

УДК 338.26

О. А. Халтурина

ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный университет экономики и управления»,
Новосибирск, e-mail: olga_andre.ru

Н. Е. Терешкина

ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения»,
Новосибирск, e-mail: phd_76@mail.ru

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

Ключевые слова: национальный проект, транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, финансирование, информация ограниченного доступа.

На основе анализа нормативных актов и аналитических данных в статье характеризуется ход реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» и транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, которая по своей сути также является национальным проектом. Реализация национальных проектов в России после 2020 г. затормозилось, что обусловлено влиянием пандемии COVID – 19, а также необходимостью перераспределения направлений денежных потоков, вызванной действиями недружественных стран в условиях проведения специальной военной операции. Тем не менее, реализация всех национальных проектов, а особенно в области автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта дает положительный эффект. Каждый из указанных национальных проектов имеет свои цели и задачи, свои объекты. Тем не менее, на реализацию каждого из них достаточно средств как федерального бюджета, так и средств других источников.

O. A. Khalturina

Novosibirsk State University of Economics and Management, Novosibirsk,
e-mail: olga_andre@mail.ru

N. E. Tereshkina

Siberian State Transport University, Novosibirsk, e-mail: phd_76@mail.ru

NATIONAL PROJECTS OF RUSSIA IN THE TRANSPORT SPHERE

Keywords: national project, the transport part of a comprehensive plan for the modernization and expansion of the main infrastructure, financing, restricted information.

Based on the analysis of regulations and analytical data, the article characterizes the progress of the implementation of the national project “Safe Quality Roads” and the transport part of the comprehensive plan for the modernization and expansion of the main infrastructure, which in essence is also a national project. The implementation of national projects in Russia after 2020 has slowed down, which is due to the impact of the COVID-19 pandemic, as well as the need to redistribute the directions of cash flows caused by the actions of unfriendly countries in the context of a special military operation. Nevertheless, the implementation of all national projects, and especially in the field of road, rail, water and air transport, has a positive effect. Each of these national projects has its own goals and objectives, its own objects. However, there are enough funds from both the federal budget and funds from other sources to implement each of them.

Введение

На сегодняшний день в России реализуется достаточно много национальных проектов (НП) и комплексных планов (КП) стратегических инициатив социально-экономического развития. Последние, по своей сути, также являются НП и имеют в своей структуре федеральные проекты (ФП). Так, например, НП «Безопасные качественные до-

роги» включает такие ФП как «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги Минобороны России» и «Развитие общественного транспорта» [1]. В качестве КП, относящихся к транспортной сфере, можно назвать «Транспортную часть комплексного плана модернизации

и расширения магистральной инфраструктуры» на период до 2024 года, реализация которой предусмотрена по 2030 год включительно. Несмотря на то, что каждый из НП осуществляется в сфере транспорта, цели, задачи и объекты их различны. По мнению Пятаева М.В., инвестиции в транспортную инфраструктуру выступают как средство борьбы с безработицей и рецессией [2].

Целью работы является обзор реализации НП «Безопасные качественные дороги», а также транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в части их финансирования, объектов и участников.

Материалы и методы исследования

Теоретической основой явились законодательные и нормативные документы по вопросам реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» и транспортной части КП модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». В качестве научно-методического аппарата использовались методы общенаучного познания: абстрактно-логический; анализа и синтеза; экономико-статистический; нормативный.

Результаты исследования и их обсуждение

Все федеральные проекты, составляющие НП «Безопасные качественные дороги» предусматривают работы в области автомобильных дорожных сетей, в основном в городах, а также в области транспортного обслуживания населения. Постановление Правительства России от 08.12.2023 № 2086 «Об утверждении требований к региональному стандарту транспортного обслуживания населения» устанавливает показатели, достижение которых характеризует доступность, безопасность и комфортность транспортного обслуживания населения. К 1 марта 2024 года каждый из регионов должен разработать соответствующий региональный стандарт.

Транспортная часть КП модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в малой части касается автомобильных дорог. В основном, в ней предусмотрено строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай». Все остальные показатели КП оценивают прове-

дение работ в области водного, железнодорожного и воздушного транспорта. В транспортную часть комплексного плана входит 13 федеральных проектов [3].

Несмотря на то, что реализация транспортной части КП модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусмотрена по 2030 год включительно, финансирование запланировано только по 2024 год. Только для единственного из федеральных проектов, такого как «Развитие Северного морского пути» предусмотрено финансирование на 2025 год. Суммы планового обеспечения также различаются по годам. Наибольшее финансирование предусмотрено в 2020 и 2022 годах, это 20,0% и 18,7% соответственно. Наименьшее финансирование запланировано на 2025 год и только на единственный федеральный проект [3]. Не исключено, что сумма финансового обеспечения комплексного плана с течением времени изменится. Это обусловлено тем, все национальные проекты – это планы, которые подвергаются корректировке в соответствии с экономическими и социальными потребностями страны.

Максимальное финансирование предусмотрено для федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» и составляет 18,5% от общей суммы финансирования. На «Развитие морских портов» и «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» предусмотрено 16,3% и 14,8% от плановой суммы финансирования соответственно. На такие федеральные проекты как «Транспортно-логистические центры», «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» и «Внутренние водные пути» плановое финансовое обеспечение составляет менее 1% на каждый ФП [3].

Ситуация с финансированием комплексного плана немногим отличается от финансирования других национальных проектов. В качестве источников финансирования не рассматриваются средства Фонда национального благосостояния и средства бюджетов территориальных государственных внебюджетных фондов. Кроме того, финансирование любого из национальных проектов, запланированное в паспорте проекта, отличается от более реальных планов, заложенных в ежегодном бюджете страны (табл. 1) [3].

Таблица 1

Источники финансирования транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в разрезе федеральных проектов, млрд рублей

Источники финансового обеспечения	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Всего
Федеральный бюджет	58,45	134,43	373,19	447,39	219,26	120,06	1352,78
Консолидированные бюджеты субъектов РФ	1,81	18,08	61,64	57,35	68,67	9,07	216,44
Внебюджетные источники	119,33	360,59	409,53	486,02	760,19	621,39	2757,04
ИТОГО	179,59	513,1	844,36	990,76	1048,12	750,52	4326,45

Финансирование почти всех национальных проектов запланировано осуществлять в основном за счет средств федерального бюджета. А вот финансирование этого комплексного плана, наоборот, планируется, в основном, осуществлять за счет средств внебюджетных источников – 63,7%. Доля инвестиций федерального бюджета составляет чуть более 30%. На долю средств консолидированных бюджетов субъектов РФ приходится 5%. Суммы наибольшего финансирования предусматривалось предоставлять в 2021-2023 годах, что оставляло 19,5%, 22,9% и 24,2% соответственно [4].

Фактическое финансирование отличается от планового, что обусловлено текущей ситуацией в условиях санкционного давления недружественных стран. К тому же, в современных условиях часть информации является информацией ограниченного доступа, что регламентируется Федеральным законом о защите информации [5].

Наибольшая сумма финансирования предусмотрена для реализации ФП «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог», что составляет 26,4% от финансирования всего национального проекта. 19,3% и 18% приходится, соответственно, на финансирование строительства автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай и развитие морских портов [3].

Больше всего участников в ФП «Развитие региональных аэропортов» и соответствующих региональных проектах. Эти региональные проекты реализуются в Архангельской, Орловской, Сахалинской, Ярославской областях, Забайкальском крае и Чеченской республике. За счет средств федерального проекта должны быть рекон-

струированы аэропорты в Вологодской области, Красноярске, Ярославле. Самой дорогостоящей является реконструкция, проводимая в Ярославле. Ее сметная стоимость составляет более 3,5 млрд рублей.

Состав участников НП достаточно разнообразен. В него входят Минпромторг, Минфин, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Министерство транспорта и другие. Так, например, Министерство транспорта РФ участвует в ФП «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай». Финансирование и реализация проекта предусмотрены в 2022-2024 годах. Результатом реализации должно быть строительство скоростной автомобильной дороги, строительство зон придорожного сервиса, создание перспективной высокоскоростной сети передачи данных и голосового сигнала на федеральной автомобильной дороге, строительство обхода и соответствующего мостового перехода. Этому федеральному проекту соответствует региональный проект Самарской области. Со стороны региона в проекте участвуют Министерство экономического развития и инвестиций Самарской области и Министерство транспорта и автомобильных дорог Самарской области и другие участники.

Можно сравнить НП «Безопасные качественные дороги» и транспортную часть комплексного плана только по некоторым показателям. Так как национальный проект предусматривает развитие автомобильных дорог, транспортная часть комплексного плана – развитие железнодорожных, воздушных и водных путей, то сопоставлять их полностью авторы считают некорректным. Помимо объекта, предмет и количество входящих федеральных проектов также различаются.

Таблица 2

Планы по реализации НП «Безопасные качественные дороги» за 2019-2024 гг. [4]

Федеральный проект	Количество результатов ФП, ед.	Объем финансового обеспечения, млрд рублей	Количество полностью достигнутых результатов ФП, ед.	Количество не достигнутых результатов ФП, ед.
Региональная и местная дорожная сеть	4	1979,22	1	3
Общесистемные меры развития дорожного хозяйства	17	63,47	7	10
Безопасность дорожного движения	29	44,71	3	26
Автомобильные дороги Минобороны России	1	5,60		1
Развитие федеральной магистральной сети	2	1507,21		2
Развитие общественного транспорта	10	322,99	2	8
Всего	63	3923,2	13	50

Так, например, количество участников, занятых в федеральных проектах НП «Безопасные качественные дороги» существенно зависят от цели проекта. Наибольшее количество участников в таких ФП как «Безопасность дорожного движения», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Региональная и местная дорожная сеть», 47, 41 и 38 участников, соответственно. Самым результативным оказался ФП «Безопасность дорожного движения» – 29 результатов. Количество объектов капитального строительства по ФП «Региональная и местная дорожная сеть» максимально по сравнению с другими федеральными проектами – 336 ед. Наибольший объем финансового обеспечения имеет ФП «Региональная и местная дорожная сеть» – 1979,22 млрд рублей. Наименьшее финансовое обеспечение отведено ФП «Автомобильные дороги Минобороны России» – всего 5,6 млрд рублей, что обусловлено наличием всего одного результата для достижения [4].

Реализация НП «Безопасные качественные дороги» определяется количеством достигнутых результатов (табл. 4). Статистика подтверждает, что на 2024 год осталось много результатов для достижения. Однако неверным было бы говорить, о провале национального проекта, потому что есть результаты, которые достигаются в течении заданного времени. Так, например, ФП Безопасность дорожного движения характеризуется такими результатами как поставка транспортных средств в подразделения, осуществляющие контроль (надзор) в обла-

сти безопасности дорожного движения; оснащение подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, укладками для оказания первой помощи сотрудниками Госавтоинспекции, которые необходимо осуществлять на постоянной основе в течении всего срока действия федерального проекта.

Наиболее значимыми объектами капитального строительства НП «Безопасные качественные дороги» в 2019-2024 гг., исходя из сметной стоимости, является сеть автомобильных дорог общего пользования в Московской область, на строительство которой запланировано более 300 млрд рублей. На строительство автомобильной дороги общего пользования регионального значения республики Башкортостан предназначается 47,7 млрд рублей. На строительство мостовых переходов через реку Обь в Новосибирске запланировано выделение 96,6 млрд рублей.

Заключение

Сравнение реализации НП «Безопасные качественные дороги» и транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры показывает наличие совершенно разных целей и задач. Они не дублируют друг друга, имея в своем составе совершенно различные объекты. Но каждый из национальных проектов является значимым для современной России и на каждый из них в стране есть достаточно средств для реализации.

Библиографический список

1. Паспорт национального проекта «Национальный проект «Безопасные качественные дороги» [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11524?ysclid=lsu4x94eau539759775> (дата обращения 20.02.2024).
2. Пятаев М.В. Крупномасштабные транспортные проекты и экономический рост регионов // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. 2022. Т. 7. № 4. С. 472–480. DOI: 10.21603/2500-3372-2022-7-4-472-480.
3. Паспорт транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в разрезе федеральных проектов [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/12721?ysclid=ltfaq98znr258779979> (дата обращения: 20.02.2024).
4. Федеральные проекты [Электронный ресурс]. URL: <https://www.budget.gov.ru> (дата обращения 28.02.2024).
5. Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».