

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ****Марина Геннадьевна ПОЛУХИНА**

кандидат сельскохозяйственных наук, научный сотрудник, ВНИИ социального развития села,
Орловский государственный аграрный университет им. Н.В. Парахина, г. Орёл, Российская Федерация
redhvost@yandex.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: 7512-6636

История статьи:

Получена 31.07.2017
Получена в доработанном
виде 21.10.2017
Одобрена 17.11.2017
Доступна онлайн 16.01.2018

УДК 338.43.01
JEL: I114, I115, R23

Ключевые слова: сельские территории, устойчивое развитие, автомобильные дороги, транспортная инфраструктура

Аннотация

Предмет. Состояние дорожно-транспортной инфраструктуры – один из основных показателей устойчивого развития сельских территорий. Транспортная доступность является показателем привлекательности территории для молодых специалистов, агропроизводителей и инвесторов. В настоящее время во всех регионах ЦФО существуют схожие проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий. Ключевой проблемой является строительство проселочных дорог, приближенных по комфортности к дорогам регионального значения. Это требует эффективной реализации действующих программ развития села.

Цели. Разработка направлений развития сельских территорий на основе анализа дорожно-транспортной инфраструктуры на федеральном и региональном уровнях, а также сравнение с мировыми показателями за аналогичный период и обоснование приоритетных направлений совершенствования дорожно-транспортной инфраструктуры как одного из элементов обеспечения устойчивого развития сельских территорий, привлекательности сельских территорий для постоянного проживания, экономического развития АПК.

Методология. В работе использованы такие методы, как монографический, анализ и синтез, сравнительный и логический анализы. По данным Федеральной службы государственной статистики выполнен мониторинг показателей транспортной инфраструктуры, произведен их сравнительный анализ с общероссийскими значениями и значениями по Центральному федеральному округу.

Результаты. Во всех регионах ЦФО, в том числе и Орловской области, существуют схожие проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий. Ключевой проблемой является строительство проселочных дорог приближенных по комфортности к дорогам регионального значения. Это требует эффективной реализации действующих программ развития села.

Выводы. Развитая дорожно-транспортная инфраструктура является одним из основных показателей устойчивого развития сельских территорий. Доступность автодорожного сообщения определяет развитие агропроизводства. Развитая дорожно-транспортная инфраструктура повышает качество жизни сельского населения и способствует закреплению и привлечению молодежи на село.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2017

Для цитирования: Полухина М.Г. Экономическая оценка развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельской местности // Региональная экономика: теория и практика. – 2018. – Т. 16, № 1. – С. 184 – 196.
<https://doi.org/10.24891/re.16.1.184>

Развитие транспортной инфраструктуры в сельской местности является одним из лимитирующих факторов развития сельских территорий и сельскохозяйственного производства. Развитие автодорожной сети способно комплексно стимулировать как производство продукции, так и закрепление жителей на селе. Транспортная доступность к социальным благам является ключевым элементом формирования привлекательности территорий для постоянного проживания и важнейшим элементом формирования производственной логистики. От качественных и количественных

характеристик дорожной сети сельских территорий (пропускной способности и безопасности движения) зависят: скорость грузоперевозок; минимизация товаропотерь; снижение уровня опасности, аварийности и количества человеческих жертв; повышение рентабельности сельскохозяйственного производства; увеличение объемов продукции, улучшение ее качества и повышение сортности при сдаче потребителю.

Сочетание «социальной» и «экономической» составляющих имеет особое значение в развитии муниципальных образований, особенно сельских.

Проблема социально-экономического развития территории и развития инфраструктуры является актуальной уже на протяжении более 100 лет. По данному направлению велись исследования как в России, так и за рубежом. Многие западные ученые, такие как П. Самуэльсон [1], А. Пезенти [2], Р. Йохимсен [3], У. Росту [4] в своих трудах отмечают, что развитая экономическая инфраструктура является основой для развития предпринимательства, экономических отношений и снижения издержек.

Тенденциям развития социальной инфраструктуры в рамках экономического подхода посвятили свои труды такие ученые, как А.И. Кочерга, А.А. Мазараки [5], В. Рохчин [6] и другие.

Анализ социально-экономического состояния городов, их благоустройство, качество жизни горожан, уровень развития социальной инфраструктуры проведен в работах Р. Парка [7], Л. Вирта¹, Д. Джекобса [8]. В области функционирования социальной инфраструктуры российских городов можно выделить работы В.П. Федько [9], П.В. Кухтина² и др.

Отметим, что с каждым годом все большую значимость начинают приобретать теоретические и практические исследования в области развития социально-экономической

¹ Вирт Л. Урбанизация как образ жизни // Социальные и гуманитарные науки. Сер. 11: Социология. 1997. № 3.

² Кухтин П.В. Инфраструктура муниципальных образований: учеб. пособие. М.: КНОРУС, 2008. 208 с.

инфраструктуры села. Большой вклад в развитие данного направления внесли такие ученые, как Л.В. Бондаренко [10, 11] и А.В. Петриков [12], работающие над вопросом качества жизни на селе; А.В. Мерзлов [13], работы которого направлены на создание программ устойчивого развития сельских территорий, И.Н. Меренкова [14] и Ю.А. Большакова [15], определившие показатели, факторы и критерии оценки устойчивого развития сельских территорий. Также хотелось бы отметить работы В.И. Савкина [16], посвященные экологической составляющей социально-экономического развития села, А.А. Полухина [17, 18] и Н.И. Ляховой³, работающих над вопросами развития АПК и его влияния на сельские территории.

В современных условиях особые требования предъявляются к модернизации дорожно-транспортной системы сельских муниципальных образований с учетом потребностей развивающегося АПК и социально-экономические развития.

По данным статистики Министерства транспорта РФ в России из 149 151 сельских населенных пунктов 103 227, или 69,2%, имеют связь по дорогам с твердым покрытием с сетью автодорог общего пользования, то есть жители 30,8% из них этой возможности лишены, аналогичный показатель по ЦФО составляет 35,2%⁴.

Таким образом, вопрос доступности автодорожного сообщения для сельских жителей и агропроизводителей стоит весьма остро. Со стороны государства данную проблему пытаются решать через ряд федеральных программ развития.

В рамках постановления Правительства Российской Федерации от 21.04.2016 № 741-р

³ Ляхова Н.И. Развитие Центрально-Черноземного экономического района: материалы международной научно-практической конференции «Фундаментальные и прикладные научные исследования». СПб., 2017. С. 121–124.

⁴ О распределении субсидий, предоставляемых в 2016 г. бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование расходных обязательств, связанных с реализацией мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием: расп. Правительства РФ от 21.04.2016 № 741-р.

большинству российских регионов осуществляется выделение средств на строительство дорог с твердым покрытием в сельской местности в целях облегчения доставки продовольствия от производителя к потребителю.

Одним из ожидаемых экономических эффектов реализуемой программы⁵ является повышение привлекательности жизни в селе, в том числе повышение доступности общественно значимых объектов сельских населенных пунктов, а также объектов производства и переработки сельскохозяйственной продукции.

Из данных, приведенных в *табл. 1*, следует, что наибольшую по объему субсидию получили традиционно аграрные регионы: Орловская область – 324 млн руб. и Курская область – 276 млн руб. Далее по количеству государственного софинансирования следует Московская область – 255 млн руб.

Всего на выделенные средства в размере 6 821,3 млн руб. в 2016 г. было запланировано отремонтировать, построить и реконструировать 600 км автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, стоимость одного километра которых составляет порядка 11,3 млн руб. Доля участия каждого региона составляет не менее 30% за исключением высоко дотационных регионов, которые вносят только 5% от общей суммы. Таким образом, учитывая особенности таких регионов, стоимость одного километра составит более 16 млн руб. Данная стоимость одного километра дороги с твердым покрытием значительно ниже стоимости ремонта (27,6 млн руб.) и строительства и реконструкции (132,4 млн руб.) – согласно федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России»⁶.

⁵ О федеральной целевой программе «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 гг. и на период до 2020 г.»: пост. Правительства РФ от 15.07.2013 № 598.

⁶ Об утверждении федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020)», подпрограмма «Автомобильные дороги»: пост. Правительства РФ от 05.12.2001 № 848.

В период с 2017 по 2020 г. планируется ввести в эксплуатацию не менее 2 160 км новых и реконструированных дорог на селе.

Реализация данных мероприятий в рамках программы⁷ крайне важна и имеет особое значение для развития отдаленных сельских населенных пунктов и их аграрного производства и переработки, способна дать толчок закреплению молодежи на селе, повысить уровень жизни населения.

Плотность автомагистралей в России составляет 86,5 км дорог на 1 000 км² территории, то есть наша страна значительно уступает развитым странам Европы (Франция – 1 944 км, Германия – 1 805 км, Италия – 1 619 км дорог на 1 000 км² территории) и США (682,5 км дорог на 1 000 км² территории). Отметим, что Китай, обладающий большой территорией, значительная часть которой покрыта горами, имеет плотность автомобильных дорог 465 км дорог на 1 000 км² территории. Плотность автомобильных дорог стран бывшего СССР, таких как Беларусь и Украина, также значительно превосходит показатели России и составляет 489,4 и 282,7 км дорог на 1 000 км² территории соответственно⁸.

Конечно, не все регионы России так густо населены, как страны Европы с их небольшой территорией и мягким климатом, но это не причина, чтобы не обеспечить 26% населения страны проживающего в сельской местности и сельскохозяйственных товаропроизводителей дорогами.

Переходя к показателям регионов ЦФО, рассмотрим протяженность, плотность, техническое состояние и доступность для населения автомобильных дорог местного значения (*табл. 2*).

По плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км путей на 1 000 км² территории) из областей ЦФО

⁷ О федеральной целевой программе «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 гг. и на период до 2020 г.»: пост. Правительства РФ от 15.07.2013 № 598.

⁸ Россия и страны мира. 2016: стат. сб. М.: Росстат, 2016. 379 с.

лидируют Московская (720), Белгородская (704) и Липецкая (520) области. Отметим, что за 10 лет, с 2005 по 2015 г., Белгородская область увеличила протяженность дорог с твердым покрытием в 2,9 раза, Липецкая – в 2,4 раза, Калужская – в 2,6 раза, Орловская и Костромская – в 2,1 раза. Рекордсменом стала Владимирская область, дорожная сеть которой увеличилась в 3,4 раза.

Самые скромные результаты отмечаются в Тверской области, где протяженность дорог с твердым покрытием за 10 лет увеличилась только на 38%. Наибольший удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования наблюдается в Белгородской (90,3%) и Московской (81%) областях. Также можно выделить Липецкую (75,3%), Тульскую (73,9%) области при среднероссийском показателе – 70,6% в 2015 г.

В удельном весе автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием также лидирует Белгородская область – 99,5% при среднероссийском значении 62,2% в 2015 г.

Самый низкий удельный вес муниципальных автомобильных дорог общего пользования с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования был отмечен в Тверской (42,9%), Смоленской (58,7%) и Ивановской (53,4%) областях (2015 г.). Данный показатель имеет тенденцию к снижению во всех областях ЦФО за исключением Белгородской области.

Кроме наличия дорог и их плотности немаловажную роль играет техническое состояние дорожного полотна.

Значительная часть муниципальных автомобильных дорог по техническому состоянию не отвечает нормативным требованиям. Так, 66,2% автомобильных дорог Тамбовской области не соответствуют заявленным техническим характеристикам, в Курской – 55,95, Воронежской – 54,1, Липецкой – 44,4, Орловской – 14,4, Белгородской – 11,5% (по состоянию на 2015 г.).

С 2005 г. наблюдается улучшение технического состояния дорог в Белгородской, Воронежской, Курской и Липецкой областях. В Тамбовской и Орловской областях состояние дорог ухудшилось [19].

Плохие дорожные условия являются одной из основных причин дорожно-транспортных катастроф, в которых в России ежегодно погибают порядка 23,5 чел. в расчете на 100 тыс. населения, в странах Европы это значение значительно ниже – 9–10 чел. Также заметим, что за 10 лет анализируемого периода во многих странах Европы и Азии отмечается снижение численности погибших и раненых (табл. 3). К наиболее благополучным странам по числу погибших можно отнести Норвегию – 0,1 тыс. чел., Израиль – 0,3 тыс. чел., Великобританию – 1,9 тыс. чел. Данные по России – 27 тыс. чел. и США – 32,7 тыс. чел. (в 2015 г.) – существенно выше, чем в странах Европы⁹.

Такой показатель, как доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и сообщения с административным центром муниципального района в общей численности муниципального района для сельских населенных пунктов, имеет особенно важное значение. В среднем по России этот показатель составляет 0,15% (табл. 4).

Обращаясь к отдельным регионам ЦФО, можно отметить, что наиболее благополучная ситуация сложилась в Воронежской (0,05%) и Белгородской (0,14%) областях. В 2015 г. обратная картина наблюдалась в Орловской и Курской областях, где почти 2,5 и 1,6% соответственно населения областей не имели регулярного автобусного или железнодорожного сообщения с административным центром.

В это же время одним из запланированных итогов Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года¹⁰ является доведение указанного показателя до 2%.

⁹ Там же.

¹⁰ Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.: расп. Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р.

Таким образом, из шести регионов данный показатель не выполняется только в Орловской области [20].

Исходя из проведенного анализа, можно сказать, что только Белгородскую область следует считать наиболее благополучной по означенным показателям.

Анализ положения в Орловской области помог выявить слабые стороны и недочеты транспортной инфраструктуры, характерные для всех областей ЦФО, к которым можно отнести:

- устоявшееся ошибочное мнение о приоритете федеральной дорожной сети;
- низкие темпы строительства автомобильных дорог регионального и местного значения, низкое качество их покрытия;
- недофинансирование строительства;
- наличие сельских населенных пунктов, не соединенных дорогами с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования;
- неоптимальное начертание дорожной сети (древовидная структура местных дорог не предусматривает наличие дорог между соседними населенными пунктами, нет дорог, соединяющих все районные центры по кратчайшему пути);
- снижение пассажирских перевозок автомобильным транспортом; за период 2010–2012 гг. пассажиропоток снизился на 203 млн пассажиров/км;
- уменьшение обеспеченности автобусами общего пользования (в 2011 г. – 39 ед. на 10 тыс. чел.; в 2014 г. – 20 ед. на 10 тыс. чел.);
- показатель смертности в автомобильных авариях составляет 22,7 чел. на 100 тыс., что больше общероссийского показателя (18,5 чел. на 100 тыс. населения);
- 2,5% населения области проживает в населенных пунктах, не имеющих регулярного сообщения с административным центром.

Толчком для развития транспортной инфраструктуры могут стать следующие меры.

1. Реализация ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)», «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–017 гг. и на период до 2020 г.».
2. Объем субсидий по России, выделенных на строительство и реконструкцию дорог, – 324 млн руб.
3. Высокая плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – 364 км путей на 1 000 км² территории, что выше среднероссийских показателей в 6 раз; 74,3% из них – с усовершенствованным покрытием.
4. Высокая доступность транспортных услуг для широких слоев населения муниципальных образований – 97,5% населения, проживающего в муниципальных районах, имеют регулярное автобусное сообщение с административным центром.
5. Широкая сеть дорог регионального, межмуниципального и муниципального значения, наличие крупных транспортных магистралей М-2: Крым – Москва – Тула – Орёл – Курск – Белгород – граница с Украиной (км 304 – 456). Обход пос. Кромы (км 399 – 417). Подъезды к г. Орлу (3,3 км + 4,8 км), Р-92: Калуга – Перемышль – Белёв – Орёл (от км 133), Р-119: Орёл – Ливны – Елец – Липецк – Тамбов (до км 154), Р-120: (А-141) Орёл – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь (до км 57), А-142: Тросна – Калиновка (от М-2 до км 17).

Общая протяженность муниципальных автодорог с твердым покрытием – 4 712 км на начало 2015 г.

Также развитие транспортной инфраструктуры должно происходить по следующим направлениям.

1. Привлечение дополнительных инвестиций в строительство сельских дорог, которое поможет решить проблему недофинансирования.

2. Выполнение основных направлений развития транспортной инфраструктуры, отмеченных в основных федеральных и региональных нормативно-правовых актах.

3. Увеличение плотности дорог с твердым покрытием в сельской местности (капитальный ремонт и реконструкция имеющегося дорожного полотна, строительство и ввод новых дорог местного и регионального значения), что позволит обеспечить всепогодный подъезд к сельским населенным пунктам.

4. Повышение качества действующего автобусного сообщения: увеличение числа и протяженности автобусных маршрутов между сельскими населенными пунктами и районным, областным центром. Организация регулярного транспортного сообщения между всеми сельскими населенными пунктами и районными и областными центрами.

Посредством всестороннего анализа развития транспортной инфраструктуры в Орловской области было выявлено, что во всех регионах ЦФО имеются схожие проблемы в развитии дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий. Ключевой проблемой является строительство проселочных дорог, приближенных по комфортности к дорогам регионального значения. Это требует эффективной реализации действующих программ развития села.

Ключевой задачей является строительство проселочных дорог, приближенных по комфортности к дорогам регионального значения. Для дальнейшего развития дорожно-транспортной инфраструктуры можно рекомендовать ряд следующих мер.

1. Проведение постоянного мониторинга наличия и состояния сельских дорог на предмет круглогодичной и всепогодной доступности для использования.

2. Стимулирование строительства и поддержания в надлежащем состоянии дорог внутри населенных пунктов к социально важным объектам и объектам культурного наследия (имеющим туристическое значение) за счет средств местных бюджетов при помощи софинансирования региональными бюджетами равными долями.

3. Стимулирование использования средств сельских товаропроизводителей для строительства дорог местного значения посредством освобождения от уплаты дорожных налогов и сборов.

4. Обеспечение доступности сельских населенных пунктов (центральных усадеб) до дорог федерального и (или) регионального значения за счет средств Федерального и (или) регионального бюджетов.

Таблица 1

Выделенные субсидии на софинансирование расходов субъектов РФ на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, тыс. руб.

Table 1

Grants allocated for financing the costs of the RF constituents for construction and reconstruction of public paved roadways, thousand RUB

Субъект РФ	Сумма субсидии, тыс. руб.
Российская Федерация	6 821 260,1
Центральный федеральный округ	2 255 968
Белгородская область	29 569,4
Брянская область	154 869,5
Владимирская область	111 569
Воронежская область	129 372
Ивановская область	129 372
Калужская область	204 225
Костромская область	43 186,8
Курская область	276 415,8
Липецкая область	119 117,6
Московская область	254 794,9
Орловская область	323 971,4
Рязанская область	112 746,9
Смоленская область	144 569,9
Тамбовская область	160 888,8
Тульская область	47 798,9
Ярославская область	13 500

Источник: О распределении субсидий, предоставляемых в 2016 году бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование расходных обязательств, связанных с реализацией мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием: распоряжение Правительства РФ от 21.04.2016 № 741-р

Source: Order of the Government of the Russian Federation of April 21, 2016 № 741-p, *On the Distribution of Subsidies Provided in 2016 to the Budgets of the Constituent Entities of the Russian Federation for the Co-Financing of Expenditure Obligations Related to the Implementation of Measures for the Construction and Reconstruction of Public Paved Roadways*

Таблица 2
Автомобильные дороги общего пользования (на конец года)

Table 2
Public roadways (at year-end)

Субъект РФ	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (на конец года; км путей на 1 000 км ² территории)			
	2005	2010	2014	2015
Российская Федерация	31	39	60	61
ЦФО	179	232	345	349
Белгородская область	243	247	675	704
Брянская область	186	194	307	307
Владимирская область	99	216	332	336
Воронежская область	176	205	323	327
Ивановская область	168	217	340	333
Калужская область	122	304	319	321
Костромская область	62	92	130	133
Курская область	207	244	352	357
Липецкая область	220	256	514	520
Московская область	367	670	709	720
Орловская область	173	225	363	364
Рязанская область	175	197	261	264
Смоленская область	179	180	279	283
Тамбовская область	161	184	286	287
Тверская область	179	184	244	248
Тульская область	200	206	393	395
Ярославская область	171	193	264	265

Продолжение таблицы

Субъект РФ	Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием (в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования), %							
	с твердым покрытием (в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования), %				с усовершенствованным покрытием (в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования), %			
	2005	2010	2014	2015	2005	2010	2014	2015
Российская Федерация	91,3	80,6	70,5	70,6	68,7	67,5	62,4	62,3
ЦФО	95,9	80,5	66,4	66,6	85,7	81,6	76,1	76
Белгородская область	91,8	92,6	89,8	90,3	98,7	99,1	99,5	99,5
Брянская область	99,8	93,3	65,1	64,6	97	96,6	92,4	92,7
Владимирская область	99,8	96,5	67,5	67,4	95,8	89,9	77,5	77,3
Воронежская область	97,9	93,5	59,1	59	99,7	98,7	92,9	91,7
Ивановская область	98,7	77	63,8	62,6	71,5	63	51,9	53,4
Калужская область	99,5	59,2	59	59,3	87	63,9	63,3	63,5
Костромская область	92,2	67,8	58	58,6	71,4	58,8	54	54,8
Курская область	97	80,9	62,6	63	99,8	98,8	90,9	90,9
Липецкая область	74,6	88,5	73,7	75,3	95,1	90,4	67,7	67,5
Московская область	95,7	79	79,6	81	91,1	82,2	81,8	81,6
Орловская область	99	84,8	58	57,3	97,2	91,6	74,5	74,3
Рязанская область	98,8	92,9	69,4	69,1	95,7	94,6	79,7	78,7
Смоленская область	98,8	98,7	59,5	60,3	73	72,3	59,1	58,7
Тамбовская область	96,7	68,6	50,8	51	97,2	96,7	91,4	91,4
Тверская область	93,2	83,6	63,9	62,5	48,6	48	43,7	42,9
Тульская область	98,6	98,7	73,5	73,9	94,8	94,9	65,9	66,1
Ярославская область	92	55,8	51,7	52	84,7	82,5	78,3	78,3

Источник: данные Росстата

Source: Rosstat data

Таблица 3**Численность погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий, тыс. чел.****Table 3****The number of deaths and injuries caused by road traffic accidents, thousand person**

Страна	2005	2010	2015	2005	2010	2015
	Численность погибших			Численность раненых		
Россия	34	26,6	27	274,9	250,6	251,8
Европа						
Германия	5,4	3,6	3,4	433,4	371,2	389,5
Испания	4,4	2,5	1,7	133,4	120,3	126,6
Италия	5,8	4,1	3,4	334,9	304,7	248,2
Норвегия	0,2	0,2	0,1	11,2	9,1	6,3
Великобритания	3,3	1,9	1,9	275,8	215,7	202
Франция	5,3	4	3,4	108,1	84,5	73
Азия						
Израиль	0,4	0,4	0,3	35	27,7	24
Казахстан	3,4	2,8	3	17,4	13,9	14
Республика Корея	6,4	5,5	4,8	342,2	352,5	337,5
Турция	4,5	4	3,5	154,1	211,5	285,1
Америка						
Канада	2,9	2,2	2	204,7	172,1	165,3
США	43,5	33	32,7	2 699	2 239	2 313
Австралия и Океания						
Австралия	1,6	1,4	1,2
Новая Зеландия	0,4	0,4	0,3	14,5	14	11,2

Источник: данные Росстата

Source: Rosstat data

Таблица 4**Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) сообщения с административным центром муниципального района, в общей численности муниципального района, %****Table 4****Percentage of population living in localities with no regular bus and/or communication with the municipal administrative center, considering the entire municipal area**

Субъект РФ	2010 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Российская Федерация	0,15	0,15	0,15
Белгородская область	0,33	...	0,26	0,19	0,14
Воронежская область	0,18	0,13	0,27	0,07	0,05
Курская область	3,79	2,87	2,33	1,76	1,62
Липецкая область	0,69	0,25	0,22	0,18	0,17
Орловская область	...	3,39	2,85	2,57	2,47
Тамбовская область	0,99	0,7	0,42	0,33	...

Источник: составлено автором по данным Росстата

Source: Authoring, based on the Rosstat data

Список литературы

1. Самуэльсон П.Э. Основания экономического анализа / пер. с англ. под ред. П.А. Ватника. СПб.: Экономическая школа, 2002. 604 с.
2. Пезенти А. Очерки политической экономии капитализма. М.: Прогресс, 1976. 840 с.
3. Johimsen R. Theorie der Infrastruktur. Tubingen, 1966.

4. *Rostow W.W.* The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto. New York, Cambridge University Press, 1960, 179 p.
5. *Кочерга А.И., Мазараки А.А.* Народно-хозяйственный комплекс и социальные проблемы: монография. М.: Мысль, 1981. 271 с.
6. *Рохчин В.Е.* Управленческие инновации в планировании развития регионов: сущность, стратегический аспект, классификация. // Экономика и управление. 2007. № 6. С. 25–29.
7. *Park R.E.* Human Communities: The City and Human Ecology Glencoe, Ill., The Free Press, 1952.
8. *Джекобс Д.* Смерть и жизнь больших американских городов / пер. с англ. М.: Новое издательство, 2011. 460 с.
9. *Федько В.П., Бондаренко В.А., Бондаренко Е.А.* Экономика мирохозяйственных связей и их инфраструктурное обеспечение: монография. Ростов н/Д: Изд-во Минобрнауки России; Изд-во Ростовского гос. экономического ун-та (РИНХ), 2004.
10. *Бондаренко Л.В.* Проблемы развития сельских территорий // АПК: Экономика, управление. 2009. № 12. С. 24–31.
11. *Бондаренко Л.В.* Сельские территории: состояние и регулирование // АПК: Экономика, управление. 2014. № 1. С. 69–79.
12. *Петриков А.В.* Устойчивое развитие сельских территорий: направления и проблемы. В кн.: Устойчивое развитие сельского хозяйства и сельских территорий. Зарубежный опыт и проблемы России. М.: КМК, 2005. 624 с.
13. *Мерзлов А.В., Овчинцева Л.А., Попова О.А.* Региональный опыт разработки программ устойчивого развития сельских территорий. М.: Росинформагротех, 2012. 112 с.
14. *Закшевский В.Г., Меренкова И.Н., Перцев В.Н.* Теоретико-методологический подход к исследованию жизнеобеспечения сельского населения региона // Регион: системы, экономика, управление. 2017. № 1. С. 70–76.
15. *Большакова Ю.А.* Факторы и показатели устойчивого развития социальной инфраструктуры сельских территорий // Вестник НГИЭИ. 2015. № 11. С. 15–21.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-i-pokazateli-ustoychivogo-razvitiya-sotsialnoy-infrastruktury-selskih-territoriy>
16. *Наумов А.И., Савкин В.И.* Стратегия и тактика управления качеством жизни на основе развития экологоориентированной аграрной экономики // Вестник ОрёлГИЭТ. 2012. № 1. С. 135–139.
17. *Полухин А.А.* Организационно-экономический механизм модернизации сельского хозяйства России // Аграрная Россия. 2012. № 5. С. 23–29.
18. *Прока Н.И., Полухин А.А., Страшко И.В.* Эффективность использования ресурсного потенциала сельского хозяйства Орловской области // Вестник Орел ГАУ. 2010. Т. 27. № 6. С. 2–8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/effektivnost-ispolzovaniya-resursnogo-potentsiala-selskogo-hozyaystva-orlovskoy-oblasti>
19. *Богачёв А.И., Гальянов И.В., Студенникова Н.С. и др.* Комплексная оценка социо-эколого-экономического развития сельских территорий: монография. Орёл: Изд-во Орловского ГАУ, 2016. 296 с.

20. Логвинова Р.М. Муниципальный уровень автотранспортной инфраструктуры Центрально-Черноземного региона // Вестник сельского развития и социальной политики. 2016. Т. 9. № 1. С. 24–31. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/munitsipalnyy-uroven-avtotransportnoy-infrastruktury-tsentralno-chernozemnogo-regiona>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

ECONOMIC ASSESSMENT OF THE DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN RURAL AREAS

Marina G. POLUKHINA

Orel State Agrarian University named after N.V. Parakhin, Orel, Russian Federation
redhvost@yandex.ru
ORCID: not available

Article history:

Received 31 July 2017
Received in revised form
21 October 2017
Accepted 17 November 2017
Available online
16 January 2018

JEL classification: I114, I115,
R23

Keywords: rural territory,
sustainable development, road,
transport infrastructure

Abstract

Subject This article discusses the problems of development of transport infrastructure of rural territories.

Objectives The article aims to develop and substantiate the priority directions of rural areas development on the basis of the analysis of road and transport infrastructure at the federal and regional levels.

Methods For the study, I used methods of analysis and synthesis, comparative and logical analysis methods, and the monographical method. The Federal State Statistics Service data were used for comparison of transport infrastructure indices.

Conclusions In all regions of the Central Federal District, including the Orel oblast, the key problem is the construction of country roads close to the roads of regional importance. This requires effective implementation of existing rural development programs.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2017

Please cite this article as: Polukhina M.G. Economic Assessment of the Development of Road Transport Infrastructure in Rural Areas. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2018, vol. 16, iss. 1, pp. 184–196.
<https://doi.org/10.24891/re.16.1.184>

References

1. Samuelson P.A. *Osnovaniya ekonomicheskogo analiza* [Foundations of Economic Analysis]. St. Petersburg, Ekonomicheskaya shkola Publ., 2002, 604 p.
2. Pesenti A. *Ocherki politicheskoi ekonomii kapitalizma* [Lezioni di economia politica. 2 voll]. Moscow, Progress Publ., 1976, 2 volumes, 840 p., 886 p.
3. Johimsen R. *Theorie der Infrastruktur*. Tubingen, 1966.
4. Rostow W.W. *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*. New York, Cambridge University Press, 1960, 179 p.
5. Kocherga A.I., Mazaraki A.A. *Narodno-khozyaistvennyi kompleks i sotsial'nye problemy: monografiya* [The economic complex and social problems: a monograph]. Moscow, Mysl' Publ., 1981, 271 p.
6. Rokhchin V.E. [Managerial innovations in regional development planning: essence, strategic aspect, classification]. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*, 2007, no. 6, pp. 25–29. (In Russ.)
7. Park R.E. *Human Communities: The City and Human Ecology* Glencoe, Ill., The Free Press, 1952.
8. Jacobs J. *Smert' i zhizn' bol'shikh amerikanskikh gorodov* [The Death and Life of Great American Cities]. Moscow, Novoe izdatel'stvo Publ., 2011, 460 p.
9. Fed'ko V.P., Bondarenko V.A., Bondarenko E.A. *Ekonomika mirokhozyaistvennykh svyazei i ikh infrastruktorno obespechenie: monografiya* [The economy linkages and their infrastructure

- support: a monograph]. Rostov-on-Don, Ministry of Education and Science of the Russian Federation, Rostov State Economic University Publ., 2004.
10. Bondarenko L.V. [Problems of development in rural areas]. *APK: ekonomika, upravlenie = AIC: Economics, Management*, 2009, no. 12, pp. 24–31. (In Russ.)
 11. Bondarenko L.V. [Rural areas: status and regulation]. *APK: ekonomika, upravlenie = AIC: Economics, Management*, 2014, no. 1, pp. 69–79. (In Russ.)
 12. Petrikov A.V. *Ustoichivoe razvitie sel'skikh territorii: napravleniya i problemy. V kn.: Ustoichivoe razvitie sel'skogo khozyaistva i sel'skikh territorii. Zarubezhnyi opyt i problemy Rossii* [Sustainable development of rural territories: directions and problems. In: Sustainable development of agriculture and rural territories. Foreign experience and the problems of Russia]. Moscow, KMK Publ., 2005, 624 p.
 13. Merzlov A.V., Ovchintseva L.A., Popova O.A. *Regional'nyi opyt razrabotki programm ustoichivogo razvitiya sel'skikh territorii* [Regional experience of the sustainable rural development programs]. Moscow, Rosinformagrotekh Publ., 2012, 112 p.
 14. Zakshevskii V.G., Merenkova I.N., Pertsev V.N. [A theoretical and methodological approach to the research of the rural population life support]. *Region: sistemy, ekonomika, upravlenie = Region: Systems, Economics, Management*, 2017, no. 1, pp. 70–76. (In Russ.)
 15. Bol'shakova Yu.A. [Factors and indicators of sustainable development of the social infrastructure of rural territories]. *Vestnik NGIEI = Bulletin of NSIEI*, 2015, no. 11, pp. 15–21. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-i-pokazateli-ustoychivogo-razvitiya-sotsialnoy-infrastruktury-selskih-territoriy> (In Russ.)
 16. Naumov A.I., Savkin V.I. [The strategy and tactics of life quality management on the basis of eco-oriented agrarian economy development]. *Vestnik OrelGIET = OrelGIET Bulletin*, 2012, no. 1, pp. 135–139. (In Russ.)
 17. Polukhin A.A. [Organizational-economic mechanism of modernization of agriculture of Russia]. *Agrarnaya Rossiya = Agrarian Russia*, 2012, no. 5, pp. 23–29. (In Russ.)
 18. Proka N.I., Polukhin A.A., Strashko I.V. [The effectiveness of the agriculture resource potential use of the Oryol region]. *Vestnik OrelGAU = Bulletin of OrelSAU*, 2010, vol. 27, no. 6, pp. 2–8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/effektivnost-ispolzovaniya-resursnogo-potentsiala-selskogo-hozyaystva-orlovskoy-oblasti> (In Russ.)
 19. Bogachev A.I., Gal'yanov I.V., Studennikova N.S. et al. *Kompleksnaya otsenka sotsio-ekologo-ekonomicheskogo razvitiya sel'skikh territorii: monografiya* [Integrated assessment of socio-ecologo-economic development of rural territories: a monograph]. Orel, Orel State Agrarian University Publ., 2016, 296 p.
 20. Logvinova R.M. [The municipal level of road infrastructure of the Central black earth region]. *Vestnik sel'skogo razvitiya i sotsial'noi politiki = Bulletin of Rural Development and Social Policy*, 2016, vol. 9, no. 1, pp. 24–31. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/munitsipalnyy-uroven-avtotransportnoy-infrastruktury-tsentralno-chernozemnogo-regiona> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.