

О КОМПЛЕКСНОМ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ КАК СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

О. А. Юсупова¹⁾, Е. В. Капошенкова²⁾, Г. И. Калюфанов³⁾

¹⁾ кандидат экономических наук, доцент, Российский университет транспорта, г. Москва, Россия, qwerty6020@mail.ru

²⁾ студент, Российский университет транспорта, г. Москва, Россия, qwerty6020@mail.ru

³⁾ студент, Российский университет транспорта, г. Москва, Россия, qwerty6020@mail.ru

Комплексное развитие транспортной инфраструктуры регионов является важным аспектом для обеспечения устойчивого экономического роста и социального развития. В работе рассматриваются и исследуются основные проблемы, препятствующие развитию транспортной инфраструктуры в регионах, такие как недостаточное финансирование. Особое внимание уделяется источникам финансирования таких проектов, включая использование государственных средств, привлечение инвестиций из частного сектора.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; развитие регионов; урбанизация; финансирование.

ON THE COMPREHENSIVE DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A COMPONENT OF ECONOMIC SECURITY

O. A. Yusupova¹⁾, E. V. Kaposhenkova²⁾, G. I. Kalufanov³⁾

¹⁾ PhD in economics, associate professor, Russian University of Transport, Moscow, Russia, science@miit-ief.ru

²⁾ student, Russian University of Transport, Moscow, Russia, qwerty6020@mail.ru

³⁾ student, Russian University of Transport, Moscow, Russia, qwerty6020@mail.ru

The integrated development of the transport infrastructure of the regions is an important aspect for ensuring sustainable economic growth and social development. The paper examines and explores the main problems hindering the development of transport infrastructure in the regions, such as insufficient financing. Special attention is paid to the sources of financing for such projects, including the use of public funds and attracting investments from the private sector.

Keywords: transport infrastructure; regional development; urbanization; financing.

Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в обеспечении социально-экономического развития страны и ее экономической безопасности. Качество и доступность транспортных услуг влияют на мобильность населения, конкурентоспособность производства, интеграцию регионов в единое экономическое пространство, а также на экологическую и энергетическую безопасность страны. Однако современное состояние транспортной инфраструктуры России не отвечает потребностям и вызовам времени. Многие транспортные объекты устарели, изношены, перегружены или не соответствуют современным стандартам безопасности и качества. Транспортная система России нуждается в модернизации и расширении, а также в повышении эффективности и инновационности.

Цель статьи заключается в анализе и оценке степени соответствия уровня финансового обеспечения развития транспортной инфраструктуры региона текущему уровню урбанизации на примере Пушкинского городского округа.

В целях повышения качества жизни и мобильности населения, обеспечения пространственной связанности и транспортной доступности территорий, а также интеграции в мировое транспортное пространство Россия реализует Транспортную стратегию до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, а также ряд национальных проектов в сфере транспорта: «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» [1].

Урбанизация – один из факторов, влияющих на развитие транспортной инфраструктуры регионов России. По данным Росстата, на 1 января 2022 года уровень урбанизации в России составлял 74,9 %, что на 0,1 % выше, чем на 1 января 2021 года. Наиболее урбанизированными регионами России являются города федерального значения: Санкт-Петербург (100 %), Москва (100 %) и Севастополь (92,5 %) [2].

Урбанизация стимулирует строительство жилищных комплексов. В 2022 году в России в действие введено 8,8 квартир на 1000 человек населения (по сравнению с 2020-м годом показатель вырос на 14,29 %, с 2021 – на 6,02 %).

Современное градостроительство увеличивает плотность застройки, что создает новые вызовы для транспортной системы: пробки, загрязнение воздуха, безопасность движения и качество дорожного покрытия. На 1-ое января 2023 года плотность населения Российской Федерации составляет – 8,55 чел/км². Самые высокие значения данного показателя в городах федерального значения – Москва (5116,82 чел/км²), Санкт-Петербург (3991,48 чел/км²) и Севастополь (646,15 чел/км²).

Другим фактором, характеризующим развитие транспортной инфраструктуры регионов России, является количество транспортных средств на душу населения. В 2022 году количество легковых автомобилей на 1000 человек населения составило – 326,9 штук (за 2 года данный показатель вырос на 1,84 %). Количество транспортных средств на душу населения отражает степень автомобилизации общества и влияет на формирование транспортных потоков, спрос на топливо и энергию, а также на экологическую ситуацию в регионах. «С ростом количества личных автомобилей в городах мобильность населения снижается. Очевидным решением данной проблемы является развитие общественного транспорта, повышение качества транспортного обслуживания населения в городах» [3].

Развитию транспортной инфраструктуры в РФ уделяется внимание со стороны государства, поскольку «новые дороги, более удобная логистика – это новые перспективы для бизнеса, для укрепления связей между регионами, наращивания экспорта. Всё это в целом создаёт прочную основу для роста экономики и успешного решения задач в социальной сфере, повышает темпы развития всей страны» [4].

Объем бюджетных ассигнований в 2021 году был выделен Министерству транспорта Российской Федерации и подведомственным ему федеральной службе, федеральным агентствам в размере 1690,1 млрд рублей, в 2022 году – 2 059,4 млрд рублей. Кассовые расходы в 2022 году составили 2 057,5 млрд рублей, или 99,9 % от доведенных объемов [5].

В условиях стремительно меняющейся геополитической обстановки приоритеты государства претерпевают изменения, что приводит к перераспределению бюджетных средств в соответствии с текущими потребностями. При сокращении государственной финансовой поддержки транспортных инфраструктурных проектов возрастает интерес частных компаний и инвесторов к участию в финансировании этих проектов (таблица).

Структура инвестиций в транспортной отрасли по источникам в 2021–2035 гг.

Источник	2021–2024 годы	2025–2030 годы	2031–2035 годы
Бюджетные средства	41,2%	40%	37%
Внебюджетные средства	58,8%	60%	63%

С целью увеличения эффективности транспортной сферы необходимо расширить возможности для привлечения внебюджетных средств, поскольку объекты транспортной инфраструктуры являются достаточно сложными и дорогими сооружениями. Государственно-частное партнерство (ГЧП) – один из способов достижения этой цели. ГЧП предполагает сотрудничество государства и частного бизнеса в реализации инфраструктурных проектов, при котором государство выступает в роли заказчика, а частный бизнес – в роли исполнителя. Такой подход позволяет совместить интересы обеих сторон: государство получает качественную и доступную инфраструктуру, а частный бизнес – стабильный доход и гарантии от рисков.

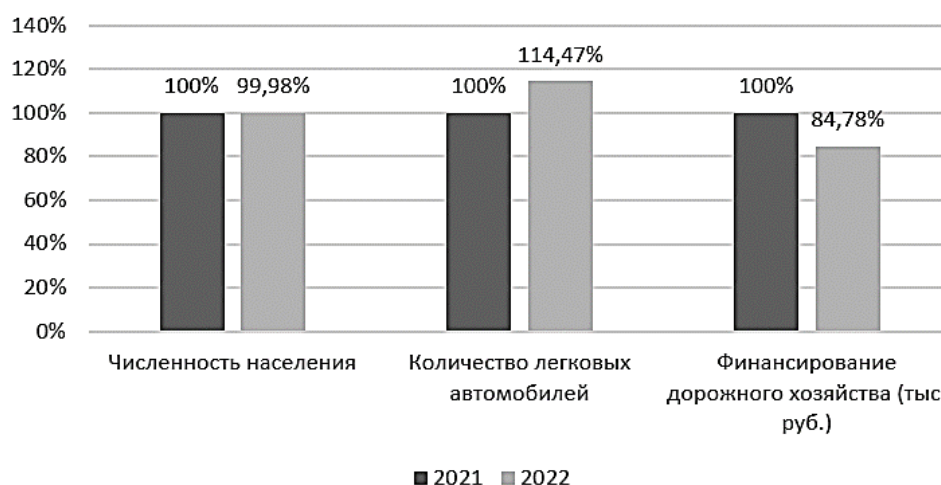
Проект Центрального кольцевого автомобильного дорожного комплекса (Далее – ЦКАД) в Московской области – один из примеров строительства транспортной инфраструктуры в регионе России с использованием субсидий федерального бюджета, средств Фонда национального благосостояния РФ и внебюджетных источников финансирования. Проект реализуется на принципах ГЧП.

ЦКАД – это один из ключевых элементов транспортной системы столицы, который разгружает Московскую кольцевую автомобильную дорогу (далее – МКАД) и дорожную сеть Подмосковья от транзитного транспорта. Трасса проходит по территории Подмосковья в 50 км от МКАД. Протяжённость дорожного комплекса – 336 км, из которых на платной основе эксплуатируются 260 км.

Среди положительных эффектов строительства ЦКАДа – снижение автомобильного трафика на МКАДе и автодороге федерального значения А-107 Московское малое кольцо, соединив районы северо-восточной части области, тем самым распределив поток транзитного транспорта в обход данных дорог. Благодаря строительству ЦКАДа улучшится транспортная ситуация в городских округах Щелково, Пушкинский и Одинцовский.

На участке пускового комплекса № 3 наибольший отрезок дороги проходит через Пушкинский муниципальный район (31,68 км), в котором активно ведется застройка новых жилых комплексов.

Пушкино – пригород Москвы, большое количество жителей едут в столицу на работу, учебу и другим делам. В необходимости быстрого и комфортного перемещения многие прибегают к использованию личного транспорта, что позволяет быть более мобильными и не зависеть от расписания общественного транспорта, однако за ростом количества автомобильного транспорта не успевает финансирование и развитие инфраструктуры, что приводит к перегруженности дорог, возникновению пробок, низкому качеству дорог, появлению ям и выбоин, увеличивающих риски аварий на дорогах. На основании анализа статистических данных по городу Пушкино, а также изучении статей расходов муниципального бюджета применен метод экстраполяции и составлена диаграмма. (рисунок).



Динамика основных показателей развития Пушкинского городского округа

Данная диаграмма указывает на несбалансированность уровня финансового обеспечения развития транспортной инфраструктуры муниципального образования текущему уровню урбанизации и автомобилизации. Для решения этой проблемы могут быть привлечены инвестиции частного сектора, а также установлено сотрудничество с другими регионами для совместного финансирования крупных транспортных проектов с целью сбалансированного развития территории.

Особое внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры в условиях урбанизации, поскольку города являются центрами экономической активности, социальной жизни и инноваций. Для улучшения транспортной ситуации в городах необходимо развивать общественный транспорт, создавать интеллектуальные транспортные системы. Комплексное развитие транспортной инфраструктуры способствует достижению стратегических целей Российской Федерации в области социально-экономического развития, экономической и национальной безопасности.

Библиографические ссылки

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [Электронный ресурс]. URL: [7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf](https://government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf) (government.ru) (дата обращения: 20.02.2024).
2. Регионы России Социально-экономические показатели [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Region_Pokaz_2023.pdf (дата обращения: 18.02.2024).
3. Стратегия развития строительной отрасли и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на период до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/AdmXczBBUGfGNM8tz16r7RkQcsgP3m.pdf> (дата обращения: 20.02.2024).
4. Федеральное дорожное агентство: более 100 тысяч км автомобильных дорог построят, реконструируют и отремонтируют до конца 2027 года [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/536221> (дата обращения: 13.02.2024).
5. Транспорт России информационно-статистический бюллетень [Электронный ресурс]. URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf (дата обращения: 18.02.2024).