

Научная статья  
УДК 330.34:001.895  
doi:10.46554/1993-0453-2023-4-222-30-40

## Национальные проекты в решении проблемы обеспечения связности экономического пространства России

**Сергей Александрович Кожевников**

Вологодский научный центр Российской академии наук, Вологда, Россия,  
kozhevnikov\_sa@bk.ru

**Аннотация.** Одной из ключевых проблем пространственного развития страны, как следует из Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, является недостаточная транспортная связность территорий. При этом на федеральном и региональном уровнях развитие магистральной транспортной инфраструктуры осуществляется в рамках профильного национального проекта. Цель статьи заключается в обосновании направлений и инструментов совершенствования проектного подхода к управлению обеспечением связности экономического пространства России. Обозначены концептуальные основы связности экономического пространства. Выявлено, что применение проектного подхода в 2019–2021 гг. привело к ряду позитивных результатов в части повышения коммерческой скорости движения на железнодорожном транспорте, снижения за этот период сроков доставки грузов в рамках международных транспортных коридоров (до момента обострения санкционной «войны»), а также в части «расшивки» ряда «узких мест» на объектах инфраструктуры. Вместе с тем по причине обострения существующих и появления новых вызовов по-прежнему актуальной остается задача повышения эффективности управления в рассматриваемой сфере, в связи с чем в заключительной части работы были обоснованы основные направления и инструменты совершенствования проектного подхода к управлению обеспечением связности пространства России. Научная новизна исследования состоит в обосновании направлений и инструментов совершенствования реализации профильного нацпроекта в контексте обеспечения связности экономического пространства страны.

**Ключевые слова:** экономическое пространство, связность пространства, транспорт, транспортная инфраструктура, национальные проекты РФ

### **Основные положения:**

- ◆ применение в 2019–2021 гг. на федеральном и региональном уровнях проектного подхода позволило обеспечить повышение связности экономического пространства России;
- ◆ в современных условиях обострился ряд проблем, которые могут снизить эффективность реализации нацпроекта в средне- и долгосрочной перспективе (ограничения на импорт необходимого оборудования, разрыв логистических цепочек и др.);
- ◆ повышению связности пространства страны будут способствовать сопряжение и согласованное развитие различных видов транспорта, внедрение сквозных цифровых технологий в отрасли, поддержка проектов ГЧП, применение специальных видов транспорта на отдаленных территориях и территориях со сложными условиями хозяйствования и др.

**Благодарности:** статья подготовлена в соответствии с госзаданием 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».

---

**Для цитирования:** Кожевников С.А. Национальные проекты в решении проблемы обеспечения связности экономического пространства России // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2023. № 4 (222). С. 30–40. doi:10.46554/1993-0453-2023-4-222-30-40.

Original article

## National projects and problems of ensuring the connectivity of the economic space of Russia

**Sergei A. Kozhevnikov**

Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences, Vologda, Russia,  
kozhevnikov\_sa@bk.ru

**Abstract.** One of the key problems of the spatial development of the country, as follows from the Strategy for the Spatial Development of the Russian Federation until 2025, is the insufficient transport connectivity of its territories. At the same time, at the federal and regional levels, the development of the main transport infrastructure is carried out within the framework of a specialized national project. The purpose of the article is to substantiate directions and tools for improving the project approach to managing the connectivity of the Russian economic space. The work revealed conceptual foundations of the connectivity of the economic space. It was revealed that the application of the project approach in 2019-2021 led to a number of positive results in terms of increasing the commercial speed of movement in the railway transport; the reduction over this period of the delivery time of goods within the international transport corridors (until the aggravation of the sanctions “war”), as well as the “clearing” of a number of “bottlenecks” at the infrastructure facilities. At the same time, due to the aggravation of existing and the emergence of new challenges, the task of improving the management efficiency in this area remains relevant, and therefore, in the final part of the work, directions and tools for improving the project approach to managing the connectivity of Russia's space were substantiated. The scientific novelty of the study lies in the fact that the directions and tools for improving the implementation of the profile national project were substantiated in the context of ensuring the connectivity of the country's economic space.

**Keywords:** economic space, region, European North of Russia, non-urbanized (rural) territories, population, forecast, depopulation, migration outflow

**Highlights:**

- ◆ application in 2019-2021 at the federal and regional levels, the project approach has made it possible to increase the connectivity of the Russian economic space;
- ◆ in modern conditions, a number of problems have become aggravated that can reduce the effectiveness of the national project in the medium and long term (restrictions on the import of the necessary equipment, disruption of logistics chains, etc.);
- ◆ increasing the connectivity of the country's space will be facilitated by the conjugation and coordinated development of various modes of transport; introduction of "end-to-end" digital technologies in the industry; support for public private partnership (PPP) projects; the use of special modes of transport in the remote areas and with difficult economic conditions, etc.

**Acknowledgements:** the article was prepared in accordance with the state task for the Federal State Budgetary Educational Institution of the Russian Academy of Sciences on the topic of research No. FMGZ-2022-0012 "Factors and methods of sustainable socio-economic development of territorial systems in changing conditions of the external and internal environment".

**For citation:** Kozhevnikov S.A. National projects and problems of ensuring the connectivity of the economic space of Russia // Vestnik of Samara State University of Economics. 2023. No. 4 (222). Pp. 30–40. (In Russ.). doi:10.46554/1993-0453-2023-4-222-30-40.

### Введение

В условиях обострения геополитической ситуации в мире актуальной задачей является повышение эффективности использования внутренних источников развития страны и ее регионов (природно-ресурсного, производственного, научно-технологического, пространственного потенциала). Это обстоятельство в качестве приоритетных поднимает вопросы обеспечения связности национального пространства.

*Связность* является одним из ключевых свойств экономического пространства. Академик РАН В.А. Крюков и д.э.н. В.Е. Селиверстов [1, с. 74–75] под связностью понимают степень и эффективность сопряжения и взаимодействия частей такого пространства, синергию природно-ресурсного, человеческого потенциала регионов, их транспортной доступности и расширяющегося пространства межрегиональных взаимодействий. При этом транспортно-инфраструктурное сопряжение и связность регионов выступают, по их мнению, базовой предпосылкой для обеспечения «интегральной» связности национального пространства.

В большинстве современных работ термины «*связность*» и «*связанность*» используются как синонимы. Так, академик РАН А.Г. Гранберг трактовал связанность с позиции «интенсивности экономических связей между частями и элементами пространства, а также условия мобильности товаров». Важную роль в обеспечении такой мобильности играет развитие *транспортных и коммуникационных сетей* [2, с. 25]. Коллектив авторов во главе с И.В. Волчковой под связанностью понимают измеримые атрибутивные характеристики социально-экономических отношений (*доступность* осуществления взаимодействий, их интенсивность, взаимодополняемость). Количественное измерение данных характеристик позволяет оценить уровень связанности пространства [3]. В работе [4] используется термин «связность», под которой подразумевается «количественно измеряемая степень интенсивности взаимодействий между различными субъектами».

Практически все авторы сходятся во мнении, что объективной и базовой основой для

обеспечения связности (связанности) пространства является *наличие достаточной плотности и пропускной способности путей сообщения, объектов транспортной инфраструктуры и связи* [5; 6].

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года [7] нереализованный потенциал межрегионального и межмуниципального взаимодействия обозначен в качестве одной из важных проблем пространственного развития страны. При этом ключевые причины такого состояния дел кроются в слабом инфраструктурном обеспечении территорий.

Данные проблемы страны подтверждают и международные оценки. В частности, в мировом рейтинге Logistics Performance Index 2018 (разработчик – Всемирный банк [8]) по уровню эффективности развития логистики Россия находится на 85-м месте из 160 стран.

В настоящее время повышению связности пространства уделяется значительное внимание. Так, в 2021 г. была принята новая Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [9], а с 2018 г. реализуются два профильных нацпроекта – Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года [10] и «Безопасные качественные дороги» [11]. И если второй из них сконцентрирован на решении инфраструктурных проблем в рамках городских агломераций, то первый – на развитии магистральной инфраструктуры как основы обеспечения межрегиональной связности. Объективная оценка результатов реализации данного нацпроекта с точки зрения повышения связности национального пространства является важной задачей, что и обусловило актуальность исследования.

*Цель исследования* – обоснование направлений и инструментов совершенствования проектного подхода к управлению обеспечением связности экономического пространства России.

Объект исследования – связность экономического пространства России, предмет – особенности и проблемы использования проектного подхода к обеспечению связности пространства.

### Методы

В работе использовались как общенаучные (анализ, синтез, сравнение, обобщение), так и специальные методы исследования (правовой анализ стратегий и программ развития транспорта, профильного нацпроекта; монографический и компаративный методы; статистический анализ).

Информационной базой статьи послужили научные публикации по региональной и пространственной экономике, экономике транспорта, работы по исследованию методологии проектного управления и особенностям его внедрения в систему стратегического управления в России. Аналитический этап работы базируется на данных Росстата и его территориальных органов, отчетов профильных министерств, Счетной палаты РФ, крупных аналитических компаний, мнениях ведущих экспертов о ходе и рисках реализации национальных проектов России в 2019–2022 гг. Проектный этап опирается на стратегические документы развития федерального и регионального уровней, авторские разработки, труды ведущих исследователей по данной проблематике.

### Результаты

Проблема наличия инфраструктурных барьеров является одной из ключевых для России. Так, согласно исследованию InfraOne [12], в 2021 г. интегральный индекс развития инфраструктуры в среднем по стране составлял 5,62 балла из 10 возможных (минимальное значение – Республика Дагестан (4,03), максимальное – г. Москва (7,75)). При этом

более низкие оценки получило развитие транспортной инфраструктуры (в среднем по стране – 3,24). (Индекс развития транспортной инфраструктуры состоит из 3 субиндексов: развития инфраструктуры автомобильных, железных дорог и воздушного транспорта.) Минимальные баллы были характерны для северных и восточных регионов, а также для ряда республик Северного Кавказа (3–4). Лидерами являются Москва и Московская область (8,47 и 7,24), а также Санкт-Петербург (7,02).

При этом о наличии инфраструктурных проблем свидетельствуют и данные статистики. В частности, несмотря на некоторую активизацию темпов строительства дорог в 2000-х гг. в рамках реализации государственных программ, в настоящее время *плотность дорог с твердым покрытием* в России в 3–4 раза ниже, чем в странах Северной Европы. Если же сравнивать соседние с ними северные регионы России, то разница в плотности будет составлять и вовсе более 10 раз (табл. 1).

При этом в настоящее время не отвечает нормативным требованиям почти половина существующих автомобильных дорог России регионального и межмуниципального значения (в 2021 г. – 51,8%) (рис. 1).

Особенно остро проблема инфраструктурного обеспечения стоит в сельской местности. Так, около половины сельских населенных пунктов Архангельской области не имеют постоянной автотранспортной связи с ключевыми транспортными магистралями и узлами

Таблица 1

Плотность (густота) автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на 1000 км<sup>2</sup> территории\*

| Субъект               | Годы         |              |              |              | 2020 г. к 1990 г., % | 2020 г. к 2000 г., % | 2020 г. к 2015 г., % |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|                       | 1990         | 2000         | 2015         | 2020         |                      |                      |                      |
| <b>РФ</b>             | <b>23,0</b>  | <b>31,0</b>  | <b>61,0</b>  | <b>64,0</b>  | В 2,8 раза           | В 2,1 раза           | 104,9                |
| Вологодская область   | 44,0         | 81,0         | 118,0        | 116,0        | В 2,6 раза           | 143,2                | 98,3                 |
| Республика Карелия    | 35,0         | 38,0         | 47,0         | <b>47,0</b>  | 134,3                | 123,7                | 100,0                |
| Архангельская область | 7,8          | 12,1         | 21,0         | <b>21,0</b>  | 269,2                | 173,6                | 100,0                |
| Мурманская область    | 16,0         | 17,0         | 23,0         | <b>24,0</b>  | 150,0                | 141,2                | 104,3                |
| Республика Коми       | 5,4          | 12,6         | 16,0         | <b>16,0</b>  | 296,3                | 127,0                | 100,0                |
| <b>Финляндия</b>      | <b>258,0</b> | <b>258,0</b> | <b>257,0</b> | <b>231,2</b> | <b>89,6</b>          | <b>89,6</b>          | <b>89,9</b>          |
| <b>Норвегия</b>       | <b>248,0</b> | <b>250,0</b> | <b>259,0</b> | <b>242,5</b> | <b>97,8</b>          | <b>97,0</b>          | <b>93,6</b>          |

\* Составлено по данным Росстата, OECD.stat.

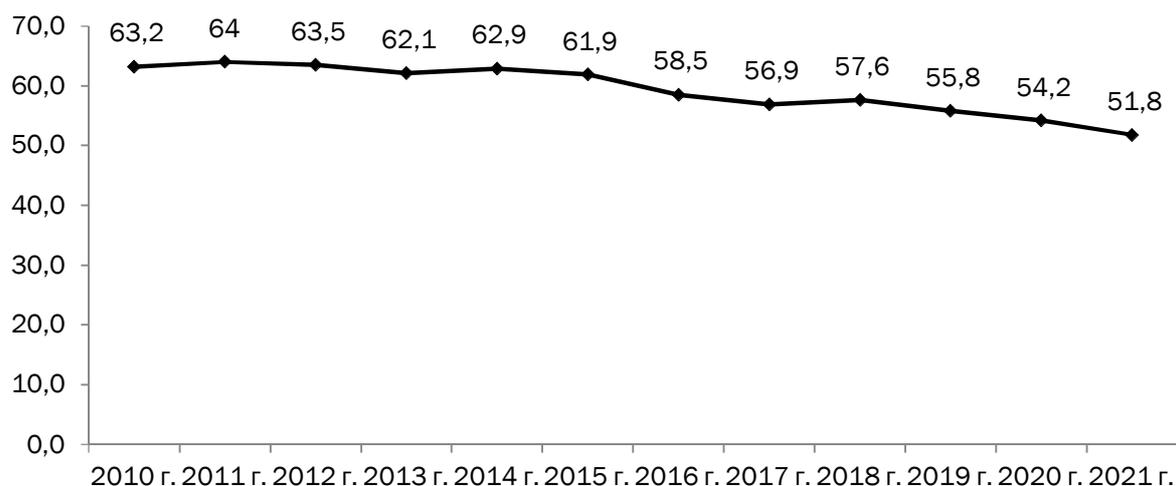


Рис. 1. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям (на конец года), %\*

\* Рассчитано по данным ЕМИСС. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/50215> (дата обращения: 06.10.2022).

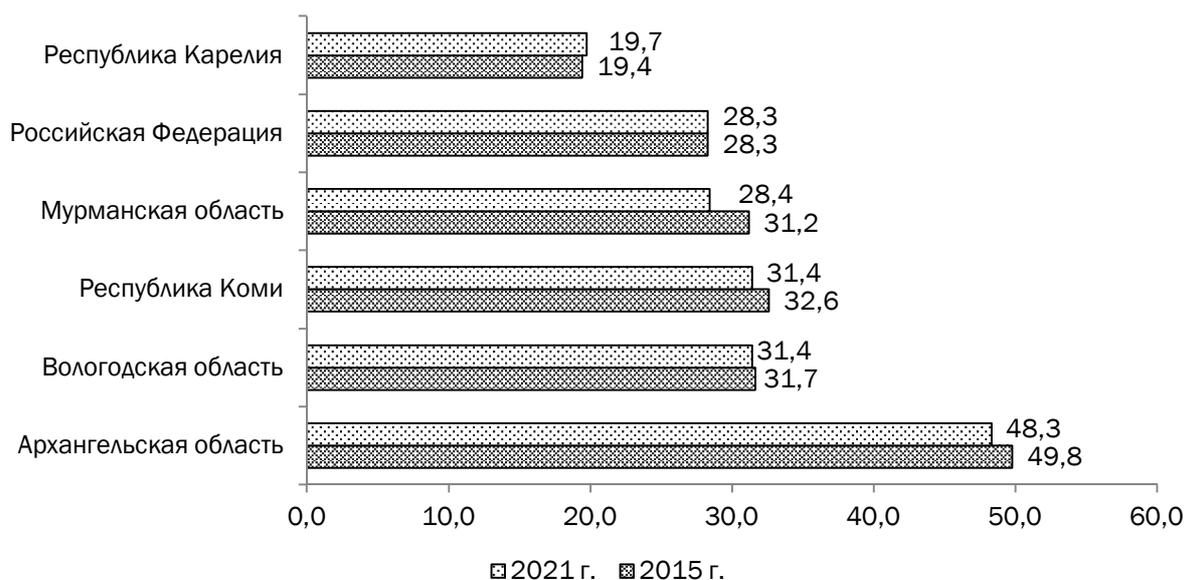


Рис. 2. Доля сельских населенных пунктов, не имеющих автотранспортной связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования (ближайшей железнодорожной станцией, портом, аэропортом), % от общего числа\*

\* Составлено по данным Росавтодора.

региона, в Коми и Вологодской области – 1/3 (рис. 2).

В постсоветский период ввиду смещения приоритетов политики в значительной мере был утрачен потенциал *внутреннего водного транспорта*. Об этом свидетельствует сокращение в 1990–2021 гг. грузооборота почти в 3 раза – с 214 до 70,6 млрд т-км (рис. 3).

В результате в настоящее время доля внутреннего водного транспорта в общем грузообороте страны составляет менее 3%, тогда как в Германии – 11,5%, в КНР – 9,4%, в США – 6,7% [13]. Сложившаяся ситуация во многом обусловлена длительным недофинансированием внутренних водных путей, что привело к замыванию фарватера, снижению без-

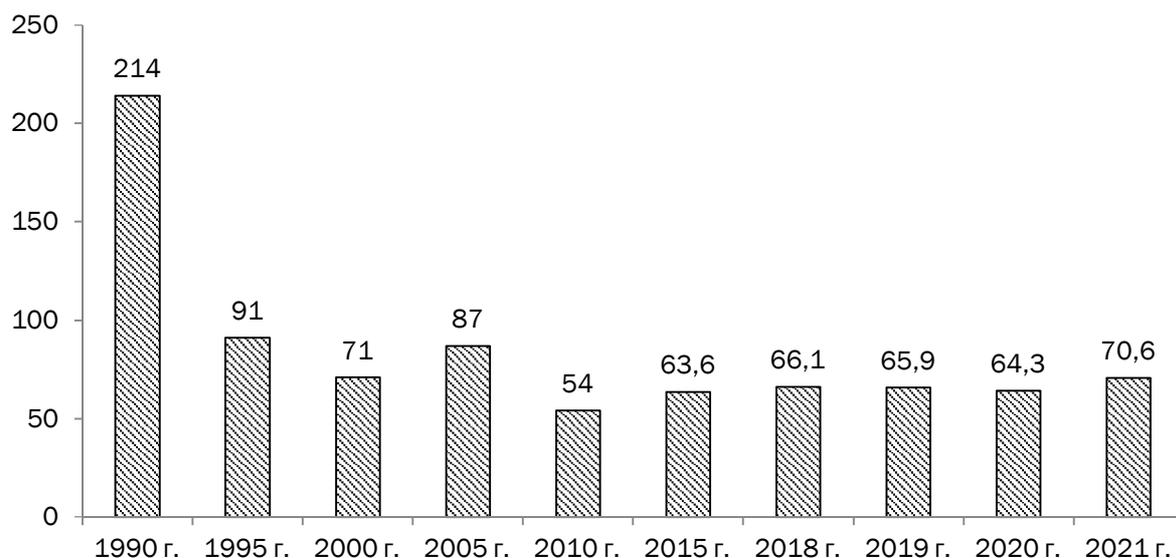


Рис. 3. Динамика грузооборота на внутреннем водном транспорте России в 1990–2021 гг., млрд т-км\*

\* Составлено по данным Росстата.

опасности судоходных гидротехнических сооружений.

Схожие процессы в значительной мере были характерны и для *морского транспорта* России, грузооборот которого в 1990–2021 гг. сократился с 509 до 43,2 млрд т-км. Необходимость увеличения объемов грузооборота актуализирует потребность в восстановлении утраченной в 1990-е гг. и строительства новой портовой инфраструктуры. В условиях антироссийских санкций данное направление приобретает критически важное значение [14].

Вместе с тем следует отметить, что среди всех морских артерий довольно устойчиво в последние годы развивается Северный морской путь (СМП). В 1991–2021 гг. объем перевозок грузов по СМП увеличился в 7,3 раза (с 4,80 до 34,87 млн т). К существенному росту объемов перевозок привели новые промышленные проекты в Арктике и активное использование СМП как альтернативного Суэцкому каналу маршрута между Европой и Азией [15].

Для управления развитием транспортной системы России активно применяются программно-целевой и проектный методы. В частности, в 2002–2010 гг. реализовывалась федеральная целевая программа (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России», которая в дальнейшем сменилась ФЦП «Развитие транс-

портной системы России (2010–2021 годы)» (была досрочно прекращена в 2017 г.). Параллельно с ней с 2013 г. началась реализация госпрограммы развития транспортной системы (2013–2020 гг.), которая с 2018 г. трансформировалась в программу развития транспортной системы на период 2018–2024 гг.

С 2019 г. ключевым инструментом управления развитием транспортной системы и обеспечения связности национального пространства стала реализация национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (далее – КП) и его региональных составляющих.

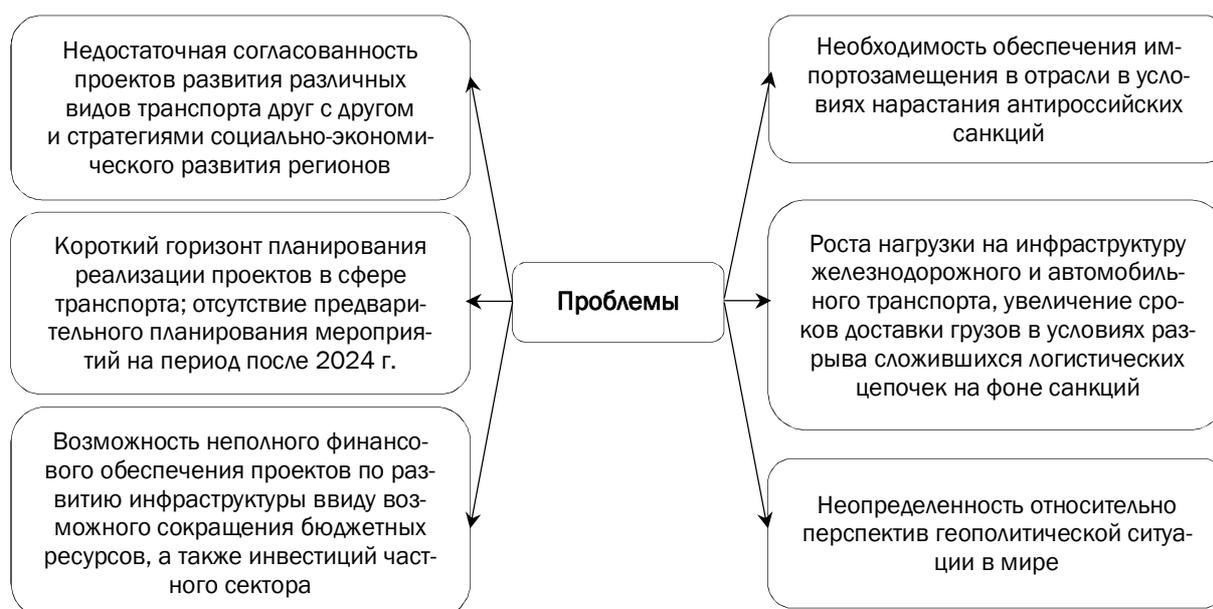
Подводя промежуточные итоги реализации данного нацпроекта в 2019–2021 гг., можно выявить следующие положительные тенденции, которые позволили обеспечить повышение связности пространства страны. В частности, за данный период на 4,7% удалось увеличить среднюю коммерческую скорость товародвижения на железнодорожном транспорте: если в 2018 г. она составляла 389,7 км/сут., то в 2021 г. – 408,1 км/сут. Это удалось достичь за счет оптимизации логистических процессов и устранения ряда «узких мест» в инфраструктуре. В результате сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа – Западный Китай»

Таблица 2

**Ключевые показатели реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в 2019–2021 гг. с позиции повышения связности национального пространства\***

| № п/п | Наименование показателя  | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. |
|-------|--|---------|---------|---------|---------|
| 1     | Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, км/сут.              | 389,7   | 394,6   | 439,4   | 408,4   |
| 2     | Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении: «Европа – Западный Китай», сут. | 3,2     | 2,3     | 2,2     | 2,1     |
| 3     | «Запад – Восток», сут.   | 8,9     | 8,9     | 8,9     | 7,1     |
| 4     | Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока, км/сут.                                  | 810     | 931     | 998     | н.д.    |
| 5     | Прирост производственной мощности морских портов, млн т  | -       | 25,95   | 32,67   | 19,1    |
| 6     | Транспортная подвижность населения, тыс. пасс.-км на 1 чел. в год                                | 8,5     | 8,8     | 6,2     | 8       |

\* Составлено автором на основе паспорта нацпроекта, отчетов о его реализации и данных Счетной палаты РФ, мониторинга реализации нацпроектов в РФ, проводимого в ФГБУН ВолНЦ РАН.



**Рис. 4. Ключевые проблемы реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2030 г.**

сократились с 3,2 до 2,1 суток, на направлении «Запад – Восток» – с 8,9 до 7,1 суток (если не считать 2022 г., когда на фоне обострения санкционной политики возникли существенные временные сбои в поставках по данным направлениям). Все это обеспечилось положительное коммуникационное сжатие пространства страны (табл. 2).

Вместе с тем в ходе осуществления национального проекта возник целый ряд проблем с реализацией инвестиционных проектов.

Например, наблюдалось снижение показателей прироста производственной мощности морских портов в 2021 г. по сравнению с 2019 и 2020 гг. Это связано с отставанием объемов работ от планируемого графика ввода новых мощностей в эксплуатацию. В 2021 г. из 8 подлежащих вводу объектов инфраструктуры морских портов не было введено 4 единицы [16], что было обусловлено отказом инвесторов от реализации ряда таких проектов.

Схожие проблемы были характерны и для развития инфраструктуры железнодорожного транспорта [17]. Основной причиной недостижения целевых показателей являлся дефицит финансирования инвестиционных проектов вследствие падения доходов ОАО «РЖД».

Ключевые проблемы реализации КП, выявленные нами в ходе исследования, представлены на рис. 4. Так, одной из основных проблем выступает короткий горизонт планирования, который ограничивает понимание перспектив реализации проектов после 2024 г. При этом неопределенность относительно перспектив геополитической ситуации обуславливает нарастание рисков при создании крупных международных транспортных коридоров, слабой их согласованности со стратегическими направлениями развития страны и ее регионов.

Другой важной проблемой является возможность неполного финансового обеспечения проектов по развитию инфраструктуры ввиду вероятного сокращения бюджетных расходов на их реализацию, а также инвестиций частного сектора, поскольку финансовым механизмом значительной части таких проектов является государственно-частное партнерство. В настоящее время данная проблема стала еще более актуальной. Так, только в 2019–2021 гг. финансирование мероприятий ФП «Развитие Северного морского пути» уменьшилось на 155,8 млрд руб. (на 26,5%), ФП «Развитие морских портов» – на 81,2 млрд руб. (на 8,8%), ФП «Развитие региональных аэропортов» – на 39,9 млрд руб. (на 15%). Эта проблема особенно актуализируется в свете необходимости обеспечения импортозамещения в отрасли в условиях нарастания антироссийских санкций и поднимает вопрос о важности совершенствования используемых механизмов ГЧП.

### Обсуждение

По результатам проведенного анализа можно сделать следующие выводы. Использование проектного управления в обеспечении связности пространства страны на основе модернизации и расширения магистральной инфраструктуры является, несомненно, верным и своевременным решением. Об этом свиде-

тельствуют первые положительные итоги реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в 2019–2021 гг.

Вместе с тем обострившиеся геополитические вызовы 2022 г. кардинальным образом изменили ситуацию в мире. В результате многие международные транспортные коридоры в значительной мере для России потеряли свою стратегическую важность (в частности, Север – Юг). В свою очередь, реализация политики «поворота на Восток» актуализирует пересмотр значимости ряда инфраструктурных проектов, а нарастание санкционного давления на Россию со стороны стран коллективного Запада – переход к мобилизационной экономике с опорой на внутренние источники развития. В этих условиях роль транспортной инфраструктуры в решении указанных задач существенно возрастает.

Все это обуславливает задачу определенной трансформации самого нацпроекта в части приоритетов и используемых инструментов управления с учетом текущих вызовов. Среди них наиболее актуальными являются:

а) сопряжение (широтное/меридиональное) и согласованное развитие различных видов транспорта (морского, железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного);

б) разработка и включение в Комплексный план проектов, направленных на формирование и развитие перспективных коридоров, инфраструктурных сетей (взамен сложившейся древовидной модели развития инфраструктуры), которые позволят обеспечить внутреннюю связность за счет повышения доступности окраинных территорий страны (северных, арктических, Дальнего Востока, сельских территорий);

в) резкое увеличение объемов инвестиций в модернизацию существующих и строительство новых инфраструктурных объектов. При этом важным является повышение эффективности используемых моделей ГЧП в отрасли. Как свидетельствует мировой опыт, определенную часть финансовой нагрузки на модернизацию транспортной инфраструктуры могут взять на себя крупные корпорации (преимущественно сырьевые компании, ведущие свою деятельность на Севере и в Арктике);

г) внедрение сквозных цифровых технологий и решений, которые позволят обеспечить согласованность и снизить издержки коммуникационных механизмов между участниками процесса транспортировки и системами управления инфраструктурой [18];

д) применение специальных видов транспорта на территориях, характеризующихся сложными условиями хозяйствования, и в сельской периферии (малая авиация, дирижабли, УЖД) [19; 20].

Реализация комплекса данных мероприятий позволит создать объективные условия для активизации обеспечения «интегральной» связности национального пространства.

Научная новизна исследования заключается в выявлении проблем в развитии транспорта России, реализации проектного подхода в данной сфере, ограничивающих связность национального пространства, а также обосновании направлений и инструментов совершенствования реализации нацпроекта. Практическая значимость исследования состоит в том, что выявленные в нем особенности и ключевые проблемы реализации в РФ нацпроекта, а также обоснованные направления и инструменты повышения эффективности его реализации могут лечь в основу при совершенствовании политики в рассматриваемой сфере.

Перспективы дальнейшего развития исследования видятся в оценке изменения транспортной связности (физической и экономической) северных регионов России в постсовет-

ский период в контексте необходимости обеспечения пространственной интеграции страны на внутри- и межрегиональном уровнях.

### Заключение

В ходе исследования особенностей использования проектного подхода к обеспечению связности пространства страны получены следующие ключевые результаты. Исследованы концептуальные основы связности экономического пространства и обоснована определяющая роль транспортной инфраструктуры в ее обеспечении. Выявлено, что применение проектного подхода к решению проблем обеспечения связности пространства России в 2019–2022 гг. привело к ряду позитивных результатов, связанных, прежде всего, с «расшивкой» ряда «узких мест» на объектах транспортной инфраструктуры, коммуникационным сжатием пространства за счет повышения коммерческой скорости движения на железнодорожном транспорте, снижением сроков доставки грузов в рамках международных транспортных коридоров и др. Вместе с тем в современных условиях возник и обостряется ряд институционально-организационных, экономических, финансовых, геополитических рисков, ограничивающих эффективную реализацию национального проекта. В связи с этим в работе обоснованы направления и инструменты повышения эффективности реализации нацпроекта с учетом обеспечения внутренней связности пространства России.

### Список источников

1. Крюков В.А., Селиверстов В.Е. Экономика Сибири: трудный путь к синергии природного и человеческого потенциала, связности пространства и интересов федерального центра и регионов. Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2022. 124 с.
2. Основы региональной экономики : учеб. для вузов / под ред. А.Г. Гранберга. Москва : Изд. дом ВШЭ, 2004. 495 с.
3. Агломерационные процессы России в контексте связанности социально-экономического пространства / И.В. Волчкова, Ю.В. Подопригора, М.Н. Данилова [и др.] // Региональная экономика: теория и практика. 2017. Т. 15, № 3. С. 422–433.
4. Аврамчикова Н.Т., Чувашова М.Н. Проблемы повышения качества экономического пространства в ресурсно-ориентированных регионах Российской Федерации // Региональная экономика: теория и практика. 2014. № 5. С. 2–11.
5. Тархов С.А. Изменение связности пространства России (на примере авиапассажирского сообщения). Москва – Смоленск : Ойкумена, 2015. 154 с.
6. Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение / под ред. О.В. Тарасовой. Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2020. 456 с.

7. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р. URL: [https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe\\_razvitie/strategicheskoe\\_planirovanie\\_prostranstvennogo\\_razvitiya/strategiya\\_prostranstvennogo\\_razvitiya\\_rossiyskoy\\_federacii\\_na\\_period\\_do\\_2025\\_goda/](https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/strategicheskoe_planirovanie_prostranstvennogo_razvitiya/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rossiyskoy_federacii_na_period_do_2025_goda/) (дата обращения: 23.10.2022).

8. Aggregated LPI 2012–2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата обращения: 07.10.2022).

9. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLIOnUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 23.10.2022).

10. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р. URL: <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/> (дата обращения: 23.10.2022).

11. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» : утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 № 15). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_319305/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319305/) (дата обращения: 20.09.2022).

12. Индекс развития инфраструктуры России 2021. URL: [https://infraoneresearch.ru/index\\_id/2021](https://infraoneresearch.ru/index_id/2021) (дата обращения: 20.10.2022).

13. Дубровская Е. Комплексный план и будущее водного транспорта России // *Фундаменты*. 2020. № 2. С. 28–31.

14. Развитие морских портов России – ключевой приоритет ФГУП «Росморпорт» // *Гидротехника*. 2021. № 1 (62). С. 6–8.

15. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение / *Московская школа управления СКОЛКОВО* ; под ред. А. Климентьева. Москва, 2020. 105 с. URL: [https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO\\_EneC\\_RU\\_Arctic\\_Vol3.pdf](https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol3.pdf) (дата обращения: 20.10.2022).

16. Заключение Счетной палаты Российской Федерации о результатах проверки исполнения Федерального закона «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» и бюджетной отчетности об исполнении федерального бюджета за 2021 год в Федеральном агентстве морского и речного транспорта. URL: <https://ach.gov.ru/checks/> (дата обращения: 20.09.2022).

17. Заключение Счетной палаты Российской Федерации о результатах внешней проверки исполнения Федерального закона «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов» и бюджетной отчетности за 2020 год в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта. URL: <https://ach.gov.ru/checks/> (дата обращения: 20.09.2022).

18. Метелкин П.В., Лобачёв В.В., Липатов А.Г. Проблемы транспортной отрасли в условиях глобализации экономики // *Транспортное дело России*. 2018. № 6. С. 235–238.

19. Серова Н.А., Серова В.А. Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры российской Арктики // *Арктика и Север*. 2019. № 36. С. 42–56. doi:10.17238/issn2221-2698.2019.36.42.

20. Лаженцев В.Н. Некоторые итоги изучения пространственных аспектов развития Европейского Севера России // *Регионалистика*. 2015. Т. 2, № 1. С. 42–48. doi:10.14530/reg.2015.1.

## References

1. Kryukov V.A., Seliverstov V.E. Economy of Siberia: a difficult path to the synergy of natural and human potential, connectivity of space and interests of the federal center and regions. Novosibirsk : IEIE SB RAS, 2022. 124 p.

2. Fundamentals of the regional economy: textbook. for universities / ed. by A.G. Granberg. Moscow : HSE Publishing House, 2004. 495 p.

3. Agglomeration processes in Russia in the context of the connectedness of the socio-economic space / I.V. Volchkova, Yu.V. Podoprighora, M.N. Danilova [et al.] // *Regional economy: theory and practice*. 2017. Vol. 15, No. 3. Pp. 422–433.

4. Avramchikova N.T., Chuvashova M.N. Problems of improving the quality of economic space in resource-oriented regions of the Russian Federation // *Regional economy: theory and practice*. 2014. No. 5. Pp. 2–11.

5. Tarkhov S.A. Changing the connectivity of the Russian space (on the example of air passenger traffic). Moscow – Smolensk : Ojkumena, 2015. 154 p.

6. Infrastructure of spatial development of the Russian Federation: transport, energy, innovation system, life support / ed. by O.V. Tarasova. Novosibirsk : IEIE SB RAS, 2020. 456 p.

7. The strategy of spatial development of the Russian Federation for the period up to 2025 : approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated 13.02.2019 No. 207-r. URL: [https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe\\_razvitie/strategicheskoe\\_planirovanie\\_prostranstvennogo\\_razvitiya/strategiya\\_prostranstvennogo\\_razvitiya\\_rossiyskoy\\_federacii\\_na\\_period\\_do\\_2025\\_goda/](https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/strategicheskoe_planirovanie_prostranstvennogo_razvitiya/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rossiyskoy_federacii_na_period_do_2025_goda/) (date of access: 23.10.2022).
8. Aggregated LPI 2012–2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (date of access: 07.10.2022).
9. The transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035: approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 No. 3363-r. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLIOnUT91RjCbeR.pdf> (date of access: 23.10.2022).
10. Comprehensive plan of modernization and expansion of the backbone infrastructure for the period up to 2024 : approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated 30.09.2018 No. 2101-r. URL: <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/> (date of access: 23.10.2022).
11. Passport of the national project "Safe and high-quality highways" : approved by the Presidium of the Presidential Council for Strategic Development and National Projects, protocol of 24.12.2018 No. 15). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_319305/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319305/) (date of access: 20.09.2022).
12. Russian Infrastructure Development Index 2021. URL: [https://infraoneresearch.ru/index\\_id/2021](https://infraoneresearch.ru/index_id/2021) (date of access: 20.10.2022).
13. Dubrovskaya E. A comprehensive plan and the future of water transport in Russia // Foundations. 2020. No. 2. Pp. 28–31.
14. The development of Russian seaports is a key priority for FSUE "Rosmorport" // Hydrotechnics. 2021. No. 1 (62). Pp. 6–8.
15. The Northern Sea Route: history, regions, projects, fleet and fuel supply / Moscow School of Management SKOLKOVO ; ed. by A. Klimentyev. Moscow, 2020. 105 p. URL: [https://energy.skol-kovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO\\_EneC\\_RU\\_Arctic\\_Vol3.pdf](https://energy.skol-kovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol3.pdf) (date of access: 20.10.2022).
16. Conclusion of the Accounts Chamber of the Russian Federation on the results of the audit of the implementation of the Federal Law "On the Federal Budget for 2021 and for the planning period of 2022 and 2023" and budget reports on the execution of the federal budget for 2021 in the Federal Agency for Maritime and River Transport. URL: <https://ach.gov.ru/checks/> (date of access: 20.09.2022).
17. Conclusion of the Accounts Chamber of the Russian Federation on the results of an external audit of the Federal Law "On the Federal Budget for 2020 and for the Planning Period of 2021 and 2022" and budget reporting for 2020 in the Federal Agency for Rail Transport. URL: <https://ach.gov.ru/checks/> (date of access: 20.09.2022).
18. Metelkin P.V., Lobachev V.V., Lipatov A.G. Problems of the transport industry in the context of the globalization of the economy // Transport business of Russia. 2018. No. 6. Pp. 235–238.
19. Serova N.A., Serova V.A. The main trends in the development of the transport infrastructure of the Russian Arctic // Arctic and North. 2019. No. 36. Pp. 42–56. doi:10.17238/issn2221-2698.2019.36.42.
20. Lazhentsev V.N. Some results of studying the spatial aspects of the development of the European North of Russia // Regionalistics. 2015. Vol. 2, No. 1. Pp. 42–48. doi:10.14530/reg.2015.1.

#### **Информация об авторе**

С.А. Кожевников – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, заместитель заведующего отделом Вологодского научного центра Российской академии наук.

#### **Information about the author**

S.A. Kozhevnikov – Candidate of Economic Sciences, Leading Researcher, Deputy Head of Department of Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences.

Статья поступила в редакцию 13.12.2022; одобрена после рецензирования 30.12.2022; принята к публикации 31.07.2023.

The article was submitted 13.12.2022; approved after reviewing 30.12.2022; accepted for publication 31.07.2023.