

## ОЦЕНКА ВКЛАДА МАГИСТРАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИ РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО УПАДКА СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

Абрамян Артур Эдикович<sup>1</sup>,

e-mail: art.abramian2015@yandex.ru,

<sup>1</sup>Российский университет транспорта, г. Москва, Россия

*В представленной научно-исследовательской работе автором поднимается острый вопрос депопуляции сельской местности Российской Федерации в настоящее время. Приводятся статистические данные, подтверждающие наличие процесса депопуляции на протяжении длительного периода времени. Автором обозначены основные причины упадка сельских территорий и выявлена взаимосвязь уровня социально-экономического развития сельской местности и состояния магистральной транспортной инфраструктуры. Исследование подтверждает, что хорошо развитая транспортная инфраструктура выступает катализатором экономического роста для сельской местности, обеспечивая доступность рынков, стимулирование местного производства и привлечение инвестиций. Однако, на примере оценки состояния автомобильных дорог в федеральных округах выявлено, что текущее качество и протяженность транспортных путей оказывают лишь незначительное влияние на экономический рост территорий. Учитывая особенности и потребности сельской местности, большое значение имеет интегрированный подход к развитию транспортной инфраструктуры. В заключении автором сделан вывод о возможном решении проблемы депопуляции сельской местности путем развития автодорожной транспортной инфраструктуры, а также её влияния на достижение высокого уровня продовольственной безопасности страны.*

**Ключевые слова:** сельские населенные пункты, транспортная инфраструктура, продовольственная безопасность, комплексное развитие, депопуляция

## ASSESSMENT OF THE CONTRIBUTION OF THE MAIN TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN SOLVING THE PROBLEMS OF ECONOMIC DECLINE IN RURAL AREAS

Abramyan A.E.<sup>1</sup>,

e-mail: art.abramian2015@yandex.ru,

<sup>1</sup>Russian University of Transport, Moscow, Russia

*In this research paper, the author raises the acute issue of depopulation of rural areas of the Russian Federation at the present time. Statistical data confirming the occurrence of depopulation process over a long period of time are presented. The author identifies the main causes of the decline of rural areas and identifies the relationship between the level of socio-economic development of rural areas and the state of the main transport infrastructure. The study confirms that a well-developed transport infrastructure acts as a catalyst for economic growth in rural areas, providing access to markets, stimulating local production and attracting investment. However, using the example of assessing the condition of highways in federal districts, it was revealed that the current quality and length of transport routes have only a minor impact on the economic growth of territories. Taking into account the specificities and needs of rural areas, an integrated approach to the development of transport infrastructure is of great importance. The author concludes that a possible solution to the problem of rural depopulation through the development of road transport infrastructure, as well as its impact on achieving a high level of food security in the country.*

**Keywords:** rural settlements, transport infrastructure, food security, integrated development, depopulation

DOI 10.21777/2587-554X-2024-1-85-92

## Введение

В сельской местности по всей территории Российской Федерации сегодня сложилась специфическая демографическая ситуация, связанная с оттоком населения. Наблюдается повсеместное сокращение количества школ и детских садов, медицинских учреждений и культурных центров. Специалисты отмечают низкий уровень качества жизни населения, высокий уровень безработицы и слабо развитую социальную инфраструктуру.

Изучая причины сложившейся тенденции и пути к её изменению, мы обратили внимание на возможность стимулирования экономической активности за счёт реализации транспортных инфраструктурных проектов.

Таким образом, целью данного исследования является выявление возможных путей решения проблем депопуляции сельской местности и экономического упадка сельских территорий путем улучшения транспортной инфраструктуры в регионах.

Для достижения вышеуказанной цели автором были поставлены следующие задачи:

- установить основные причины депопуляции населения сельских территорий;
- провести оценку текущего состояния автомобильной транспортной инфраструктуры по федеральным округам;
- выявить взаимосвязь между развитием транспортной инфраструктуры и уровнем социально-экономического развития сельских территорий;
- разработать комплекс мер по реализации экономического потенциала сельских территорий за счет транспортной инфраструктуры.

При проведении исследования автором использовались следующие научные методы: анализ, сравнение, обобщение, систематизация, описание, абстрагирование.

## 1. Тенденция депопуляции населения и экономический упадок сельской местности

Согласно данным Росстата, в период с 2002 по 2020 год численность населения, проживающего в сельской местности, сократилась на 1,6 млн чел., а доля сельского населения в общем количестве уменьшилась с 27 до 25 %<sup>1</sup>.

На рисунке 1 представлены изменения, характеризующие сложившуюся демографическую ситуацию в стране.

По данным на рисунке 1 можно говорить о наличии длительной тенденции депопуляции сельских территорий. Так, по итогам 2021 года соотношение российского населения, проживающего в городских населенных пунктах, составило 75 % и лишь 25 % – в сельской местности. Молодое поколение отдаёт предпочтение жизни в городе в связи с лучшими бытовыми условиями и более высокой оплатой труда. Являясь крупными культурными, промышленными и экономическими центрами, большие города ежегодно обеспечивают растущий приток населения.

В научных трудах Н.М. Гордеенко [1] причина оттока населения связывается со следующими факторами:

- высокая доля автомобильных дорог с грунтовым покрытием, не обеспечивающих стабильные транспортные связи с сельскими населенными пунктами в осенне-весенний период;
- несоответствие автомобильных дорог в сельской местности требуемым транспортно-эксплуатационным характеристикам;
- недостаточное финансирование на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельской местности;
- отсутствие какой-либо транспортной инфраструктуры на масштабных территориях сельских населенных пунктов;
- отсутствие регулярного транспортного сообщения между сельскими населенными пунктами.

<sup>1</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели. 2021: стат. сборник. – М.: Росстат, 2021. – 1112 с.

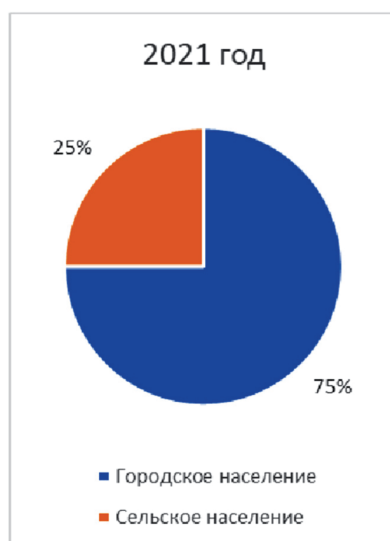
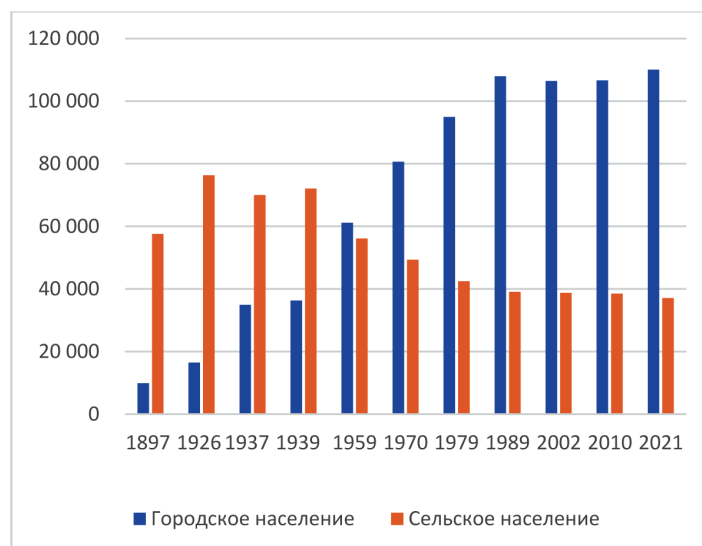


Рисунок 1 – Изменение численности населения России к 2021 году, тыс. чел.<sup>2</sup>

По мнению специалистов В.А. Безвербного и А.Н. Максимова [2], проблема депопуляции сельской местности продолжит набирать серьезные обороты, учитывая низкий уровень рождаемости и миграцию молодого населения в крупные районные центры. Авторами предложены следующие направления государственной политики по развитию сельской местности:

- организация современной сельской расселенческой структуры, учитывающей актуальные требования к инфраструктурному развитию;
- применение современных технологических решений в сфере земледелия и агрохимии в целях развития аграрного комплекса;
- поддержка малого и среднего бизнеса, а также добровольческих инициатив от местного населения;
- развитие селитебной и рекреационной функций сельскохозяйственных территорий;
- обеспечение продовольственной безопасности и независимости страны путем максимально возможного импортозамещения в части переработки сельхозпродукции;
- усовершенствование механизма предоставления сельской ипотеки для приобретения земельных участков и малоэтажного коттеджного строительства.

<sup>2</sup> Составлено автором с использованием источника [1].

## 2. Значение транспортной инфраструктуры для социально-экономического развития сельской местности

Общеизвестно, что экономика регионов, в частности, сельской местности, не может полноценно функционировать без достаточно развитой транспортной инфраструктуры. Не уделяя должного внимания проблемам транспортного комплекса сельских территорий, мы наблюдаем следующие негативные для экономики явления:

1. Отсутствие качественных транспортных коммуникаций затрудняет доступ к рынкам, что приводит к увеличению издержек и снижению конкурентоспособности продукции. Данная гипотеза подтверждается отдаленным расположением сельской местности, когда из-за отсутствия дорог или плохого качества дорожного покрытия стоимость доставки товаров растет, снижая их конкурентоспособность.

2. Недостаточно эффективная транспортная система замедляет миграционные процессы, ограничивая мобильность рабочей силы и затрудняя распределение ресурсов. Регионы с недостаточно развитой транспортной сетью столкнулись с оттоком населения, поскольку люди ищут лучшие возможности для работы и жизни в более доступных местах.

3. Проблемы с транспортной инфраструктурой отталкивают потенциальных инвесторов, создавая сложности для реализации инвестиционных проектов в определенной местности. В таких фундаментальных сферах, как строительство, регионы с развитой транспортной инфраструктурой более привлекательны для инвесторов, так как обеспечивают быстрый и надежный доступ к рынкам и сырьевым базам. Также регион, имеющий хорошо развитую автодорожную и железнодорожную сеть, способен привлечь больше инвестиций, влекущих создание рабочих мест и рост бюджетной эффективности [3].

По нашему мнению, важная роль сбалансированного развития сельских территорий для Российского государства заключается в обеспечении продовольственной безопасности и продовольственной независимости страны. Согласно Доктрине продовольственной безопасности, приоритетным для государства является достижение такого уровня социально-экономического развития, при котором продовольственная независимость Российской Федерации обеспечивается основными видами исключительно отечественной сельскохозяйственной продукции. Ключевой целью Доктрины выступает доступность качественных продуктов питания в достаточных объемах для всех слоёв населения<sup>3</sup>. И здесь большое влияние на возрождение сельских территорий способно оказать улучшение транспортной доступности сельских населенных пунктов.

Таким образом, повысить потенциал сельских территорий и уровень продовольственной безопасности Российской Федерации невозможно без решения проблем, связанных с развитием автомобильных дорог и регулярным транспортным сообщением среди сельского населения.

Важность роли государственного регулирования в области обеспечения транспортной доступности сельских территорий развитых и развивающихся стран подчеркивается в работе О.А. Смирнова [4]. Автор считает, что большое внимание со стороны государственной власти к проблеме транспортной доступности сельских территорий обусловлено в доказанной зависимости уровня бедности населения и уровнем развития транспортной инфраструктуры.

Согласно мнению ученых Л.В. Орниной и И.В. Кашубы [5], помимо транспортной составляющей, для социально-экономического развития сельских территорий большое значение имеют объекты социальной инфраструктуры. Такие объекты служат рабочими местами для населения, создают условия для получения образования, привлечения молодых квалифицированных кадров, влияют на снижение производственных издержек. Социальная инфраструктура в совокупности с сбалансированно-развитой транспортной инфраструктурой способны оказать положительное влияние на жизнедеятельность сельской местности, сформировать условия для демографического, культурно-досугового и социального развития населения.

Глубокий анализ состояния транспортной инфраструктуры сельских территорий приведен в работе Т.И. Захаровой [6] на примере Омской области. По результатам социологического опроса населения автором дана оценка состояния транспортной инфраструктуры в разрезе муниципальных районов

<sup>3</sup> Указ Президента РФ от 21.01.2020 г. № 20 «Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации».

Омской области по трем критериям: уровень развития, уровень качества, уровень безопасности. Ключевыми проблемами, сдерживающими развитие транспортной инфраструктуры, по мнению Т.И. Захаровой, являются следующие:

- несоответствие автомобильных дорог эксплуатационным требованиям;
- отсутствие автомобильных дорог с твердым покрытием;
- отсутствие дорожной связи населенных пунктов по дорогам с твердым покрытием с районными центрами;
- низкий уровень транспортного обслуживания сельского населения;
- несоответствие мостовых переходов требованиям по грузоподъемности;
- отставание темпов строительства дорожной сети и темпов автомобилизации;
- диспропорция в расположении объектов дорожного сервиса.

Транспортная инфраструктура Орловской области выступает предметом анализа в трудах М.Г. Полухиной [7]. Автор делает выводы о схожести проблем развития транспортной инфраструктуры сельских территорий во всех регионах Центрального федерального округа. В качестве ключевой проблемы М.Г. Полухина выделяет необходимость строительства проселочных дорог, приближенных по комфортности и эксплуатационным характеристикам к дорогам регионального значения.

### 3. Взаимосвязь состояния автодорожной транспортной инфраструктуры и развития сельских территорий

Рассмотрим статистические данные, характеризующие состояние автомобильных дорог сельской местности в Российской Федерации на конец 2022 года уже на уровне федеральных округов (таблица 1).

Таблица 1 – Протяженность автомобильных дорог местного значения<sup>4</sup>

Наименование федерального округа	Общая протяженность, км			Удельный вес протяженности, %	
	Всего	из них с твердым покрытием	из них с усовершенствованным покрытием	дорог местного значения с твердым покрытием	дорог местного значения с усовершен. покрытием
Центральный федеральный округ	230 405,5	122 976,8	76 404,9	53,4	62,1
Северо-Западный федеральный округ	74 316,2	37 033,0	14 895,5	49,8	40,2
Южный федеральный округ	110 660,3	65 320,2	38 519,1	59,0	58,9
Северо-Кавказский федеральный округ	68 819,8	50 013,8	20 833,1	72,7	41,7
Приволжский федеральный округ	254 986,2	147 580,6	78 442,3	57,9	53,2
Уральский федеральный округ	62 269,6	39 574,9	25 108,8	63,6	63,5
Сибирский федеральный округ	135 634,7	81 424,9	35 373,3	60,0	43,4
Дальневосточный федеральный округ	70 932,2	40 742,3	12 014,0	57,4	29,5

Из таблицы 1 следует, что в среднем по стране доля протяженности автомобильных дорог местного значения с твердым покрытием составляет менее 60 %. Лидером по данному показателю выступает Северо-Кавказский федеральный округ – 72,7 %, а отстающую позицию занимает Северо-Западный федеральный округ – 49,8 %. Среди дорог, имеющих твердое покрытие, средняя доля дорог с усовершенствованным покрытием составляет приблизительно 51 %. Здесь лидирует Уральский федеральный округ – 63,5% и с большим отставанием располагается Дальневосточный федеральный округ – 29,5 %.

<sup>4</sup> Составлено автором с использованием источника: Официальный сайт Росстата // Протяженность автомобильных дорог общего пользования по субъектам РФ за 2022 год ([https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot\\_avto\\_dor\\_obsch\\_2022.xls](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_avto_dor_obsch_2022.xls)).

Сдерживающим фактором для развития сельских территорий является отсутствие связи сельских населенных пунктов с сетью дорог общего пользования посредством дорог с твердым покрытием. Специалистами ГК «Транспортная интеграция» произведен подсчет сельских населенных пунктов, не имеющих связи с сетью дорог общего пользования по дорогам твердого покрытия. На начало 2021 года количество таких населенных пунктов составило 42,2 тыс. ед. При этом низкий уровень обеспеченности автомобильной инфраструктурой показали Псковская (3636 ед.) и Ярославская (3258 ед.) области. По оценкам ГК «Транспортная интеграция» экономические потери сельских территорий составили 90 млрд руб. в 2020 году. Структура потерь представлена:

- ростом затрат на эксплуатацию транспортных средств в связи с низким эксплуатационным состоянием автодорог сельских местностей;
- ростом затрат, связанных с увеличением времени нахождения транспортных средств на сельских автомобильных дорогах с грунтовым покрытием;
- потери, связанные с оттоком населения из сельской местности, в том числе из-за низкой транспортной доступности;
- ухудшение качественных характеристик продукции сельского хозяйства при транспортировке по дорогам низкого качества;
- потери, связанные с сезонными ограничениями для грунтовых дорог, влияющие на транспортную доступность предприятий в сельской местности.

Минимизация подобных потерь для региональных бюджетов и решение проблем транспортной инфраструктуры в сельской местности предусмотрено в государственной программе Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 31.05.2019 № 696<sup>5</sup>. Данная программа выделяет цели и приоритеты государственной политики при развитии сельских территорий, регламентирует порядок распределения субсидий, а также содержит перечень мероприятий, эффективность применения которых может стать отдельным предметом научного исследования.

Приведем меры, предложенные нами в качестве возможных решений для реализации социально-экономического развития сельских территорий, обеспечения продовольственной безопасности РФ, преодоления тенденции депопуляции сельских территорий:

- активация межрегионального сотрудничества и увеличение объема перевозок с помощью развития сети автомобильных дорог, связывающих соседствующие регионы и муниципальные образования;
- ликвидация грунтовых разрывов между населенными пунктами и административными центрами путем замены грунтового покрытия на твердое;
- строительство, реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования в целях обеспечения круглогодичных транспортных связей сельских поселений с предприятиями, организациями, объектами социальной инфраструктуры;
- создание автодорожных обходов небольших населенных пунктов в целях перемещения транзитного транспорта за их территории;
- улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог для обеспечения безопасного дорожного движения и повышения эффективности процесса перевозок;
- контроль качества и состояния имеющейся транспортной инфраструктуры, отвечающей за доступность сельских территорий.

### Заключение

В результате проведенного научного исследования установлено, что одной из причин оттока населения из сельской местности являются проблемы развития транспортных систем. Отсутствие полноценного внутрирегионального транспортного сообщения между поселениями и экономическими цен-

<sup>5</sup> Постановление Правительства РФ от 31.05.2019 № 696 (ред. от 31.07.2023) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Комплексное развитие сельских территорий” и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

трами служит дополнительным стимулом для миграции молодого населения в крупные города, учитывая социально-экономические возможности, предлагаемые крупными агломерациями. В свою очередь, заниматься культурным и экономическим обогащением сельских территорий становится некому и не для кого.

В качестве основных факторов транспортной доступности, сдерживающих развитие сельских территорий, установлены следующие:

- увеличение издержек и снижение конкурентоспособности продукции в связи с затрудненным транспортным сообщением;
- ограничение мобильности рабочей силы и затруднения в распределении ресурсов;
- снижение привлекательности территории для потенциальных инвесторов в связи с низким физическим доступом к материальной базе при реализации инвестиционных проектов;
- препятствия для достижения целей продовольственной безопасности страны.

По результатам оценки текущего состояния автодорожной транспортной инфраструктуры в федеральных округах сделан вывод о том, что показатели доли автомобильных дорог с твердым покрытием (60 %) и из них с усовершенствованным покрытием (51 %) не соответствуют условиям современных экономических реалий.

Во многом сложившаяся неадекватность уровня развития транспортных систем и их региональная дифференциация связаны с отсутствием общепринятого инструментария оценки транспортной обеспеченности территории, предмет изучения которого может быть рассмотрен в рамках отдельного научного исследования [8].

При этом большинство регионов, имеющих проблемы с внутрирегиональным транспортным сообщением, несут колоссальные потери для бюджета, в связи с чем нами предложены возможные мероприятия по стимулированию транспортной инфраструктуры сельских территорий.

### Список литературы

1. Гордеенко Н.М. Значение дорожной сети для развития сельских территорий и обеспечения продовольственной безопасности // Дороги. Инновации в строительстве. – 2022. – № 102. – С. 12–15.
2. Безвербный В.А., Максимов А.Н. Тенденции депопуляции сельских территорий Российской Федерации по данным Всероссийской переписи населения 2020 // Наука. Культура. Общество. – 2022. – Т. 28, № 4. – С. 150–161.
3. Капустина Н.В. Влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие сельской местности // Вестник евразийской науки. – 2023. – Т. 15, № 5. – URL: <https://esj.today/PDF/15FAVN523.pdf> (дата обращения: 10.02.2024). – Текст: электронный.
4. Смирнов О.А. Государственное регулирование развития транспортных систем сельской местности в наименее развитых странах: на примере стран Африки южнее Сахары // Крымский научный вестник. – 2016. – № 5 (11). – С. 114–123.
5. Орнина Л.В., Каишуба И.В. Проблемы инфраструктуры сел и основные пути её совершенствования в России и Республике Таджикистан // Экономика: вчера, сегодня и завтра. – 2021. – Т. 11, № 12А. – С. 368–375.
6. Захарова Т.И. Мониторинг состояния транспортной инфраструктуры сельских территорий // Экономические науки. – 2017. – С. 160–165.
7. Полухина М.Г. Экономическая оценка развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельской местности // Региональная экономика: теория и практика. – 2018. – Т. 16, № 1. – С. 184–196.
8. Бугроменко Н.В. Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия РАН. Серия географическая. – 2010. – № 4. – С. 7–28.

### References

1. Gordeenko N.M. Znachenie dorozhnoj seti dlya razvitiya sel'skih territorij i obespecheniya prodovol'stvennoj bezopasnosti // Dorogi. Innovacii v stroitel'stve. – 2022. – № 102. – S. 12–15.
2. Bezverbnyj V.A., Maksimov A.N. Tendencii depopulyacii sel'skih territorij Rossijskoj Federacii po dannym Vserossijskoj perepisi naseleniya 2020 // Nauka. Kul'tura. Obshchestvo. – 2022. – Т. 28, № 4. – S. 150–161.

3. *Kapustina N.V.* Vliyanie transportnoj infrastruktury na social'no-ekonomicheskoe razvitie sel'skoj mestnosti // Vestnik evrazijskoj nauki. – 2023. – T. 15, № 5. – URL: <https://esj.today/PDF/15FAVN523.pdf> (data obrashcheniya: 10.02.2024). – Tekst: elektronnyj.
4. *Smirnov O.A.* Gosudarstvennoe regulirovanie razvitiya transportnyh sistem sel'skoj mestnosti v naimenee razvityh stranah: na primere stran Afriki yuzhnee Sahary // Krymskij nauchnyj vestnik. – 2016. – № 5 (11). – S. 114–123.
5. *Orinina L.V., Kashuba I.V.* Problemy infrastruktury sel i osnovnye puti eyo sovershenstvovaniya v Rossii i Respublike Tadjikistan // Ekonomika: vchera, segodnya i zavtra. – 2021. – T. 11, № 12A. – S. 368–375.
6. *Zaharova T.I.* Monitoring sostoyaniya transportnoj infrastruktury sel'skih territorij // Ekonomicheskie nauki. – 2017. – S. 160–165.
7. *Poluhina M.G.* Ekonomicheskaya ocenka razvitiya dorozhno-transportnoj infrastruktury sel'skoj mestnosti // Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika. – 2018. – T. 16, № 1. – S. 184–196.
8. *Bugromenko N.V.* Sovremennaya geografiya transporta i transportnaya dostupnost' // Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya. – 2010. – № 4. – S. 7–28.