед субъектами страны – создание развитой, современной и надежной транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать повышению качества жизни для всех поколений. Основным инструментом достижения данной цели стали национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», переименованный в 2021 г. в «Безопасные качественные дороги» (БКД) и дополненный двумя федеральными проектами «Модернизация пассажирского

транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети», и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

Аналитическая работа проводилась на основании изучения документации по национальным проектам «Безопасные качественные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Рассмотрены паспорта региональных проектов по Краснодарскому краю, Республике Крым и Ростовской области. Для определения динамики ключевых индикаторов развития транспортной сферы и их сопоставления с целевыми индикаторами национальных проектов сформирована база статистических данных, включающая такие показатели, как перевозки пассажиров и грузооборот автомобильным и железнодорожным транспортом, доля автомобильных дорог, соот-

ветствующая нормативным требованиям, уровень автомобилизации, плотность автомобильных дорог твердым покрытием, число дорожно-транспортных происшествий на 100 000 человек населения, число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 000 человек населения.

Одним из факторов нагрузки на дорожную инфраструктуру является транспортная подвижность населения. Расчеты показали, что в рассматриваемых регионах для железнодорожного транспорта транспортная подвижность растет, а для автотранспорта общего пользования наблюдается ее снижение (табл. 1).

Таблица 1. Оценка транспортной подвижности населения в регионах

Годы	Краснодарский край	Республика Крым	Ростовская область
Транспортная подвижность (автобусы общего пользования)			
2017	53,22	68,89	82,35
2018	51,09	77,52	67,18
2019	48,80	76,46	70,52
2020	32,82	53,22	53,14
2021	38,22	59,13	62,22
2022	41,06	69,49	55,76
Транспортная подвижность (железнодорожный транспорт)			
2017	3,32	1,71	2,39
2018	3,45	1,62	2,37
2019	3,52	1,83	2,41
2020	2,32	1,96	1,83
2021	3,59	2,87	2,36
2022	4,79	3,66	2,73

Однако данный факт, при учете растущей автомобилизации (прирост по России за 2017–2022 гг. составил 7,2 %, по регионам ЮФО – 4 %), свидетельствует о выборе населением личного транспорта по причине как свободы выбора графика движения и маршрутов поездок, так и большего комфорта относительно поездок общественным транспортом. Следовательно, одной из основных задач по снижению нагрузки на дорожную сеть должна стать эффективная работа общественного транспорта, безопасность и качество перевозок.

За период 2017–2022 гг. значительно вырос объем грузооборота: в Краснодарском крае – с 7421,3 до 10793 млн т-км, т.е. на 45,4 %, в Ростовской области – с 5521 до 8510 млн т-км, т.е. на 54,1 %. Увеличилась и дальность поездок: со 106,9 км до 139,3 км на Кубани и со 101,2 км до 151,2 км на Дону, что свидетельствует об увеличении связанности пространства этих регионов. Однако прирост плотности автомобильных дорог в крае составил 3,1, а в области – 2,9 %. Увеличивающиеся ежегодно работа транспорта и нагрузка

на дорожную сеть обуславливают необходимость внедрения комплексных мер и инструментов по укреплению, расширению, модернизации транспортной инфраструктуры. В связи со стратегически важным положением южных регионов реализация национальных проектов приобретает особую актуальность.

Рассмотрим результаты выполнения указанных выше проектов на уровне отдельных субъектов Южного федерального округа. Для южных регионов, в частности для Краснодарского края, Ростовской области, Республики Крым реализация национальных проектов становится особенно актуальной задачей, так как объекты транспортной инфраструктуры, расположенные на их территории, имеют стратегическое значение не только для развития регионов, но и для страны в целом.

Особое внимание в рамках проекта «Безопасные качественные дороги» (БКД) на территории Краснодарского края уделяется работам в пределах Краснодарской, Сочинской, Новороссийской агломераций. В 2020 г. на долю агломераций

пришлось 85,4 % объема выполненных работ, в 2021 г. – 52,6 %, в 2022 г. – 59,5 % [2]. К концу 2023 г. доля дорожной сети агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, составила 79 %. В 2022 г. завершен ремонт объектов, обеспечивающих междугородную и пригородную связь между населенными пунктами Успенского, Выселковского, Усть-Лабинского районов, активно участвующих в сельскохозяйственных перевозках.

В муниципальных образованиях проблема обеспеченности качественными автодорогами на протяжении длительного времени стоит довольно остро и недостаточное финансирование инфраструктуры является сдерживающим фактором социально-экономического развития региона.

Обеспеченность населения легковыми автомобилями к 2022 г. относительно 2000 г. увеличилась в 2,5 раза (130,5 легковых автомобилей на 1000 чел. населения в 2000 г. и 326,9 – в 2022 г.), грузооборот (152 735 млн т-км – в 2000 г., 313 887 млн т-км – в 2022 г.) удвоился за счет увеличения средней длины пути, снижение пассажирооборота автобусов общего пользования составило 37,3 % (173 659,7 млн пасс-км – в 2000 г., 109 084,2 млн пасс-км – в 2022 г.), что обусловлено предпочтением населения использовать собственные автомобили. Рост автомобилизации и грузооборота, высокий уровень пассажирооборота создают высокую нагрузку на транспортную сеть регионов.

Согласно исследованию [3], более 70 % дорожной сети агломерации работает в режиме перегрузки в час пик, и в рамках проекта БКД к 2024 г. планируется снижение нагрузки до 60 %. Доля протяженности дорожной сети Краснодарской агломерации, соответствующей нормативным требованиям, в 2022 г. выросла до 75 %, прирост относительно 2018 г. составил 19,52 %, к 2024–2030 гг. планируется достичь уровня 85 %. В целом по Краснодарскому краю доля автомобильных дорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, соответствует отметке 29,8 %. Ожидалось, что к 2024 г. произойдет снижение до 29,1 %.

Несоответствие между потребностями предприятий и населения в перевозках и качеством функционирования дорожной сети является существенным инфраструктурным ограничением роста [4]. Начиная с 2012 г. темп прироста плотности дорог резко сократился, это означает, что при растущей нагрузке экстенсивный фактор раз-

вития инфраструктуры был практически исчерпан. Поэтому только качественное улучшение показателей транспортной сферы (снижение износа основных фондов, повышение доступности и безопасности автодорог и др.), находящиеся в фокусе внимания национального проекта БКД, позволит обеспечить целевые темпы роста экономики.

В Крыму доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, за 2014–2022 гг. остается достаточной высокой (61,1 % в 2022 г. при целевом уровне 50 % и ниже к 2024–2030 гг.). При этом нагрузка на дорожную сеть значительно возросла: уровень автомобилизации населения вырос практически в 2,7 раза (с 77,1 машин на 1000 человек населения в 2014 г. до 206,4 в 2020 г.), грузооборот вырос в 3,1 раза (с 250 млн т-км в 2014 г. до 775,4 в 2020 г.), в 2022 г. пассажирооборот (2133 млн пасс-км) снизился на 18,2 % относительно 2014 г. (2380 млн пасс-км). Как отмечалось выше, 2020 г. закономерно стал «провальным» вследствие коронавирусных ограничений. Однако в пределах автодороги агломерации удовлетворяли нормативам на 66 % к концу 2021 г. и на 75 % к концу 2022 г. Таким образом, в рамках реализации нацпроекта БКД основное внимание следует уделить обновлению инфраструктуры, находящейся вне Симферопольской агломерации.

Стабильный прирост плотности автодорог свидетельствует о потенциале наращивания инфраструктурного капитала.

В то же время наметившаяся в последние годы тенденция к увеличению грузооборота (в 2021 г. прирост составил 23,1 %), высокий уровень автомобилизации в перспективе при исчерпании экстенсивных факторов развития дорожной сети могут привести к снижению ее эксплуатационных характеристик. В Крыму доля дорожной сети агломераций в 2021 г. была крайне низкой – 68 %, в 2022 г. удалось достигнуть уровня 75 %, к концу 2023 г. показатель практически достиг целевого уровня – 83,1 %.

В проект БКД включено 21 муниципальное образование Ростовской области. Согласно региональному проекту «Дорожная сеть», реализуемому в рамках БКД, планируется достижение следующих целевых показателей к 2024–2030 гг. [5]:

– достижение доли автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения,

отвечающих нормативным требованиям до 55,2 % (в 2021 г. показатель составлял 48,2 %, в 2022 г. – 50,6 %);

– снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети субъектов страны в два раза по сравнению с 2017 г.;

– снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, с базового значения 7 % до 6,3 %;

– увеличение доли автомобильных дорог в городских агломерациях, соответствующих нормативным требованиям, до 85 % (на конец 2022 г. был достигнут уровень 79,9 %). Согласно оперативным данным, к концу 2023 г. целевой показатель БКД был достигнут: доля дорожной сети агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, достигла 85,2 %.

Основная цель проекта «Безопасность дорожного движения» была направлена на повышение безопасности перевозок и предполагала снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий к 2024 г. до 9,17 чел. на 100 тысяч населения. Для сравнения в 2017 г. показатель составлял 14,17 чел. на 100 тысяч населения [6].

Реализация данного регионального проекта предполагала следующие задачи:

– обеспечение нормативных требований в области безопасности дорожного движения;

– обеспечение качественной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

– комплексный подход и системность в обучении детей правилам дорожного движения и навыкам безопасного поведения на дорогах;

– обеспечение безопасности условий для участников дорожного движения (в т.ч. обеспечение качественной инфраструктурой, установка указателей и знаков, нанесение разметки).

Основные цели проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» были направлены на создание условий для применения новых механизмов развития дорожной сети, качественное улучшение организации и контроля дорожного движения [7]. В рамках реализации проекта предполагалось решить следующие задачи:

– формирование механизмов стимулирования сохранности автомобильных дорог, а именно: размещение автоматических пунктов весогабаритно-

го контроля транспортных средств, регулярная проверка на соответствие техническим регламентам и в случае выявления неполадок – осуществление ремонтных работ дорожного полотна;

– внедрение автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил безопасного движения;

– широкое распространение практики применения контрактов жизненного цикла: предполагается, что до 70 % от общего количества новых государственных контрактов на осуществление дорожной деятельности будет осуществляться в ее рамках.

Ключевыми направлениями для Ростовской области в рамках «Комплексного плана...» [8] являются повышение уровня экономической связанности региона путем развития всех видов транспортной инфраструктуры; формирование мультимодальных транспортно-логистических центров; ликвидация инфраструктурных ограничений территорий, в частности сокращение числа населенных пунктов, не имеющих регулярного транспортного сообщения с административным центром; модернизация и расширение внутренних водных путей.

Для реализации этих проектов предполагается сконцентрировать существенные ресурсы – трудовые, финансовые, инфраструктурные, поскольку развитие транспортной сферы усилит связь между отдельными регионами России и укрепит связанность пространства страны [9].

В Ростовской области удельный вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог в последние годы находится на уровне 76 %, однако десять лет назад он составлял 83,8 %, т.е. наблюдается снижение качества дорожного покрытия, и пока эта тенденция не преодолена. Данная ситуация свидетельствует о необходимости наращивания объема инвестиций в улучшение качества существующих дорог.

Грамотная реализация инфраструктурных национальных проектов критически важна для повышения туристской привлекательности региона: транспортное обеспечение является наиболее важным элементом для развития туристской инфраструктуры, определяется наличием автомобильных трасс, железнодорожных и водных путей, аэропортов и их качественны-

ми характеристиками. Самым массовым видом передвижения является автотранспорт. Развитие сервисного обслуживания железнодорожного транспорта должно происходить посредством внедрения более современных и комфортных форм обслуживания. В свою очередь, туристская инфраструктура позволит создать прямые и косвенные эффекты. Первые проявляются в привлечении средств от оказанных услуг, создания новых рабочих мест, роста налоговых поступлений, вторые – в мультипликативном межотраслевом взаимодействии, которое тем больше, чем боль-

ше доля дохода, потраченная в пределах определенного региона [10].

Отметим, что рассмотренные регионы обладают значительным потенциалом для преодоления возникающих ограничений в транспортной сфере. Для этого необходима реализация мероприятий по повышению эффективности использования пропускной способности дорог, реконструкции и модернизации существующей сети автомобильных дорог, строительству новых магистралей, развитию портов, железных дорог, транспортно-логистических центров.

Публикация подготовлена в рамках реализации ГЗ ЮНЦ РАН, № государственной регистрации проекта 122020100349-6.

Список литературы

1. Буров М.П. Государственное регулирование национальной экономики: современные парадигмы и механизмы развития российских регионов. М.: Дашков и Ко, 2018. 343 с.
2. Нацпроект в Краснодарском крае: в Сочи отремонтирован самый протяженный дорожный объект. 2019. URL: <https://bkdrf.ru/news/read/natsproekt-v-krasnodarskom-krae-v-sochi-otremontirovan-samuyu-protyazhennuyu-dorozhnyy-obekt> (дата обращения: 06.03.2020).
3. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Краснодарской агломерации. 2017. URL: <https://mt.krasnodar.ru/upload/iblock/baa/baa34699a37bb9b01a0bba7039bb1dbb.pdf> (дата обращения: 06.03.2020).
4. Магруппова З.М., Еремеева А.С. Проблемы развития дорожной инфраструктуры региона // Проблемы развития территории. 2014. № 3(71). С. 19–33.
5. Паспорт регионального проекта «Дорожная сеть». 2019. URL: <https://www.donland.ru/activity/1064/> (дата обращения: 01.06.2023).
6. Паспорт регионального проекта «Безопасность дорожного движения (Ростовская область)». 2019. URL: <https://www.donland.ru/activity/2563/> (дата обращения: 01.06.2023).
7. Паспорт регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства (Ростовская область)». 2019. URL: <https://www.donland.ru/activity/2573/> (дата обращения: 10.04.2020).
8. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (утв. распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р). 2018. URL: <http://government.ru/docs/34297/> (дата обращения: 18.07.2020).
9. Капранова Л.Д. Инвестиции в инфраструктуру: источники и механизмы финансирования инфраструктурных проектов // Региональная экономика: теория и практика. 2019. Т. 17. № 6. С. 1172–1188. DOI: 10.24891/re.17.6.1172.
10. Щедловская М.В. Инфраструктурная модель как основа формирования устойчивого развития туризма. М.: Проспект, 2017. 112 с.

**NATIONAL PROJECTS AS A TOOL
FOR THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF RUSSIAN REGIONS
(USING THE EXAMPLE OF PROJECTS IN THE TRANSPORT SECTOR)**

O.Yu. Patrakeeva

Federal Research Centre the Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences, Rostov-on-Don
OlgaPatrakeeva@yandex.ru

Abstract. Modernization and expansion of the transport infrastructure make it possible to improve the safety and quality of cargo and passenger transportation, strengthen interregional trade, economic and social ties. National projects in the transport sector aimed at the development of ports and access roads, railways, transport and logistics centers, i.e. the use of extensive and intensive factors, will create the foundation for the growth of the country's economy. The article considers the main parameters of national projects in the transport sector for the Southern regions. The increasing annual work of transport and the load on the road network necessitate the introduction of comprehensive measures and tools to strengthen, expand, and modernize the transport infrastructure. Due to the strategically important position of the southern regions, the implementation of national projects is becoming particularly relevant.

The regions under consideration have significant potential to overcome emerging constraints in the transport sector. This requires the implementation of measures to improve the efficiency of using road capacity, reconstruction and modernization of the existing highway network, construction of new highways, development of ports, railways, transport and logistics centers. The competent implementation of national infrastructure projects is critically important for increasing the tourist attractiveness of the region. In turn, the tourist infrastructure will create direct and indirect effects. The first are manifested in attracting funds from services rendered, creating new jobs, and increasing tax revenues, the second – in multiplicative intersectoral interaction, which is greater the greater the share of income spent within a certain region.

Keywords: national projects, region, transport, infrastructure, cargo turnover, investments, southern regions.

References

1. Burov M.P. 2018. *Gosudarstvennoe regulirovanie natsional'noy ekonomiki: sovremennye paradigmy i mekhanizmy razvitiya rossiyskikh regionov*. [State regulation of the national economy: modern paradigms and mechanisms of development of Russian regions]. Moscow: "Dashkov and Co.": 343 p. (In Russian).
2. *Nacproekt v Krasnodarskom krae: v Sochi otremonirovan samyj protyazhennyj dorozhnyj ob'ekt*. [National project in Krasnodar Territory: the longest road facility has been repaired in Sochi]. 2019. URL: <https://bkdrf.ru/news/read/natsproekt-v-krasnodarskom-krae-v-sochi-otremontirovan-samyy-protyazhennyj-dorozhnyj-obekt> (accessed 6 March 2020). (In Russian).
3. *Programma kompleksnogo razvitiya transportnoj infrastruktury Krasnodarskoj aglomeracii*. [The program of integrated development of the transport infrastructure of the Krasnodar agglomeration]. 2017. URL: <https://mt.krasnodar.ru/upload/iblock/baa/baa34699a37bb9b01a0bba7039bb1dbb.pdf> (date accessed 6 March 2020). (In Russian).
4. Magrupova Z.M., Ereemeeva A.S. 2014. [Problems of development of the road infrastructure of the region]. In: *Problemy razvitiya territorii*. 3(71): 19–33. (In Russian).
5. *Pasport regional'nogo proekta «Dorozhnaya set'»*. [Passport of the regional project "Road Network"]. 2019. URL: <https://www.donland.ru/activity/1064/> (accessed 01 June 2023). (In Russian).
6. *Pasport regional'nogo proekta "Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya (Rostovskaya oblast')"*. [Passport of the regional project "Road safety (Rostov region)"]. 2019. URL: <https://www.donland.ru/activity/2563/> (accessed 01 June 2023). (In Russian).
7. *Pasport regional'nogo proekta "Obshchestvennyye mery razvitiya dorozhnogo hozyajstva (Rostovskaya oblast')"*. [Passport of the regional project "System-wide measures for the development of road facilities (Rostov region)"]. 2019. URL: <https://www.donland.ru/activity/2573/> (accessed 10 April 2020). (In Russian).
8. *Kompleksnyj plan modernizacii i rasshireniya magistral'noj infrastruktury (utv. rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 30.09.2018 № 2101-p)*. [Comprehensive plan for the modernization and expansion of the backbone infrastructure (approved by Decree of the Government of the Russian Federation dated 30.09.2018 No. 2101-p)]. 2018. URL: <http://government.ru/docs/34297/> (accessed 18 July 2020). (In Russian).
9. Kapranova L.D. 2019. [Investments in infrastructure: sources and mechanisms of financing infrastructure projects]. In: *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. 17(6): 1172–1188. DOI: 10.24891/re.17.6.1172 (In Russian).
10. Shchedlovskaya M.V. 2017. *Infrastrukturnaya model' kak osnova formirovaniya ustoychivogo razvitiya turizma*. [Infrastructural model as the basis for the formation of sustainable tourism development]. Moscow, "Prospekt": 112 p. (In Russian).