

# Модернизация транспортной инфраструктуры РФ: промежуточные итоги и новые вызовы

**Ирина Секушина**

Вологодский научный центр РАН,  
г. Вологда, Россия

## Информация о статье

*Поступила в редакцию:*

19.11.2022

*Принята*

*к опубликованию:*

06.03.2023

УДК 332.49

JEL H54, R40

## Ключевые слова:

транспортная инфраструктура, Комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры, транспорт, национальные проекты, антироссийские санкции.

## Keywords:

transport infrastructure, a comprehensive plan for the modernization of the core infrastructure, transport, federal projects.

## Аннотация

*В статье представлены промежуточные итоги реализации транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ. Отражены изменения, внесённые в структуру национального проекта, представлен актуальный состав федеральных проектов Комплексного плана. Выявлены ключевые риски выполнения мероприятий и достижения целевых показателей в условиях геополитической и экономической нестабильности, усиления санкционного давления на Россию со стороны недружественных стран.*

## The European North of Russia: Strategic Priorities for the Spatial Development

Irina A. Sekushina

## Abstract

*For Russia, as the largest country in the world, the availability and quality for functioning of its transport infrastructure is one of the key factors determining the level of the country's economic and social development. Since 2019 Russia has been implementing the Federal project "Comprehensive Plan for the Modernization and Expansion of the Core Infrastructure of the Russian Federation" (hereinafter — the Plan). The strategic document is aimed at addressing the issues of the Russian transportation system development. In the article we reflect modifications to the Federal project and observe a current composition of the federal projects within the Plan. We have reviewed the*

*interim results of the Plan implementation in terms of the transportation part and identified the key trends. The study showed that in 2019 almost all performance indicators were achieved within the transportation part of the Plan, while in 2020 and 2021 deviations were observed in a significant part of the indicators. We have identified the key risks in measures implementation and targets achievement conditioned by geopolitical and economic instability, as well as increased pressure of sanctions from “unfriendly” countries on Russia. The risks are as follows: the failure to increase the volume of container freight and export of transport services; the problem of import substitution of vehicles and equipment for their production; a lack of financing and refusal to fulfill obligations on the part of private investors; risks of failure by contractors to perform work efficiently and on time; a risk of increasing the load on the infrastructure of rail and road transportation, increased cargo delivery time.*

### **Введение**

Для такой большой по площади страны как Россия наличие и качество функционирования транспортной инфраструктуры является одним из ключевых факторов, определяющих уровень развития экономики и социальной сферы. Она оказывает непосредственное влияние на формирование системы расселения страны и размещения производительных сил [1]. От стабильной работы транспортной системы во многом зависит территориальная связанность государства, обеспеченность жителей периферийных территорий продовольственными и промышленными товарами [2]. На решение данных задач направлена реализация национального проекта “Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры” (Комплексный план, КПМИ).

Комплексный план представляет собой масштабный документ стратегического планирования развития транспортной и энергетической инфраструктуры России. С началом его реализации заметно возрос интерес научного сообщества к проблемам формирования магистральной инфраструктуры в стране.

В рамках настоящей работы Комплексный план рассматривается как ключевой документ, в котором отражены экономические, организационные и управленческие аспекты развития транспортной инфраструктуры РФ. Соответственно по степени достижения тех или иных показателей федеральных проектов КПМИ в определенной степени можно судить об уровне развития всей транспортной системы.

Нельзя не отметить, что начало реализации нацпроектов большей частью пришлось на сложный для общества и экономики России период пандемии COVID–19, что не могло не отразиться на первых итогах их выполнения. В 2022 г. страна столкнулась с новыми вызовами, обусловленными обострением ситуации в мире и введением целого ряда антироссийских санкций. С учётом этого актуальным вопросом становится *исследование хода реализации транспортной части Комплексного плана и выявление рисков выполнения запланированных мероприятий в новых геополитических и экономических условиях, что и стало целью настоящей статьи.*

Теоретическую и методическую основу исследования составили научные труды по вопросам развития транспортной инфраструктуры, а также работы российских учёных, посвящённые анализу и исследованию проблем реализации Комплексного плана. Информационной базой послужили официальные данные российской статистики и отчёты Счётной палаты РФ. В ходе исследования были использованы методы анализа и синтеза, сравнения и обобщения, а также другие приёмы научной обработки информации.

### **Теоретико-методические основы исследования**

Транспортная инфраструктура является важной составной частью производственной и социальной инфраструктуры, а также играет значимую роль в процессах социально-экономического развития территории [4]. К транспортной инфраструктуре относится весь комплекс сооружений и объектов, обеспечивающих передвижение транспорта [5], т.е. автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути, аэродромы, морские порты, погрузочно-разгрузочные терминалы, трубопроводы, здания и сооружения, объекты дорожного сервиса и т.д.

Говоря о роли транспортной инфраструктуры в развитии любой страны, учёные в первую очередь отмечают её высокую значимость в части обеспечения единства экономического пространства и экономической безопасности государства [1]. В ряде исследований затрагиваются вопросы влияния транспортной инфраструктуры на развитие индустрии туризма [6], агропромышленного комплекса [7], субъектов малого и крупного бизнеса [8], формирование единого социокультурного пространства региона [9].

Многообразие различных видов транспорта требует наличия для каждого из них необходимой инфраструктуры. Соответственно многие исследователи фокусируют своё внимание на её развитии для отдельных видов транспорта: железнодорожного [10], морского [11], внутреннего водного [12].

С началом реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры научный интерес у российских исследователей проявился к мониторингу реализации данного нацпроекта и выявлению проблем выполнения заявленных мероприятий [13–15].

Проводя сравнительный анализ с другими национальными проектами Е.И. Воробьева и О.Г. Блажевич отмечают, что Комплексный план более сложный не только в вопросах финансирования, но и части способов его реализации [16]. Вместе с тем учёные, на наш взгляд, абсолютно справедливо говорят о том, что КППМИ имеет гораздо более существенное значение для развития всей страны.

Отдельного внимания заслуживают выделяемые исследователями недостатки и сложности реализации национального проекта. К примеру С.С. Патракова к числу ключевых из них относит несовершенство нормативно-правовой и методической базы КППМИ; сложности с проведением мониторинга реализации нацпроекта; организационные проблемы и барьеры реализации запланированных мероприятий [17].

На наш взгляд, в определённой степени представленные проблемы сохранили свою актуальность и по настоящее время. Вместе с тем, в свете серьёзных геополитических изменений в мире, которые не могли не сказаться на экономическом развитии России, неизбежно возникают новые риски реализации национальных проектов, и Комплексный план модернизации транспортной инфраструктуры не является исключением.

### Результаты исследования

Согласно паспорту национального проекта, реализация Комплексного плана призвана обеспечить развитие транспортных коридоров “Запад – Восток” и “Север – Юг”, повысить уровень экономической связанности территории России за счёт расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, осуществить инновационное преобразование отрасли инфраструктурного строительства, а также обеспечить население доступной электроэнергией.

В соответствии с целями и задачами в КПМИ включены 11 федеральных проектов (2 из которых связаны с энергетической инфраструктурой, 9 — с транспортной). Важно отметить, что в 2020 г. в транспортную часть Комплексного плана был внесён ряд структурных изменений (см. рисунок).



**Примечание.** --- — исключены из КП

**Источник:** составлено автором на основе [18, 19].

Изменение структуры транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2030 г.

Федеральный проект “Железнодорожный транспорт и транзит” был разделён на три проекта: “Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог”, “Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна” и “Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна”. Федеральные проекты “Коммуникации между центрами экономического роста” (КЦЭР), “Внутренние водные пути” и “Транспортно-логистические центры” исключены из состава Комплексного плана. Однако из федерального проекта КЦЭР был выделен отдельный федеральный проект — “Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла”. Автомобильная часть проектов “Коммуникации между центрами экономического роста” и “Морские порты России” перенесена в национальный проект “Безопасные и качественные автомобильные дороги”. Федеральный проект “Внутренние водные пути” было решено исключить из КПМИ и выделить в самостоятельный национальный проект “Внутренний водный транспорт”.

Важно отметить, что в некоторые федеральные проекты вносились изменения в части корректировок плановых показателей. Так часть целевых значений на 2020 г. по “Морские порты России” и “Внутренние водные пути” была скорректирована в сторону уменьшения. Снижение на 19,4 млн т или на 45,6% планового значения годового показателя “Прирост производственной мощности морских портов” было связано с отказом частных инвесторов от реализации ряда мероприятий<sup>1</sup>. Снижение на 13,7 млн т или 72,1% значения годового показателя “Ежегодный прирост пропускной способности внутренних водных путей” и увеличение до 15,99 тыс. км показателя “Протяжённость участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность” (вместо 12,7 тыс. км) обусловлено тем, что величина пропускной способности на стадии формирования ФП “Внутренние водные пути” определялась по состоянию на 2017 г., а в 2018–2020 гг. произошли изменения в части гидрологического режима на отдельных участках внутренних водных путей. Соответственно по сравнению с 2017 г. протяжённость участков, ограничивающих их пропускную способность, увеличилась.

---

<sup>1</sup> “Комплексное развитие Мурманского транспортного узла” (-9 млн т), “Реконструкция объектов третьего грузового района морского порта Мурманск” (-2,3 млн т), “Строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса общего пользования в районе м. Открытый, Приморский край” (-7 млн т), “Строительство нового специализированного порта в б. Суходол для облегчения доступа к портовой, инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий” (-7 млн т), “Реконструкция гидротехнических сооружений: причала № 34, причала № 35, подходного канала к причалам № 31–35, акватории причала № 34, акватории причала № 35 в морском порту Восточный” (-0,5 млн т), “Строительство транспортно-перегрузочного комплекса по перевалке СУГ в районе б. Перевозной Приморского края” (-1 млн т), “Таманский терминал навалочных грузов в морском порту Тамань” (-3 млн т), “Реконструкция Таманской базы сжиженных углеводородов” (-1,6 млн т), “Строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в б. Мучке, Хабаровский край” (+12 млн т).

В таблице представлены основные целевые и фактические показатели реализации Комплексного плана за 2019–2021 гг. Среди главных *положительных* результатов можно выделить следующие:

- Протяжённость участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность в 2020 г. составила 4,65 тыс. км, что позволило перевыполнить изначально установленные плановые значения показателя в 2,8 раза, и в 3,4 раза — скорректированные. В 2021 г. фактические результаты превысили плановые в 2,3 раза.

- С начала реализации проекта на 4,8% увеличилась средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте: в 2020 г. план был перевыполнен на 12,7%, в 2021 г. — на 2,1%.

- Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении “Европа – Западный Китай” сократились с 3,2 до 2,1 суток, на направлении “Запад – Восток” — с 8,9 до 7,1 суток.

- В 2021 г. перевыполнен план по объёму транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом на 22,1%, а по сравнению с 2019 г. показатель вырос с 618 до 1116,1 тыс. 20-футовых эквивалентов или на 80,6%.

Вместе с тем, если в 2019 г. в транспортной части реализации Комплексного плана практически все целевые показатели были достигнуты, то в 2020 и 2021 гг. наблюдались отклонения в некоторых из них. Среди ключевых *негативных* тенденций можно выделить следующие:

- Снижение показателей прироста производственной мощности морских портов в 2021 г. (19,1 млн т) по сравнению с 2019 (25,95 млн т) и 2020 (32,67 млн т) годами.

- Сокращение транспортной подвижности населения с 8,8 до 8 тыс. пасс.-км на 1 чел. в год в 2019–2021 гг., что обусловлено, в первую очередь, введением ограничительных мер на передвижение граждан внутри страны и за её пределы в период пандемии COVID–19. Соответственно плановые показатели в 2020 г. были выполнены лишь на 71,3%, в 2021 г. — на 90%.

- Объём перевозок грузов в акватории Северного морского пути увеличился в 2019–2021 гг. на 11,1%, однако плановый показатель в 51 млн т достигнут не был.

- Показатели ежегодного прироста пропускной способности внутренних водных путей не были достигнуты в 2021 г., их фактическое значение составило 1,5 млн т, вместо запланированных 2,12 млн т.

- Невыполнение целевого показателя по объёму экспорта услуг транспортного комплекса<sup>1</sup>: отклонение в 2020 г. составило 35,3%.

---

<sup>1</sup> Стоимостной показатель оказанных услуг, выполненных работ резидентами по договорам, заключённым с нерезидентами, связанными с транспортным обслуживанием грузового и пассажирского потока.

*Результаты реализации транспортной части Комплексного плана  
модернизации и расширения магистральной инфраструктуры*

Наименование показателя	2018 г.			2019 г.			2020 г.			2021 г.			
	Факт	План	Факт	% (п/п) выполнения	План	Факт	% (п/п) выполнения	План	Факт	% (п/п) выполнения	План	Факт	% (п/п) выполнения
Транспортная подвижность населения, тыс. пасс.-км на 1 чел. в год	8,5	8,6	8,8	120	8,7	6,2	71,3	8,9	8	90			
Приrost производственной мощности морских портов, млн т	–	34 / 35,5*	25,95	76,3 / 73,1	56 / 27*	32,67	58,3 / 121	34 / 40,3*	19,1	56,2 / 47,4			
Протяжённость участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, тыс. км	–	13,4	5,1	в 2,6 раза	12,7 / 15,99*	4,65	В 2,8 раза / в 3,4 раза	11,6	5,13	В 2,3 раза			
Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении “Европа – Западный Китай”, сут.	3,2	3,2	2,3	139,1	2,2	2,2	100	2,2	2,1	104,8			
Объём перевозок грузов в акватории Северного морского пути, млн т	20,2	26	31,5	121,2	41	32,9	80,2	51	34,87	68,4			
Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока, км в сут.	810	931	931	100	998	998	100	1070	н.д.	н.д.			

Наименование показателя	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.			
	Факт	План	Факт	% (п/п) выполнения	План	Факт	% (п/п) выполнения	План	Факт	% (п/п) выполнения
Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении “Запад – Восток”, сут.	8,9	8,9	8,9	100	8	8,9	89,9	8	7,1	112,7
Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, км в сут.	389,7	380	394,6	103,9	390	439,4	112,7	400	408,4	102,1
Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, тыс. 20-футовых эквивалентов	–	615	618	100,5	750	680	90,7	914	1116,1	122,1
Объём экспорта услуг транспортного комплекса, млрд долл. США	–	19,3	18,5	0,96	20,4	13,2	64,7	21,6	н.д.	н.д.

\* Откорректированные значения целевых показателей КП (по данным Счётной палаты).

Источник: данные ЕМИСС.



## Обсуждение

На основе экспертных мнений, материалов Счётной палаты РФ, а также данных мониторинга достижения целевых показателей транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, на наш взгляд, можно выделить следующие ключевые риски и проблемы его реализации:

1. *Недостижение целевых показателей по увеличению объёмов контейнерных перевозок и экспорта услуг транспортного комплекса.* Опыт прошлых лет подтверждает наличие серьёзных рисков реализации мероприятий КПМИ в сфере контейнерных перевозок. Так, в силу введённых в 2014 г. со стороны стран Запада экономических санкций, не удалось достигнуть целевого показателя по объёму перевозок контейнеров в 20-футовом эквиваленте: в 2015 г. вместо запланированных 3,7 млн ед. его значение составило лишь 3 млн ед.; в 2016 г. – в 3,2 млн ед. вместо 4,2 млн ед. [20].

Введение санкционных запретов на заход в европейские порты российских судов стало большим вызовом для страны и стимулом для ускорения темпов работ по вводу в эксплуатацию портов Северо-Западного и Арктического бассейнов. Заметно возросла и роль Северного морского пути, а развитие восточного направления инфраструктуры стало особенно актуальным. В данном контексте одной из приоритетных задач становится обеспечение стабильного функционирования системы обслуживания судов и обработки грузов, а также формирование надёжного графика движения в целях обеспечения их бесперебойной доставки и увеличения объёмов грузоперевозок.

2. *Проблема импортозамещения транспортных средств и оборудования для их производства.* Введение антироссийских санкций несёт высокие риски существенного увеличения стоимости, приостановки и незавершения строительства морских и речных судов. Даже строящиеся на территории РФ суда, согласно проектной документации, в значительной степени обеспечиваются иностранным оборудованием. В части речных судов его доля достигает 18% от проектного объёма всего оборудования, а доля в общей стоимости строительства составляет около 61%. С морскими судами ситуация ещё серьёзнее: доля иностранного производства достигает 92% от проектного объёма всего оборудования, а доля его стоимости — 74% [21].

Несмотря на то, что КПМИ главным образом направлен на создание транспортной инфраструктуры, отсутствие самих судов представляет собой даже большую угрозу, нежели недостижение целевых показателей нацпроекта. Под вопросом будет находиться обеспечение транспортной связанности регионов всей страны.

В авиационной отрасли аналогичные проблемы. В начале 2022 г. в 20 крупнейших по пассажиропотоку российских авиакомпаниях на европейские самолёты приходилось 39% парка воздушных судов (без учёта бизнес-джетов и вертолётов), на американские — 36%, канадские — 4%, на бразильские — 3%. Российские самолёты занимали лишь 18% рынка. После февральских событий 2022 г. был введён ряд санкций,

которые лишили российские авиакомпании права использовать самолёты недружественных стран. Также под запретом оказались новые поставки, техническое обслуживание уже приобретённых лайнеров и страхование всех бортов. Ограничительные меры включали в себя и возвращение полученных по лизинговым контрактам самолётов [22].

3. *Отсутствие финансирования и отказ от выполнения обязательств со стороны частных инвесторов.* Основой реализации КПМИ является государственно-частное партнёрство. Использование данного инструмента позволяет привлекать ресурсы и технологии бизнеса при реализации крупных общественно значимых инфраструктурных проектов. От экономической устойчивости предприятий-участников инвестиционных проектов зависят итоги реализации нацпроекта.

Уход или изменение планов инвесторов является достаточно распространённой причиной изменения показателей и корректировки сроков реализации федеральных проектов, входящих в состав КПМИ. В настоящее время сложно дать оценку последствий введения санкций для инвесторов, осуществляющих финансирование мероприятий КПМИ. Однако риск пересмотра планов деятельности компаний весьма велик. Ситуацию усугубляет и то, что у руководителей федеральных проектов отсутствуют действенные механизмы взаимодействия с инвесторами, ответственными за выполнение мероприятий, в том числе в части обеспечения обязательств по привлечению внебюджетного финансирования, а также по соблюдению сроков реализации мероприятий.

4. *Риски невыполнения работ подрядными организациями качественно и в установленные сроки.* Анализ реализации федеральных проектов КПМИ позволил заключить, что данная проблема является достаточно распространённой, особенно в части строительства объектов инфраструктуры морского, речного и воздушного транспорта, а также проведения проектно-изыскательских работ. Ненадлежащее исполнение подрядчиками принятых обязательств в рамках заключённых государственных контрактов приводит к срыву сроков реализации мероприятий КПМИ.

5. *Риск роста нагрузки на инфраструктуру железнодорожного и автомобильного транспорта, увеличение сроков доставки грузов.* В силу ухудшения международных отношений с западными странами, Россия отчасти вынуждена искать новых торговых партнёров из списка дружественных стран. Это, в свою очередь, может привести к перегрузке восточного и южного направления железных дорог.

Помимо этого, ситуация в авиационной отрасли складывается крайне неблагоприятная. Во-первых, в феврале 2022 г. был закрыт целый ряд аэропортов на юге страны, что привело к росту нагрузки на железнодорожный транспорт по южному направлению, особенно в летний период.

Во-вторых, с конца февраля российские компании потеряли 78 самолётов, которые были арестованы при полётах за рубеж [23]. Через определённое время вероятно возникновение проблем с обслуживанием

в России иностранных самолётов, потому что их производители в силу санкций отказываются от поставок запчастей.

Обозначенные обстоятельства вероятно негативным образом отражаются на показателях транспортной подвижности населения, целевые значения которых в предыдущие годы, как показал анализ, не достигались. Решение вопросов импортозамещения потребует определённого времени, а железнодорожный и автомобильный транспорт, по всей вероятности, будет приоритетным способом передвижения по стране.

В дополнение к уже обозначенным проблемам добавим, что риски невыполнения целевых показателей производственной мощности морских портов и объёма перевозок грузов в акватории Северного морского пути безусловно сохраняются. Однако, если России удастся в текущих условиях оперативно перестроить логистику и развернуть грузовые потоки в направлении дружественных стран, то есть вероятность не только достижения плановых значений, но и их перевыполнения. В частности, в своём выступлении на Восточном экономическом форуме Президент РФ В.В. Путин отметил, что, несмотря на попытки внешнего давления, общий грузооборот российских морских портов за семь месяцев 2022 г. практически не сократился и остался на уровне прошлого года [24]. Большой потенциал у России имеется и в части развития контейнерных перевозок в арктической зоне. К примеру, в 2022 г. успешно состоялся рейс между Мурманском и Камчаткой единственного в мире транспортного судна с ядерной энергетической установкой — контейнеровоза “Севморпуть” [25].

### **Заключение**

В целом можно сказать, что за период реализации КПМИ в 2019–2021 гг. по ряду направлений были достигнуты заметные результаты, а целевые показатели перевыполнены. Во-первых, была увеличена средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте (в 2020 г. план перевыполнен на 12,7%, в 2021 г. — на 2,1%). Во-вторых, сократились сроки доставки транзитных контейнерных перевозок по направлениям “Европа – Западный Китай” (с 3,2 до 2,1 суток) и “Запад – Восток” (с 8,9 до 7,1 суток), что превысило плановые значения показателей. В-третьих, заметно вырос объём транзитных контейнерных перевозок железнодорожным транспортом (на 80,6%). В-четвёртых, ежегодно перевыполнялся план по снижению протяжённости участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность.

Вместе с тем по многим показателям присутствовали отклонения от целевых значений. Так введение ограничительных мер в период пандемии COVID–19 оказало влияние на сокращение транспортной подвижности населения, вследствие чего плановые показатели в 2020 и 2021 гг. не были достигнуты. Целевые значения по объёму перевозок грузов в акватории Северного морского пути, экспорту услуг транспортного комплекса, а также показатели ежегодного прироста пропускной способности внутренних водных путей не были достигнуты.

В условиях усиления санкционного давления со стороны недружественных стран риски невыполнения мероприятий проекта и достижения целевых показателей в запланированные сроки заметно возросли. Так, серьёзные проблемы возникли в сфере контейнерных перевозок в силу введения санкций в отношении российских портов России на северо-западе и в черноморском бассейне. По мнению экспертов, восточное направление, которое и так было перегружено в последние годы, будет испытывать ещё большую нагрузку [3]. Также из-за приостановки работы аэропортов на юге России грузопотоки были переориентированы на автодороги, а так как автомаршруты более продолжительные, чем авиарейсы, сроки доставки увеличились на три-четыре дня по целому ряду направлений.

Большую проблему в настоящее время представляет вопрос импортозамещения оборудования и комплектующих, используемых при производстве транспортных средств, а также при строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Введение антироссийских санкций несёт высокие риски существенного увеличения стоимости, приостановки и незавершения проектов, что требует разработки стратегического плана действий, учитывающего существующие и потенциальные возможности по проведению импортозамещения используемого зарубежного оборудования. Также, на наш взгляд, представляется целесообразным в кратчайшие сроки наладить научное и технологическое взаимодействие с компаниями и производственными предприятиями из дружественных стран.

Обозначенные риски требуют серьёзной проработки, прежде всего со стороны органов государственной власти, курирующих реализацию федеральных проектов Комплексного плана. Своевременное реагирование на возникающие проблемы будет способствовать не только своевременному и полному достижению главной цели нацпроекта — повышению уровня и качества жизни населения, но и преодолению рецессии в российской экономике.

#### *Список источников*

1. Ускова Т.В. Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связанности экономического пространства // Проблемы развития территории. 2021. Т. 25. № 3. С. 7–22. — DOI: 10.15838/ptd.2021.3.113.1.
2. Национальные проекты 2019–2024 гг.: анализ и ключевые риски их реализации. Экономический блок / В.А. Ильин, Т.В. Ускова, А.А. Шабунова [и др.]. — Вологда, Вологодский научный центр РАН, 2019. — 93 с.
3. Компании предупредили о росте транспортных расходов в России // Сайт РБК. — URL: <https://www.rbc.ru/business/13/03/2022/6228b8379a79477c4c1520c7> (дата обращения: 15.09.2022).
4. Ускова Т.В. и др. Социально-экономические проблемы локальных территорий. — Вологда, ИСЭРТ РАН, 2013. — 196 с.
5. Лебедева Н.А. Проблемы развития транспортной системы Северо-Западного федерального округа // Вопросы территориального развития. 2021. Т. 9. № 4. — DOI: 10.15838/tdi.2021.4.59.1.

6. Бошота Н.В. Роль транспортного сектора в развитии туристической сферы // *European Journal of Humanities and Social Sciences*. 2019. № 2. С. 149–153.
7. Логвинова Р.М., Адоньева А.В. Роль транспортной инфраструктуры в устойчивом развитии сельских территорий аграрно-ориентированных областей ЦФО // *Вестник сельского развития и социальной политики*. 2017. № 3 (15). С. 71–74.
8. Глушич Н.Г., Логинова Т.П., Удалова Н.А. [и др.]. Современное состояние транспортной инфраструктуры российской экономики // *Экономика: теория и практика*. 2020. № 3 (59). С. 85–92.
9. Каргаполова Е.В., Абушева А.С., Едилбаева З.А. Транспортные коммуникации в социокультурном пространстве региона // *Социальное пространство*. 2019. № 2 (19). — DOI: 10.15838/sa.2019.2.19.1.
10. Егоров Ю.В. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части железнодорожного транспорта): эволюция, промежуточные результаты, проблемы реализации // *Сибирская финансовая школа*. 2021. № 4 (144). С. 47–53.
11. Веницкая Н.Н., Ксензова Н.Н., Ротко Л.А. Развитие морского транспортного комплекса как ключевой фактор экономического роста Краснодарского края // *Экономика устойчивого развития*. 2018. № 3 (35). С. 116–123.
12. Ненашева М.В., Олсен Ю.О. Водный транспорт Европейского Севера России: социальная значимость, проблемы и перспективы развития // *Арктика и Север*. 2018. № 32. С. 49–62. — DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.32.49.
13. Стоянова О.Ф. Транспортная инфраструктура Российской Федерации как основная составляющая национальных проектов // *Актуальные проблемы современного транспорта*. 2021. № 2 (5). С. 12–18.
14. Кирова И.В., Назарова С.В., Зубова С.В. Транспортная инфраструктура регионов России: текущее состояние и перспективы // *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2022. № 3-1 (85). С. 133–139. — DOI: 10.24412/2411-0450-2022-3-1-133-139.
15. Миронова И.А., Тищенко Т.И. Оценка эффективности федеральных проектов развития транспортной инфраструктуры // *Труды Института системного анализа Российской академии наук*. 2020. Т. 70. № 2. С. 53–63.
16. Воробьева Е.И. Блажевич О.Г. Реализация национальных проектов, обеспечивающих экономический рост в Российской Федерации // *Научный вестник: финансы, банки, инвестиции*. 2021. № 4 (57). С. 5–23.
17. Патракова С.С. Итоги и ключевые риски реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры // *Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление*. 2020. № 3 (95). С. 98–110. — DOI: 10.24866/2311-2271/2020-3/98-110.
18. Распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-п “Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.” // *Консультант Плюс*.
19. Информационный ресурс “Национальные проекты”. — URL: <https://xn--80aarpemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai/projects/kompleksnyu-plan-modernizatsii-i-rasshireniya-magistralnoy-infrastruktury>.
20. Основные итоги реализации мероприятий федеральной целевой программы “Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)” за 2016 год // Сайт Министерства транспорта РФ. — URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/7402> (дата обращения: 15.09.2022).
21. Заключение Счётной палаты Российской Федерации о результатах проверки исполнения федерального закона “О федеральном бюджете на

- 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 гг.” и бюджетной отчётности об исполнении федерального бюджета за 2021 год в Федеральном агентстве морского и речного транспорта // Сайт Счётной Палаты РФ. — URL: <https://ach.gov.ru/checks/rosmorrechflot-2021> (дата обращения: 8.12.2022).
22. Наш самолёт вперёд летит // Сайт Lenta.ru. — URL: <https://lenta.ru/articles/2022/06/30/avia2022/> (дата обращения: 15.09.2022).
23. С какими проблемами уже столкнулась российская авиаотрасль из-за западных санкций? // Сайт BFM.ru. — URL: <https://www.bfm.ru/news/495878> (дата обращения: 15.09.2022).
24. Пленарное заседание Восточного экономического форума // Сайт Президента РФ. — URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/69299> (дата обращения: 08.12.2022).
25. Атомный контейнеровоз “Севморпуть” выполнил программу первого в 2022 году субсидируемого каботажного рейса // Сайт “Атомная энергия 2.0”. — URL: <https://www.atomic-energy.ru/news/2022/08/11/127268>.

### Сведения об авторах / About authors

**Ирина Анатольевна Секушина**, кандидат экономических наук, научный сотрудник, ФГБУН Вологодский научный центр Российской академии наук. Россия, 160014, г. Вологда, ул. Горького, д. 56а. ORCID ID 0000-0002-4216-4850. E-mail: [sekushina.isekushina@yandex.ru](mailto:sekushina.isekushina@yandex.ru).

*Irina A. Sekushina*, PhD in Economics, researcher, Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences. 56A, Gorky Street, Vologda, 160014, Russia. ORCID ID 0000-0002-4216-4850. E-mail: [sekushina.isekushina@yandex.ru](mailto:sekushina.isekushina@yandex.ru).