

На правах рукописи



Саргина Анна Валериевна

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ
РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика
(1. региональная экономика)

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2024

Работа выполнена на кафедре национальной и региональной экономики федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», г. Москва.

- Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Седова Надежда Васильевна
- Официальные оппоненты: **Капустина Надежда Валерьевна**
доктор экономических наук, доцент,
федеральное государственное
образовательное бюджетное учреждение
высшего образования «Финансовый
университет при Правительстве Российской
Федерации», профессор кафедры
экономической безопасности и управления
рисками
- Пьянкова Светлана Григорьевна**
доктор экономических наук, доцент,
федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего
образования «Уральский государственный
экономический университет», профессор
кафедры региональной, муниципальной
экономики и управления
- Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего
образования «Петербургский
государственный университет путей
сообщения Императора Александра I»

Защита состоится 24 апреля 2024 года в 13:30 на заседании диссертационного совета 24.2.372.13 на базе ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова» по адресу: 115054, Москва, Стремянный переулок, д.36, ауд. 353.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в Научно-информационном библиотечном центре им. академика Л. И. Абалкина ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова» по адресу: 115054, г. Москва, ул. Зацепа, д. 43 и на сайте организации: <http://ords.rea.ru/>.

Автореферат разослан «__» марта 2024 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета 24.2.372.13
кандидат экономических наук, доцент



Ирина Владимировна Шарова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена проблемами формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры.

Территориальное размещение и экономическое значение транспортной инфраструктуры неоднородны, что влияет на дальнейшее развитие, а также объем необходимых инвестиций. Для более корректного анализа и оценки влияния региональной транспортной инфраструктуры на экономический рост необходимо учитывать ряд факторов, оказывающих влияние на развитие региона в целом: уровень социально-экономического развития региона и соседних регионов, влияние экономических систем разных уровней и разных регионов друг на друга (внутрирегиональное и межрегиональное движение и перемещение населения, ресурсов, инвестиций), размер территории, текущее состояние транспортной инфраструктуры, наличие проектов по развитию других видов инфраструктуры (здравоохранение, жилищно-коммунальное хозяйство и др.), уровень вовлеченности жителей в общественные процессы, наличие либо отсутствие монополистов как среди поставщиков, так и со стороны потребителей транспортных услуг, и др. Важным фактором является согласованность действий федеральных и региональных органов исполнительной власти и других субъектов транспортной инфраструктуры федерального и регионального уровня при разработке стратегии, плана ее реализации, а также критериев и показателей успешности реализации стратегии.

Данное исследование посвящено изучению региональной транспортной инфраструктуры на примере Уральского федерального округа, а также поиску организационно-экономических механизмов, которые помогут поднять уровень развития инфраструктуры округа. Актуальность темы подтверждается выявленным в ходе исследования разрывом между уровнем развития транспортной инфраструктуры в субъектах округа и относительно низких темпах повышения доступности транспортной инфраструктуры. Чтобы улучшить доступность субъектов необходимо определить организационно-экономические механизмы, которые повлияют на улучшение этих показателей.

Степень научной разработанности проблемы исследования.

Исследованиями региональной экономики и регионального развития занимались Л.И.Абалкин, А.Г.Аганбегян, Н.Н.Баранский, С.Д.Валентей, В.Ф.Васютин, В.В.Ивантер, Н.Н.Михеева, Р.М.Нижегородцев, Н.Н.Колосовский. С.Г.Струмилин, Я.Г.Фейгин и др. Исследования региональной экономики в контексте пространственного развития принадлежат С.В.Валентею, Г.Ю.Гагариной, О.В.Кузнецовой, В.Г.Поляковой, Н.В.Седовой, Л.Н.Чайниковой.

Исследования транспорта в системе региональных экономических связей разрабатывались А.Г.Аганбегяном, Д.А.Ашауэром, В.Н.Бугроменко, О.С.Пчелинцевым, М.М.Минченко, Н.Н.Ноздриной, П.Нийкампом и

П.Ритвельдом, П.Самуэльсоном, Т. А.Прокофьевой и др.

Проблемы организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъектов Российской Федерации исследуются в трудах И.Г.Дудко, Е.Ю.Зинченко, Е.М.Ковешникова, В.В.Кудинова, А.М.Лимонова, С.В.Масловой, Д.Б.Останкова, Н.И.Петренко, Н.И.Соломки, Е.Н.Хазова и др. Проблемы межведомственного взаимодействия исследуются в работах Ю.Н.Замолоцких, Д.Г.Набатова, С.М.Плаксина, О.В.Симагиной, В.Н.Тюшнякова и И.А.Тюшняковой, А.В.Чаплинского.

Проблемам эффективности инфраструктурных проектов на транспорте посвящены работы таких современных исследователей, как В.Н.Богачев, К.П.Глущенко, О.Е.Медведева, А.И.Артеменков, Ю.В.Трофименко, П.В.Медведев, Б.Флиvbьорг, Ч.Кантарелли, М.Николаисен, П.Дрискол, Г.Димитру, Ф.Райт, Дж.Ворд и др.

Вопросы создания единого инфраструктурного плана, особенно его согласования между различными органами власти актуальны для всех стран как на уровне страны, так и на уровне региона (провинции, штата, субъекта). Постпроектная оценка реализованных и эксплуатируемых транспортных инфраструктурных проектов изучены ограниченно. Это определяет потребность в совершенствовании механизмов взаимодействия между органами исполнительной власти и подходов к проведению постпроектной оценки реализованных проектов, а также поиска методов оценки таких проектов.

Целью диссертационного исследования является теоретическое обоснование и разработка направлений совершенствования организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры регионов.

В соответствии с указанной целью в работе были поставлены и решены следующие **задачи**:

- исследовать теоретические положения, подходы к оценке и текущие программы развития транспортной инфраструктуры;
- выполнить анализ документов стратегического развития и реализации стратегии социально-экономического развития Уральского федерального округа;
- сформулировать перспективные направления развития региональной транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа;
- провести оценку транспортной обеспеченности Уральского федерального округа и его субъектов;
- разработать концепцию реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры;
- разработать методику проведения постпроектной оценки региональных транспортных инфраструктурных проектов как элемента региональной транспортной инфраструктурной политики.

Объектом исследования является региональная транспортная инфраструктура.

Предмет исследования – организационно-экономические механизмы, влияющие на развитие региональной транспортной инфраструктуры.

Теоретической и методологической базой исследования стали фундаментальные научные положения экономической теории, теории региональной экономики, стратегического планирования, управления проектами, экономического моделирования. Теоретической основой являются исследования отечественных и зарубежных ученых в области теории инфраструктуры, в целом, и в транспортной отрасли, в частности, теории управления проектами, стратегического планирования, методики оценки эффективности проектов и проведения постпроектной оценки транспортных инфраструктурных проектов.

В диссертационном исследовании применены историко-эволюционный, интеграционный, отраслевой, функциональный, системный и процессный научные подходы.

Использованы методы экономического, статистического, ретроспективного, системного, категориального, сравнительного, расчетно-аналитического анализа, экспертной оценки.

Информационно-статистическая база исследования сформирована соответствующими Федеральными законами, Указами Президента, постановлениями Правительства, данными Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, Министерства экономического развития, Министерства транспорта, Единой межведомственной информационно-статистической системы, нормативно-правовыми актами и документами федеральных органов власти и субъектов Российской Федерации, аналитическими исследованиями, научными публикациями, информационными ресурсами в сети Интернет, а также данными из практического опыта автора.

Рабочая гипотеза диссертационного исследования заключается в том, что использование организационно-экономических механизмов управления региональной транспортной инфраструктурой (создание базы данных по инфраструктуре, формирование реестра предложений по созданию новой инфраструктуры и модернизации существующей, создание единого плана развития инфраструктуры региона, проведение постпроектной оценки реализованных проектов) может позволить снизить противоречия между теорией и практикой применения механизмов реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры и обеспечить основу для поддержки принятия решений в последовательном и согласованном виде.

Научная новизна диссертации состоит в уточнении теоретических положений и разработке организационно-экономических механизмов при

развитии региональной транспортной инфраструктуры.

Основные научные результаты, полученные автором лично и выносимые на защиту:

1. Развита теоретическая модель региональной экономики: уточнено понятие региональной транспортной инфраструктуры, дополнены показатели отслеживания состояния региональной транспортной инфраструктуры, систематизированы основные причины отклонений планируемых результатов реализации инфраструктурных проектов, обоснована важность подхода к проведению постпроектной оценки, сформулированы перспективные направления развития транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа.

2. Разработана концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры, позволяющая усилить координационные механизмы взаимодействия между уровнями власти, расширить обмен информацией на стадии планирования, увязать региональное и федеральное стратегическое планирование, сформировать консолидированные инвестиционные планы, повысить качество среднесрочного планирования в рамках отраслевых министерств и финансового прогнозирования, акцентировать внимание ведомств на формировании портфелей проектов, а также усилить методическое руководство на федеральном и региональном уровне в целях укрепления связи национальных, отраслевых и региональных приоритетов (унифицировать методики расчета инфраструктурных показателей). Концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры определяет основные принципы развития региональной транспортной инфраструктуры, участников, организационно-экономические механизмы и шаблоны документов, а также результаты.

3. Проведена оценка транспортной обеспеченности Уральского федерального округа и его субъектов. Данная оценка позволила выявить особенности транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа. Рассчитанные показатели могут быть использованы для анализа и мониторинга изменения транспортной обеспеченности регионов при реализации инфраструктурных проектов.

4. Исследована и обоснована необходимость проведения постпроектной оценки как механизма региональной транспортной инфраструктурной политики. Предложен вариант встраивания нового механизма в проектное управление на федеральном, региональном и местном уровне. Согласно существующим нормативным актам основными элементами ведения проектной деятельности являются: стратегическое управление, государственные программы и бюджетный цикл; управление проектом; функциональная структура проектной деятельности и нормативное обеспечение; развитие компетенций; мотивация участников проектов. Таким образом, элемент

«Управление проектом» дополнен новым процессом 2.5. «Проведение постпроектной оценки»; элемент «Стратегическое управление» дополнен процессом 1.5. «Отслеживание хода эксплуатации проектов высшим руководством»; элемент «Функциональная структура проектной деятельности и нормативное обеспечение» в части процесса 3.3. «Нормативные акты и методические документы проектной деятельности» может быть расширен методикой проведения постпроектной оценки.

5. Разработана методика проведения постпроектной оценки региональных транспортных инфраструктурных проектов, предполагающая определение порядка проведения постпроектной оценки завершенных региональных транспортных инфраструктурных проектов после запуска проектов и в течение всего цикла их эксплуатации. Данная методика позволит улучшить точность расчета технико-экономического обоснования по новым проектам за счет использования верифицированных данных по фактическим результатам региональных инфраструктурных проектов, повысить точность планирования расходной и доходной части бюджета за счет сравнения плановых и фактических расходов на проекты и сроков реализации, повысить эффективность принятых управленческих решений за счет использования зафиксированных уроков прошлого опыта, предоставить заинтересованным сторонам научно обоснованные объяснения того, почему фактические результаты могут отличаться от ожидаемых результатов.

Теоретическая значимость исследования заключается в разработке теоретических положений и методических рекомендаций по проведению оценки региональных инфраструктурных проектов на транспорте, уточняющих и дополняющих существующие методические документы в целях дальнейшего совершенствования механизмов стратегического управления развитием регионов Российской Федерации.

Практическая значимость исследования состоит в возможности использовать полученные результаты при разработке органами законодательной и исполнительной власти новых нормативно-правовых актов и методических документов, либо внесении изменений в существующие акты в части региональных стратегий социально-экономического развития, региональной политики, транспортной политики, межведомственного взаимодействия.

Результаты исследования могут быть использованы при постановке целей, задач, определении показателей в документах целеполагания, прогнозирования и планирования и программирования на федеральном, региональном и местном уровнях.

Экономическим эффектом применения результатов исследования может являться повышение эффективности использования бюджетных средств, направляемых на решение проблем региональной транспортной инфраструктуры.

Также возможно использование результатов исследования в научном и учебном процессах при изучении дисциплин «Региональная экономика», «Государственное регулирование экономики», «Стратегия пространственного развития», «Пространственная экономика», «Государственные программы и проекты».

Соответствие диссертации паспорту научных специальностей.

Диссертация по своему содержанию, предмету и методам исследования соответствует Паспорту научных специальностей Высшей Аттестационной Комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации по специальности 5.2.3 Региональная и отраслевая экономика по пунктам областей исследования:

1.3 Региональное экономическое развитие и его факторы. Проблемы сбалансированности регионального развития. Сбалансированность региональных социально-экономических комплексов.

1.11. Региональная экономическая политика: цели, инструменты, оценка результатов.

1.15. Оценка эффективности региональной экономической политики в Российской Федерации, федеральных округах, субъектах федерации и муниципальных образованиях.

Обоснованность и достоверность результатов исследования определяется использованием общенаучных методов исследования, отечественных и зарубежных источников по проблеме диссертационного исследования, актуальной статистической базой, структурированным подходом к решению поставленных в исследовании задач.

Апробация результатов диссертационного исследования проходила на научно-практических конференциях, выводы и предложения диссертационного исследования были одобрены на Международных Плехановских чтениях (2022 г.), Международной научной конференции студентов и молодых ученых «В целях устойчивого развития цивилизации: сотрудничество, наука, образование, технологии» (2022 г.), XIII Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития промышленности России» (2023 г.).

Отдельные результаты исследования использованы в деятельности органов исполнительной власти, предприятий, а также в учебном процессе в ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова» по дисциплинам «Стратегия пространственного развития», «Региональная экономика», «Устойчивое развитие экономических систем», «Государственные программы и проекты».

Публикации. Основные положения и выводы диссертации опубликованы в 7 работах автора общим объемом 5,92 печатных листов (в том числе 4,86 авторских печатных листов), включая 3 статьи в журналах, входящих перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени

кандидата наук, общим объемом 3,13 печатных листов (из них авторских – 2,63 печатных листов).

Структура и объем работы определены поставленными целями и задачами. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и 23 приложений, содержит 15 таблиц, 29 рисунков. Работа изложена на 231 странице, включая 53 страницы приложений. Список литературы включает 168 наименований, в том числе 32 источника на иностранном языке.

Во введении обоснована актуальность темы, сформулированы цель, основные задачи, предмет, объект, методы исследования, научная новизна, теоретическая и практическая значимость результатов.

В главе 1 «Теоретические подходы к обеспечению экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры» исследована роль региональной транспортной инфраструктуры в контексте пространственного развития, рассмотрены основные подходы к оценке влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост региона и используемые механизмы, проведен анализ программ развития транспортной инфраструктуры в мире и международный опыт проведения постпроектной оценки.

В главе 2 «Анализ динамики развития транспортной инфраструктуры регионов (на примере Уральского федерального округа)» рассмотрено социально-экономическое состояние Уральского федерального округа, существующие документы стратегического планирования, современное состояние транспортной инфраструктуры округа и перспективные направления развития региональной транспортной инфраструктуры, разработана концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры.

В главе 3 «Совершенствование организационно-экономических механизмов развития региональной транспортной инфраструктуры» рассчитаны индикаторы транспортной обеспеченности Уральского федерального округа, сформулированы методические основы проведения постпроектной оценки и разработана методика проведения постпроектной оценки проектов транспортной инфраструктуры.

В заключении сформулированы основные научные результаты и выводы исследования.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Развита теоретические положения региональной экономики: уточнено понятие региональной транспортной инфраструктуры, дополнены показатели отслеживания состояния региональной транспортной инфраструктуры, систематизированы основные причины отклонений планируемых результатов реализации инфраструктурных

проектов, обоснована важность подхода к проведению постпроектной оценки, сформулированы перспективные направления развития транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа.

На основе проведенного анализа и выделенных характеристик и определения «транспортной инфраструктуры», предложено следующее определение понятия «транспортная инфраструктура региона» - это вид инфраструктурного комплекса, обеспечивающий пространственное развитие территорий и состоящий из совокупности объектов инфраструктуры воздушного, внутреннего водного, морского, железнодорожного, автомобильного транспорта и видов транспортной деятельности, в процессе функционирования которых обеспечивается движение потоков различных видов ресурсов в экономическом пространстве региона и его территориальная целостность, а также создаются условия для его социально-экономического развития через транспортно-экономические связи. Классификация инфраструктуры по признаку материальности дополнена видом «цифровая» инфраструктура.

Для более точной оценки вклада региональной транспортной инфраструктуры в экономику региона предложено расширить перечень показателей объемом инвестиций в инфраструктуру по видам транспорта (железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, внутренний водный транспорт, морской транспорт) на уровне субъекта, а также вести мониторинг показателей по реализации Транспортной стратегии не только в агрегированном виде на уровне страны, но и на уровне субъекта.

Анализ проведенных исследований позволил систематизировать основные причины отклонений планируемых результатов реализации инфраструктурных проектов. Причины отклонений могут быть техническими (ошибки в моделях и данных), психологическими (игнорирование затрат и риск при планировании), политико-экономическими (намеренное завышение выгод и недооценка затрат для выбора проекта), управленческими (отсутствие нормативно-правовой базы, отсутствие в регионе компетенций и навыков по реализации инфраструктурных проектов), финансовыми (несвоевременное выделение средств на реализацию проекта).

Анализ программ развития транспортной инфраструктуры в Германии, Великобритании, Австралии, США и России показал, что составление инфраструктурных программ является комплексным процессом. Несмотря на очевидную потребность в строительстве новой инфраструктуры и модернизации существующей, инвестиции на эти проекты не выделяются в полной мере. Концептуальные проблемы при оценке эффективности инфраструктурных проектов на транспорте заключаются в синхронизации данных и выстраивании единых подходов к расчетам показателей на уровне предварительного одобрения проекта и после его завершения. Проведение постпроектной оценки поможет

определить необходимые данные и повысить точность расчета экономической эффективности будущих инфраструктурных проектов.

На основе анализа документов социально-экономического развития регионов Уральского федерального округа и динамики развития транспортной инфраструктуры были сформулированы перспективные направления развития региональной транспортной инфраструктуры, к которым относятся обеспечение согласования документов стратегического целеполагания, прогнозирования и планирования и программирования на местном и региональном уровне для обеспечения социально-экономического развития региона; создание в регионе единой системы мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта и обеспечение интеграции всех видов транспорта за счет строительства новой инфраструктуры, модернизации существующей, а также гибкого согласования мультимодальной сети маршрутов; использование современных информационных технологий для планирования развития транспорта, проектирования транспортной инфраструктуры, управления строительством объектов инфраструктуры, оценки основных показателей в рамках региона.

Снижение диспропорций развития разных видов транспорта в округе может быть осуществлено за счет развития внутреннего водного транспорта на территориях Тюменской области, Ханты-Мансийского и Ямало-ненецкого автономных округов, расширения железнодорожной инфраструктуры для связывания отдельных веток железнодорожных путей, находящихся на территории Уральского федерального округа, реализации проектов по обеспечению круглогодичной доступности для населенных пунктов, не имеющих доступа к всепогодной дороге, особенно в автономных округах.

Доведение состояния автомобильных дорог до целевых показателей, обеспечение планового и внепланового ремонта существующей инфраструктуры во избежание раннего износа, развитие транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров на основных направлениях перевозок, обеспечение формирования межрегиональных и внутрирегиональных связей, развитие транспортных систем Екатеринбургской, Челябинской, Тюменской, агломераций также могут стать перспективными направлениями развития региональной транспортной инфраструктуры.

2. Разработана концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры, позволяющая усилить координационные механизмы взаимодействия между уровнями власти, расширить обмен информацией на стадии планирования, увязать региональное и федеральное стратегическое планирование, сформировать консолидированные инвестиционные планы, повысить качество среднесрочного планирования в рамках отраслевых министерств и финансового прогнозирования, акцентировать внимание ведомств на

формировании портфелей проектов, а также усилить методическое руководство на федеральном и региональном уровне в целях укрепления связи национальных, отраслевых и региональных приоритетов (унифицировать методики расчета инфраструктурных показателей). Концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры определяет основные принципы развития региональной транспортной инфраструктуры, участников, организационно-экономические механизмы и шаблоны документов, а также результаты.

Концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры разработана на основании внедрения следующих организационно-экономических механизмов (Рисунок 1): создание базы данных по инфраструктуре; формирование реестра предложений по созданию новой инфраструктуры и модернизации существующей инфраструктуры; создание единого плана развития инфраструктуры региона; проведение постпроектной оценки реализованных проектов.

Сформулирована основная цель концепции – обеспечить основу для планирования транспортной политики региона и поддержки принятия решений в последовательном и согласованном виде.

Определены шесть групп основных участников концепции: органы власти, инвестиционные институты (банки, бюджет), владельцы и операторы, пользователи, общество, СМИ.

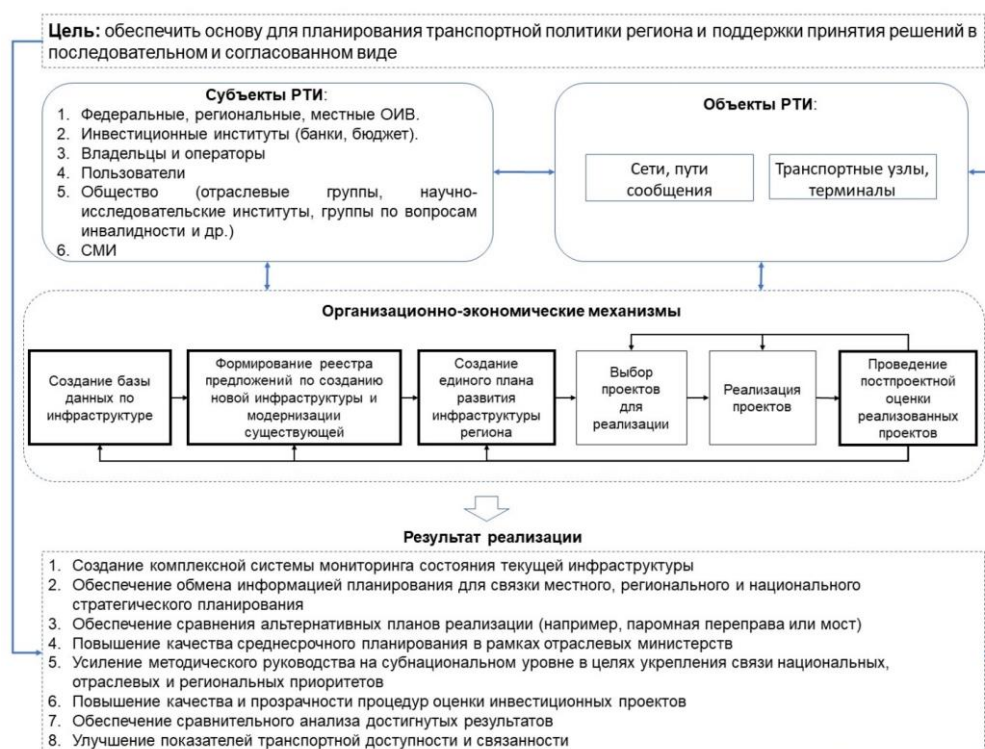


Рисунок 1 – Концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры

Источник: составлено автором

Расширены основные принципы развития региональной транспортной инфраструктуры (далее – РТИ), в дополнение к изложенным в Транспортной стратегии Российской Федерации:

- Все планы и действия при развитии РТИ определяются целями и задачами субъекта Российской Федерации и соответствуют стратегическим приоритетам страны.
- РТИ ориентирована на решение проблем/ограничений: рассмотрение проблем является отправной точкой в достижении целей, задач и целевых показателей.
- Заинтересованные стороны вовлекаются во все стадии процесса развития РТИ.
- Принимаемые решения подкрепляются верифицированными данными и информацией (количественными и качественными, объективными и субъективными).
- Транспортное планирование и оценка проектов проводятся с учетом мультимодальной перспективы.

Основными составляющими концепции реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры, представленной на Рисунке 2 являются:

- мастер-шаблон стратегии социально-экономического развития региона (далее – стратегии СЭР);
- мастер-шаблон плана мероприятий реализации стратегии СЭР;
- шаблон документа для сбора идей/предложений по развитию транспортной инфраструктуры;
- шаблон паспорта проекта и верхнеуровневого ТЭО с возможностью выбора национальных целей и возможностью ручного ввода региональных целей, если они не являются частью реализации национальных целей;
- шаблон паспорта проекта и детального ТЭО, включая порядок расчета показателей;
- шаблон плана проекта и других проектных документов;
- предустановленные формы автоматизированной отчетности по имеющимся данным в системах-источниках;
- справочники: национальные стратегические цели, показатели, ОИВ, ответственные и др.;
- алгоритмы расчета показателей на основании утвержденных методик;
- база данных по инфраструктуре региона / субъекта.

В рамках концепции предлагается сформировать мастер-шаблон стратегии социально-экономического развития и плана реализации на уровне региона и федерального округа, который содержит все национальные цели, показатели и

алгоритмы их расчета, данные за выбранный период из государственных систем (статистические и иные данные, собираемые Росстатом, Минэкономразвития, Минтрансом и другими ОИВ). Также в рамках создания мастер-шаблона стратегии СЭР региона будет выстроена иерархия показателей на уровне базы данных показателей, с указанием ответственного исполнителя за показатель. Показатели реализации стратегии социально-экономического развития региона будут рассчитываться автоматически по заложенным формулам и по итогам года автоматически будет создаваться отчет по проценту выполнения показателей без привлечения сотрудников ОИВ. Отчетность по показателям, в зависимости от показателя может быть предоставлена в ежедневном / еженедельном / ежемесячном / квартальном / годовом разрезе. Ответственный за предоставление данных по каждому показателю определяется посредством каскадирования с федерального на региональный (муниципальный уровень).

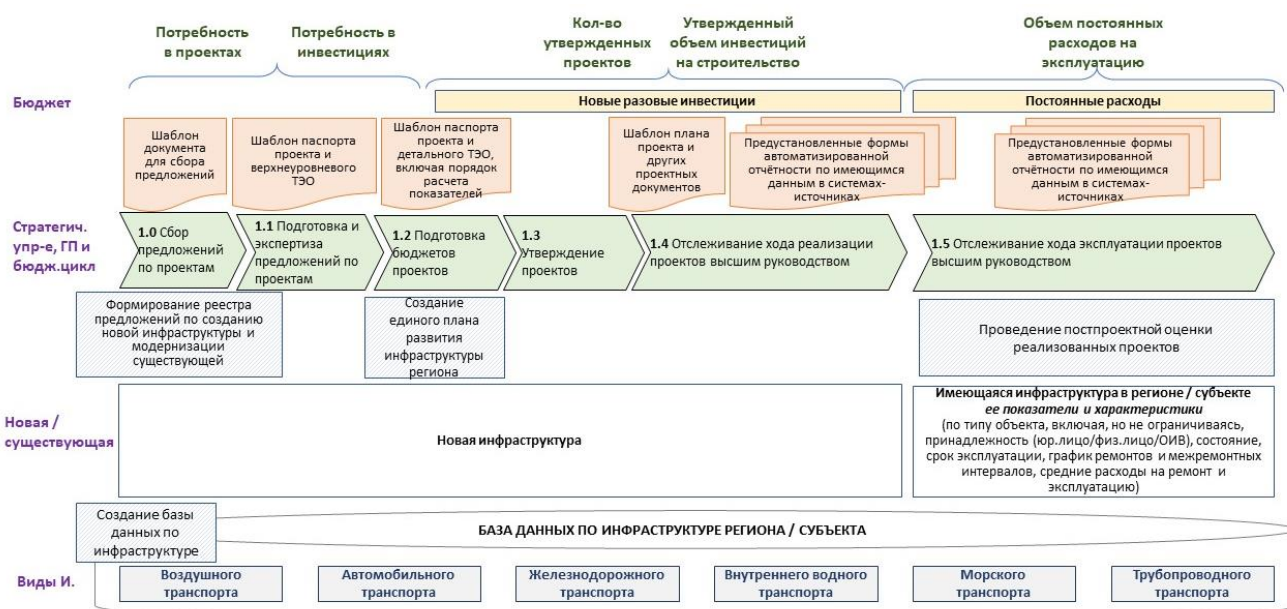


Рисунок 2 – Основные составляющие концепции реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры
Источник: составлено автором

Единый план развития транспортной инфраструктуры должен охватывать все виды транспортной инфраструктуры и учитывать географическое расположение объектов в соответствии с административно-территориальным делением. Первичным является анализ имеющейся информации и перечня объектов транспортной инфраструктуры. При рассмотрении объектов в части автомобильных дорог, информация должна быть указана по всем видам дорог, проходящим по территории региона, вне зависимости от того, в чьем ведении они находятся.

Важной составляющей является создание базы данных по инфраструктуре,

которая будет содержать данные по типу объекта инфраструктуры, включая его принадлежность (юр.лицо/физ.лицо/ОИВ), состояние, срок эксплуатации, график ремонтов и межремонтных интервалов, средние расходы на ремонт и эксплуатацию. Постепенное накопление этих данных позволит в будущем в автоматическом режиме оценивать корректность заявляемых в ТЭО расходов на реализацию объектов, планировать и прогнозировать расходы на содержание инфраструктуры и плановые ремонты. При отсутствии данных они могут быть заменены расчетными экспертными значениями с обязательным пересмотром в случае появления фактических данных. Часть данных присутствует в учетных системах предприятий, на балансе которых находятся объекты транспортной инфраструктуры. Таким образом будет собран «единый источник истины» по состоянию объектов транспортной инфраструктуры и расходам на их содержание.

Формирование реестра предложений по созданию новой инфраструктуры и модернизации существующей в едином формате позволит сделать процесс прозрачным и более легким для оценки. Новые инициативы являются открытыми и могут пройти обсуждение с населением, органами власти, экспертным и научным сообществом. Строительство инфраструктуры решает текущую либо стратегическую задачу. Со временем будет создан максимально полный реестр проектов, отражающий приоритеты развития региона и аргументы выбора инфраструктурных предложений.

Впоследствии база по инфраструктуре будет дополнена данными по подтвержденным выгодам от реализованных проектов, результатам проведенных постпроектных оценок, что в конечном итоге позволит более точно планировать бюджеты расходов и доходов на инфраструктурные проекты.

Предложенная концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры заложит фундамент системы комплексного долгосрочного планирования развития взаимосвязанных отраслей.

3. Проведена оценка транспортной обеспеченности Уральского федерального округа и его субъектов. Данная оценка позволила выявить особенности транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа. Рассчитанные показатели могут быть использованы для анализа и мониторинга изменения транспортной обеспеченности регионов при реализации инфраструктурных проектов.

В основе расчета транспортной обеспеченности лежат следующие показатели: плотность (густота) транспортной сети относительно территории, плотность (густота) транспортной сети относительно населения, коэффициент Энгеля, коэффициент Успенского, коэффициент Гольца.

Наиболее распространенными показателями оценки уровня развития транспортной инфраструктуры территории являются плотность (густота)

транспортной сети. Чаще всего применяются два показателя: плотность (густота) сети относительно территории (длина путей сообщения в километрах на 1000 квадратных километров территории) и населения (длина путей сообщения в километрах на 10 тыс. жителей).

Плотность эксплуатируемых автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытием в Уральском федеральном округе за 2012 – 2021 гг. возросла, что можно объяснить увеличением общей протяженности дорог за счет строительства новых. Самый большой рост (в 2,14 раза) наблюдается в Челябинской области. Плотность железнодорожных путей и внутренних водных путей за этот же период практически не изменилась и составила 4,7 км и 7,15 км на 1000 кв. км территории Уральского федерального округа. При этом максимальная плотность железнодорожных путей в Свердловской (18,14 км/1000 кв.км.) и Курганской (10,43 км/1000 кв. км.) областях, а минимальная в Ямало-Ненецком автономном округе (0,63 км/1000 кв.км.), что обусловлено географическими факторами.

Наряду с простыми показателями плотности транспортной сети применяются комплексные: коэффициенты Энгеля – Юдзуру Като, Успенского, Колосовского, Гольца, Василевского и др. В таблице 1 приведены расчетные коэффициенты по Уральскому федеральному округу по состоянию на 2021 г.

Транспортная обеспеченность Уральского федерального округа автомобильными дорогами из расчета площади, перевезенных грузов и количества населенных пунктов хуже, чем в среднем по стране: коэффициент Энгеля на 29% ниже среднего по стране, коэффициент Успенского на 5% ниже, коэффициент Гольца – на 16% ниже. Самые минимальные значения относятся к Ханты-Мансийскому и Ямало-Ненецкому автономным округам. Максимальные значения характерны для Курганской (на 120% выше среднего по стране) и Челябинской (на 56% выше среднего по стране) областей.

Рассчитанные коэффициенты по железнодорожным путям позволяют сделать вывод о достаточном уровне транспортной доступности в целом для округа: коэффициент Энгеля на 3% выше среднего по стране, коэффициент Успенского на 7% ниже, коэффициент Гольца – на 21% выше. Минимальные значения относятся к Ханты-Мансийскому и Ямало-Ненецкому автономным округам: коэффициент Энгеля на 35% и 57% ниже среднего по стране, коэффициент Успенского на 18% и 53% ниже, коэффициент Гольца – на 2% и 35% ниже.

В субъектах, где внутренний водный транспорт присутствует, уровень транспортной обеспеченности является высоким и превышает средние по стране по различным коэффициентам в 2–3,5 раза. При этом в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах при низких показателях покрытия автодорогами и железнодорожными путями, есть потенциал для увеличения

объёма перевозок внутренним водным транспортом.

Таблица 1 – Расчет показателей транспортной обеспеченности автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта Уральского федерального округа по состоянию на 2021г.

Субъект / коэффициент	Коэффициент Энгеля			Коэффициент Успенского			Коэффициент Гольца		
	автомобильные дороги	железнодорожные пути	внутренние водные пути	автомобильные дороги	железнодорожные пути	внутренние водные пути	автомобильные дороги	железнодорожные пути	внутренние водные пути
Российская Федерация	31,39	1,74	2,04	6,55	0,57	1,65	26,58	1,48	1,72
Уральский федеральный округ	22,30	1,79	2,75	6,24	0,53	3,07	22,21	1,79	2,74
Курганская область	69,11	3,08	-	23,68	0,82	-	31,54	1,41	-
Свердловская область	35,18	3,85	1,28	9,74	0,93	6,01	75,16	8,22	2,74
Тюменская область	12,61	1,04	5,03	3,24	0,41	4,45	11,72	0,97	4,68
в том числе:									
Ханты-Мансийский авт. округ	7,75	1,14	6,61	1,67	0,47	4,53	8,15	1,45	8,38
Ямало-Ненецкий авт. округ	4,60	0,74	6,30	1,55	0,27	7,01	5,53	0,95	8,11
Тюменская область без авт. округов	38,84	1,76	2,95	10,28	0,62	2,37	27,90	1,27	2,12
Челябинская область	49,08	3,25	-	13,17	0,66	-	50,99	3,38	-

Источник: Расчеты автора на основании данных Федеральной службы государственной статистики

Транспортная обеспеченность также может быть рассчитана с приведением различных видов транспорта к километру железных дорог. Расчет приведенных показателей (Таблица 2) показывает, что для Уральского федерального округа характерен средний уровень транспортной обеспеченности. Регионами аутсайдерами являются Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. Данные показатели отражают количественную составляющую транспортной обеспеченности территории путями сообщения, что оказывает влияние на планирование при развитии транспорта.

Проведенная оценка транспортной обеспеченности Уральского федерального округа и субъектов, входящих в его состав, показала

необходимость развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 2 – Расчет приведенных показателей транспортной обеспеченности автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта Уральского федерального округа по состоянию на 2021г.

Субъект / коэффициент	Приведенная длина путей, километров	Плотность (густота) транспортной сети относительно территории	Плотность (густота) транспортной сети относительно населения	Коэффициент Энгеля	Коэффициент Успенского	Коэффициент Гольца
Российская Федерация	663 884,57	38,82	45,61	13,31	2,56	11,27
Уральский федеральный округ	59 842,89	32,91	48,54	12,64	2,88	12,59
Курганская область	6 089,11	85,16	74,38	25,17	5,89	11,49
Свердловская область	16 547,20	85,16	38,57	18,12	3,69	38,72
Ханты-Мансийский авт. округ	10 816,30	20,22	64,09	11,39	2,34	14,43
Ямало-Ненецкий авт. округ	6 030,35	7,84	110,24	9,30	2,57	11,97
Тюменская область без авт. округов	9 238,06	57,70	59,86	18,58	4,32	13,35
Челябинская область	11 121,88	125,67	32,30	20,15	3,63	20,93

Источник: Расчеты автора на основании данных Федеральной службы государственной статистики

Несмотря на существующие недостатки линейных измерителей, рассчитанные в рамках анализа показатели являются универсальными, т.к. основаны на данных, находящихся в открытом доступе, и могут применяться на муниципальном, региональном и федеральном уровне, что позволяет проводить анализ и мониторинг изменения транспортной обеспеченности регионов и муниципальных образований при реализации инфраструктурных проектов. Для получения более точной картины, на уровне субъекта предпочтительней пользоваться коэффициентами Энгеля, Успенского и Гольца по видам транспорта.

Оценка обеспеченности транспортной инфраструктурой из расчета обжитой территории субъектов, учет пространственного расположения объектов инфраструктуры, а также расчет сезонной доступности перевозок по всем видам транспорта, включая воздушный, может рассматриваться как направление дальнейших исследований.

4. Исследована и обоснована необходимость проведения постпроектной оценки, как механизма региональной транспортной инфраструктурной политики. Предложен вариант встраивания нового механизма в проектное управление на федеральном, региональном и местном уровне. Согласно существующим нормативным актам основными элементами ведения проектной деятельности являются: стратегическое управление, государственные программы и бюджетный цикл; управление проектом; функциональная структура проектной деятельности и нормативное обеспечение; развитие компетенций; мотивация участников проектов. Таким образом, элемент «Управление проектом» дополнен новым процессом 2.5. «Проведение постпроектной оценки»; элемент «Стратегическое управление» дополнен процессом 1.5. «Отслеживание хода эксплуатации проектов высшим руководством»; элемент «Функциональная структура проектной деятельности и нормативное обеспечение» в части процесса 3.3. «Нормативные акты и методические документы проектной деятельности» может быть расширен методикой проведения постпроектной оценки.

Проекты утверждаются и реализуются, однако оценка заявленных эффектов по проектам проводится выборочно при проведении аудиторских мероприятий Счетной палатой. Такой выборочный подход не позволяет собрать проектный опыт и использовать его для разработки проектов по строительству и эксплуатации региональной транспортной инфраструктуры. Отдельной методики по постпроектной оценке инфраструктурных проектов на транспорте не разработано. Минэкономразвития России за счет субсидий из резервного фонда Правительства Российской Федерации заказывает Фонду «Центр стратегических разработок» оценку эффектов от реализации инвестиционных проектов в сфере транспорта.

Если рассматривать общее управление проектной деятельностью по национальным, федеральным, ведомственным и региональными проектам, то в части постпроектной оценки существует Приложение №6 к Методическим рекомендациям по подготовке и реализации национальных проектов (программ), федеральных проектов и ведомственных проектов Порядок проведения мониторинга национальных проектов (программ), федеральных проектов и ведомственных проектов. Также существует методика расчета показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная приказом Минтранса, в которой определен расчет 8 показателей. Однако эти показатели ограничено применимы для детального анализа инфраструктурных проектов, т.к. являются высокоуровневыми и рассчитываются в целом по стране.

С учетом ограничений по наличию информации по реализованным и реализуемым региональным транспортным инфраструктурным проектам,

предлагается проводить постпроектную оценку (далее – ППО) реализованных проектов. В рамках проведения оценки необходимо валидировать какие еще показатели можно было бы включить в проект, а затем внести изменения в методические документы подготовки новых паспортов инвестиционных проектов по транспортной инфраструктуре включая новые показатели. При этом будет составляться база знаний (база данных, содержащая информацию об опыте и знаниях в предметной области инфраструктурных проектов на транспорте в регионе, содержащая документы, которые использовались на этапе предпроектной оценки, результаты мониторинга реализации проекта, материалы по постпроектной оценке) российских транспортных инфраструктурных проектов, что поможет на актуальных фактических данных проводить исследования и адаптировать модели, используемые в расчетах эффектов и прогнозах. Важно отметить, что целевые показатели отличаются по видам транспорта. Поэтому для каждого вида транспорта будет целесообразно доработать методические рекомендации и методики по расчету показателей.

Согласно существующим нормативным актам и информации центра проектного менеджмента существует пять основных элементов проектной деятельности. Рисунок 3 отражает основные элементы и процессы проектной деятельности с учетом предлагаемых в исследовании новых процессов.



Рисунок 3 – Основные элементы и процессы проектной деятельности с учетом проведения ППО

Источник: составлено автором

Проведение ППО является новым процессом 2.5 в элементе управление проектами, процессом 1.5. «Отслеживание хода эксплуатации проектов высшим руководством» в стратегическом управлении, а также подразумевает внесение изменений в процесс 3.3 «Нормативные акты и методические документы проектной деятельности» с точки зрения нормативных актов и методологии.

5. Разработана методика проведения постпроектной оценки региональных транспортных инфраструктурных проектов, предполагающая определение порядка проведения постпроектной оценки завершенных региональных транспортных инфраструктурных проектов после запуска проектов и в течение всего цикла их эксплуатации. Данная методика позволит улучшить точность расчета технико-экономического обоснования по новым проектам за счет использования верифицированных данных по фактическим результатам региональных инфраструктурных проектов, повысить точность планирования расходной и доходной части бюджета за счет сравнения плановых и фактических расходов на проекты и сроков реализации, повысить эффективность принятых управленческих решений за счет использования зафиксированных уроков прошлого опыта, предоставить заинтересованным сторонам научно обоснованные объяснения того, почему фактические результаты могут отличаться от ожидаемых результатов.

Методика проведения ППО применяется для оценки завершенных региональных транспортных инфраструктурных проектов и может быть использована как для проектов, которые имели рассчитанный бизнес-кейс (технико-экономическое обоснование), так и для проектов, по которым не было предоставлено технико-экономического обоснования, но проект был реализован.

Основными направлениями проведения ППО оценки являются: оценка процесса (что можно узнать из того, как осуществлялся проект?), стратегическое соответствие (достиг ли проект своих ли проект достиг намеченных стратегических целей?), экономическая целесообразность (достиг ли проект заявленных экономических выгод, заложенных в технико-экономического обоснование?) и эффективность реализации (насколько эффективно проект был реализован в сравнении с прогнозируемыми капитальными затратами, и были ли достигнуты цели проекта?). При проведении ППО также должен фиксироваться другой полученный проектный опыт для улучшения планирования проекта, его реализации и снижения рисков.

Порядок проведения постпроектной оценки состоит из 3 этапов:

1. Подготовительный этап: определение объема оценки и дизайна.
2. Основной этап: сбор данных для проведения постпроектной оценки, проведение интервью и опросов, сравнение обнаруженных фактов с критериями.
3. Заключительный этап: подготовка сводного отчета, распространение отчета и использование результатов проведения оценки.

Обзор процесса проведения постпроектной оценки проекта по региональной транспортной инфраструктуре приведен на Рисунке 4.

Подготовительный этап состоит из двух подэтапов: определение объема оценки и дизайн оценки (выбор подходов и методов анализа и сбора данных).

Важной составляющей проведения ППО является открытая публикация

результатов. Само проведение ППО не ставит целью проведение карательных мероприятий в случае отклонения фактических показателей от плановых. Основные выводы по результатам проведения ППО должны быть распространены максимально открыто и рассмотрены с точки зрения улучшения качества планирования реализации других транспортных проектов.

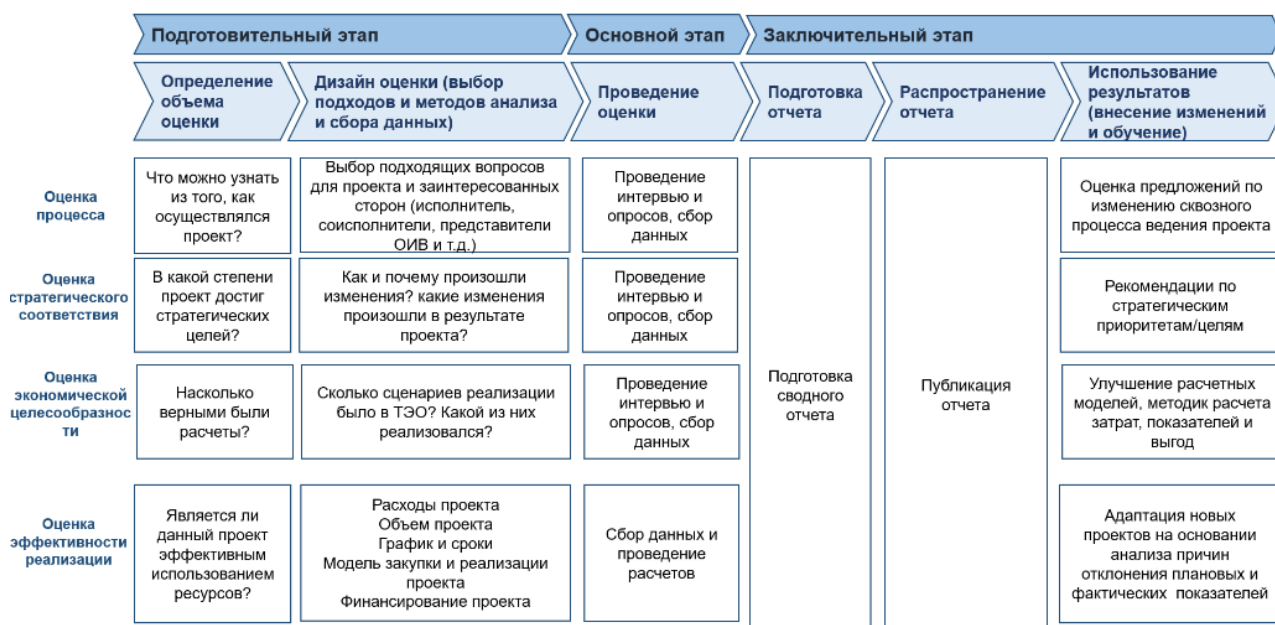


Рисунок 4 – Обзор процесса проведения постпроектной оценки проекта по региональной транспортной инфраструктуре

Источник: составлено автором

После проведения нескольких ППО можно будет определить ключевые уроки и выводы в совокупности по нескольким проектам. Надежный процесс проведения ППО подразумевает использование предыдущих или более ранних ППО конкретного проекта перед проведением последующей оценки. Для выявления системных, а не специфических для конкретного проекта проблем, территориальные ОИВ должны рассматривать результаты ППО по нескольким проектам.

Предлагаемая методика позволит улучшить точность расчета ТЭО по новым проектам за счет использования верифицированных данных по фактическим результатам региональных инфраструктурных проектов, повысить точность планирования расходной и доходной части бюджета за счет сравнения плановых и фактических расходов на проекты и сроков реализации, повысить эффективность принятых управленческих решений за счет использования зафиксированных уроков прошлого опыта, предоставить заинтересованным сторонам научно обоснованные объяснения того, почему фактические результаты могут отличаться от ожидаемых результатов.

По итогам апробации разработанной методики на нескольких

региональных инфраструктурных проектах, в нее могут быть внесены изменения и уточнения.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе диссертационного исследования проведен анализ программ развития транспортной инфраструктуры в Германии, Великобритании, Австралии, США, Российской Федерации. Недоинвестирование в инфраструктуру ставит перед странами комплексную задачу по поиску средств и обоснованию проектов по восстановлению и развитию инфраструктуры, что подтверждает важность решаемой в исследовании задачи.

В работе на примере Уральского федерального округа и его субъектов исследованы нормативные документы разработки стратегий социально-экономического развития региона. Отсутствие актуализации некоторых стратегий и планов мероприятий, выявленная рассогласованность нормативных документов, потребности в развитии региональной транспортной инфраструктуры послужили основой для разработки концепции реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры.

В разработанной концепции отражены цели, задачи, шесть групп основных участников, принципы, механизмы и десять основных составляющих компонентов. Для реализации концепции автором предложены следующие организационно-экономические механизмы: создание базы данных по инфраструктуре, формирование реестра предложений по созданию новой инфраструктуры и модернизации существующей, создание единого плана развития инфраструктуры региона, проведение постпроектной оценки реализованных проектов. Автором обоснована необходимость проведения оценки эффективности реализации транспортных проектов и представлена разработанная методика постпроектной оценки региональных транспортных инфраструктурных проектов.

Последовательное решение указанных задач позволило разработать направления совершенствования организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры регионов.

Перспективами дальнейшей разработки темы является проведение оценки реализованных проектов на основании предложенной методики, обработка и публикация полученных результатов.

IV. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ИЗЛОЖЕНЫ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ

Публикации в рецензируемых научных изданиях:

1. Саргина, А. В. Мировой опыт проведения постпроектной оценки инфраструктурных проектов на транспорте / А. В. Саргина. – Текст: непосредственный // Федерализм. – 2022. – Т. 27, № 4(108). – С. 203-217. – ISSN:

2073-1051. – DOI: <https://doi.org/10.21686/2073-1051-2022-4-203-217> (дата обращения: 01.10.2023). – 0,93 авт. печ. л.

2. Саргина, А.В. Концепция управления региональной транспортной инфраструктурой / А.В. Саргина. – Текст: электронный // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. Т. 13. № 4А. – С. 197-205. – ISSN: 2222-9167. – URL: <http://www.publishing-vak.ru/file/archive-economy-2023-4/journal-economics-2023-4a.pdf> (дата обращения: 01.09.2023). – 1,13 авт. печ. л.

3. Саргина, А. В. Оценка транспортной обеспеченности Уральского федерального округа / А. В. Саргина, Н. В. Седова // Региональная экономика. Юг России. – 2023. – Т. 11, № 2. – С. 128-136. – ISSN: 2310-1-83. – URL: <http://www.publishing-vak.ru/file/archive-economy-2023-4/b14-sargina.pdf> (дата обращения: 01.09.2023). – 1,13 печ. л. – 0,57 авт. печ. л.

Публикации в других научных изданиях:

4. Саргина, А. В. Отслеживание доступности показателей по ЦУР 9.1 по транспортной инфраструктуре на примере стран-участников G20 / А. В. Саргина, Н. В. Седова // Мир транспорта. – 2023. – Т. 21, № 1(104). – С. 102-109. – DOI: 10.30932/1992-3252-2023-21-1-12 (дата обращения: 01.09.2023). 1 печ. л. – 0,5 авт. печ. л.

5. Саргина, А. В. Методика проведения постпроектной оценки региональных инфраструктурных проектов на транспорте // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. — №4 (76). Номер статьи: 7604. Дата публикации: 27.10.2023. – ISSN 1999-2645. – URL: <https://eee-region.ru/article/7604/> (дата обращения: 27.10.2023). – 0,92 авт. печ. л.

6. Саргина, А. В. Региональная транспортная инфраструктура: сущность и подходы к определению / А. В. Саргина // XXXV Международные Плехановские чтения : Сборник статей аспирантов и молодых ученых, Москва, 07–08 апреля 2022 года. – г. Москва: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, 2022. – С. 249-253. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=48732095> (дата обращения: 10.03.2023). – Режим доступа: Науч. Электрон. б-ка eLIBRARY.RU для зарегистрированных пользователей. – 0,31 авт. печ. л.

7. Саргина, А. В. Развитие транспортной инфраструктуры в системе документов стратегического планирования / А.В. Саргина // Проблемы и перспективы развития промышленности России : Сборник материалов XIII Международной научно-практической конференции, Москва, 20 апреля 2023 года / Под редакцией А.В. Быстрова. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью "Русайнс", 2023. – С. 169-176. – ISBN 978-5-466-04190-3. – EDN САФКОЕ. – 0,5 авт. печ. л.