

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.2.12>

UDC 332.146
LBC 65.053

Submitted: 21.03.2020
Accepted: 24.04.2020

PROSPECTS FOR SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF KRASNODAR KRAI IN THE CONTEXT OF NATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURAL PROJECTS ¹

Olga Yu. Patrakeeva

Federal Research Centre The Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences,
Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract. The discrepancy between the pace of economic growth rates, needs of enterprises and population for transportation, quality of the road network is a significant infrastructural limitation for growth. The paper is devoted to the analysis of large scale investment projects aimed at the removal of infrastructural restrictions, i.e. the national project “Secure and High-Quality Roads” and “Comprehensive Plan for the Modernization and Expansion of Main Infrastructure”. It is noted that the project “Secure and High-Quality Roads” for Krasnodar Krai will become a prerequisite for the effectiveness of transport infrastructure. “Comprehensive Plan for the Modernization and Expansion of the Main Infrastructure” including such federal projects as “Europe – Western China”, “Sea Ports of Russia”, “Northern Sea Route”, “Railway Transport and Transit”, “Transport and Logistics Centers”, “Communications Between the Centers of Economic Growth”, “Development of Regional Airports and Routes”, “High-Speed Rail Links”, “Inland Waterways” will increase the investment activity in the transport sector of the region. The paper presents the results of statistical analysis aimed at the identification of significant economic effect from capital investments in the road infrastructure of Krasnodar Krai. It is revealed that investments into transport and communications stimulate the economic growth and also reduce the accident rate on highways in the long run. In addition, the increase in the density of paved public roads stimulates the passenger turnover in the short run and is also a significant factor in the reduction of the accident rate. The downward trend of paved roads in the total length of roads indicates the necessity to invest in the improvement of the quality of existing roads. The author emphasizes that in order to achieve the goals mentioned in the infrastructural projects under analysis, it is necessary to improve the monitoring system of content and development of the infrastructural frame of the territory, evaluate the effectiveness of administrative decisions for the accomplishment of the goals indicated in the infrastructural projects under analysis.

Key words: national projects, transport infrastructure, investment, indicators, statistical analysis, socio and economic development, Krasnodar Krai.

Citation. Patrakeeva O.Yu., 2020. Prospects for Social and Economic Development of Krasnodar Krai in the Context of National Transport Infrastructural Projects. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 8, no. 2, pp. 122-130. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.2.12>

УДК 332.146
ББК 65.053

Дата поступления статьи: 21.03.2020
Дата принятия статьи: 24.04.2020

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ В КОНТЕКСТЕ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ¹

Ольга Юрьевна Патракеева

Федеральный исследовательский центр Южный научный центр РАН,
г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

© Патракеева О.Ю., 2020

Аннотация. Несоответствие между темпами социально-экономического развития региона, потребностями предприятий и населения в перевозках и качеством функционирования дорожной сети является существенным инфраструктурным ограничением роста. В статье рассматриваются такие крупномасштабные инвестиционные проекты, направленные на снятие инфраструктурных ограничений, как национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Отмечается, что реализация проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для Краснодарского края станет обеспечительным условием эффективности работы транспортной инфраструктуры. В свою очередь, «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», включающий такие федеральные проекты, как «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути», позволит повысить инвестиционную активность в транспортном секторе региона. В статье представлены результаты статистического анализа, направленного на выявление наличия значимого экономического эффекта от капитальных вложений в автодорожную инфраструктуру Краснодарского края. Выявлено, что инвестиции в транспорт и связь в долгосрочной перспективе стимулируют экономический рост, а также снижают аварийность на автодорогах. Кроме того, увеличение плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием также является значимым фактором снижения аварийности и в краткосрочной перспективе стимулирует пассажирооборот. Тенденция к снижению удельного веса дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог свидетельствует о необходимости инвестирования в улучшение качества существующих дорог. Автор подчеркивает, что для достижения целей, указанных в рассмотренных инфраструктурных проектах, необходимы совершенствование системы мониторинга состояния и развития инфраструктурного каркаса территории, оценки эффективности управленческих решений, внедрение системы контроля за реализацией принятых решений и достигнутыми результатами.

Ключевые слова: национальные проекты, транспортная инфраструктура, инвестиции, индикаторы, статистический анализ, социально-экономическое развитие, Краснодарский край.

Цитирование. Патракеева О. Ю., 2020. Перспективы социально-экономического развития Краснодарского края в контексте реализации национальных проектов в сфере транспортной инфраструктуры // Региональная экономика. Юг России. Т. 8, № 2. С. 122–130. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.2.12>

Введение

В настоящее время Россия вкладывает в инфраструктуру 2,8 % от ВВП, что составляет 67 % от рекомендуемого расчетного значения Национального центра ГЧП на основе данных Global Infrastructure Hub [Рябова, Маслюкова, Юткина, 2019].

В современных условиях в качестве инструментов управления, способных разрешить актуальные общественно значимые вопросы, такие как обеспечение социально-экономической стабильности в государстве и регионах, создание условий для устойчивого развития в длительной перспективе, выбраны национальные проекты. Предполагается, что реализация национальных проектов даст импульс инвестициям, бизнесу, и, следовательно, благосостоянию населения [Слепцова, Алимова, 2019]. Зарубежные исследования подтверждают, что инфраструктурные инвестиции могут стимулировать рост экономики и производительности труда [Banister, Thurstain-Goodwin, 2011; Ziafati Bafarasat, 2016]. Таким образом, им отводится существенная роль в решении проблем устойчивого развития субъектов РФ.

Общая характеристика национальных проектов в сфере транспортной инфраструктуры с учетом региональной специфики

Национальные проекты России реализуются в рамках четырех направлений: экономический рост, комфортная среда для жизни, человеческий капитал (см. рис. 1).

Проведем анализ характеристик проекта «Безопасные и качественные дороги» на примере Краснодарского края. Реализация данного национального проекта для региона является обеспечительным условием эффективности работы транспортной инфраструктуры. Автодороги регионального значения обеспечивают «перевозки промышленных и сельскохозяйственных грузов, работу морских портов, связь муниципальных образований между собой и с краевым центром, транспортную доступность курортных и туристических районов» [Об утверждении государственной программы ... , 2019].

Национальный проект охватывает 13 муниципальных образований Краснодарского края (29,55 % от общего количества муниципальных

образований). В Крымском и Туапсинском районах включены только районные центры (г. Крымск и Туапсе соответственно), в Кореновском районе – два населенных пункта (г. Кореновск и ст. Платнировская), в Лабинском – небольшой участок (1,6 км) северной части г. Лабинск, в Новокубанском – территория рядом с пос. Глубоким (7,5 км). Фактически реализация проекта «Безопасные и качественные дороги» на территории края ведется в пределах Краснодарской, Сочинской, Новороссийской агломераций.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на территории Краснодарского края реализуются три региональных проекта [Национальные проекты, 2020]:

- дорожная сеть (стоимостью 25 838 млн руб., финансируемый за счет федерального (52,1 %), регионального (44 %), муниципального (3,9 %) бюджетов; из них 3 585,3 млн руб. будет направлено в 2020 г.); целевым показателем проекта является повышение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, с 68,5 % в 2018 г. до 70,9 % к 2024 году;

- общесистемные меры развития дорожного хозяйства (стоимостью 250 млн руб., финансируемый за счет муниципального бюджета);

- безопасность дорожного движения (стоимостью 1 285 млн руб., финансируемый за счет регионального бюджета, из них 285 млн руб. будет направлено в 2020 г.); целевым показателем проекта является снижение смертности в резуль-

тате дорожно-транспортных происшествий с 16,57 человек на 100 тысяч населения в 2019 г. до 5,43 к 2024 году.

Несоответствие между темпами социально-экономического развития региона, потребностями предприятий и населения в перевозках и качеством функционирования дорожной сети является существенным инфраструктурным ограничением роста [Магруппова, Еремеева, 2014].

Обеспеченность населения легковыми автомобилями к 2018 г. относительно 2000 г. увеличилась практически вдвое (162,3 легковых автомобилей на 1 000 человек населения в 2000 г. и 306,6 – в 2018 г.), грузооборот также практически удвоился за счет увеличения средней длины пути (4 478 млн т-км – в 2000 г., 8 341 млн т-км – в 2018 г.), рост пассажирооборота автобусов общего пользования составил 5 % (3 968 млн пасс-км – в 2000 г., 4 157 млн пасс-км – в 2018 г.), что было обусловлено предпочтением населения к использованию собственных автомобилей.

Рост автомобилизации, грузооборот и пассажирооборот способствовали снижению качественных характеристик дорог общего пользования. В целом при тенденции к увеличению инвестиций в транспорт и связь удельный вес автодорог общего пользования с твердым покрытием снижается (см. рис. 2).

Согласно программе развития Краснодарской агломерации [Программа комплексного развития ... , 2017], более 70 % дорожной сети агломерации работает в режиме перегрузки в «час-пик», к 2024 г. целевой уровень снижения



Рис. 1. Блок-схема национальных проектов Российской Федерации (срок реализации до 31.12.2024 г.)

Примечание. Составлено автором.

нагрузки принят в 60 %. Доля протяженности дорожной сети Краснодарской агломерации, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию в 2018 г., то есть на момент начала проекта «Безопасные и качественные дороги», составляла 55,48 %, в 2019 г. данный показатель снизился до 60 %, к 2024 г. планируется достичь уровня в 85 %. В целом по краю доля автомобильных дорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, соответствует отметке 31,5 %. К 2024 г. ожидается снижение до 29,1 %.

За 2019 г. в нормативное состояние привели 134 объекта дорожной сети протяженностью 242,2 км (из них 9 объектов (77 км) выполнены досрочно): 64 участка улиц (85 км) – в Сочинской агломерации, в Краснодарской – 51 объект протяженностью 67 км, в Новороссийской – 10 объектов (14 км)) [Нацпроект в Краснодарском крае, 2019].

Отметим, что инвестиционная активность Краснодарского края снизилась: за январь – сентябрь инвестиции в основной капитал составили 92,5 % относительно соответствующего периода 2018 года. Падение обусловлено, во-первых, завершением проекта строительства Крымского моста, включенного в ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», а, во-вторых, переносом основных долгосрочных программ развития. Лидером по объему инвестиций в основной капитал стали такие направления, как транспортировка и хранение, производ-

ство нефтепродуктов, сельское хозяйство, оптовая и розничная торговля. Рост транспортной сферы обеспечен за счет таких крупных инфраструктурных проектов, как строительство трубопроводной системы «Юг» и реконструкция перевалочного комплекса «Шесхарис»; долгосрочная программа развития группы ПАО «Новороссийский морской торговый порт» до 2025 г.; строительство портово-индустриального парка группой компаний «ОТЭКО» в порту Тамань; модернизация объектов инфраструктуры Туапсинского морского торгового порта (реконструкция зернового терминала и комплекса по перевалке скоропортящейся продукции) [Об итогах социально-экономического ... , 2019].

Повышение инвестиционной активности в транспортном секторе обусловлено реализацией «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», включающего такие федеральные проекты, как «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути», запланированные к реализации также до конца 2024 года.

В рамках проекта «Морские порты» на территории края предполагается развитие портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна и автодорожных подходов к морским портам,

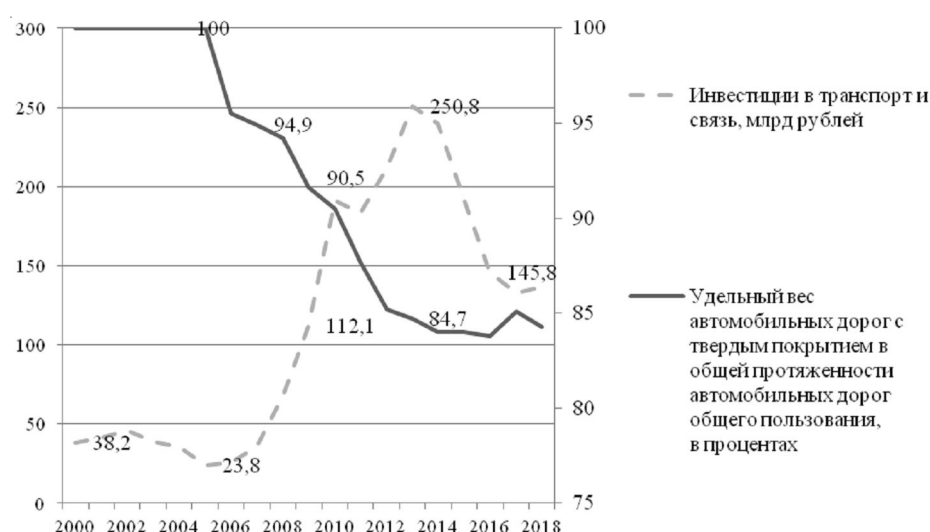


Рис. 2. Динамика инвестиций в сектор транспорт и связь и удельного веса автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования за 2000–2018 гг.

Примечание. Составлено по: [Регионы России, 2019].

строительство аварийно-спасательного флота, создание сухогрузного района морского порта «Тамань», реконструкция автомобильных дорог А-290 Новороссийск – Керчь, Р-217 «Кавказ», пропускной способностью реконструированных участков до 20 тыс. ед./сутки, завершение строительства судов по мероприятию «Строительство мелкосидящих ледоколов мощностью 6,4 МВт проекта 22 740 для Азово-Черноморского бассейна (2 ед.)» к 2024 г. [Паспорт федерального проекта «Морские ...», 2018].

Одной из ключевых задач проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» обозначено развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна провозной способностью участков на подходах к портам до 125,1 млн т к 2024 г. [Паспорт федерального проекта «Железнодорожный ...», 2019].

Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» [Паспорт федерального проекта «Коммуникации ...», 2019] предполагает:

– строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог на магистральных направлениях, устранение «узких мест» и скоростное движение на подъезде к Крымскому мосту, в том числе развитие дальних автодорожных подходов к нему;

– реконструкцию 136 км автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь по параметрам скоростных дорог, сокращение времени в пути от г. Краснодара до Крымского моста с 2 часов 40 минут до 1 часа 50 минут;

– создание на направлении Центр – Юг специализированной железнодорожной линии с преимущественно пассажирским движением «Москва – Павелецкая – Ожерелье – Узловая – Елец – Грязи – Воронеж – Ростов – Адлер».

Реализация данного федерального проекта позволит повысить территориальную связность страны путем обеспечения скоростными транспортными коммуникациями центров экономического роста, снизить транспортные издержки, увеличить уровень мобильности населения.

В рамках федерального проекта «Транспортно-логистические центры» к 2024 г. запланировано создание опорной сети ТЛЦ в Южном федеральном округе (обслуживание грузопотоков МТК «Север – Юг», обеспечение перевалки грузовых потоков назначением из/в портов Азово-

Черноморского бассейна) и развитие внешней инженерной и транспортной инфраструктуры. Для финансирования инфраструктурных проектов в качестве предпочтительного варианта выбран формат государственно-частного партнерства [Паспорт федерального проекта «Транспортно-логистические ...», 2018].

Моделирование причинно-следственных связей между инвестициями в транспортную сферу и социально-экономическим развитием

Для выявления наличия значимого экономического эффекта от капитальных вложений в автодорожную инфраструктуру за период 2000–2018 гг. были взяты следующие доступные показатели:

– удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, в процентах (Paved_roads);

– плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на кв. км 1 000 территории (Auto_roads);

– число дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. человек населения (Accidents);

– число собственных легковых автомобилей на 1 000 человек населения, шт. (Cars_per_capita);

– пассажирооборот автобусов общего пользования, млн пасс-км (Passanger_turnover);

– инвестиции в транспорт и связь на душу населения, руб. (Transport_investment_per_capita);

– ВВП на душу населения, руб. (GRP_per_capita).

Тест Энгла-Грэнджера показал, что переменные ВВП на душу населения и инвестиции в транспорт и связь на душу населения являются коинтегрированными первого порядка (обе переменные нестационарны, их первые разности стационарны, ошибки по модели парной регрессии стационарны). Выполнение данных условий позволяет построить простейшую модель векторной коррекции ошибок (см. табл. 1).

Согласно приведенным расчетам, существует однонаправленная причинно-следственная связь: инвестиции в транспорт и связь являются причиной экономического роста, в данном случае характеризуемого показателем ВВП на душу населения (коэффициент при $EC1 = -0,037$ и статистически значим), однако экономическое развитие, в свою очередь, не влияет на инвестиции в сфере транспорта и связи.

По результатам проведенного эконометрического анализа можно утверждать, что существует долгосрочная зависимость между инвестициями в транспорт и уровнем аварийности на дорогах вида:

$$\ln(\text{Accidents}) = 5,08 - 0,07 \cdot \ln(\text{Transport_investment_per_capita}), R^2 = 0,59 \quad (1)$$

(0,04) (0,017)

$$\ln(\text{Accidents}) = 5,08 - 0,07 \cdot \ln(\text{Auto_roads}), R^2 = 0,82 \quad (2)$$

(0,09) (0,016)

Согласно уравнению (1) изменение показателя инвестиций в транспортную инфраструктуру на 59 % объясняет вариацию показателя аварийности. Очевидно, что на аварийность влияют такие факторы, как состояние дорожной сети, уровень дисциплины водителей, знание правил дорожного движения и др. Примечательно, что при тенденции к снижению удельного веса автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования (в том числе с усовершенствованным покрытием) аварийность также снижается (см. рис. 3).

Одной из существенных причин снижения качества автодорог (удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием) является возрастающий уровень автомобилизации населения. Данный факт подтверждается статистически:

$$\ln(\text{Paved_roads}) = 2,36 + 0,62 \cdot \ln(\text{Paved_roads})_{t-1} - (1,10) (0,18)$$

$$-0,12 \cdot \ln(\text{Cars_per_capita})_{t-1}, R^2 = 0,97 \quad (3)$$

(0,05)

За рассматриваемый период 2000–2018 гг. при росте протяженности автомобильных дорог фактически происходило ухудшение их качества.

При этом существует положительная краткосрочная связь между протяженностью дорог с твердым покрытием и пассажирооборотом:

$$\ln(\text{Passanger_turnover}) = 0,82 + 0,66 \cdot \ln(\text{Passanger_turnover})_{t-1} + (1,62) (0,3)$$

$$+ 0,34 \cdot \ln(\text{Auto_roads})_{t-1}, R^2 = 0,71 \quad (4)$$

(0,17)

Таким образом, эффект от инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на экономический рост, снижение аварийности на

Таблица 1

Характеристика модели векторной коррекции ошибок

Оценка влияния инвестиций в транспорт и связь на ВРП			Оценка влияния ВРП на инвестиции в транспорт и связь		
const	0,696***	se = 0,11 t = 6,36	const	0,392	se = 0,62 t = 0,64
EC1	-0,037***	se = 0,01 t = -4,99	EC1	-0,022	se = 0,04 t = -0,53
R ² = 0,61			R ² = 0,02		

Примечание. Составлено автором; *** – 1 %-й уровень значимости.

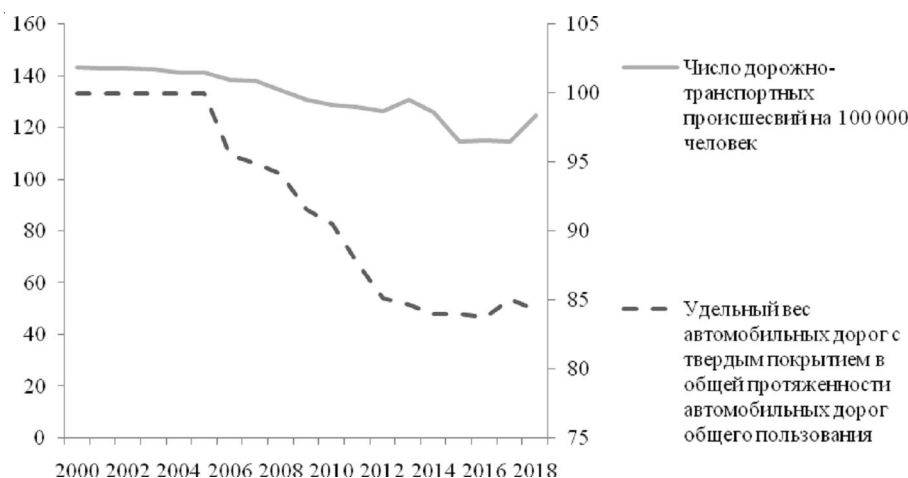


Рис. 3. Динамика изменения показателей качества дорожной сети и аварийности

Примечание. Составлено по: [Регионы России, 2019].

автодорогах проявляется в долгосрочном периоде. Увеличение плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием как результат капитальных вложений в развитие инфраструктуры также является значимым фактором снижения аварийности и в краткосрочной перспективе стимулирует пассажирооборот. Однако следует учитывать, что выявленная тенденция к снижению удельного веса дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог свидетельствует о необходимости инвестирования в улучшение качества существующих дорог.

Заключение

Выявленные закономерности показали, что инвестиции в транспортную инфраструктуру позволяют не только улучшить социально значимые показатели (аварийность на дорогах, пассажирооборот автобусов общего пользования), но и в долгосрочной перспективе будут стимулировать экономическое развитие региона. Реализуемые национальные проекты, направленные как на улучшение существующей дорожной инфраструктуры, так и на развитие портов, железных дорог, транспортно-логистических центров, создадут фундамент для роста экономики Краснодарского края.

Однако важно подчеркнуть, что для Краснодарского края характерны проявления берего-разрушительных, оползневых процессов, что, безусловно, является угрозой развития дорожного хозяйства. Согласно мнению исследователей [Чалая, Погорелов, 2019], за период 2000–2017 гг. отмечается тенденция увеличения числа селевых и оползневых явлений. Кроме того, существенный экономический ущерб наносят сильный ветер, град, интенсивные и продолжительные осадки [Васильев, Петерс, 2017]. На наш взгляд, указанные природные особенности региона необходимо учесть при реализации инфраструктурных проектов, а именно разработать проектную документацию, регламентирующую выполнение целевых показателей федерального уровня и содержащую дополнительные меры по развитию дорожного хозяйства (например, вложения в берегозащитную и берегоукрепительную инфраструктуру), усилению безопасности дорожного движения и порядок их реализации.

Для достижения целей, указанных в рассмотренных инфраструктурных проектах, необходимы совершенствование системы мониторинга состояния и развития инфраструктурного кар-

аса территории, оценки эффективности управленческих решений, внедрение системы контроля за реализацией принятых решений и достигнутыми результатами.

Таким образом, за 2019–2024 гг. должна быть сформирована и внедрена модель управления экономическим развитием, обеспечивающая эффективное взаимодействие государства и бизнеса для реализации национальных целей развития, а также создана эффективная производственная, социальная, институциональная инфраструктура.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Публикация подготовлена в рамках реализации Государственного задания Южного научного центра РАН, № государственной регистрации проекта АААА-А19-119011190184-2.

The publication was prepared as part of the implementation of the State Assignment of The Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences, No. of state registration of the project АААА-А19-119011190184-2.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Васильев М. П., Петерс А. А., 2017. Оценка погодноклиматических рисков для секторов экономики и социальной сферы на региональном уровне (на примере Краснодарского края) // Труды главной геофизической обсерватории им. А.И. Воейкова. № 586. С. 34–64.
- Магруппова З. М., Еремеева А. С., 2014. Проблемы развития дорожной инфраструктуры региона // Проблемы развития территории. № 3 (71). С. 19–33.
- Национальные проекты. Безопасные и качественные автомобильные дороги, 2020. URL: np.krasnodar.ru/projects/list.php?SECTION_ID=6 (дата обращения: 05.03.2020).
- Нацпроект в Краснодарском крае: в Сочи отремонтирован самый протяженный дорожный объект, 2019. URL: <https://bkdrf.ru/news/read/natsproekt-v-krasnodarskom-krae-v-sochi-otremontirovan-samyu-protyazhenny-dorozhnyy-obekt> (дата обращения: 06.03.2020).
- Об итогах социально-экономического развития Краснодарского края в первом полугодии 2019 года, 2019. URL: economy.krasnodar.ru (дата обращения: 09.03.2020).
- Об утверждении государственной программы Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края» (с изменениями на 4 декабря 2019 года), 2019. URL: <http://docs.cntd.ru/document/430643121> (дата обращения: 25.02.2020).

- Паспорт федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит», 2019. URL: xn—80aavcebfc6cza.xn—p1ai/upload/iblock/34e/ZHeleznodorozhnyy-transport-i-tranzit.pdf (дата обращения: 11.03.2020).
- Паспорт федерального проекта «Морские порты России», 2018. URL: xn—80aavcebfc6cza.xn—p1ai/upload/iblock/409/Morskie-porty-Rossii.pdf (дата обращения: 11.03.2020).
- Паспорт федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста», 2019. URL: xn—80aavcebfc6cza.xn—p1ai/upload/iblock/8bf/Kommunikatsii-mezhdu-tsentrami-ekonomicheskogo-rosta.pdf (дата обращения: 11.03.2020).
- Паспорт федерального проекта «Транспортно-логистические центры», 2018. URL: xn—80aavcebfc6cza.xn—p1ai/upload/iblock/13e/Transportno_logisticheskietsentry.pdf (дата обращения: 11.03.2020).
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Краснодарской агломерации, 2017. URL: mt.krasnodar.ru/upload/iblock/baa/baa34699a37bb9b01a0bba7039bb1dbb.pdf (дата обращения: 06.03.2020).
- Регионы России. Социально-экономические показатели : стат. сб., 2019 / Федеральная служба государственной статистики. М. : Росстат. URL: https://www.gks.ru/folder/210/document/13204 (дата обращения: 21.01.2020).
- Рябова Т. Ф., Маслокова Е. А., Юткина О. В., 2019. Актуальные вопросы развития национальной инфраструктуры на основе государственно-частного взаимодействия // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. №4. С. 133–139. DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-4-133-139.
- Слепцова Е. В., Алимova А. О., 2019. Роль национальных проектов в повышении качества жизни населения Краснодарского края // Экономика и бизнес: теория и практика. № 10-2 (56). С. 94–97. DOI: 10.24411/2411-0450-2019-11264.
- Чалая К. А., Погорелов А. В., Перов Е. А., 2019. Опасные гидрологические явления на территории Краснодарского края (краткий обзор) // ИнтерКарто. ИнтерГИС. Т. 25, № 2. С. 232–246. DOI: 10.35595/2414-9179-2019-2-25-232-246.
- Banister D., Thurstain-Goodwin M., 2011. Quantification of the non-transport benefits resulting from rail investment // Journal of Transport Geography. Vol. 19. P. 212–223. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.05.001.
- Ziafati Bafarasat A., 2016. Meta-governance and soft projects: A hypothetical model for regional policy integration. Land Use Policy. Vol. 59. P. 251–259. DOI: 10.1016/j.landusepol.2016.09.004.
- ekonomiki i sotsialnoy sfery na regionalnom urovne (na primere Krasnodarskogo kraja) [Assessment of the Weather and Climate Related Risks for Economy and Social Sphere at the Regional Level: The Case of Krasnodar Krai]. *Trudy glavnoy geofizicheskoy observatorii im. A.I. Voeykova* [Proceedings of the Main Geophysical Observatory A.I. Voeykova], no. 586, pp. 34–64.
- Magrupova Z.M., Ereemeeva A.S., 2014. Problemy razvitiya dorozhnoy infrastruktury regiona [Development of Road Infrastructure in the Region]. *Problemy razvitiya territorii* [Problems of Territorial Development], no. 3 (71), pp. 19–33.
- Natsionalnye proekty. Bezopasnye i kachestvennye avtomobilnye dorogi*, 2020 [National Project. Safe and High Quality Highways]. URL: np.krasnodar.ru/projects/list.php?SECTION_ID=6 (accessed 5 March 2020).
- Natsproekt v Krasnodarskom krae: v Sochi otremonirovan samyy protyazhennyy dorozhnyy obyekt*, 2019 [National Project in Krasnodar Krai: The Longest Road Object Has Been Repaired in Sochi]. URL: https://bkdrf.ru/news/read/natsproekt-v-krasnodarskom-krae-v-sochi-otremontirovan-samyy-protyazhennyy-dorozhnyy-obyekt (accessed 6 March 2020).
- Ob itogakh sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya Krasnodarskogo kraja v pervom polugodii 2019 goda*, 2019 [About the Results of Socio-Economic Development of Krasnodar Krai in the First Half of 2019]. URL: economy.krasnodar.ru (accessed 9 March 2020).
- Ob utverzhdenii gosudarstvennoy programmy Krasnodarskogo kraja «Razvitie seti avtomobilnykh dorog Krasnodarskogo kraja» (s izmeneniyami na 4 dekabrya 2019 goda)*, 2019 [About the Approval of the State Program of Krasnodar Krai “Development of a Network of Highways of Krasnodar Krai” (with Changes on December 4, 2019)]. URL: http://docs.cntd.ru/document/430643121 (accessed 25 February 2020).
- Pasport federalnogo proekta «Zheleznodorozhnyy transport i tranzit»*, 2019 [Passport of the Federal Project “Railway Transport and Transit”]. URL: xn—80aavcebfc6cza.xn—p1ai/upload/iblock/34e/ZHeleznodorozhnyy-transport-i-tranzit.pdf (accessed 11 March 2020).
- Pasport federalnogo proekta «Morskie porty Rossii»*, 2018 [Passport of the Federal Project “Seaports of Russia”]. URL: xn—80aavcebfc6cza.xn—p1ai/upload/iblock/409/Morskie-porty-Rossii.pdf (accessed 11 March 2020).
- Pasport federalnogo proekta «Kommunikatsii mezhdutsentrami ekonomicheskogo rosta»*, 2019 [Passport of the Federal Project “Communications Between Economic Growth Centers”]. URL: xn—80aavcebfc6cza.xn—p1ai/upload/iblock/8bf/Kommunikatsii-mezhdu-tsentrami-ekonomicheskogo-rosta.pdf (accessed 11 March 2020).

REFERENCES

Vasilyev M.P., Peters A.A., 2017. Otsenka pogodnoklimaticheskikh riskov dlya sektorov

- Pasport federalnogo proekta «Transportno-logisticheskie tsentry»*, 2018 [Passport of the Federal Project “Transport and Logistics Centers”]. URL: xn—80aavcebfcm6cza.xn—p1ai/upload/iblock/13e/Transportno_logisticheskie-tsentry.pdf (accessed 11 March 2020).
- Programma kompleksnogo razvitiya transportnoy infrastruktury Krasnodarskoy aglomeratsii*, 2017 [Program of Integrated Development of Transport Infrastructure of the Krasnodar Agglomeration]. URL: mt.krasnodar.ru/upload/iblock/baa/baa34699a37bb9b01a0bba7039bb1dbb.pdf (accessed 6 March 2020).
- Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskie pokazateli: stat. sb.*, 2019 [Russian Regions. Socio-Economic Indicators]. Federalnaya sluzhba gosudarstvennoy statistiki [Federal State Statistics Service]. Moscow, Rosstat Publ. URL: <https://www.gks.ru/folder/210/document/13204> (accessed 21 January 2020).
- Ryabova T.F., Maslyukova E.A., Yutkina O.V., 2019. Aktualnye voprosy razvitiya natsionalnoy infrastruktury na osnove gosudarstvenno-chastnogo vzaimodeystviya [Topical Issues of Development of National Infrastructure Based on State-Private Interaction]. *Gosudarstvennoe i munitsipalnoe upravlenie. Uchenye zapiski* [State and Municipal Administration. Scientific Notes], no. 4, pp. 133-139. DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-4-133-139.
- Sleptsova E. V., Alimova A.O., 2019. Rol natsionalnykh proektov v povyshenii kachestva zhizni naseleniya Krasnodarskogo kraya [Role of National Projects in Improving the Quality of Life of the Population of the Krasnodar Region]. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika* [Economics and Business: Theory and Practice], no. 10-2 (56), pp. 94-97. DOI: 10.24411/2411-0450-2019-11264.
- Chalaya K.A., Pogorelov A.V., Perov E.A., 2019. Opasnye gidrologicheskie yavleniya na territorii Krasnodarskogo kraya (kratkiy obzor) [The Hazardous Hydrological Phenomena in the Territory of Krasnodar Region (the Short Review)]. *InterKarto. InterGIS* [InterCarto. InterGIS], vol. 25, no. 2, pp. 232-246. DOI: 10.35595/2414-9179-2019-2-25-232-246.
- Banister D., Thurstain-Goodwin M., 2011. Quantification of the Non-Transport Benefits Resulting from Rail Investment. *Journal of Transport Geography*, vol. 19, pp. 212-223. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.05.001.
- Ziafati Bafarasat A., 2016. Meta-Governance and Soft Projects: A Hypothetical Model for Regional Policy Integration. *Land Use Policy*, vol. 59, pp. 251-259. DOI: 10.1016/j.landusepol.2016.09.004.

Information About the Author

Olga Yu. Patrakeeva, Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher, Head of the Laboratory of Regional Economics, Federal Research Centre The Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences, Chekhov St., 41, 344006 Rostov-on-Don, Russian Federation, OlgaPatrakeyeva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9320-2327>

Информация об авторе

Ольга Юрьевна Патракеева, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, заведующая лабораторией региональной экономики, Федеральный исследовательский центр Южный научный центр РАН, просп. Чехова, 41, 344006 г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация, OlgaPatrakeyeva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9320-2327>