

Вопрос 4. Состояние и перспективы развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий в Российской Федерации.

В Стратегии устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года в контексте проблем, препятствующих устойчивому развитию сельских территорий, говорится о том, что инфраструктурное развитие сельских территорий, особенно дорожной сети и современных средств связи, ведется темпами, не позволяющими в ближайшее время преодолеть существующий пространственный и коммуникационный разрыв между городом и селом.

Поэтому в качестве одной из задач, отмечаемых в Стратегии, является развитие дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий.

В сфере развития дорожно-транспортной инфраструктуры необходимо:

- увеличить темпы строительства дорог в сельской местности для обеспечения подъезда по дорогам с твердым покрытием до сельских населенных пунктов;
- улучшить транспортное обслуживание сельского населения путем увеличения числа сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами, числа и протяженности автобусных маршрутов¹.

В период, непосредственно предшествовавший разработке и реализации ведомственного проекта «Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях», ситуация с состоянием сельской дорожной сети в России являлась сложной, о чем свидетельствуют данные, приведенные в ежегодном докладе Министерства сельского хозяйства Российской Федерации о состоянии сельских территорий².

Техническое состояние автомобильных дорог общего пользования остается неудовлетворительным: в 2018 г. 47,2% автомобильных дорог местного и 57,6% регионального (межмуниципального) значения не отвечали нормативным требованиям, и за последние пять лет кардинальных положительных изменений не произошло, что отрицательно сказывается на качестве жизни сельских жителей. Особенно тяжелое положение сложилось с качеством местных дорог: если в 2014 г. не отвечали нормативным требованиям 43,4% таких дорог, то в 2018 г. – 47,2%, или на 8,8% больше. Качество региональных автомобильных дорог за последний год тоже снизилось – на 1,2%.

В территориальном разрезе наиболее сложная ситуация с качеством автомобильных дорог сложилась в Северо-Западном федеральном округе, где 61,2% местных и 64,1% региональных (межмуниципальных) дорог не отвечали нормативным требованиям, в Дальневосточном – 53,5 и 62,1%, Приволжском – 49,3 и 63,7% соответственно.

По техническому состоянию автомобильных дорог местного значения в числе лучших регионов Краснодарский край и Кемеровская область, где нормативным требованиям не отвечали только 9,6% дорог, Ханты-Мансийский автономный округ (10,6), Тюменская область (10,7), Республика Ингушетия (13,9). Худшее положение сложилось в Архангельской области, где 96,3% местных дорог не отвечали этим требованиям, Ненецком автономном округе (92,8), Республике Алтай (81,9), Кировской области (80,5).

¹ См.: Стратегия устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 февраля 2015 года № 151-р). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/420251273> (дата обращения: 29.11.2021).

² См.: О состоянии сельских территорий в Российской Федерации в 2018 году. Ежегодный доклад по результатам мониторинга / Министерство сельского хозяйства Российской Федерации, 2020. – URL: <https://mcx.gov.ru/upload/iblock/8bf/8bf9041a5ce6af3f7afb8ff739562118.pdf> (дата обращения: 29.11.2021).

Почти в половине субъектов Российской Федерации (39 регионов) доля местных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, превышала среднероссийское значение (47,2%).

Показателем, наиболее точно характеризующим ситуацию с развитием дорожной сети в сельской местности, является удельный вес сельских населенных пунктов, имеющих связь по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования.

В 2018 г., как и в 2017 г., в 10 субъектах Российской Федерации менее 50% сельских населенных пунктов имели связь с сетью дорог общего пользования, при этом данный показатель варьировал от 2,4% в Ненецком автономном округе и 4,5% в Республике Саха (Якутия) до 45,7% в Ярославской области.

Осталось без изменений и число субъектов Российской Федерации с высоким уровнем обеспеченности сельских населенных пунктов дорожной связью (свыше 80%) – 33 региона, из них в 4 республиках (Кабардино-Балкарская, Ингушетия, Крым и Северная Осетия–Алания) он достиг 100%. Число субъектов Российской Федерации со средним значением уровня обеспеченности сельских населенных пунктов дорожной связью (от 50 до 80%) в 2018 г. осталось без изменений – 39 регионов, что свидетельствует о сохранении сложной ситуации с развитием дорожной сети в сельской местности.

Недостаток дорог в сельском хозяйстве, их плохое качество приводят к нарушению связей между хозяйствующими субъектами, отрицательно сказывается на развитии межрегиональных связей, замедляет развитие рынка труда и увеличивает транспортные затраты в этой отрасли, а также создает напряженность в социальной сфере работников села.

На селе автодороги носят определяющий характер в развитии не только сельскохозяйственного производства, но и самих сельских поселений как одной из составляющей региональной сельскохозяйственной экономики, так как село должно обеспечивать продовольственную безопасность региона.

От развитости сети автодорог зависит не только мобильность населения, но и доступ сельскохозяйственных предприятий к материальным ресурсам. Качественные дороги дают возможность быстрого сбыта своей продукции сельскими товаропроизводителями, тем самым обеспечивая их конкурентоспособность, что, в свою очередь, дает толчок к последующему развитию и позволяет расширять производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

От состояния дорожной сети напрямую зависит конкурентоспособность отечественного сельскохозяйственного производства.

Ключевую роль автомобильные дороги играют в решении социальных задач на селе, в реализации приоритетных национальных проектов в области обеспечения населения доступным жильем, образования, здравоохранения и, конечно же, сельского хозяйства.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям населения сельских территорий (происходит миграция в большие города), является одним из наиболее существенных структурных ограничений темпов социально-экономического развития села³.

Реализация мероприятий, предусмотренных ведомственным проектом «Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях», связана с определенными рисками и возможностями.

³ См.: Бобышев Е.Н., Шамин А.Е. Факторы, влияющие на развитие дорожной сети в сельских территориях. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-vliyayushchie-na-razvitie-dorozhnoy-seti-v-selskih-territoriyah> (дата обращения: 29.11.2021).

Ключевые риски и возможности ведомственного проекта «Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях»⁴

№ п/п	Наименование риска/возможности	Мероприятия по предупреждению риска/реализации возможности
Ключевые риски		
1	Нарушение сроков ввода в эксплуатацию и (или) передачи в эксплуатацию после капитального ремонта объектов транспортной инфраструктуры и, как следствие, недостижение цели и невыполнение показателя ведомственного проекта	Мониторинг хода реализации мероприятий ведомственного проекта, в том числе посредством проведения совещаний с субъектами Российской Федерации (в том числе в режиме видеоконференции) с участием глав муниципальных образований и подрядных организаций (исполнителей работ) для принятия мер по обеспечению своевременного ввода объектов
2	Отсутствие в бюджете субъекта Российской Федерации бюджетных ассигнований на исполнение расходных обязательств субъекта Российской Федерации в размере, достаточном для обеспечения предельного уровня софинансирования расходного обязательства на предоставление субсидии из федерального бюджета, предусмотренных на реализацию мероприятия ведомственного проекта	Анализ доведения средств федерального бюджета до бюджетополучателей в соответствии с информацией о расходах бюджета субъекта Российской Федерации (местного бюджета), источником финансового обеспечения которых является субсидия
3	Нарушение подрядными организациями и исполнителями мероприятия ведомственного проекта условий государственных (муниципальных) контрактов	Мониторинг и контроль исполнения условий государственных контрактов
Ключевые возможности		
1	Интересы, «привязанные к местности» потребности, инициатива жителей населенных пунктов, органов территориального общественного самоуправления на сельских территориях, индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность на сельских территориях, коммерческих и некоммерческих объединений жителей поселений, расположенных на сельских территориях,	Доведение до граждан, проживающих на сельских территориях, и организаций, ведущих предпринимательскую деятельность, информации о принципах реализации государственной программы Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий», ее целях и задачах

⁴ См.: Приложение 5 к Протоколу заседания ВКО Минсельхоза России от 19 июня 2020 г. № ЕФ-17-51 / Комплексное развитие сельских территорий. Сборник нормативных правовых актов / Министерство сельского хозяйства Российской Федерации. – URL: <https://mcx.gov.ru/upload/iblock/454/454c6d036fc7310ee528376008ad3ba9.pdf> (дата обращения: 28.11.2021).

	некоммерческих организаций, осуществляющих деятельность на сельской территории или в пользу жителей сельских поселений	
--	---	--