



DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2023.4.16>

UDC 332.146  
LBC 65.053

Submitted: 03.08.2023  
Accepted: 07.09.2023

## ASSESSMENT OF IMPLEMENTATION OF NATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS (THE CASE OF REGIONS OF SOUTHERN FEDERAL DISTRICT)<sup>1</sup>

**Olga Yu. Patrakeeva**

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

**Abstract.** The article analyzes the preliminary results of the national projects “Safe high-quality roads” and “Comprehensive plan for the modernization and expansion of the trunk infrastructure” and identifies regional features of their implementation for the southern regions (Rostov Region, Krasnodar Territory, Republic of Crimea). Basic values for some target indicators have been achieved in 2022, and in general, with a positive trend in 2024, the remaining indicators are likely to be met. At the same time, project passports need to be finalized, taking into account regional peculiarities. In Crimea, the share of roads that meet regulatory requirements is determined at a fairly low level (38.8%), and with the existing trend towards an increase in cargo turnover, motorization, and tourist flow, road safety is significantly reduced, as evidenced by high accident rates. In this regard, the quality targets of the road network should be revised upward. For the Rostov Region, a list of agglomerations should be included in the federal project “Road Network”, and the values of basic indicators should be determined. Special attention may be paid to the issue of transport support for small, separated settlements in all regional passports. “Safe high-quality roads” and “Comprehensive plan for the modernization and expansion of the trunk infrastructure” are labor-intensive and capital-intensive projects that require modern equipment and technologies. Infrastructure development will support the overall economic strategy. However, in order to perform the assigned implementations, it is necessary to mobilize industrial production in order to modernize and create infrastructure based on domestic equipment and technologies. According to the results of 2021, it can be argued that there has not been a qualitative transformation of the economy, accompanied by acceleration in labor productivity growth.

**Key words:** national projects, road network, transport infrastructure, industrial production, labor productivity, Rostov Region, Krasnodar Territory, Republic of Crimea.

**Citation.** Patrakeeva O.Yu., 2023. Assessment of Implementation of National Transport Infrastructure Projects (The Case of the Regions of Southern Federal District). *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 11, no. 4, pp. 182-189. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2023.4.16>

УДК 332.146  
ББК 65.053

Дата поступления статьи: 03.08.2023  
Дата принятия статьи: 07.09.2023

## ОЦЕНКА РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (НА ПРИМЕРЕ РЕГИОНОВ ЮФО)<sup>1</sup>

**Ольга Юрьевна Патракеева**

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

**Аннотация.** В статье проведен анализ предварительных результатов выполнения проектов «Безопасные качественные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», выявлены региональные особенности их реализации для отдельных регионов ЮФО – Ростовской области, Краснодарского края, Республики Крым. К 2022 г. базовые значения по отдельным целевым показателям были достигнуты и в целом

© Патракеева О.Ю., 2023

при имеющейся положительной динамике в 2024 г. остальные с высокой долей вероятности будут выполнены. В то же время паспорта проектов требуют доработки с учетом региональных особенностей. В Крыму доля автодорог, соответствующих нормативным требованиям, определена на достаточно низком уровне – 38,8 %, и при существующей тенденции к увеличению грузооборота, автомобилизации, туристического потока, безопасность дорог существенно снижается, о чем свидетельствуют высокие показатели аварийности. В связи с этим целевые показатели качества дорожной сети следует пересмотреть в сторону увеличения. Для Ростовской области в федеральный проект «Дорожная сеть» следует включить перечень агломераций и для каждой из них определить значения базовых показателей. Особое внимание следует уделить вопросу транспортного обеспечения малых отделенных населенных пунктов во всех региональных паспортах. «Безопасные качественные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» являются трудоемкими и капиталоемкими проектами, требующими современного оборудования, технологий. Развитие инфраструктуры позволит поддержать общую экономическую стратегию. Однако для выполнения поставленных задач необходимо мобилизовать промышленное производство, для того чтобы модернизация и создание инфраструктуры было обеспечено отечественным оборудованием и технологиями. По итогам 2021 г. можно утверждать, что качественной трансформации экономики, сопровождающейся ускорением темпов роста производительности труда, не произошло.

**Ключевые слова:** национальные проекты, дорожная сеть, транспортная инфраструктура, промышленное производство, производительность труда, Ростовская область, Краснодарский край, Республика Крым.

**Цитирование.** Патракеева О. Ю., 2023. Оценка реализации национальных проектов в сфере транспортной инфраструктуры (на примере регионов ЮФО) // Региональная экономика. Юг России. Т. 11, № 4. С. 182–189. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2023.4.16>

## Введение

Национальные проекты являются инструментами управления экономикой страны, внедряемыми для обеспечения социально-экономической стабильности в стране и регионах в долгосрочной перспективе. Предполагается, что их реализация даст импульс развитию предпринимательской инициативы, инвестиционной активности, и в конечном итоге увеличит благосостояние населения [Слепцова, Алимова, 2019]. Значительный объем финансирования направлен на развитие производственной инфраструктуры, человеческого капитала. Исследования подтверждают возникновение положительных внешних эффектов от улучшения инфраструктуры для торговли, сопоставимых с эффектами, возникающими в результате снижения тарифов или экспортных пошлин [Lorz, 2020], а при поддержке денежно-кредитной и налогово-бюджетной политики государственные инвестиции в инфраструктуру обеспечивают значительный рост экономики [Germaschewski, 2020].

Для южных регионов, в частности для Краснодарского края, Ростовской области, Республики Крым, реализация национальных проектов становится особенно актуальной задачей, поскольку инфраструктурные объекты, расположенные на их территории, имеют стратегическое значение не только для развития самих субъектов, но и для страны в целом.

Целью статьи является проведение анализа предварительных результатов выполнения про-

ектов «Безопасные качественные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» к 2022 г., выявление региональных особенностей их реализации.

## Общая характеристика реализации национальных проектов в транспортной сфере

Развитие транспортной инфраструктуры обозначено приоритетной задачей Правительства: утвержден пятилетний план дорожного строительства почти на 13 трлн руб., направленный на строительство, реконструкцию и модернизацию федеральных, региональных, межмуниципальных и местных автодорог, продолжится развитие глобального коридора «Север-Юг», Азово-Черноморского и восточного направлений, в том числе сети железных дорог. Предполагается, что развитие инфраструктуры позволит поддержать общую экономическую стратегию.

Национальный проект «Безопасные качественные дороги» (далее – БКД) (до 2021 г. «Безопасные и качественные автомобильные дороги») и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» призваны создать развитую современную основу для обеспечения условий экономического роста и комфортной среды для жизни. В рамках проекта БКД в каждом регионе реализуются мероприятия, направленные на организацию удобного и безопасного передвижения граждан по автомобильным дорогам, улучшение качества городской

среды [Паспорт национального проекта «Безопасные ...», 2018]. Основная «дорожная» составляющая по данному нацпроекту предусмотрена федеральными проектами «Дорожная сеть» и «Безопасность дорожного движения» и соответствующими целевыми показателями [Паспорт федерального проекта «Дорожная сеть», 2018; Паспорт федерального проекта «Безопасность ...», 2018].

Однако в региональных паспортах федеральных проектов значения целевых показателей значительно отличаются. Так, доля автодорог, соответствующих нормативным требованиям, для Республики Крым определена на достаточно низком уровне – 38,8 % и к концу 2022 г. целевой уровень уже был достигнут (табл. 1). Однако рост грузооборота автомобильного транспорта более, чем в 3 раза, а автомобилизации – в 2,8 раза за 2014–2022 гг. свидетельствует о высокой нагрузке на дорожную сеть, которая будет расти и благодаря потоку туристов. Турпоток в Крым стабильно растет: в 2018 г. – 6,8 млн чел., в 2019 г. – 7,43 млн чел., в 2020 г. – 6,3 млн чел. (снижение обусловлено санитарно-эпидемиологическими ограничениями), в 2021 г. – 9,5 млн человек. Снижение числа отдыхающих до 4,5 млн чел. в 2022 г. связано с закрытием аэропорта в Симфе-

рополе, обслуживающего 32 % туристического потока. В связи с этим значительно выросла нагрузка на автомобильные и железные дороги. Кроме того, индикаторы аварийности в Крыму выше, чем в среднем по России и сопоставимы с уровнями по Краснодарскому краю и Ростовской области (табл. 1).

Турпоток в Краснодарский край в 2018 г. составил 16,7 млн чел. в 2019 г. – 17 млн чел., в 2020 г. – 11,5 млн чел., в 2021 г. – 16,2 млн чел. Значительный прирост отдыхающих в 2022 г. до 22,9 млн чел. обусловлен отчасти переключением направления отдыха из Крыма на Кубань, ограничением зарубежных поездок.

Очевидно, что спрос на внутренние направления туризма продолжит расти. Кроме того, развитию внутреннего туризма также будет способствовать реализация национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства», в рамках которого приоритетными направлениями обозначены Новая Анапа, Абрау-Дюрсо, Крым, Каспийский прибрежный кластер, Калининград, Приморский край [Путин поручил создать ...], 2023].

Целевое значение доли автодорог, соответствующих нормативным требованиям, для Краснодарского края и Ростовской области выполнено

Таблица 1

**Показатели качества дорожной сети и безопасности дорожного движения**

Субъекты	2021 г.	2022 г.	2023 г. *
Доля автодорог, соответствующих нормативным требованиям, %			
Российская Федерация	47,78	50,11	50,47
Республика Крым	34,63	39,7	39,84
Краснодарский край	69,51	71,63	72,35
Ростовская область	53,72	56,06	57,81
Севастополь	58,4	67,99	72,76
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %			
Российская Федерация	75,29	79,07	80,02
Республика Крым	66,00	75,00	75,0
Краснодарский край	74,17	77,29	80,02
Ростовская область	74,14	79,93	82,23
Севастополь	71,62	76,82	80,93
Количество погибших в ДТП, чел. на 100 тыс. населения			
Российская Федерация	10,22	9,66	–
Республика Крым	11,44	10,34	–
Краснодарский край	12,66	13,10	–
Ростовская область	10,62	10,34	–
Севастополь	6,32	5,25	–
Количество погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств, чел.			
Российская Федерация	–	2,34	1,21
Республика Крым	–	3,70	2,21
Краснодарский край	–	3,43	1,74
Ростовская область	–	2,46	1,53
Севастополь	–	1,73	0,89

Примечание. Составлено по: [Единая межведомственная ...], 2023]; \* – по данным на июль 2023 года.

в 2022 году. В рассматриваемых регионах повышается безопасность дорожного движения: число ДТП на 100 тыс. чел. за период 2018–2021 гг. в Краснодарском крае снизилось на 19,4 %, в Ростовской области – на 25 %, в Республике Крым – на 15 % [Регионы России, 2022]. Уровень аварийности во многом удалось снизить благодаря не только улучшению качества дорог, но и обеспечению соблюдения норм и правил в области безопасности дорожного движения.

В то же время, паспорта проектов требуют доработки с учетом региональных особенностей. Для Ростовской области в федеральный проект «Дорожная сеть» следует включить перечень агломераций и для каждой из них определить целевые уровни показателей, как это выполнено для Краснодарского края – протяженность дорожной сети агломераций; долю дорожной сети агломераций, находящейся в нормативном состоянии. Особое внимание следует уделить вопросу транспортного обеспечения малых отделенных населенных пунктов. В Крыму жители населенных пунктов Джанкойского (0,23 %), Ленинского (0,15 %), Симферопольского (0,05 %), Советского (0,02 %), городского округа Ялта (0,05 %) не имеют регулярного автобусного и/или железнодорожного сообщения с административным центром. В Краснодарском крае с отсутствием регулярного транспортного сообщения сталкиваются жители 14 муниципальных образований, в наибольшей степени – население Выселковского (2,79 %), Кущевского (1,52 %), Красноармейского (1,39 %) районов. В Ростовской области проблема транспортной связанности актуальна для 29 муниципальных образований, из них для Пролетарского (32,9 %), Кагальницкого (15,8 %), Багаевского (5,4 %), Цимлянского (4,95 %), Советского (4,9 %), Дубовского (4,5 %) районов проблема стоит наиболее остро.

Проекты, направленные на увеличение мощностей морских портов, увеличение пропускной способности автомобильных и железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов страны и городами – центрами экономического роста, формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров и др. включены в [Комплексный план модернизации ... , 2018]. В 2022 г. пропускная способность участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна составила 125,1 млн т, увеличившись почти в полтора

раза относительно 2019 года. К 2024 г. время в пути следования по маршруту Москва – Адлер планируется сократить с 32 до 22 часов. Активно продолжаются работы по электрификации путей (Краснодар-1, Чинары – Чилипси) и реконструкции станций Тимашевская, Тихорецкая, им. М. Горького, Волжский (Трубная), Ея.

Несмотря на санкции и непростую геополитическую обстановку, с высокой долей вероятности базовые значения показателей национальных проектов в сфере транспортной инфраструктуры, запланированные на 2024 г., будут выполнены в полном объеме.

### **Национальные проекты как инструменты экономического развития**

Как полагают О.Б. Иванов и Е.М. Бухвальд, производительность труда можно рассматривать как один из итоговых показателей результативности реализации национальных проектов [Иванов, Бухвальд, 2019]. Производительность труда экономики за период 2019–2021 гг. выросла на 5,8 %, прирост ВВП составил 5 %. В разрезе основных отраслей динамика достаточно вариативна (см. рис. 1).

Учитывая доли в валовом внутреннем продукте, можно сделать вывод, что основной вклад в увеличение продуктивности внесли обрабатывающие производства и торговля. Высокий прирост производительности труда в сфере информации и связи (12 %), научной и технической деятельности (19,5 %) свидетельствует о значительном потенциале данных отраслей – их доля в ВВП увеличилась на 0,2 и 0,4 процентных пункта соответственно.

Однако прирост производительности труда в стране за 2015–2018 гг. составлял 5,37 %, то есть трехлетний период, предшествовавший старту национальных проектов, сопоставим с уровнем 5,76 % за 2019–2021 годы. В Крыму эффективность трудовых ресурсов (15,14 %) и индекс ВРП (15,42 %) в 2015–2018 гг. были значительная выше, чем в 2019–2021 гг., что обусловлено эффектом низкой экономической базы. В Краснодарском крае производительность труда в 2015–2018 гг. не менялась, произошло замедление экономической динамики. Данный процесс был обусловлен завершением предыдущего инвестиционного цикла в регионе. В Ростовской области темпы роста экономики в 2019–2021 гг. выросли относительно предшествовавшего трехлетнего периода, но темп прироста производи-

тельности труда снизился, что свидетельствует о преимущественно экстенсивном развитии наиболее значимых отраслей.

Вместе с тем прирост производительности труда в рассматриваемых субъектах ЮФО (за исключением Краснодарского края) и валового

регионального продукта за аналогичный период был выше среднероссийского уровня (рис. 2). Наибольший вклад в рост ВРП внесли промышленность, сельское хозяйство, торговля, а для Краснодарского края – строительный сектор, к 2022 г. выросший на 38 % относительно 2018 года.

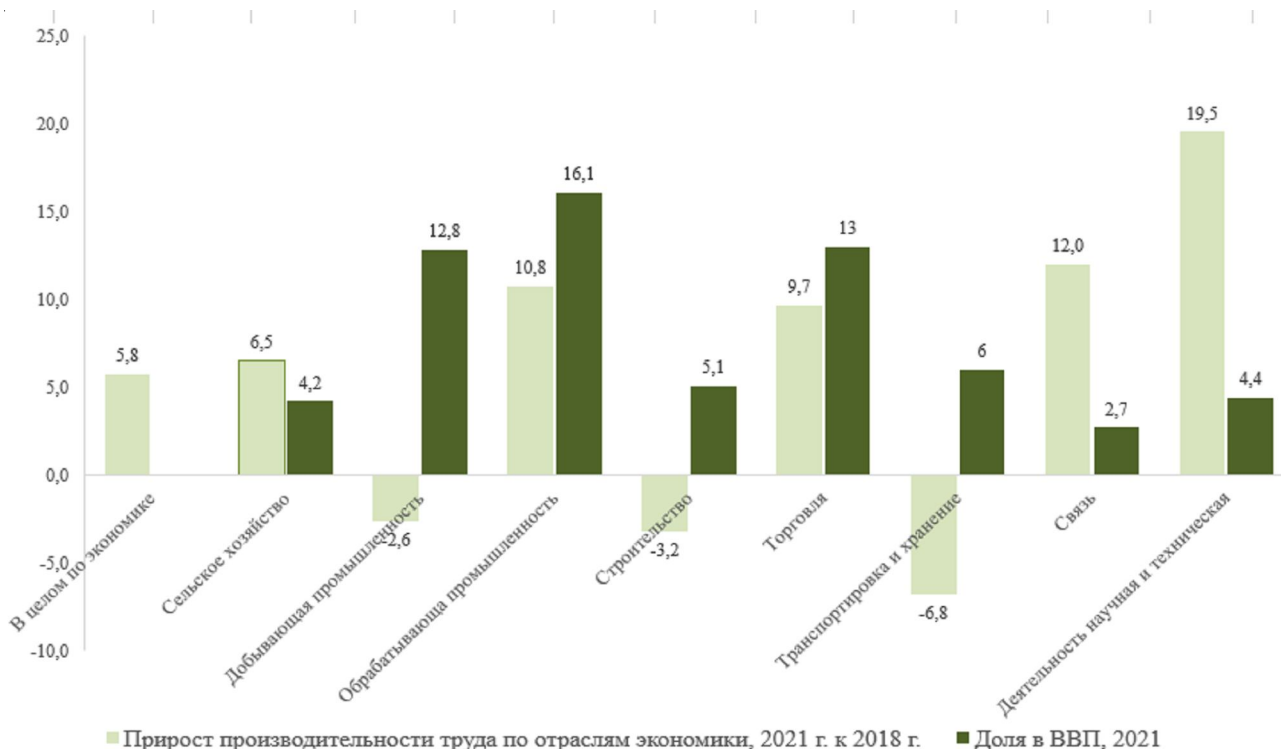


Рис. 1. Прирост производительности труда по отдельным отраслям российской экономики за 2019–2021 гг. и их доля в ВВП в 2021 г.

Примечание. Составлен по: [Единая межведомственная ..., 2023].

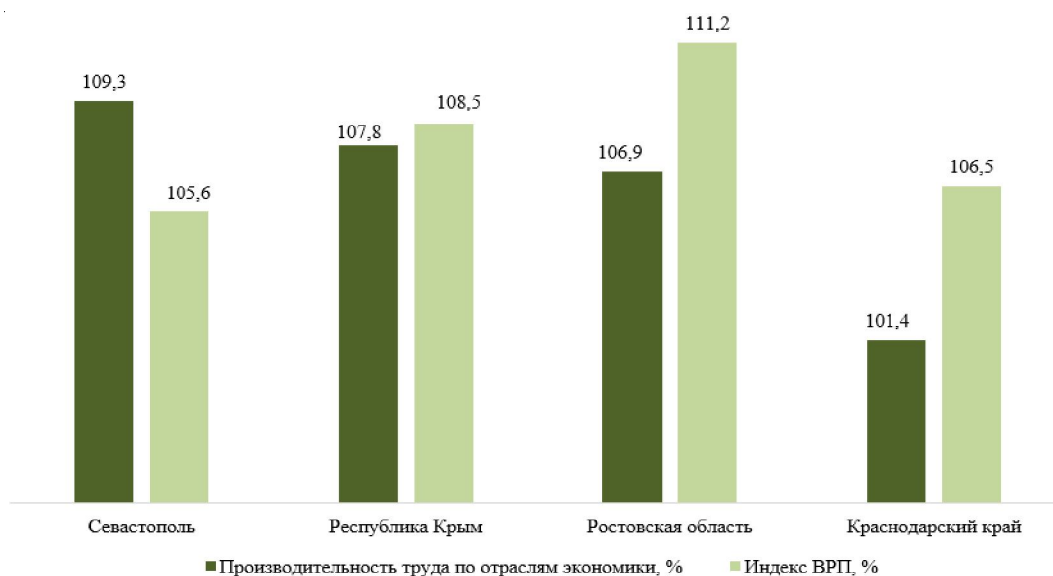


Рис. 2. Производительность труда в экономике и индекс ВРП рассматриваемых регионов ЮФО, кумулятивный рост за период 2019–2021 гг.

Примечание. Составлен по: [Промышленное производство ..., 2023; Регионы России, 2022].

По мнению академика РАН В.Б. Бетелина, положительное влияние национальных проектов на экономику страны возможно только, если при их реализации получит развитие промышленное производство, и расширяющийся сектор услуг будет опираться на отечественные разработки. В свою очередь для запуска промышленности и обеспечения потребностей внутреннего рынка должна быть создана соответствующая производственная инфраструктура [Механик, 2019].

Рассматриваемые в статье проекты являются трудоемкими и капиталоемкими, требующими современного оборудования, технологий. Однако производственные мощности машиностроения не используются даже на половину возможностей: до 2022 г. с максимальной загрузкой 58–60 % работали предприятия, выпускающие грузовые и легковые автомобили (табл. 2), но и их загрузка в 2022 г. значительно «просела» в связи с приостановкой деятельности в России зарубежных производителей.

За 2017–2021 гг. выпуск таких значимых машин для строительных и дорожных работ, как экскаваторы, бульдозеры, краны увеличился на 71,7 %, 80,7 % и 24,8 % соответственно, в то же время выпуск гусеничных тракторов снизился на 30 %. В 2022 г. напряженная геополитическая ситуация в мире, разрыв логистических цепочек оказали сильное влияние на выпуск продукции тяжелого машиностроения: по отдельным позициям спад составил 30 %. Остро встала проблема зависимости отечественного промышленного производства от импортных комплектующих, оборудования.

В рамках «Комплексного плана модернизации» предусмотрено увеличение доли закупок отечественного оборудования от общего объема закупок в рамках реализации проекта 93–94 % к 2024 году. В рамках БКД предполагается, что к 2024 г. доля отечественного оборудования в общем объеме закупок достигнет 84 %, а к 2025 г. – 88 % [Паспорт национального проекта «Безопасные ...», 2018]. Однако возникает вопрос: почему к 2030 г. предполагается снижение данного целевого показателя до 70 %?

Положительные темпы экономического роста могут быть реализованы при насыщении предприятий отечественным оборудованием. Только в этом случае инфраструктурные проекты дадут импульс развитию регионов их локации [Ивантер, 2023]. Расширение и модернизация транспортной инфраструктуры станет фактором экономического роста при условии докапитализации промышленных предприятий.

### Заключение

Реализация национальных проектов, направленных на «обеспечение прорывного научно-технологического и социально-экономического развития России, повышения уровня жизни» [Национальные проекты: ключевые цели ..., 2019], должна предполагать не формальное достижение целевых индикаторов, а качественную трансформацию российской экономики. Инфраструктурные вложения играют роль замещающего ресурса во время нисходящей фазы инвестиционного цикла у частного бизнеса либо при запуске

Таблица 2

### Уровень использования среднегодовой производственной мощности организаций, выпускающих продукцию машиностроения и оборудование, %

Наименование продукции	2018 г.	2020 г.	2022 г.
Турбины паровые	18	23	9,8
Турбины газовые	19	21	38
Подшипники шариковые или роликовые	24	18	25
Краны мостовые электрические	29	20	17
Тракторы для сельского хозяйства	15	32	37
Станки металлорежущие	27	27	25
Машины кузнечно-прессовые	13	7	16
Экскаваторы	22	27	18
Бульдозеры	22	33	42
Электродвигатели переменного и постоянного тока	26	28	22
Автомобили легковые	55	51	22
Средства автотранспортные грузовые	44	45	45
Автобусы	28	20	23

Примечание. Составлено по: [Промышленное производство ..., 2023].

такого цикла, а также позволяют развивать новые сектора экономики. Однако для выполнения поставленных задач необходимо мобилизовать промышленное производство, для того чтобы модернизация и создание магистральной инфраструктуры было обеспечено отечественным оборудованием и технологиями.

Анализ паспортов федеральных проектов по отдельным регионам ЮФО показал необходимость учета региональных особенностей реализации национальных проектов. Отечественные исследователи указывали на важность обеспечения их соответствия государственным программам и стратегическим документами субъектов еще в 2019–2020 гг. [Кожевников, 2020; Иванов, Бухвальд, 2019].

М. Мишланова указывает на важность реализации проектного управления, опирающегося на имеющийся опыт программно-целевого подхода, а также на необходимость разработки и внедрения целевых моделей для ключевых проектных мероприятий, создания четкого института реализации затрат по национальным проектам, обеспечивающего соответствие показателей и результатов проектов разного уровня [Mishlanova, 2022]. Однако благодаря внедрению автоматизированной системы мониторинга, обеспечивающей аналитическими материалами федеральные и региональные органы власти в режиме реального времени, значительно сократилось время принятия управленческих решений, удалось снизить риски срыва сроков благодаря отслеживанию их контрольных точек реализации проектов, появилась возможность оценки эффективности бюджетных расходов.

#### ПРИМЕЧАНИЕ

<sup>1</sup> Публикация подготовлена в рамках реализации Государственного задания Южного научного центра РАН, № государственной регистрации проекта 122020100349-6.

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 122020100349-6.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

Единая межведомственная информационно-статистическая система. Государственная статистика, 2023. URL: <https://www.fedstat.ru>  
Иванов О. Б., Бухвальд Е. М., 2019. Национальные проекты России: региональное измерение // ЭТАП:

экономическая теория, анализ, практика. № 1. С. 37–53. DOI: 10.24411/2071-6435-2019-10067

Ивантер А., 2023. С инвестициями история запугана, как детектив // Эксперт. № 15 (1293). URL: <https://expert.ru/expert/2023/15/s-investitsiyami-istoriya-zaputana-kak-detektiv/>

Кожевников С. А., 2020. Проблемы развития проектного управления в публичном секторе в ракурсе достижения национальных целей // Проблемы развития территории. № 1 (105). С. 64–77. DOI: 10.15838/ptd.2020.1.105.5

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, 2018. URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf>

Механик А., 2019. Как нам реализовать национальные проекты? // Эксперт. № 22 (1121). URL: <https://expert.ru/expert/2019/22/kak-nam-realizovatnatsionalnyie-proektyi/>

Национальные проекты: ключевые цели и ожидаемые результаты, 2019. URL: <http://government.ru/news/35675/>

Паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги», 2018. URL: <http://static.government.ru/media/files/rBdyoIr3S9IDP8Q87lXXYaktpKWGc0NY.pdf>

Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения», 2018. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/9757>

Паспорт федерального проекта «Дорожная сеть», 2018. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/9758>

Промышленное производство. Уровень использования среднегодовой производственной мощности, 2023. URL: [https://rosstat.gov.ru/enterprise\\_industrial](https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial)

Путин поручил создать круглогодичные курорты на пяти морях РФ и на Байкале к 2030, 2023. URL: <https://www.gazeta.ru/business/news/2023/07/12/20857712.shtml>

Регионы России. Социально-экономические показатели, 2022. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>

Слепцова Е. В., Алимова 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

Germaschewski Y., 2020. Stabilization Policy, Infrastructure Investment, and Welfare in a Small Open Economy // Economic Modelling. № 84. P. 322–339. DOI: 10.1016/j.econmod.2019.04.023

Lorz O., 2020. Investment in Trade Facilitating Infrastructure: A Political-Economy Analysis // European Journal of Political Economy. Vol. 65. Art. 101928. DOI: 10.1016/j.ejpolco.2020.101928

Mishlanova M., 2022. Development Trends of the Russian System of National Projects // Transportation Research Procedia. Vol. 63. P. 1575–1581. DOI: 10.1016/j.trpro.2022.06.170

## REFERENCES

- Edinaja mezhdedomstvennaja informacionno-statisticheskaja sistema (EMISS). Gosudarstvennaja statistika* [Unified Interdepartmental Information and Statistical System. Government Statistics], 2023. URL: <https://www.fedstat.ru>
- Ivanov O.B., Buhvald E.M., 2019. Nacionalnye proekty Rossii: regionalnoe izmerenie [National Projects of Russia: Regional Dimension]. *ETAP: ekonomicheskaja teorija, analiz, praktika* [ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice], no. 1, pp. 37-53. DOI: 10.24411/2071-6435-2019-10067
- Ivanter A., 2023. S investicijami istorija zaputana, kak detektiv [With Investments, the Story Is Confused, Like a Detective]. *Expert*, no. 15 (1293). URL: <https://expert.ru/expert/2023/15/s-investitsiyami-istoriya-zaputana-kak-detektiv/>
- Kozhevnikov S.A., 2020. Problemy razvitiya proektnogo upravlenija v publicnom sektore v rakurse dostizhenija nacionalnyh celej [Problems of Project Management Development in the Public Sector in the Perspective of Achieving National Goals]. *Problemy razvitiya territorii* [Problems of Territory's Development], no. 1 (105), pp. 64-77. DOI: 10.15838/ptd.2020.1.105.5
- Kompleksnyj plan modernizacii i rasshirenija magistralnoj infrastruktury na period do 2024 goda* [Comprehensive Plan of Modernization and Expansion of the Trunk Infrastructure for the Period up to 2024], 2018. URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf>
- Mekhanik A., 2019. Kak nam realizovat nacionalnye proekty? [How Can We Implement National Projects?]. *Expert*, no. 22 (1121). URL: <https://expert.ru/expert/2019/22/kak-nam-realizovat-natsionalnyie-proektyi/>
- Nacionalnye proekty: ključevye celi i ozhidaemye rezultaty* [National Projects: Key Objectives and Expected Results], 2019. URL: <http://government.ru/news/35675/>
- Pasport nacionalnogo proekta «Bezopasnye kachestvennye dorogi»* [Passport of the National Project “Safe High-Quality Roads”], 2018. URL: <http://static.government.ru/media/files/rBdyoIr3S9IDP8Q871XXYaktpKWGc0NY.pdf>
- Pasport federalnogo proekta «Bezopasnost dorozhnogo dvizhenija»* [Passport of the Federal Project “Road Safety”], 2018. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/9757>
- Pasport federalnogo proekta «Dorozhnaja set»* [Passport of the Federal Project “Road Network”], 2018. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/9758>
- Promyshlennoe proizvodstvo. Uroven ispolzovanija srednegodovoj proizvodstvennoj moshhnosti* [Industrial Production. The Level of Use of Average Annual Production Capacity], 2023. URL: [https://rosstat.gov.ru/enterprise\\_industrial](https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial)
- Putin poruchil sozdat kruglogodichnye kurorty na pjati morjah RF i na Bajkale k 2030* [Putin Instructed to Create Year-Round Resorts on the Five Seas of the Russian Federation and on Lake Baikal by 2030], 2013. URL: <https://www.gazeta.ru/business/news/2023/07/12/20857712.shtml>
- Regiony Rossii. Socialno-ekonomicheskie pokazateli* [Regions of Russia. Social and Economic Indicators], 2022. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>
- Sleptsova E.V., Alimova A.O., 2019. Rol nacionalnyh proekтов v povyshenii kachestva zhizni naseleniya Krasnodarskogo kraja [Role of National Projects in Improving the Quality of Life of the Population of the Krasnodar Region]. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika* [Journal of Economy and Business], no. 10-2 (56), pp. 94-97. DOI: 10.24411/2411-0450-2019-11264
- Germaschewski Y., 2020. Stabilization Policy, Infrastructure Investment, and Welfare in a Small Open Economy. *Economic Modelling*, no. 84, pp. 322-339. DOI: 10.1016/j.econmod.2019.04.023
- Lorz O., 2020. Investment in Trade Facilitating Infrastructure: A Political-Economy Analysis. *European Journal of Political Economy*, vol. 65, art. 101928. DOI: 10.1016/j.ejpoleco.2020.101928
- Mishlanova M., 2022. Development Trends of the Russian System of National Projects. *Transportation Research Procedia*, vol. 63, pp. 1575-1581. DOI: 10.1016/j.trpro.2022.06.170

## 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](mailto: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](mailto:OlgaPatrakeyeva@yandex.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9320-2327>