

# ЭКОНОМИКА ТЕРРИТОРИИ

DOI: 10.15838/tdi.2022.2.62.3

УДК 332.1 | ББК 65.373

© Ворошилов Н.В.

## ТЕНДЕНЦИИ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА РОССИИ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»



**НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ВОРОШИЛОВ**

Вологодский научный центр Российской академии наук

Вологда, Российская Федерация

e-mail: niks789@yandex.ru

ORCID: [0000-0002-5565-1906](https://orcid.org/0000-0002-5565-1906); ResearcherID: [I-8233-2016](https://orcid.org/I-8233-2016)

*Цель исследования состоит в анализе основных итогов первых трех лет реализации (2019–2021 гг.) национального проекта «Безопасные качественные дороги» в России, выявлении имеющихся проблем, рисков реализации данного нацпроекта и обосновании рекомендаций по их устранению. Для достижения поставленной цели использованы такие научные методы, как экономический, статистический и компаративный анализ, методы анализа, синтеза, обобщения, монографический метод. Научная новизна исследования заключается в проведении комплексной и системной оценки результатов реализации нацпроекта (как в части анализа результативных, так и процессных параметров) с учетом его положения в единой системе национальных целей развития России до 2030 года. Установлено, что основными проблемами реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в настоящее время являются нерегулируемый рост цен на дорожно-строительные материалы, наличие недобросовестных подрядчиков; риски повышения стоимости дорожной техники, оборудования, материалов, ресурсов для реализации мероприятий нацпроекта в связи с имеющимися проблемами после введения западными странами в отношении России санкций в различных сферах; сохраняющееся в ряде случаев отсутствие комплексного подхода к проведению дорожных работ; ограниченность возможностей и полномочий органов власти в регулировании процессов в сфере реализации проекта; сложности с проведением мониторинга и адекватной оценкой параметров его реализации. Полученные результаты могут быть использованы в деятельности органов государственной власти Российской Федерации и субъектов РФ в сфере дорожного хозяйства и транспорта, а также служить основой для дальнейших научных исследований по данной тематике, в том числе в части оценки влияния нацпроекта на конкретные количественные и качественные параметры развития регионов России.*

*Автомобильные дороги, национальный проект «Безопасные качественные дороги», инфраструктура, Российская Федерация, субъект РФ.*

## БЛАГОДАРНОСТЬ

*Статья подготовлена в соответствии с государственным заданием для ФГБУН ВолНЦ РАН по теме НИР № FMGZ-2022-0012 «Факторы и методы устойчивого социально-экономического развития территориальных систем в изменяющихся условиях внешней и внутренней среды».*

Одним из важнейших факторов социально-экономического развития регионов (субъектов Российской Федерации и локальных территорий – муниципальных образований) является инфраструктура (социальная, коммунальная, производственная, транспортная и др.). Уровень развития территорий во многом определяется в том числе наличием (и достаточностью), а также качеством различных объектов транспортной и дорожной инфраструктуры (автомобильные и железные дороги, водные и воздушные пути, трубопроводы, объекты и предприятия транспорта и т. д.). Также они обеспечивают связанность экономического пространства страны.

Основную проблему России на всех этапах исторического развития составляют плохое качество значительной части автомобильных дорог и недостаточность их общего количества для обеспечения эффективных коммуникаций на территории самой большой по площади страны мира. В табл. 1 представлены ключевые показатели, характеризующие развитие дорожной инфраструктуры в России за последние 10–20 лет. Так, в 2012–2021 гг. зафиксирован прирост общей протяженности автомобильных дорог федерального и местного значения на 26 и 38%. По сравнению с 2000 и 2007 гг. наблюдался еще больший рост, однако это было обусловлено главным образом постановкой на учет большого числа автодорог в период 2008–2012 гг. (преимущественно дорог местного значения в связи с вступлением с 1 января 2009 года в полную силу во всех субъектах РФ Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации») (Ворошилов, 2020), что привело и к снижению доли автодорог с твердым покрытием в 2007–2021 гг. на 13 п. п. По-прежнему более половины (52–54%) ав-

томобильных дорог регионального и межмуниципального значения не отвечают нормативным требованиям по качеству и иным характеристикам. Не лучше складывается ситуация и с дорогами местного значения: доля дорог в неудовлетворительном состоянии в последние годы составляет около 47%.

Особо отметим, что за последние 15–20 лет значительно повысилась автомобилизация населения: за 2000–2021 гг. число собственных легковых автомобилей в расчете на 1000 чел. населения выросло в 2,5 раза, число эксплуатационных автобусов общего пользования в расчете на 100 тыс. чел. населения – в 1,3 раза. В свою очередь существенно увеличился также и грузооборот автомобильным транспортом – в 1,9 раза, а его доля в общем объеме грузооборота в 2021 году достигла 5%. Все это объективно приводит к увеличению нагрузки на автодорожную сеть страны.

Проблемным моментом для России является сохранение большого количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, а также высокого уровня смертности в ДТП – 10 чел. в расчете на 100 тыс. чел. населения (это заметно выше, чем в большинстве развитых стран мира), хотя за 2000–2021 гг. удалось сократить значения данных показателей на 15 и 50% соответственно.

Кроме того, по сравнению с началом 2000-х гг. в России сократились объемы строительства новых дорог или их реконструкции (с 7–8 тыс. км до 2 тыс. км; см. табл. 1). Однако с началом реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году по сравнению с 2018 годом заметно вырос (с 19,3 до 23,5 тыс. км) объем ремонта (модернизации) автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, а также федерального значения.

Таблица 1. Основные показатели развития дорожного и автомобильного хозяйства России в 2000–2021 гг.

Наименование показателя	2000 год	2007 год	2010 год	2012 год	2020 год	2021 год	2021 год к 2000 году, %	2021 год к 2007 году, %
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс. км	584,4	747,3	825,0	1278,3	1553,7	1566,1	268,0	209,6
– всего								
из них:								
– федерального значения	–	–	–	50,7	60,4	63,7	125,6*	–
– регионального и межмуниципального значения	–	–	–	504,0	505,5	503,4	99,9*	–
– местного значения	–	–	–	723,6	987,8	999,0	138,1*	–
Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности автодорог общего пользования, %	–	83,5	80,6	72,4	70,6	70,7	–	-12,8 п. п.
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, километров дорог на 1000 кв. км территории	–	37,0	39,0	54,1	64,0	64,7	–	174,9
Доля автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям, %	–	55,7	63,2	63,5	54,2	51,8	–	-3,9 п. п.
– регионального или межмуниципального значения								
– местного значения	–	35,5	45,0	41,7	47,2	47,0	–	+11,5 п. п.
Число собственных легковых автомобилей, ед. на 1000 чел. населения	130,5	194,4	228,4	257,5	321,0	327,6	251,0	168,5
Число эксплуатационных автобусов общего пользования (на конец года), ед. на 100 тыс. чел. населения	74,3	48,3	110,0	118,5	109,7	98,8	133,0	204,6
Пассажирооборот автобусным транспортом общего пользования, млрд пассажиро-километров	173,7	149,9	140,6	133,3	88,4	101,3	58,3	67,6
Грузооборот автомобильным транспортом, млрд тонно-километров	152,7	205,8	199,3	248,9	271,8	285,3	186,8	138,6
Удельный вес автомобильного транспорта в общем объеме грузооборота, %	4,2	4,2	4,2	4,9	5,0	5,0	0,8	+0,8 п. п.
Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, ед. на 100 тыс. чел. населения	107,5	163,7	139,6	142,2	99,1	91,4	85,0	55,8
Число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. чел. населения	20,2	23,3	18,6	19,5	11,0	10,2	50,5	43,8
Ввод в действие автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км	7,9	2,8	3,1	2,4	2,7	2,1	26,6	75,0
– в том числе автодорог общего пользования, тыс. км	6,6	2,5	2,2	2,0	2,4	1,8	27,3	72,0
Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения с твердым покрытием, тыс. км	–	–	22,0	–	–**	–**	–	–

\* 2021 год к 2012 году, %.

\*\* С 2020 года данный показатель не рассчитывается и не публикуется Росстатом в связи с исключением его из Федерального плана статистических работ.

Составлено по: Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru>; Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: <https://www.fedstat.ru>; Ворошилов Н.В. (2020). Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году // Муниципалитет: экономика и управление. № 3 (32). С. 124–139.

Следует отдельно отметить факт крайне неравномерного развития автодорожной сети внутри страны и ее макрорегионов (федеральных округов). Так, различие между субъектами Северо-Западного федерального округа (без учета г. Санкт-Петербурга и малонаселенного Ненецкого автономного округа) по плотности автомобильных дорог

составило в 2021 году 32 раза (между Калининградской областью и Республикой Коми; табл. 2). Заметны различия и в качестве автодорог (доля региональных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в Архангельской области на 34 п. п. выше, чем в Новгородской области). Среди положительных моментов следует отметить заметное

Таблица 2. Состояние автомобильных дорог в субъектах Северо-Западного федерального округа

Территория	Плотность автомобильных дорог, км дорог на 1000 кв. км территории				Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, %				Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, чел. на 100 тыс. чел. населения			
	2012 год	2013 год	2021 год	2021 год к 2012 году, %	2007 год	2012 год	2021 год	2021 год к 2012 году, п. п.	2000 год	2012 год	2021 год	2021 год к 2012 году, %
Российская Федерация	54,1	57,6	64,7	119,5	55,7	63,5	51,8	-11,7	20,2	19,5	10,2	52,3
Северо-Западный федеральный округ	55,6	60,4	63,0	113,2	65,6	73,5	57,0	-16,5	19,8	18,2	9,2	50,6
Республика Карелия	44,0	46,2	46,6	105,8	75,0	73,0	63,4	-9,6	16,1	17,2	14,4	83,5
Республика Коми	14,2	15,0	16,5	116,1	43,0	55,1	50,3	-4,8	14,9	15,1	8,5	56,5
Архангельская область без автономного округа	28,0	29,3	29,7	106,1	93,0	90,7	79,7	-11,0	16,1	18,4	8,5	46,5
Ненецкий автономный округ	1,2	1,2	1,7	146,4	33,0	93,5	47,6	-45,9	7,3	9,4	6,7	71,8
Вологодская область	101,3	114,2	116,5	115,0	40,0	93,8	60,3	-33,5	23,1	17,3	9,5	55,0
Калининградская область	440,4	492,0	526,2	119,5	70,0	70,0	56,8	-13,2	21,8	20,3	9,0	44,3
Ленинградская область	180,3	210,8	218,0	120,9	52,3	57,9	49,6	-8,3	37,6	36,8	19,7	53,6
Мурманская область	22,6	22,6	23,9	105,7	77,0	67,3	53,7	-13,6	10,0	10,8	8,2	76,2
Новгородская область	191,6	202,1	203,7	106,3	91,0	79,0	45,9	-33,1	29,4	34,4	14,8	42,9
Псковская область	272,0	287,4	311,3	114,5	70,0	74,2	63,6	-10,6	28,8	37,2	17,8	47,9
г. Санкт-Петербург	2156,4	2280,6	2522,3	117,0	–	26,6	31,3	4,7	14,1	8,9	3,7	41,1

Составлено по: Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru>; Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: <https://www.fedstat.ru>; Ворошилов Н.В. (2020). Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году // Муниципалитет: экономика и управление. № 3 (32). С. 124–139.

сокращение (почти в 2 раза) за 2000–2021 гг. смертности от ДТП. Различия между субъектами СЗФО по этому показателю также сократились за данный период и составили 2,4 раза (между Ленинградской и Мурманской областями).

Все вышеобозначенные факты свидетельствуют о том, что одной из ключевых задач стратегического развития России должна быть полномасштабная и эффективная модернизация дорожной и транспортной инфраструктуры. Для решения данных задач и проблем начиная с 2000-х гг. принимались и реализовывались специальные федеральные программы (федеральные целевые программы, государственные программы) и проекты по развитию дорожно-транспортной системы:

- федеральная целевая программа (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» (Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 года № 848);

- с 2010 года – ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2021 гг.)» (в 2014–2017 гг. данная ФЦП была подпрограммой государственной программы РФ «Развитие транспортной системы»);

- государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (2014–2017 гг.)» (Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 года № 319);

- государственная программа (комплексная программа) Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 года № 1596); этап I – 2018–2021 гг.; этап II – 2022–2030 гг.;

- приоритетный проект Министерства транспорта РФ «Безопасные и качественные дороги» (2017–2018 гг.), участники – 36 субъектов РФ;

- национальный проект «Безопасные качественные дороги» (2019–2030 гг.); название в 2019–2020 гг. – «Безопасные и каче-

ственные автомобильные дороги» (84 субъекта РФ; состоит из 5 федеральных проектов государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и 1 федерального проекта «Автомобильные дороги Минобороны России» государственной программы РФ «Обеспечение обороноспособности страны»).

Таким образом, в настоящее время развитие дорожно-транспортной сферы в России осуществляется в рамках программно-целевого и проектного подходов.

Вопросы исследования различных аспектов функционирования и перспективного развития данной инфраструктурной сферы находятся в фокусе внимания многих зарубежных и российских ученых, экспертов. Так, например, авторами (Banister, Thurstain-Goodwin, 2011; Deng, 2013; Beyzatlar et al., 2014; Holmgren, Merkel, 2017; Vulevic et al., 2018; Williams, 2022) показано влияние транспортной (дорожной) инфраструктуры на процессы экономического роста и развития страны и ее регионов, формирование качества и комфортности среды проживания. В современных работах российских ученых (с 2018–2019 гг.) особое внимание уделяется анализу и оценке нового национального проекта «Безопасные качественные дороги»: рассматриваются особенности, проблемы, риски реализации данного проекта в регионах России, обосновываются пути совершенствования механизмов его реализации (Былинин, 2020; Ворошилов, 2019; Ворошилов, 2020; Новиков и др., 2020; Патракеева, 2021; Сафронов, Сафронов, 2021; Шамоян, Масленников, 2021), оценивается его влияние на развитие регионов в целом (Брызгина, Казьмин, 2020; Патракеева, 2020; Лебедева, 2021; Ключевые вопросы..., 2022), на повышение безопасности дорожного движения (Черемисина и др., 2020), исследуется применение современных технологий и цифровых сервисов в данной сфере (Богданов и др., 2021; Головин, Петрова, 2021; Тататынова, 2021). Особенностью и научной новизной исследования, результаты которого представлены в нашей статье, является проведение комплексной и системной

оценки результатов реализации нацпроекта (как в части анализа результативных, так и процессных параметров, а также с учетом его положения в единой системе национальных целей развития России до 2030 года).

Соответственно, основные задачи данного исследования – проведение общей оценки состояния и тенденций развития дорожно-транспортной инфраструктуры в России, анализ основных итогов первых трех лет реализации (2019–2021 гг.) национального проекта «Безопасные качественные дороги» (в том числе с точки зрения его роли как ключевого механизма управления в данной инфраструктурной сфере); выявление имеющихся проблем, рисков реализации нацпроекта и обоснование рекомендаций по их устранению. Для решения обозначенных задач использованы такие научные методы, как экономический, статистический и компаративный анализ, методы анализа, синтеза, обобщения, монографический метод. Информационную базу составили труды ученых, данные официальной статистики Росстата, отчетная информация федеральных и региональных органов государственной власти в сфере дорожного хозяйства и транспорта, Счетной палаты Российской Федерации, ресурсы сети Интернет.

В 2019–2021 гг. произошли существенные изменения в системе управления реализацией национальных проектов и достижения национальных целей развития России: утверждены Единый план по достижению национальных целей развития РФ на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года (утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2021 года № 2765-р) и перечень 42 инициатив социально-экономического развития РФ до 2030 года. Одним из инструментов достижения национальных целей «комфортная и безопасная среда для жизни», «сохранение населения, здоровье и благополучие людей», «достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство» стал национальный проект «Безопасные качественные дороги» (рис.).





**Рис. Место национального проекта «Безопасные качественные дороги» в рамках достижения национальных целей развития РФ до 2030 года**

Источник: составлено автором.

Первоначальный паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) был утвержден по итогам заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 года (сроки нацпроекта: 3 декабря 2018 года – 31 декабря 2024 года) и предусматривал реализацию 4 федеральных проектов: «Дорожная сеть»; «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства»; «Безопасность дорожного движения»; «Автомобильные дороги Минобороны России». С 2021 года национальный проект «Безопасные качественные дороги» реализуется уже в составе 6 федеральных проектов («Развитие федеральной магистральной сети», «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», «Автомобильные дороги Минобороны России»), срок его реализации продлен до 2030 года. Проект реализуется на территории 84 субъектов РФ и 105 городских агломераций.

В соответствии с трансформацией и расширением нацпроекта в 2021 году с 2022 года будет осуществляться реконструкция аварийных и предаварийных мостов, с 2023 года – строительство путепроводов на региональных и местных дорогах.

В целом национальный проект «Безопасные качественные дороги» направлен на решение важнейших задач инфраструктурно-го развития России:

– приведение в нормативное состояние автомобильных дорог регионального и межмуниципального, федерального значения, в том числе в границах городских агломераций (федеральные проекты «Развитие федеральной магистральной сети», «Региональная и местная дорожная сеть»), в частности, до 2024 года планируется строительство и реконструкция участков автодорог федерального значения общей протяженностью 1810,6 км<sup>1</sup>);

– повышение безопасности дорожного движения, качества и эффективности проведения дорожных работ (федеральный проект «Безопасность дорожного движения»; федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» предусматривает мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях, размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля, увеличение числа камер фото- и видеofиксации; увеличение числа контрактов, предусматривающих применение наилучших технологий и материалов, и контрактов на принципах жизненного цикла;

– модернизация транспортной пассажирской инфраструктуры городов (федеральным проектом «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» предусмотрено оказание содействия регионам в обновлении парка городских автобусов, троллейбусов и трамваев посредством механизма лизинга, предоставляющего перевозчикам право приобретения транспортных средств со скидкой 60% от их стоимости; так, в 2021 году на конкурсной основе 13 городских агломераций получили 305 новых автобусов и 107 троллейбусов)<sup>2</sup>.

Следует также отметить, что одним из важных направлений реализации нацпроекта выступает учет мнения жителей страны о качестве выполняемых работ, поэтому в паспорте нацпроекта в 2021 году появились новые показатели оценки удовлетворенности граждан качеством и доступностью дорог, качеством транспортного обслуживания, безопасностью дорожного движения.

Таким образом, впервые за многие годы в России значительное внимание уделено необходимости масштабного и системного развития автодорог как федерального, так и регионального, межмуниципального и местного значения. Резко вырос объем финансирования дорожных работ (в 2019 году по сравнению с 2018 годом в целом по России в 1,6 раза, а, например, в Вологодской области – в 2,3 раза), реализуется комплекс

<sup>1</sup> Официальный сайт национального проекта «Безопасные качественные дороги». URL: <https://bkdrf.ru>

<sup>2</sup> Там же.

мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, внедрению новых инновационных управленческих технологий в данную сферу (контракты жизненного цикла, система «свободный поток», реестр но-

вых технологий и материалов, мобильные приложения).

Ключевые параметры реализации национального проекта в 2019–2021 гг. представлены в табл. 3.

**Таблица 3. Основные результаты реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2019–2021 гг. в целом по России**

Наименование показателя	Базовое значение показателя		2019 год			2020 год			2021 год			2024 год	2030 год
	значение	год	П	Ф	П/Ф (+/-), п. п.	П	Ф	П/Ф (+/-), п. п.	П	Ф	П/Ф (+/-), п. п.	П	П
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %	42,0	2017	65,3 (46,0*)	65,3	0	69,0 (52,0)	71,9	+ 2,9	73,0 (60,0)	75,3	+2,3	85,0 (85,0)	85,0
Удовлетворенность качеством и доступностью автомобильных дорог (доля граждан, отметивших улучшение), %	41,0	2019	41,0	–	–	41,2	–	–	41,5	49,0	+7,5	50,0	60,0
Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	43,1	2017	44,5 (44,1)	44,2	-0,3	44,9 (44,9)	45,8	+0,9	45,8 (45,8)	48,2	+2,4	50,9 (50,9)	60,0
Количество погибших в ДТП, человек на 100 тыс. чел. населения	13,0	2017	11,6 (11,7)	11,6	100%	10,9 (10,9)	10,8	100,9%	10,2 (9,8)	10,2	100%	8,4 (4,0)	4,0
Удовлетворенность безопасностью дорожного движения, %	41,0	2019	–	–	–	–	–	–	43,0	68,2	+25,2	49,0	58,0
Протяженность приведенных в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (накопленным итогом), тыс. п. м	0,0	2020	0,0	0,0	–	0,0	0,0	–	0,0	0,0	–	100,0	290,0
Доля контрактов жизненного цикла, предусматривающих выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения, %	0,0 (0,0)	2020 (2017)	0,0 (10,0)	13,3	+13,3	0,0 (20,0)	24,2	+24,2	7,0 (35,0)	24,7	+14,7	25,0 (70,0)	40,0
Повышение квалификации и высшее образование для работников дорожного хозяйства (накопленным итогом), не менее тыс. чел.	0,0	2020	–	–	–	–	–	–	2,0	5,2	260%	11,0	32,0
Доля автомобильных дорог Минобороны России, соответствующих нормативным требованиям, %	42,0 (34,0)	2018 (2017)	45,0 (45,0)	–	–	47,0 (47,0)	–	–	49,0 (49,0)	49,0	100%	60,0 (60,0)	85,0



Протяженность построенных и реконструированных Росавтодором участков федеральных автомобильных дорог, в том числе обеспечивающих устранение «узких мест», км	0,0	2020	-	-	-	-	-	-	124,2	152,8	123,0%	859,2	773,2
Протяженность построенных и реконструированных федеральных автомобильных дорог, переданных в доверительное управление ГК «Автодор», на магистральных направлениях, км	0,0	2020	-	-	-	-	-	-	158,0	110,9	70,2%	85,2	356,7
Удовлетворенность качеством транспортного обслуживания пассажирским транспортом общего пользования в городских агломерациях (доля пользователей, указавших на повышение качества транспортного обслуживания), %	0,0	2020	-	-	-	-	-	-	12,0	16,4	+4,4	25,0	35,0
Доля транспортных средств в городских агломерациях (автобусы, трамваи, троллейбусы, пригородный железнодорожный подвижной состав), обновленных в рамках федерального проекта, и имеющих срок эксплуатации не старше нормативного, %	0,0	2020	-	-	-	-	-	-	1,0	2,2	+1,2	9,0	30,0
Доля протяженности линейной инфраструктуры городского наземного электрического транспорта (контактная сеть, пути) в городских агломерациях, приведенной в нормативное состояние в рамках федерального проекта, %	0,0	2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	15,0
Доля отечественного оборудования (товаров, работ, услуг) в общем объеме закупок, %	60,0	2020	-	-	-	60,0	71,4	+11,4	62,0	99,8	+37,9	70,0	70,0

П – плановое значение показателя на соответствующий год; Ф – фактическое значение показателя.

\* В скобках в данной таблице указано значение целевого показателя, представленное в первоначальном паспорте нацпроекта в декабре 2018 года.

Составлено по: Плановые значения – Паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги». URL: [https://bkdrf.ru/uploads/np\\_bkd.pdf](https://bkdrf.ru/uploads/np_bkd.pdf); Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». URL: <https://bkdrf.ru/uploads/doc/паспорт%20национального%20проекта.pdf>; Фактические данные – Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: <https://www.fedstat.ru>

Согласно отчетным данным, за прошедшие годы подавляющее большинство показателей нацпроекта выполнено. Однако в 2021 году осуществлялась корректировка значений отдельных показателей реализации нацпроекта (в основном в сторону их увеличения, в соответствии с фактиче-

ски достигнутыми значениями в прошлые годы). Вместе с тем из перечня показателей реализации нацпроекта исключены «Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения»

(накопленным итогом); «Доля государственных контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов»; «Количество мест концентрации ДТП (аварийно-опасных участков) на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, проходящих по территории субъекта РФ»; «Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, проходящих по территории субъекта РФ»; «Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки»; «Утверждение стандартов и технических требований (накопленным итогом)».

Что касается объема финансового обеспечения реализации данного национального проекта суммарно за 2019–2024 гг., то в обновленном паспорте проекта от ноября 2021 года зафиксировано снижение общего объема расходов на нацпроект на 22% (табл. 4). При этом финансирование за счет средств федерального бюджета будет увеличено в 3,1 раза, за счет внебюджетных источников – в 1,6 раза; в то же время расходы за счет консолидированных бюджетов субъектов РФ сократились на 51%. Во многом данную ситуацию можно объяснить переориентацией подходов к финансированию нацпроекта (перенос основного бремени расходов с регионов на федеральный уровень), оптимизацией и инвентаризацией самой структуры и направления расходов нацпроекта.

Таблица 4. Объем финансового обеспечения нацпроекта на 2019–2024 гг.

Федеральный проект		Объем финансового обеспечения				
		паспорт проекта, декабрь 2018 года, млрд руб.	паспорт проекта, ноябрь 2022 года, млрд руб.		изменение, %	
			в текущих ценах	в ценах 2018 года	в текущих ценах	в ценах 2018 года
2019–2020 гг.	с 2021 года					
Дорожная сеть	Региональная и местная дорожная сеть	4438,70	2357,35 (1962,03*)	2011,93	53,1	45,3
Общесистемные меры развития дорожного хозяйства	Общесистемные меры развития дорожного хозяйства	279,53	101,71 (104,23)	86,81	36,4	31,1
Безопасность дорожного движения	Безопасность дорожного движения	55,86	52,07 (50,72)	44,44	93,2	79,6
Автомобильные дороги Минобороны России	Автомобильные дороги Минобороны России	5,60	5,60 (5,60)	4,78	100,0	85,3
	Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях	–	106,88 (125,11)	91,22	–	–
	Развитие федеральной магистральной сети	–	1100,63 (1335,21)	939,35	–	–
<b>Итого</b>		<b>4779,69</b>	<b>3724,24</b> (3582,91)	3178,53	77,9	66,5
в том числе:						
– за счет средств федерального бюджета		440,89	1383,62 (2006,94)	1180,88	313,8	267,8
– консолидированные бюджеты субъектов РФ		4139,10	2011,47** (1034,17**)	1716,73	48,6	41,5
– внебюджетные источники		199,70	329,15 (541,80)	280,92	164,8	140,7

\* В скобках в таблице представлено значение объема финансирования нацпроекта в соответствии с системой «Электронный бюджет».  
 \*\* За вычетом расходов, обеспеченных за счет межбюджетных трансфертов из федерального бюджета.  
 Составлено по: Плановые значения – Паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги». URL: [https://bkdrf.ru/uploads/np\\_bkd.pdf](https://bkdrf.ru/uploads/np_bkd.pdf); Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». URL: <https://bkdrf.ru/uploads/doc/паспорт%20национального%20проекта.pdf>; Фактические данные – Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: <https://www.fedstat.ru>

Вместе с тем сам национальный проект «Безопасные качественные дороги» в настоящее время является фактически лишь небольшой частью государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» (включает лишь 5 федеральных проектов из 29 федеральных проектов данной госпрограммы). На региональном уровне реализация нацпроекта осуществляется в рамках региональных проектов, входящих в соответствующие госпрограммы субъектов РФ по развитию дорожного хозяйства и транспорта.

Основные «объектные» параметры (протяженность отремонтированных дорог, количество установленных светофоров, дорожных знаков и т. д.) реализации нацпроекта представлены в *табл. 5*.

Помимо количественных показателей реализации национального проекта, безусловно, важно видеть и качественные изменения, происходящие в данной сфере:

- в рамках нацпроекта решается проблема с повышением квалификации специалистов, ответственных за реализацию соответствующих задач, мероприятий: только в 2019 году около 2 тыс. специалистов дорожной отрасли из разных регионов России стали участниками программы повышения квалификации по программам нацпроекта;

- создаются условия и для повышения информационной открытости процесса реализации нацпроекта: в 2019 году было разработано мобильное приложение «Госуслуги. Дороги» (в приложении доступна информация о дорогах, включенных в программу нацпроекта, есть возможность поставить

свою оценку или написать отзыв, приложить к нему фото или сделать их онлайн и др.);

- в 2019 году Минтрансом России разработаны и направлены в субъекты РФ методические рекомендации для обеспечения эффективной реализации нацпроекта, в том числе по установке и перераспределению мест размещения камер фиксации нарушений ПДД; разработке документов транспортного планирования субъектов РФ; улучшению условий движения и повышению безопасности в целях ликвидации мест концентрации ДТП, включающие типовые решения; по заключению контрактов на принципах жизненного цикла;

- разрабатывается нормативно-правовая база для внедрения системы взимания платы «свободный поток» и соответствующего контроля над внесением платы на платных автомобильных дорогах;

- с января 2020 года открыт для использования Реестр новых технологий и материалов дорожной отрасли (помимо технической документации и описания применяемых решений, он содержит полный перечень информации, необходимой для их включения в проектно-сметную документацию);

- разработан график обновления стандартов и технических требований в области дорожного хозяйства (стандартов, направленных на повышение безопасности дорожного движения, увеличение межремонтных сроков, увеличение сохранности покрытий и повышение уровня пропускной способности автодорог; стандартов в целях внедрения технологий информационного моделирования – BIM-технологии) (Ворошилов, 2020).

**Таблица 5. Некоторые «объектные» итоги реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2019–2021 гг.**

Показатель реализации национального проекта	2019 год	2020 год	2021 год
Отремонтировано, реконструировано и построено автомобильных дорог, тыс. км	около 16	около 16,5	около 16,5
Установлено светофоров, тыс. шт.	более 3,4	более 2,2	более 2,5
Установлено дорожных знаков, тыс. шт.	около 100	около 152	более 172
Устройство барьерных ограждений, тыс. п. м	более 581	более 746	более 1200
Устройство пешеходных ограждений, тыс. п. м	более 284	около 329	более 204
Обустройство освещенных участков, тыс. п. м	более 608	более 661	более 848
Нанесение дорожной разметки, млн п. м	более 3	более 21	более 19
Составлено по: Официальный сайт национального проекта «Безопасные качественные дороги». URL: <a href="https://bkdrf.ru">https://bkdrf.ru</a>			

На основе анализа отчетной (статистической, ведомственной) информации, публикаций ученых, экспертов, представителей органов власти в журналах, СМИ и сети Интернет<sup>3</sup> выявлены ключевые проблемы и риски реализации рассматриваемого национального проекта по состоянию на 2022 год (табл. 6). Более подробно риски за 2019–2020 гг. описаны, например, в статье (Ворошилов, 2020).

Особо отметим наличие противоречий в размещенной в разных открытых источниках информации относительно целевых показателей нацпроекта, объемах его финансирования. Кроме того, фактические значения ряда показателей реализации нацпроекта за 2019–2020 гг. безвозвратно удалены из официальной статистики. С 2020 года прекратилась официальная публикация об объеме ремонта автомобильных дорог в России (как общем, так и в разрезе федеральных, региональных и местных дорог).

Недостаточные объемы финансирования реальной потребности ремонта и реконструкции автодорог приведут к увеличению числа дорог, не отвечающих нормативным требованиям, которые не попали в нацпроект и на которых значительно превышены межремонтные сроки. Также не предусматриваются взаимоувязанные мероприятия, направленные на минимизацию отдельных негативных эффектов (фактический рост скоростного режима на большом протяжении отремонтированных дорог, ведущий к росту ДТП).

С 2022 года возник новый риск, заключающийся в заметном удорожании стоимости оборудования, материалов, ресурсов для реализации мероприятий нацпроекта (а соответственно и общей сметной стоимости уже заключенных и новых контрактов) в связи с имеющимися проблемами после введения западными

странами в отношении России широкомасштабных санкций в различных сферах. Для минимизации угроз данного риска принято Постановление Правительства РФ от 28 июня 2022 года № 1148 «Об изменении существенных условий государственных контрактов, предметом которых являются ремонт и (или) содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения...». Им предусматривается возможность компенсации дополнительных расходов строительных компаний на ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, связанных с существенным удорожанием стройматериалов.

Еще одной проблемой является недостаточная обеспеченность региональных органов государственной власти и органов местного самоуправления квалифицированными кадрами для организации эффективной работы по реализации нацпроекта. Имеются проблемы и с недобросовестностью отдельных подрядчиков, не имеющих нужного опыта выполнения большого объема дорожных работ с требуемым качеством и необходимых собственных ресурсов и средств для этой деятельности.

Таким образом, «в целом задачи по улучшению ситуации в сфере дорожного движения не должны ограничиваться только проведением дорожных работ. Важно также обеспечить оптимизацию транспортных и пешеходных потоков на автомобильных дорогах в агломерациях и на загруженных участках дорог федерального и регионального значения вне городов, в том числе путем строительства новых транспортных развязок, мостов, путепроводов, организации системы парковочных мест, внедрения автоматизированных систем управления дорожным движением» (Ворошилов, 2020).

<sup>3</sup> См., например, следующие источники: Отчет о промежуточных результатах экспертно-аналитического мероприятия «Мониторинг хода реализации мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Официальный сайт Счетной палаты Российской Федерации. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/89e/89ed0cf9644289ee6bddbfff8da78186.pdf>; Тематическая площадка «Транспорт и дороги» Общероссийского народного фронта. URL: <https://onf.ru/category/events/transport>; Безопасные качественные дороги // Информационный ресурс «Национальные проекты». URL: <https://национальныепроекты.пф/projects/bezopasnye-kachestvennye-dorogi>

Таблица 6. Ключевые риски реализации федеральных проектов в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» по состоянию на 2022 год

Федеральный проект	Ключевые риски реализации	Сохранение/устранение риска по сравнению с началом реализации нацпроекта (2019–2020 гг.)
Общие риски для всех проектов	Сложности с проведением мониторинга и адекватной оценкой параметров реализации проекта	<i>Риск сохраняется.</i> Сокращается количество публикуемой отчетной информации о реализации нацпроекта
	Ограниченность возможностей и полномочий органов власти в регулировании процессов в сфере реализации проекта	<i>Риск сохраняется.</i> Какие-либо дополнительные решения по данному направлению не приняты
1. Региональная и местная дорожная сеть, развитие федеральной магистральной сети	Не во всех субъектах РФ будет доведена до среднего по стране значения (51%) доля региональных дорог, находящихся в нормативном состоянии	<i>Риск сохраняется частично.</i> Продлен срок реализации проекта до 2030 года, однако объемы финансирования на 2025–2030 гг. пока не определены
	Недостаточная обеспеченность дорожных строительных организаций специализированной техникой и средствами механизации для выполнения большого объема работ с высоким качеством	<i>Риск сохраняется частично.</i> По-прежнему получить госконтракты на ремонт дорог могут компании, которые не имеют необходимого опыта и ресурсов
	Повышение стоимости дорожной техники, закупаемой за пределами РФ и не имеющей произведенных в России аналогов; нерегулируемый рост цен на битум и иные дорожно-строительные материалы, низкое качество материалов, высокая стоимость доставки дорожных материалов	<i>Риск сохраняется.</i> Какие-либо дополнительные решения по данному направлению не приняты. Кроме того, риск обострится в связи с кризисными явлениями 2020–2022 гг.
	Риск низкого качества выполненных дорожных работ, проводимых в конце года и в неблагоприятных природно-климатических условиях	<i>Риск сохраняется частично.</i> Проведение таких работ предусмотрено, но органами власти предпринимаются определенные шаги по усилению контроля за соблюдением всех требований к дорожным работам
	Несогласованность в действиях коммунальных и дорожных служб, приводящая к разрушению/переделке дорожного полотна в связи с проведением регулярных работ по замене коммуникаций под дорогами	<i>Риск сохраняется частично.</i> По-прежнему в отдельных случаях отсутствует комплексный подход к проведению дорожных работ
	Не предусмотрены мероприятия по корректировке нормативов финансовых затрат на ремонт и содержание автодорог регионального значения	<i>Риск сохраняется.</i> По оценке Счетной палаты РФ, данные нормативы недостаточны, что создает риск ускоренного разрушения новых и старых дорог
	Заметное удорожание стоимости оборудования, материалов, ресурсов для реализации мероприятий нацпроекта (а соответственно и общей сметной стоимости уже заключенных и новых контрактов) в связи с имеющимися проблемами после введения западными странами в отношении России широкомасштабных санкций в различных сферах	<i>Новый риск.</i> Для минимизации угроз данного риска принято Постановление Правительства РФ от 28 июня 2022 года № 1148 «Об изменении существенных условий государственных контрактов, предметом которых являются ремонт и (или) содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения...», которым предусматривается возможность компенсации дополнительных расходов строительных компаний на ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования значения, связанных с существенным удорожанием стройматериалов



2. Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства	Возможное размещение средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения в местах, где они принесут в бюджет больше денег в виде штрафов, а не в действительно аварийно-опасных местах	<i>Риск сохраняется.</i> Какие-либо дополнительные мероприятия по данному направлению не реализовывались
	Для проектов по созданию системы автоматизированного весогабаритного контроля и систем взимания платы за проезд по дорогам значимыми являются риски негативного изменения внешнего окружения проектов, в том числе экономической ситуации, налогового законодательства	<i>Риск сохраняется.</i> Какие-либо дополнительные мероприятия по данному направлению не реализовывались
	Нарушение сроков разработки программ дорожной деятельности субъектов РФ и иных нормативных правовых актов и иных документов, необходимых для реализации федерального проекта	<i>Риск сохраняется частично.</i> Программы дорожных работ разработаны во всех субъектах РФ. Вместе с тем ряд необходимых иных нормативно-правовых актов пока не принят
3. Безопасность дорожного движения	Риск недостижения показателя «смертность от ДТП в расчете на 100 тыс. жителей» в силу слишком амбициозной задачи (сокращение в 3,3 раза); обеспечение выполнения данного показателя за счет изменения методологии его расчета или иного подхода к учету причин смерти	<i>Риск сохраняется частично.</i> Срок достижения показателя смертности от ДТП (4 чел. на 100 тыс. жителей) перенесен с 2024 на 2030 год
	Разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети, снижение среднего возраста водительского состава	<i>Риск сохраняется.</i> Какие-либо дополнительные решения по данному направлению не приняты

Для решения обозначенных проблем и устранения рисков, на наш взгляд и с учетом позиции различных экспертов в данной сфере, требуется:

- повысить комплексность проведения дорожных работ и усилить контроль его качества;
- принять необходимые для реализации нацпроекта нормативно-правовые акты (НПА), указанные в Паспорте нацпроекта, и внести соответствующие изменения в ГОСТы и иные нормативно-правовые акты;
- рассмотреть возможность «усиления контроля со стороны ФАС России за ростом цен на инертные материалы в период строительного сезона; разработки программы производства отечественной дорожной техники и мер финансовой поддержки реализации дорожной техники, в том числе через механизм лизинга; нефтяным компаниям составить ба-

ланс производства дорожных битумов на весь период реализации национального проекта, в том числе предусмотрев повышенные качественные показатели битумов, долгосрочные ценовые условия, а также утвердить долгосрочную схему реализации битумов (заготавливать битум до строительного сезона), исключаящую возможность злоупотребления сезонным фактором и необоснованного роста их стоимости; предоставления бюджетного кредита для восполнения кассового разрыва в период сезонного выполнения дорожных работ в пределах потребности для оплаты работ сверх лимитов, установленных субъекту Российской Федерации в форме «коротких» казначейских кредитов (90 дней)»<sup>4</sup>;

- строго соблюдать сроки заключения государственных контрактов; установить обязательные требования к наличию в дого-

<sup>4</sup> Отчет о промежуточных результатах экспертно-аналитического мероприятия «Мониторинг хода реализации мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» / Официальный сайт Счетной палаты Российской Федерации. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/89e/89ed0cf9644289ee6bddbfff8da78186.pdf>

ворах с подрядчиками гарантийных обязательств в отношении выполненных дорожных работ на срок не менее 5 лет;

– расширить масштабы национального проекта (в частности, включить в него мероприятия по планируемому строительству и ремонту всех автомобильных дорог, требующих ремонта, для предотвращения деградации дорожной сети с учетом не только доли дорог, находящихся в ненормативном состоянии, но и общей протяженности дорожной сети субъектов РФ, а также давности проводимых ремонтных работ);

– реализовать комплекс мер по поддержке отечественных производителей строительной и дорожной техники, ограничению роста цен на строительные материалы;

– проработать со всеми заинтересованными сторонами (МВД, органы государственной власти, эксперты и общественники) меры по возможному дальнейшему усилению ответственности за нарушения правил дорожного движения;

– реализовать комплекс мероприятий по массовому обучению правилам оказания первой медицинской помощи при ДТП; развивать систему скорой медицинской помощи и медицины катастроф (более подробно данные направления, предложения, рекомендации рассмотрены в предыдущих публикациях автора, см. (Ворошилов, 2019; Ворошилов, 2020)).

Таким образом, вклад исследования, основные результаты которого представлены в статье, в развитие теоретической науки заключается в предложенном подходе к комплексному и системному анализу национального проекта с учетом его положения в единой системе национальных целей; в развитие прикладной науки – в обосновании конкретных практических рекомендаций органам государственной власти по совершенствованию механизмов реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги», решению имеющихся проблем и устранению рисков.

## ЛИТЕРАТУРА

- Богданов В.С., Смирнова А.С., Бурдюкова М.Д. (2021). Социально-сетевое группообразование в контексте оценки реализации национальных проектов // Цифровая социология. Т. 4. № 4. С. 60–69. DOI: <https://doi.org/10.26425/2658-347X-2021-4-4-60-69>
- Брызгина Е.О., Казьмин Д.М. (2020). Методические подходы к предоставлению государственной поддержки развитию общественного городского пассажирского транспорта // Мир транспорта. Т. 18. № 4 (89). С. 108–117. DOI: 10.30932/1992-3252-2020-18-108-117
- Былинин И.А. (2020). Некоторые вопросы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Научный вестник Орловского юридического ин-та МВД России им. В.В. Лукьянова. № 2 (83). С. 158–163.
- Ворошилов Н.В. (2019). Основные характеристики и риски реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Вопросы управления. № 4 (59). С. 122–136. DOI: 10.22394/2304-3369-2019-4-122-136
- Ворошилов Н.В. (2020). Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году // Муниципалитет: экономика и управление. № 3 (32). С. 124–139.
- Головин Ю.А., Петрова О.В. (2021). Цифровые технологии в политико-административном управлении национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на примере Ярославской области // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. № 3 (86). С. 12–24.
- Ключевые вопросы научного сопровождения развития транспортной системы (2022): монография / кол. авт.; под ред. В.И. Колесникова, А.С. Мишарина. Москва: Прометей. 228 с.
- Лебедева Н.А. (2021). Проблемы развития транспортной системы Северо-Западного федерального округа // Вопросы территориального развития. Т. 9. № 4. DOI: 10.15838/tdi.2021.4.59.1. URL: <http://vtr.isert-ran.ru/article/29043>
- Новиков А.А., Савинова А.В., Казымов С.Р. (2020). Безопасные и качественные автомобильные дороги // Сила систем. № 3 (16). С. 15–21.

- Патракеева О.Ю. (2020). Перспективы социально-экономического развития Краснодарского края в контексте реализации национальных проектов в сфере транспортной инфраструктуры // Региональная экономика. Юг России. Т. 8. № 2. С. 122–130. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.2.12>
- Патракеева О.Ю. (2021). Национальные проекты развития транспортной инфраструктуры: региональное измерение // Труды Южного научного центра Российской академии наук. Т. 9. С. 152–160. DOI: 10.23885/1993-6621-2021-9-152-160
- Сафронов Э.А., Сафронов К.Э. (2021). Особенности реализации проекта безопасности дорожного движения до 2024 года в Омской области // Вестник Сибирского гос. автомобильно-дорожного ун-та. Т. 18. № 1 (77). С. 96–104. DOI: 10.26518/2071-7296-2021-18-1-96-104
- Талатынова М.Д. (2021). Контроль реализации национальных проектов в системе государственного управления (на примере национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги») // Образование и наука без границ: социально-гуманитарные науки. № 15. С. 39–43.
- Черемисина Н.В., Черемисина Т.Н., Гришко Ю.С. (2020). Дорожно-транспортные происшествия в России: экономико-статистический анализ // Вестник Северо-Кавказского фед. ун-та. № 3 (78). С. 113–121. DOI: 10.37493/2307-907X.2020.3.13
- Шамоян Э.Д., Масленникова Е.В. (2021). Проблемы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Общество, экономика, управление. Т. 6. № 3. С. 27–32. DOI: 10.47475/2618-9852-2021-16304
- Banister D., Thurstain-Goodwin M. (2011). Quantification of the non-transport benefits resulting from rail investment. *Journal of Transport Geography*, 19, 212–223. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.05.001
- Beyzatlar M.A., Karacal M., Yetkiner H. (2014). Granger-causality between transportation and GDP: A panel data approach. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 63, 43–55. DOI: 10.1016/j.tra.2014.03.001
- Deng T. (2013). Impacts of transport infrastructure on productivity and economic growth: Recent advances and research challenges. *Transport Reviews*, 33, 686–699. DOI: 10.1080/01441647.2013.851745
- Holmgren J., Merkel A. (2017). Much ado about nothing? A meta-analysis of the relationship between infrastructure and economic growth. *Research in Transportation Economics*, 63, 13–26.
- Vulevic A., Macura D., Djordjevic D., Castanho R.A. (2018). Assessing accessibility and transport infrastructure inequities in administrative units in Serbia's Danube corridor based on multi-criteria analysis and GIS mapping tools. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 14 (53), 123–143.
- Williams D.G. (2022). Highway infrastructure delivery through government finance and PPPs. *Competitive Government: Public Private Partnerships*, 179–198.

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Николай Владимирович Ворошилов – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Вологодский научный центр Российской академии наук (Российская Федерация, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а; e-mail: niks789@yandex.ru)

**Voroshilov N.V.**

## TRENDS, PROBLEMS, AND PROSPECTS FOR IMPLEMENTING THE RUSSIAN NATIONAL PROJECT “SAFE AND HIGH-QUALITY ROADS”

*The purpose of the study is to analyze the main results of the first three years of the implementation (2019–2021) of the national project “Safe and High-Quality Roads” in Russia, to identify current problems, risks of the national project and substantiate recommendations for their elimination. To achieve the goal, we used such scientific methods as economic, statistical and comparative analysis, methods of analysis, synthesis, generalization, and monographic method.*

*The research's scientific novelty is in conducting of a comprehensive and systematic assessment of the national project implementation results (both in terms of analysis of performance and process parameters), taking into account its position in the unified system of national development goals of Russia until 2030. It was established that the main problems in the implementation of the national project "Safe Quality Roads" are currently unregulated growth of prices for road construction materials, the presence of unscrupulous contractors; risks of rising costs of road machinery, equipment, materials, resources for implementation of the national project activities due to existing problems after the introduction of sanctions against Russia by Western countries in various areas; the continuing, in some cases, lack of a comprehensive approach to road works; the limited capacity and powers of the authorities in regulating the processes in the sphere of project implementation; difficulties with monitoring and adequate assessment of implementation parameters. The received results can be used in the activities of public authorities of the Russian Federation and the entities of the Russian Federation in the field of road sector and transport, as well as serve as the basis for further research on this topic, including the assessment of the national project impact on specific quantitative and qualitative parameters of the development of Russian regions.*

*Roads, the national project "Safe and High-Quality Roads", infrastructure, Russian Federation, an entity of Russian Federation.*

## REFERENCES

- Banister D., Thurstain-Goodwin M. (2011). Quantification of the non-transport benefits resulting from rail investment. *Journal of Transport Geography*, 19, 212–223. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.05.001
- Beyzatlar M.A., Karacal M., Yetkiner H. (2014). Granger-causality between transportation and GDP: A panel data approach. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 63, 43–55. DOI: 10.1016/j.tra.2014.03.001
- Bogdanov V.S., Smirnova A.S., Burdyukova M.D. (2021). Socio-network group formation in the context of evaluating the national projects implementation. *Tsifrovaya sotsiologiya=Digital Sociology*, 4(4), 60–69. DOI: <https://doi.org/10.26425/2658-347X-2021-4-4-60-69> (in Russian).
- Bryazgina E.O., Kazmin D.M. (2020). Methodological approaches to providing state support for development of public urban passenger transport. *Mir transporta=World of Transport and Transportation*, 18(4), (89), 108–117. DOI: 10.30932/1992-3252-2020-18-108-117 (in Russian).
- Bylinin I.A. (2020). Some issues of implementation of the national project "Safe and high-quality motor road". *Nauchnyi vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk'yanova=Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation named after V.V. Lukyanov*, 2(83), 158–163 (in Russian).
- Cheremisina N.V., Cheremisina T.N., Grishko Yu.S. (2020). Road accidents in Russia: Economic and statistical analysis. *Vestnik Severo-Kavkazskogo federal'nogo universiteta=Newsletter of North-Caucasus Federal University*, 3(78), 113–121. DOI: 10.37493/2307-907X.2020.3.13 (in Russian).
- Deng T. (2013). Impacts of transport infrastructure on productivity and economic growth: Recent advances and research challenges. *Transport Reviews*, 33, 686–699. DOI: 10.1080/01441647.2013.851745
- Golovin Yu.A., Petrova O.V. (2021). Digital technologies in the context in the political and administrative management of the national project "Safe and high-quality roads" on the example of the Yaroslavl region. *POISK: Politika. Obshchestvovedenie. Iskusstvo. Sotsiologiya. Kul'tura=P.O.I.S.K.: Policy. Social Science. Art. Sociology. Culture*, 3(86), 12–24 (in Russian).
- Holmgren J., Merkel A. (2017). Much ado about nothing? A meta-analysis of the relationship between infrastructure and economic growth. *Research in Transportation Economics*, 63, 13–26.
- Kolesnikova V.I., Misharina A.S. (Eds.) (2022). *Klyuchevye voprosy nauchnogo soprovozhdeniya razvitiya transportnoi sistemy: monografiya* [Key Issues of Scientific Support for the Development of the Transport System: A monograph]. Moscow: Prometei.
- Lebedeva N.A. (2021). Development problems of the transport system of the Northwestern Federal District. *Voprosy territorial'nogo razvitiya=Territorial Development Issues*, 9(4). Available at: <http://vtr.isert-ran.ru/article/29043>. DOI: 10.15838/tdi.2021.4.59.1 (in Russian).

- Novikov A.A., Savinova A.V., Kazymov S.R. (2020). Safe and high-quality roads. *Sila sistem=Power of Systems*, 3(16), 15–21 (in Russian).
- Patrakeeva O.Yu. (2020). Prospects for social and economic development of Krasnodar krai in the context of national transport infrastructural projects. *Regional'naya ekonomika. Yug Rossii=Regional Economy. South of Russia*, 8(2), 122–130. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.2.12> (in Russian).
- Patrakeeva O.Yu. (2021). National development projects of transport infrastructure: Regional dimension. *Trudy Yuzhnogo nauchnogo tsentra Rossiiskoi akademii nauk=Works of the Southern Scientific Center of the RAS*, 9, 152–160. DOI: 10.23885/1993-6621-2021-9-152-160 (in Russian).
- Safronov E.A., Safronov K.E. (2021). Features of road safety project implementation until 2024 in Omsk region. *Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo avtomobil'no-dorozhnogo universiteta=The Russian Automobile and Highway Industry Journal*, 18(1) (77), 96–104. DOI: 10.26518/2071-7296-2021-18-1-96-104 (in Russian).
- Shamoyan E.D., Maslennikova E.V. (2021). Problems of implementation of the national project “Safe and quality roads”. *Obshchestvo, ekonomika, upravlenie=Society, Economy, Management*, 6(3), 27–32. DOI: 10.47475/2618-9852-2021-16304 (in Russian).
- Talatynova M.D. (2021). Monitoring of national projects implementation in the public administration system (on the example of the national project safe and quality highways). *Obrazovanie i nauka bez granits: sotsial'no-gumanitarnye nauki=Education and Science without Borders: Social Sciences and Humanities*, 15, 39–43 (in Russian).
- Voroshilov N.V. (2019). Basic characteristics and commercialization consequences of the national project “Safe and quality highways”. *Voprosy upravleniya=Management Issues*, 4(59), 122–136. DOI: 10.22394/2304-3369-2019-4-122-136 (in Russian).
- Voroshilov N.V. (2020). Main results of the national project “Safe and Quality Roads” in 2019. *Munitsipalitet: ekonomika i upravlenie=Municipality: Economics and Management*, 3(32), 124–139 (in Russian).
- Vulevic A., Macura D., Djordjevic D., Castanho R.A. (2018). Assessing accessibility and transport infrastructure inequities in administrative units in Serbia's Danube corridor based on multi-criteria analysis and GIS mapping tools. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 14(53), 123–143.
- Williams D.G. (2022). Highway Infrastructure Delivery through Government Finance and PPPs. *Competitive Government: Public Private Partnerships*, 179–198.

## INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Nikolai V. Voroshilov – Candidate of Sciences (Economics), Senior Researcher, Vologda Research Center, Russian Academy of Sciences (56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russian Federation; e-mail: [niks789@yandex.ru](mailto:niks789@yandex.ru))