

# «Инфраструктурное дорожное строительство в рамках стратегии пространственного развития РФ: итоги и прогноз»

Санкт-Петербургское государственное бюджетное  
профессиональное образовательное учреждение  
«Санкт-Петербургский техникум отраслевых технологий,  
финансов и права»

Автор: студент СПб ГБПОУ «СПб ТОТФиП  
спец. 38.02.06 «Финансы»

Артамонов М.И.

Руководитель: преподаватель СПб ГБПОУ «СПб ТОТФиП  
Быстрова Е.А.

Историческое происхождение термина «пространственное развитие территорий» датируется 1934 годом. Некоторые источники утверждают, что термин был введён немецким учёным Тюнен И. Г. в 1926 году, но он в своих трудах уделял внимание лишь взаимосвязи развития территории и экономики.<sup>1</sup>

Пространственное развитие – это процесс совершенствования организации жизнедеятельности социума, развития экономики и хозяйства государства или его региона. Понятие «пространственное развитие» (Spatial Development) утвердилось в западной public administration в начале 1970-х гг. Ключевой его смысл заключался в обозначении комплекса мер по гармонизации на территории разнонаправленных процессов и оптимизации происходящих изменений. Пространственное развитие тесно связано со стратегическим планированием. Это обусловлено тем, что:

- 1). развитие пространства невозможно осуществить без плана, так как данный процесс имеет множество составляющих;
- 2). реализация идеи пространственного развития – это длительная процедура, занимающая по времени много лет, поэтому этого разработчики создают стратегию, где отмечены цели, задачи, участники, ожидаемые результаты и итоги.

Т.о. с позиций стратегического подхода, пространственное развитие – это стратегический план действий по всестороннему улучшению территории, включающий цели, задачи, сроки, ресурсы, ожидаемые результаты.

---

<sup>1</sup> А.Ф.-о. Аскеров, И.В. Бессмертный «Сущность пространственного развития территории: подходы к определению» //»Московский экономический журнал» №6 2022, с.565-576

Термин «пространственное развитие территорий» стали связывать со стратегическим планированием с конца 90-х гг. XX века. В России радикальные трансформационные преобразования 90-х гг. XX века, а также отказ от прямого управления пространственным развитием страны привели к обострению проблем, требующих установления эффективного и адекватного пространственного порядка. Ключевыми проблемами были наличие значительной дифференциации регионов России по уровню социально-экономического развития, нарастание территориальных диспропорций (между регионами, крупными и малыми городами, западными и восточными территориями страны). Важным этапом в управлении пространственным развитием в России стало принятие Федерального закона от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», в котором впервые было официально закреплено понятие «стратегия пространственного развития», которая согласно статье 3 должна пониматься как «документ стратегического планирования, определяющий приоритеты, цели и задачи регионального развития Российской Федерации и направленный на поддержание устойчивости системы расселения на территории Российской Федерации»<sup>2</sup>. «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р. В ней установлено, что пространственное развитие территорий – это совершенствование системы расселения и территориальной организации экономики, в том числе за счёт проведения эффективной государственной политики регионального развития. Развивать экономику территорий предлагается за счёт улучшения инфраструктуры и транспортного сообщения, вовлечения в межрегиональные сети производства, развития бизнеса, за счёт повышения уровня цифровизации территорий, улучшения жилищных условий и доступности социальных услуг.

Важнейшей задачей современного этапа социально-экономического развития России заключается в обеспечении устойчивого экономического роста как основы повышения уровня и качества жизни населения. Данная задача требует динамичного и сбалансированного развития и транспортной инфраструктуры, которая играет ведущую роль в расширении перспектив социально-экономического развития регионов РФ.

Дороги называют артериями, по которым пульсирует экономика. Необходимость обеспечения различных связей, в частности производителей товаров, работ или услуг с

---

<sup>2</sup> Федеральный закон от 28.06.2014 N 172-ФЗ (ред. от 17.02.2023) "О стратегическом планировании в Российской Федерации" // [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_164841/?ysclid=louijojr78749744914](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/?ysclid=louijojr78749744914)

определенными рынками сбыта, рабочих с рабочими местами, студентов с местами учебы, а больных с местами лечения, позволяет ставить автомобильные дороги в основу любой повестки дня в области развития.<sup>3</sup>

Из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог себестоимость перевозок может увеличиваться в 3 раза (увеличиваются затраты времени и топлива, имеет место больший износ транспортных средств). Потери экономики от плохого состояния дорог и недостаточного уровня их развития огромны, по разным оценкам они составляют от 2 до 3 триллионов рублей в год, или 2-3 процента от ВВП.<sup>4</sup> Можно отметить, что недостаточная развитость сети автомобильных дорог является существенным ограничителем экономического роста и развития отдельных регионов и страны в целом. Эффективность дорожной инфраструктуры является государственно важным и влияет на принятие политических решений об инвестировании в развитие дорожной инфраструктуры.

Роль дорожной инфраструктуры в экономическом развитии регионов заключается в том, что она способствует:

1). Повышению конкурентоспособности:

- улучшение качества дорожной сети приводит к снижению затрат на транспортировку товаров и услуг
- большая доступность региона благодаря развитой дорожной сети привлекает новых инвесторов и бизнес-партнеров
- ускорение грузоперевозок на дорогах позволяет сокращать время доставки и повышать оперативность бизнес-процессов

2). Созданию новых рабочих мест:

- строительство и обслуживание автодорог создает дополнительные рабочие места в регионе
- усиление логистической инфраструктуры провоцирует рост спроса на услуги и трудовые ресурсы

3). Увеличению туристического потока:

- качественная дорожная сеть улучшает условия перемещения туристов и повышает привлекательность региона для отдыха и туризма
- развитие транспортной инфраструктуры позволяет создавать новые туристические маршруты и экскурсионные программы

---

<sup>3</sup> А.Кузнецов «Строительство дорог - основной драйвер развития экономики» (11 июня 2021г.)  
<https://www.kp.ru/daily/27290/4427877/>

<sup>4</sup> И.Фурсова «Российские дороги через пять лет перестанут быть бедой» («Российская газета», 18.05.2023г.)  
// <https://rg.ru/2023/05/18/rossijskie-dorogi-cherez-pyat-let-perestanut-byt-bedoj.html?ysclid=loub7ixt79658811707>

4). Улучшению экологии и жизненного комфорта:

- создание обходных дорог и оптимизация транспортного потока на дорогах снижает уровень загрязнения окружающей среды
- развитие городской инфраструктуры (парковки, остановки, пешеходные зоны) улучшает комфортность жизни граждан

5). Привлечению государственной поддержки:

- создание новых дорог и модернизация существующих являются приоритетными направлениями государственной политики
- реализация проектов по развитию дорожной инфраструктуры может получать дополнительную государственную поддержку в виде субсидий и льготных условий финансирования.<sup>5</sup>

В России в целях повышения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, реализации ее транспортного потенциала через опережающее развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».<sup>6</sup>

1. Инфраструктурное дорожное строительство: реализация планов

Инфраструктурное дорожное строительство — это эффективный инструмент антикризисной политики. По мнению заместителя директора Института народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук (ИНП РАН) Дмитрия Кувалина развитие данной инфраструктуры приводит к снижению относительных транспортных и энергетических издержек отечественных производителей, обеспечивает необходимую вариативность экспортно-импортных потоков, позволяет осваивать новые территории, вовлекать в экономический оборот дополнительные ресурсы, повышать обороноспособность страны.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Инфраструктура автодорог: как она влияет на экономику региона (14 сентября 2023) // <https://most-tonnel.ru/zametki/6970/?ysclid=loufvjs8fn127211218>

<sup>6</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/?ysclid=lougt10xez628876954](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/?ysclid=lougt10xez628876954)

<sup>7</sup> Роль дорожной инфраструктуры в экономическом развитии регионов (14 сентября 2023) // <https://most-tonnel.ru/stroitelny-blog-mit/avtomob-dorogi/7093/?ysclid=lou9pez3c5191267116>

На начало 2023 года, согласно данным Федерального дорожного агентства (Росавтодор), протяженность автомобильных дорог (с твердым покрытием и грунтовые) на территории Российской Федерации составила 567527,8 км, что на 472,17 км больше, чем годом ранее (на начало 2022 года протяженность составляла 567055,6 км). Несмотря на то, что в 2022 году рост суммарной длины автодорог РФ замедлился — в 2021 году в эксплуатацию было введено 1179,5 км автодорог — инфраструктурные дорожные работы активно продолжаются. На рис. 1. представлена протяженность автомобильных дорог 2019-2023 гг. (на начало года), км.

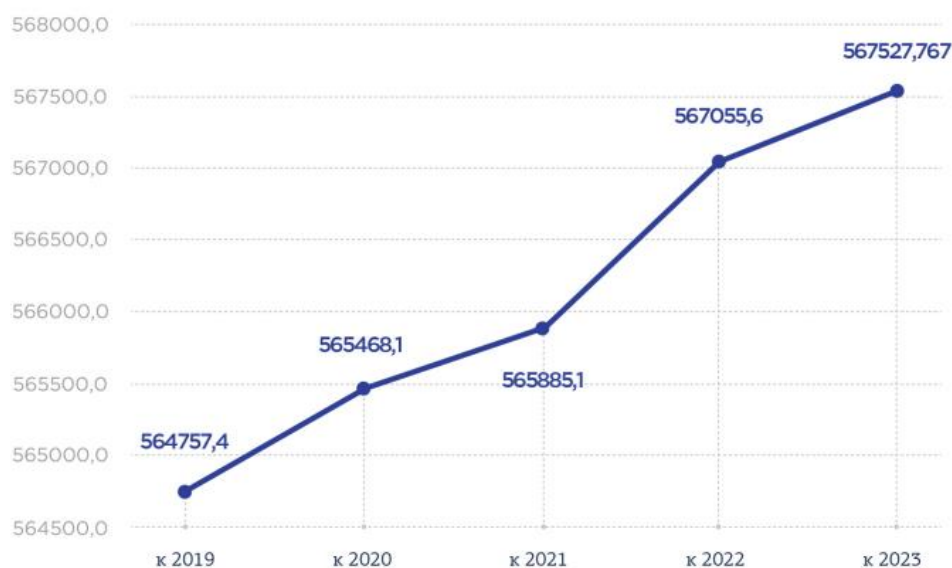


Рис. 1. Протяженность автомобильных дорог 2019-2023 гг. (на нач. года), км

В рамках реализации федеральной адресной инвестиционной программы в 2022 году было введено в эксплуатацию 644 км автодорог. Как отметил Министр строительства и ЖКХ РФ Ирек Файзуллин, в 2022 году по сравнению с прошлым годом был увеличен уровень исполнения по федеральной адресной инвестиционной программе на 10%.<sup>8</sup> Ожидается, что и в ближайшие годы удастся поддерживать аналогичный рост темпов исполнения. На территории РФ работы по главным инфраструктурным проектам по дорожному строительству ведет Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). На реализацию проектов в 2022 году Росавтодор получил из федерального бюджета 1063,8 млрд рублей. Это на 30,4% выше, чем объем финансирования годом ранее (то есть за 2021 год). В прошлом году из выделенных средств было потрачено 99,9% — 1062,8 млрд рублей. Оставшийся 0,1% средств перешло в бюджет текущего года.

<sup>8</sup>Ирек Файзуллин: «Нам удалось повысить исполнение федеральной адресной инвестиционной программы почти на 10 процентов» (Отраслевой журнал «Вестник» 30 января 2023г.) <https://dzen.ru/a/Y9d2ZUpTXy2NdSLe>

В России в настоящее время реализуется два национальных проекта в сфере дорожного строительства — «Безопасные качественные дороги» (2019 – 2030 гг.) и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года» (2018-2024 гг.).

В общей сложности при исполнении национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2022 году выполнялись дорожные работы на 6600 объектах, на 5900 из которых в прошлом году работы были завершены. Протяженность завершенных участков составила 16 800 км. Повышенное внимание уделялось участкам, которые ведут к социально значимым объектам. Поэтому в 2022 году удалось привести к нормативу и обновить: – 422 туристических маршрута суммарной длиной в 2100 км – более 1000 дорожных объектов, которые ведут к детским досуговым и образовательным учреждениям, протяженностью 3200 км – 181 участок, ведущих к физкультурно-оздоровительным центрам (725,2 км) – 726 автомобильных дорог, ведущих к медицинским учреждениям (3600 км).

На развитие региональных, местных дорог было выделено порядка 420 млрд рублей (из бюджетов всех уровней). В рамках нацпроекта проводились работы по строительству и реконструкции федеральных трасс — на 229 км дорог Росавтодора и более 60 км платных дорог ГК «Автодор». На эти работы в 2022 году из федерального бюджета было направлено 300 млрд рублей. На рис. 2 представлена протяженность федеральных трасс, построенных или реконструированных в 2022 году, в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», км

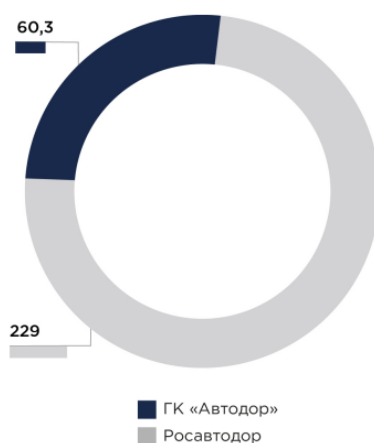


Рис. 2. Протяженность федеральных трасс, построенных или реконструированных в 2022 году, в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», км

За 2022 год были отремонтированы федеральные автомобильные дороги общей протяженностью в 5900 км. 1300 км дорог подверглось капитальному ремонту. В 2022 году был поставлен рекорд по объему уложенного асфальта при капитальном ремонте дорог —

свыше 176 млн м2. По итогам 2022 года в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети», который входит в национальный проект «Безопасные качественные дороги», Росавтодор реализовал 21 проект по строительству и ремонту дорог, а также 11 проектов по обустройству дорог (по установке искусственного и стационарного электрического освещения, шумозащитных экранов, строительству пешеходных переходов, реконструкции укрепительных сооружений). Таким образом, за 2022 год Росавтодором было введено в эксплуатацию 231,9 км федеральных дорог. За I полугодие 2023 года Росавтодор провел работы по строительству и реконструированию на участках федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 43,8 км, а ремонтные работы (учитывая и капитальный ремонт) были проведены на 246,3 км дорог. На рис. 3 представлены завершённые работы за I полугодие 2023 г., км дорог.

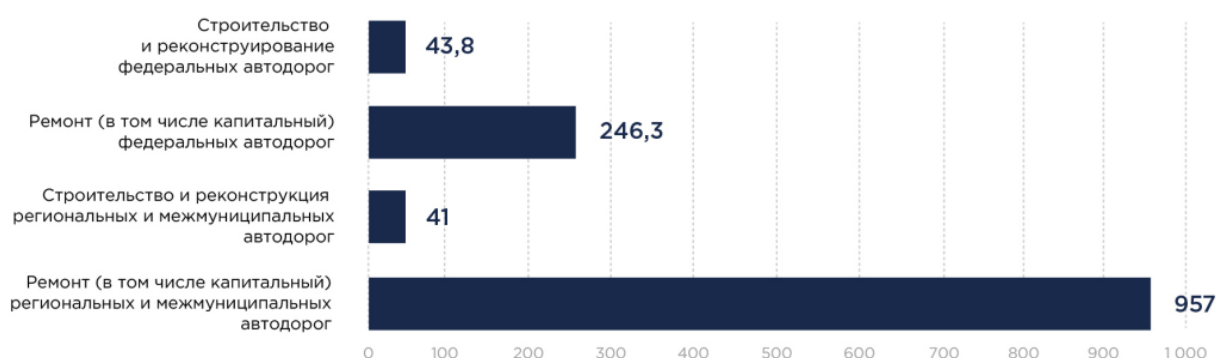


Рис. 3. Завершённые работы за I полугодие 2023 г., км дорог

Согласно Публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач агентства, в планах на 2023 год завершение строительства и реконструкционных работ на 225,8 км автомобильных дорог.

Правительством РФ еще в июне 2022 года был разработан план дорожной деятельности на 2023-2027 гг., который является ключевым документом, регулирующим строительные работы. 30 декабря 2022 года Правительство РФ пересмотрело планы по строительству автомобильных дорог на ближайшие пять лет с учетом сокращения бюджета. Было решено сконцентрировать деньги на более экономически выгодных и необходимых для развития транспортной сети проектах. Общий объем финансирования, который включает в себя также средства региональных бюджетов, Фонда национального благосостояния и внебюджетных источников, превышает 13 трлн рублей. 5 трлн рублей выделены непосредственно из федерального бюджета. Ожидается, что благодаря выполнению плана удастся улучшить состояние более 100 тыс. км дорог по всей России. На рис. 4 представлено изменение финансирования по плану дорожной деятельности на 2023-2027 гг., млрд рублей

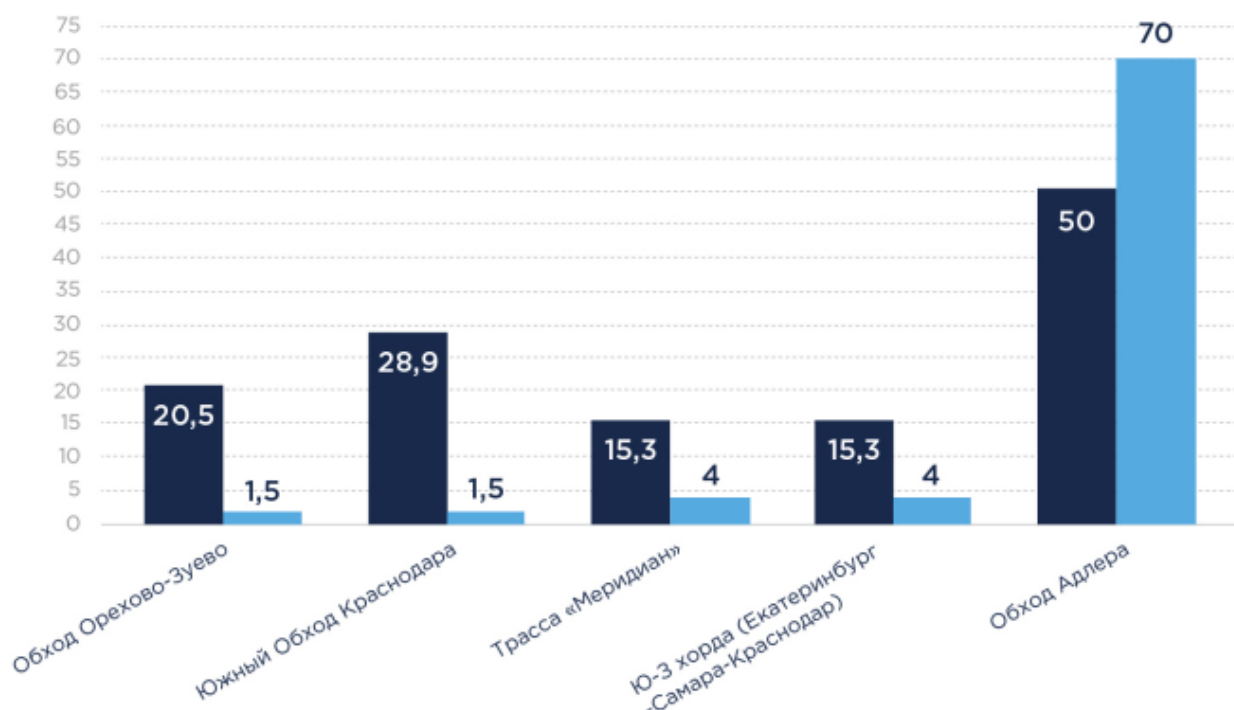


Рис. 4. Изменение финансирования по плану дорожной деятельности на 2023-2027 гг., млрд рублей.

В результате изменения дорожного плана часть работ была перенесена, а некоторые проекты лишились финансирования. Например, финансирование создания обхода Орехово-Зуево в Подмосковье сократилось в 13 раз — с 20,5 до 1,5 млрд рублей. К тому же перенеслись и сроки реализации проекта: если изначально планировалось начать строительные работы в 2025 году, то теперь проектирование обхода Орехово-Зуево начнется лишь в 2026 году. Южный обход в Краснодаре также был лишен части финансирования (с 28,9 до 1,5 млрд рублей). Финансирования в 1,5 млрд рублей хватит лишь на этап проектирования дорожных объектов. До 4 млрд рублей сократился бюджет проектов трассы «Меридиан», ведущей от границы Белоруссии до границы Казахстана, а также Юго-Западной хорды по маршруту Екатеринбург—Самара—Краснодар. Однако некоторые проекты получили дополнительное финансирование. На строительство обхода Адлера, которое должно пройти за 2025-2026 гг., выделяют на 20 млрд рублей больше (70 вместо 50 млрд рублей).<sup>9</sup> За I квартал 2023 года в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» было реализовано 57,3 млрд рублей. Это на треть больше, чем за аналогичный период 2022 года. На рис. 5 представлены самые затратные объекты в 2023 году по объему бюджетных ассигнований

<sup>9</sup> А. Буранов «Правительство сдает дорожные карты» (Газета «Коммерсантъ» №11/П от 23.01.2023) // <https://www.kommersant.ru/doc/5783362?ysclid=loufcocam8577228123>



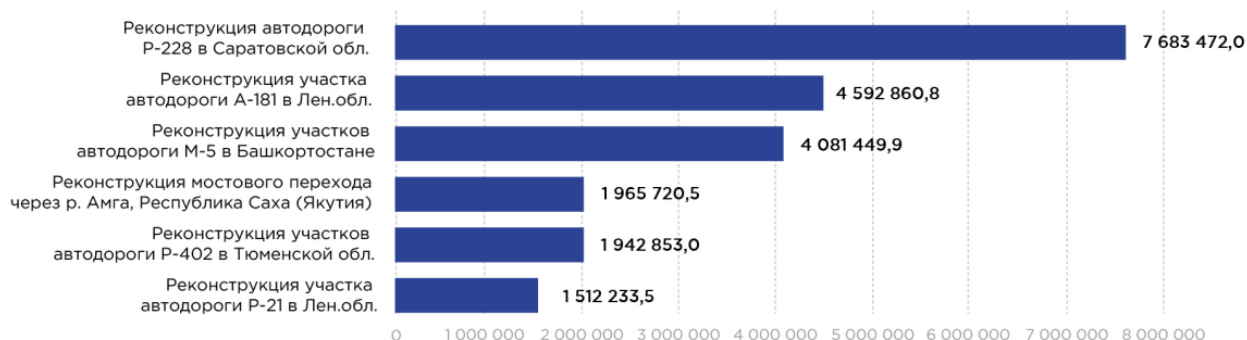


Рис. 5. Самые затратные объекты в 2023 году по объему бюджетных ассигнований

Т.о. по объему бюджетных ассигнований на 2023 год самыми затратными проектами являются инфраструктурные дорожные работы на трассах Р-228 в Саратовской области (более 7,6 млрд рублей), А-181 в Ленинградской области (4,593 млрд рублей), М-5 на участках в Башкортостане (свыше 4 млрд рублей).<sup>10</sup>

Можно отметить, что в настоящее время дорожное строительство является одной из приоритетных задач Транспортной стратегии Российской Федерации. Ожидается, что к 2027 году к нормативу приведут 85% опорной сети дорог: 72 тысячи км региональных и 64 тысячи км федеральных трасс, охватив все ключевые магистрали. За счет этого планируется повысить скорость передвижения, что, в свою очередь, станет драйвером для отечественной экономики.

## 2. Выводы

Интерес к дорожному сектору обусловлен как выгодами, связанными с обеспечением автомобильных дорог, так и тем потенциалом, который получает экономика за счет развития этого сектора. Преимущества дорожного обеспечения являются как прямыми, так и косвенными. Прямое преимущество автомобильных дорог заключается в обеспечении связи, позволяющей облегчить доступ к рынкам товаров, работ услуг и рынку труда. Косвенное преимущество автомобильных дорог заключается в предоставлении возможностей расширения социальных контактов между населенными пунктами, что способствует национальной интеграции.

Развитая и качественная инфраструктура дорог позволяет:

– во-первых, сократить долю транспортной составляющей в себестоимости продукции и расширить размер доступных рынков для производителей, что приводит к росту производительности и улучшению финансового состояния компаний;

<sup>10</sup> «Инфраструктурное дорожное строительство: реализация планов и прогнозы» (Группа «ДЕЛОВОЙ ПРОФИЛЬ» // <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/infrastrukturnoe-dorozhnoe-stroitelstvo-realizatsiya-planov-i-prognozy/>

во-вторых, улучшить структуру рынка труда, что приводит к общему росту доходов населения и стимулирует потребление, которое является одним из главных факторов экономического роста.

По мнению экспертов за счет улучшения качества российских дорог удастся:

- уменьшить потери для экономики (2-3% ВВП);
- сократить число автоаварий: 40% аварий на территории РФ связано с изъянами улично-дорожной сети;
- повысить транспортную мобильность населения, что, в частности, способствует росту деловой активности в стране
- дать новый толчок развития автосервисным услугам: за счет расширения транспортной сети россияне смогут чаще пользоваться личным транспортом, следовательно, средний пробег автомобиля, от которого зависит объем услуг автосервиса, увеличится;
- развивать транспортный туризм в России
- создавать новые рабочие места
- нарастить поставки на Восток, который является приоритетным направлением.<sup>11</sup>

Для сохранения текущего уровня качества инфраструктуры в ближайшие десять лет в России необходимо расходовать на нее в среднем около 2,5–3,5% ВВП в год. Улучшение качества потребует вложений в размере 3,5–4,5% ВВП в год.<sup>12</sup>

Постановка задач инфраструктурного развития имеет целый ряд преимуществ. Подрядные организации получают долгосрочные заказы, что позволяет им более четко планировать деятельность и снизить стоимость работ. Отечественной промышленности обеспечивается гарантированный спрос на технику и стройматериалы. Как следствие, появляется возможность инвестировать в новые производства, расширять и модернизировать линейку продукции, создавать новые рабочие места.

Можно сказать, что качественная дорожная сеть - один из ключевых маркеров как состояния экономики страны в целом, так и отдельно взятых регионов.

---

<sup>11</sup> «Инфраструктурное дорожное строительство: реализация планов и прогнозы» (Группа «ДЕЛОВОЙ ПРОФИЛЬ» // <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/infrastrukturnoe-dorozhnoe-stroitelstvo-realizatsiya-planov-i-prognozy/>

<sup>12</sup> М. Мишин «Как мосты и дороги могут поддержать экономику» (РБК, 22 марта 2023г.)// <https://www.rbc.ru/neweconomy/news/641975509a79476c6d042f84>

### Использованная литература

- 1). А.Ф.-о. Аскеров А.Ф.-о., И.В. Бессмертный «Сущность пространственного развития территории: подходы к определению» // «Московский экономический журнал» №6 2022, с.565-576
- 2). Д.С. Бенц « О пространственном развитии территорий» // 2Вестник Челябинского государственного университета», 2021. № 12 (458). Экономические науки. Вып. 75, с. 10—15.
- 3). Ю.А. Цыпкин, М.Н. Гаврилюк, В.О. Петров, А.А. Кучеров «Пространственное развитие российской федерации: основа геостратегии и геополитики страны» // «Московский экономический журнал» №4 2023, с.94-100
- 4). С.А. Юлдашева С.А. «Стратегия повышения социально-экономической эффективности предпринимательской деятельности в области дорожного строительства» // «Экономика и социум», №2(105) 2023, с. 1320-1324
- 5). Федеральный закон от 28.06.2014 N 172-ФЗ (ред. от 17.02.2023) "О стратегическом планировании в Российской Федерации" // [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_164841/?ysclid=louijojr78749744914](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/?ysclid=louijojr78749744914)
- 6). Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/?ysclid=lougt10xez628876954](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/?ysclid=lougt10xez628876954)
- 7). А. Буранов «Правительство сдает дорожные карты» (Газета «Коммерсантъ» №11/П от 23.01.2023) // <https://www.kommersant.ru/doc/5783362?ysclid=loufcocam8577228123>
- 8). А. Кузнецов «Строительство дорог - основной драйвер развития экономики» (11 июня 2021г.) // <https://www.kp.ru/daily/27290/4427877/>
- 9). М. Мишин «Как мосты и дороги могут поддержать экономику» (РБК, 22 марта 2023г.) <https://www.rbc.ru/neweconomy/news/641975509a79476c6d042f84>
- 10). Ирек Файзуллин: «Нам удалось повысить исполнение федеральной адресной инвестиционной программы почти на 10 процентов» (Отраслевой журнал «Вестник» 30 января 2023г.) // <https://dzen.ru/a/Y9d2ZUpTXy2NdSLe>
- 11). И.Фурсова «Российские дороги через пять лет перестанут быть бедой» («Российская газета», 18.05.2023г.) // <https://rg.ru/2023/05/18/rossijskie-dorogi-cherez-piat-let-perestanut-byt-bedoj.html?ysclid=loub7ixt79658811707>

- 12). «Инфраструктурное дорожное строительство: реализация планов и прогнозы» (Группа «ДЕЛОВОЙ ПРОФИЛЬ») // <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/infrastrukturnoe-dorozhnoe-stroitelstvo-realizatsiya-planov-i-prognozy/>
- 13). «Роль дорожной инфраструктуры в экономическом развитии регионов» (14 сентября 2023) // <https://most-tonnel.ru/stroitelny-blog-mit/avtomob-dorogi/7093/?ysclid=lou9pez3c5191267116>
- 14). Инфраструктура автодорог: как она влияет на экономику региона (14 сентября 2023) <https://most-tonnel.ru/zametki/6970/?ysclid=loufvjs8fn127211218>