



DOI: 10.22363/2312-8313-2025-12-2-164-188

EDN: PEEVSB

Научная статья / Research article

Национальные проекты 2019–2024 гг. «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и «Экология»: некоторые результаты реализации, вызовы и институциональные аспекты

Г.А. Куликовская¹ , Г.Л. Гукасян^{1,2} , Г.С. Минасян¹

¹Российский университет дружбы народов, Москва, Россия

²Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Россия

minasyan_gs@pfur.ru

Аннотация. Рассмотрена взаимосвязь между реализацией двух ключевых национальных проектов Российской Федерации — «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (КПМИ) и «Экология». Выявлена специфика институциональных и правовых механизмов, обеспечивающих или, напротив, препятствующих их согласованной реализации. Особое внимание уделено роли этих крупномасштабных проектов в экономическом развитии страны и противоречиям, возникающим при ускоренной реализации инфраструктурных инициатив в условиях ослабления требований экологического контроля, что проявляется в снижении прозрачности процедур, росте нарушений природоохранного законодательства и ухудшении состояния особо охраняемых природных территорий. Приведены конкретные примеры негативного воздействия, а также позитивные кейсы, демонстрирующие возможности синергии — от модернизации транспортных и промышленных объектов до восстановления нарушенных экосистем. Предложены некоторые рекомендации по институциональному и нормативному обеспечению баланса между экономическим развитием и экологической безопасностью: восстановление обязательности экологической экспертизы, внедрение стратегической оценки воздействия на окружающую среду, цифровизацию процедур, развитие механизмов компенсации ущерба и недопущение изменения границ особо охраняемых территорий без общественного согласия. Интеграция целей проектов КПМИ и «Экология» в последующих национальных и федеральных проектах в данной сфере может стать основой устойчивого территориального развития при условии соблюдения экологических приоритетов и обеспечения эффективного взаимодействия всех заинтересованных сторон.

Ключевые слова: программно-целевой подход, магистральная инфраструктура, экономический рост, грузооборот, логистика, экологическая политика, межведомственное взаимодействие, устойчивое развитие

Вклад авторов. Все авторы участвовали в разработке концепции исследования, сборе, обработке и анализе данных, написании текста рукописи, формулировке выводов.

Заявление о конфликте интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

© Куликовская Г.А., Гукасян Г.Л., Минасян Г.С., 2025



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

История статьи:

Поступила в редакцию 28.02.2025; принята к публикации 10.04.2025.

Для цитирования:

Куликовская Г.А., Гукасян Г.Л., Минасян Г.С. Национальные проекты 2019–2024 гг. «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и «Экология»: некоторые результаты реализации, вызовы и институциональные аспекты // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Государственное и муниципальное управление. 2025. Т. 12. № 2. С. 164–188. <https://doi.org/10.22363/2312-8313-2025-12-2-164-188>

National projects 2019–2024: “Comprehensive plan for the modernization and expansion of main infrastructure” and “Ecology”: selected implementation results, challenges, and institutional aspects

Galina A. Kulikovskaya¹ , Gurgen L. Gukasyan^{1,2} ,
Garush S. Minasyan¹  

¹RUDN University, Moscow, Russian Federation

²Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation

 minasyan_gs@pfur.ru

Abstract. This study explores the interrelation between the implementation of two key national projects of the Russian Federation — the Comprehensive Plan for the Modernization and Expansion of Main Infrastructure (CPMI) and the Ecology project. It identifies the specific institutional and legal mechanisms that either facilitate or hinder their coordinated implementation. Particular attention is paid to both the role of these large-scale projects in the country’s economic development and the contradictions that arise during the accelerated realization of infrastructure initiatives under weakened environmental control requirements. These contradictions manifest in reduced procedural transparency, increased violations of environmental legislation, and the degradation of specially protected natural areas. The study provides concrete examples of negative impacts, as well as positive cases that demonstrate the potential for synergy — from the modernization of transport and industrial facilities to the restoration of disturbed ecosystems. It offers a set of recommendations for institutional and regulatory measures aimed at achieving a balance between economic development and environmental safety: reinstating the mandatory state environmental review (SER), introducing strategic environmental assessment (SEA), digitalizing procedures, developing damage compensation mechanisms, and preventing changes to the boundaries of protected areas without public consent. Thus, the integration of the goals of the CPMI and Ecology projects into future national and federal initiatives in this domain may serve as a foundation for sustainable territorial development, provided that environmental priorities are upheld and effective stakeholder engagement is ensured.

Keywords: program-targeted approach, trunk infrastructure, economic growth, freight turnover, logistics, environmental policy, interagency cooperation, sustainable development

Contribution. All the authors participated in the development of the concept of this review, data collection, processing and analysis, drafted the manuscript, and formulated the conclusions.

Conflicts of interest. The authors declare no conflicts of interest.

Article history:

The article was submitted on 28.02.2025. The article was accepted on 10.04.2025.

For citation:

Kulikovskaya GA, Gukasyan GL, Minasyan GS. National projects 2019–2024: “Comprehensive plan for the modernization and expansion of main infrastructure” and “Ecology”: selected implementation results, challenges, and institutional aspects. *RUDN Journal of Public Administration*. 2025;12(2):164–188. <https://doi.org/10.22363/2312-8313-2025-12-2-164-188>

Введение

В условиях ускоряющегося научно-технологического прогресса и усиливающейся конкуренции в глобальном экономическом пространстве устойчивое развитие становится одной из ключевых целей стратегического управления на государственном уровне. В этих условиях особую актуальность приобретает совершенствование механизмов программно-целевого подхода к управлению, позволяющего мобилизовать ресурсы на приоритетные направления социально-экономического и технологического развития.

Программно-целевой подход, доказавший свою эффективность как в российской, так и в зарубежной практике, обеспечивает реализацию крупных межотраслевых преобразований, направленных на модернизацию инфраструктуры, развитие человеческого капитала и охрану окружающей среды. В истории российского управления данный метод восходит к опыту Государственного плана электрификации России (ГОЭЛРО) и пятилетних планов развития СССР, сейчас он получил широкое распространение в формате федеральных целевых программ, а с 2018 г. — в форме национальных проектов. Последние представляют собой стратегически ориентированные инструменты государственного управления, формирующие единую рамку планирования, ресурсного обеспечения и межведомственной координации [1. С. 108].

Национальные проекты федерального масштаба 2019–2024 были разработаны по трем основным направлениям: «Человеческий капитал», «Комфортная среда для жизни» и «Экономический рост». И если главной целью является повышение качества жизни граждан страны, то на рост и развитие человеческого капитала направлены национальные проекты группы «Человеческий капитал». Рост благосостояния населения как следствие роста и развития экономики обеспечивают проекты группы «Экономический рост», но качество жизни невозможно без здоровой окружающей среды, что должна обеспечить реализация проектов направления «Комфортная среда для жизни». Поэтому можно смело сказать, что одними из ключевых элементов комплексной стратегии социально-экономического развития РФ являются такие национальные проекты, как «Производительность труда», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (КПМИ) и «Экология». Они взаимосвязаны и ориентированы на достижение целей устойчивого развития, включая повышение экономической эффективности, снижение антропогенной нагрузки на окружающую среду и формирование сбалансированной

пространственной политики. Международный опыт подтверждает, что развитие инфраструктуры — особенно транспортной и экологической — оказывает мощное мультипликативное воздействие на экономику, обеспечивая рост производительности, снижение логистических издержек, повышение качества жизни и инвестиционной привлекательности территорий [2].

Одновременно с этим глобальные вызовы, такие как изменение климата, деградация природных ресурсов, загрязнение окружающей среды и утрата биоразнообразия, требуют от государства системного и проактивного реагирования. Увеличение антропогенной нагрузки, вызванной индустриализацией, урбанизацией и ростом потребления, делает необходимым формирование эффективной государственной политики в сфере охраны окружающей среды и рационального природопользования.

В этих условиях наряду с другими проектами национальный проект «Экология», реализуемый с 2019 по 2024 г., приобрел особое значение как важный элемент государственной стратегии устойчивого развития. Он объединил усилия федеральных и региональных органов исполнительной власти, научных организаций, бизнеса и гражданского общества для решения комплексного круга задач: улучшения качества воздуха и водных ресурсов, восстановления лесов, охраны особо ценных природных объектов, развития системы обращения с отходами, ликвидации накопленного экологического ущерба, а также формирования экологической культуры и просвещенности населения.

В этой связи важно рассмотрение характерных особенностей реализации в 2019–2024 гг. двух национальных проектов: проекта «Экология» и пересекающегося с его задачами в рамках инфраструктурной модернизации указанного выше проекта КПМИ. На основе нормативных, статистических и аналитических источников можно провести предварительный анализ результатов реализации данных проектов и отдельных федеральных подпроектов, рассмотреть институциональные и региональные проблемы, возникшие в ходе их реализации, а также предложить направления совершенствования природоохранной политики России с учетом современных вызовов и глобальных тенденций. Тем более, что дальнейшая реализация этих стратегических целей РФ будет продолжена в следующей группе национальных проектов, и в частности, «Экологическое благополучие», «Эффективная транспортная система», «Инфраструктура для жизни»¹.

Цель исследования заключается в проведении комплексного научного анализа процессов реализации национальных проектов «Экология» и КПМИ в Российской Федерации в период 2019–2024 гг. для выявления ключевых тенденций, достижений, институциональных и региональных проблем, а также оценки их вклада в достижение целей устойчивого социально-экономического развития. В рамках исследования ставится задача систематизировать опыт реализации указанных проектов, проанализировать

¹ Национальные проекты России. URL: <https://xn--80aarpmpemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai/> (дата обращения: 22.02.2025).

эффективность применяемых механизмов государственного управления, выявить факторы успешности и барьеры на различных уровнях — федеральном, региональном и муниципальном, а также разработать обоснованные предложения по совершенствованию государственной политики в сфере экологического развития и модернизации транспортной инфраструктуры в контексте актуальных вызовов и стратегических приоритетов России.

Методы исследования

Методологическая основа нашего исследования опирается на использование взаимодополняющих научных подходов, направленных на анализ реализации национального проекта КПМИ и проекта «Экология» в РФ в 2019–2024 гг. Сочетание ряда подходов к исследованию позволило всесторонне рассмотреть как институциональные, так и инфраструктурные аспекты реализации избранных проектов.

В качестве ключевых среди примененных методов выделяются:

- **нормативно-правовой анализ**, позволивший изучить действующее законодательство и подзаконные нормативные акты, регулирующие сферу охраны окружающей среды, природопользования, а также реализацию программно-целевого управления в рамках нацпроектов;
- **сравнительный анализ**, использованный для выявления межрегиональных различий в реализации отдельных мероприятий, сопоставления уровней достигнутых результатов, а также изучения факторов успешности на региональном уровне;
- **контент-анализ открытых источников**, включая публичные отчеты, экспертные заключения, материалы научных публикаций и обсуждений, что позволило оценить восприятие общественностью эффективности реализуемых инициатив;
- **экспертный подход**, реализованный путем обобщения выводов ведущих специалистов в области государственной экологической политики, устойчивого развития и управления инфраструктурными проектами, а также анализа международных рейтингов и индексов (в частности, логистических и экологических).

Использование данных методов позволило достичь достаточной обоснованности выводов, учесть комплекс факторов, влияющих на реализацию национальных проектов и выработать предложения по их дальнейшему совершенствованию.

Результаты

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) — один из национальных проектов, реализованный в РФ в период с 2019 по 2024 г. (с 2025 г. его направления были трансформированы в новые национальные проекты), представлял собой совокупность

взаимосвязанных целевых комплексных программ (федеральных проектов), направленных на модернизацию и создание новых объектов транспортной инфраструктуры. Ключевыми направлениями выступали железнодорожные и автомобильные дороги, порты, Северный морской путь (СМП), а также сеть аэропортов. Основной задачей КПМИ являлось повышение эффективности производственного сектора за счет снижения транспортных затрат и повышения включенности России в международные транспортные потоки, что особенно важно в условиях глобальной конкуренции и необходимости расширения экспортного потенциала страны.

В рамках КПМИ особое внимание было уделено развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, включая железнодорожные подходы к морским портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Западного региона, модернизацию Центрального транспортного узла и развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения по всей территории Российской Федерации². Существенный вклад в улучшение региональной транспортной доступности был также внесен за счет модернизации сети региональных аэропортов. Одной из ключевых проблем, сопровождавших реализацию КПМИ, являлось определение и апробация показателей эффективности: экономия на транспортировке грузов, сокращение временных затрат и др. Несмотря на изначальную методологическую неопределенность, разработка и внедрение соответствующих индикаторов были успешно реализованы при содействии Министерства экономического развития, в т.ч. за счет оценки временных затрат на грузоперевозки³.

Не претендуя на исчерпывающее рассмотрение всех проектов, входящих в структуру КПМИ, следует особо выделить значение железнодорожных проектов Восточного полигона, играющих решающую роль в формировании устойчивого транспортного каркаса страны. Как отмечается в исследовании [3. С. 62], наличие развитой транспортной системы представляет собой важнейшее условие повышения уровня жизни населения и роста эффективности производства, формируя единое экономическое пространство.

Исторический опыт дореволюционной России, приведенный в работе Д. Мачерета, подтверждает тезис о тесной взаимосвязи между развитием железнодорожной сети и ускорением промышленного роста. С 1871 по 1880 г. длина железных дорог увеличилась более чем на 12 тыс. км, а плотность достигла 2 км на 10 тыс. человек. В период с 1860-х гг. до начала XX в. индекс развития человеческого потенциала возрос в 1,5 раза, особенно быстро — в 1880-х гг., когда страна покрылась сетью железных дорог. Развитие железнодорожной инфраструктуры способствовало становлению

² За счет комплексной модернизации двух основных веток: Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей — пропускная способность железнодорожной сети по данному проекту возрастает практически в два раза: с 75 до 180 млн т, транзитный контейнеропоток — в четыре раза, при значительном сокращении времени транспортировки грузов.

³ Модернизация уперлась в оценку // РБК. 19.02.2019. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/02/19/5c6ac3339a79471423e559c7> (дата обращения: 22.02.2025).

угольной, металлургической, нефтяной, хлопковой и соляной промышленности. Пример экономии на транспортировке: доставка пшеницы из Уральска в Самару (260 км) гужевым транспортом стоила 17–23 р./т, а с появлением железной дороги доставка той же пшеницы из Уральска в намного более далекий Гамбург стала стоить примерно столько же — около 19,5 р./т [4]. Кроме того, строительство Транссибирской магистрали (Транссиба) способствовало формированию новых промышленных центров: Челябинска, Новосибирска, Тайги, Исилькуля и др.⁴

Необходимость совершенствования магистральной инфраструктуры подтверждается рядом индикаторов, представленных в табл. 1, взятых из открытых источников Правительства Российской Федерации.

Таблица 1

Некоторые плановые индикаторы эффективности реализации КПМИ (2019–2024 гг.)

Индикатор	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Прирост производственной мощности морских портов, млн т	34	56	34	45	125	44
Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа — Западный Китай», сутки	3,2		2,2			1,6
Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад — Восток», сутки	8,9		8,0			7,0
Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, км/сутки	380,0		400,0			440,0

Источник: составлено Г.А. Куликовской, Г.Л. Гукасяном, Г.С. Минасяном на основе Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.⁵

Таким образом, проекты железнодорожной инфраструктуры в рамках КПМИ не только способствовали краткосрочному снижению логистических издержек, но и заложили основу для долгосрочного устойчивого роста экономики, в т.ч. за счет создания благоприятной среды для межрегиональной торговли и международной кооперации.

⁴ Тернопольская О. Набирая скорость: как Транссиб повлиял на экономику России. Главная магистраль страны дала мощный стимул развитию Сибири и Дальнего Востока // Известия. 23.04.2021. URL: <https://iz.ru/1155585/olesia-ternopolskaia/nabiraia-skorost-kak-transsib-povliial-na-ekonomiku-rossii> (дата обращения: 10.02.2025).

⁵ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/mMrrbr3q9P6cGfWP3WxSmf7lCvAhrLob.pdf> (дата обращения: 10.02.2025).

Развитая транспортная инфраструктура обуславливает вовлечение в сферу материального производства ресурсов отдельных территорий, повышает территориальную и социальную мобильность населения. Вследствие этого она способствует организации экономического пространства, обеспечивает дальнейшую реализацию пространственного разделения труда и освоение новых территорий [5. С. 9]. Среди прямых эффектов воздействия транспортной инфраструктуры на экономику — снижение транспортных затрат, рост мобильности производственных и трудовых ресурсов, а среди опосредованных — рост производства продукта, стимулирование интенсивного развития смежных отраслей, улучшение инвестиционного климата. Так, например, помимо решения транспортных задач, модернизация в рамках КПМИ таких трасс как БАМ и Транссиб создает более 100 тыс. рабочих мест, позволяет ввести в действие около 50 новых инвестиционных проектов, что обеспечивает дополнительный прирост ВВП в размере не менее 3 %.⁶

Перед началом осуществления КПМИ в стране наблюдалась недостаточность пропускной способности целого ряда путей, железных дорог [6. С. 17–18]. Как отмечает Т.В. Ускова, согласно исследованию, проведенному инвестиционной компанией InfraOne с 2018 г., по итогам 2019 г. интегральный индекс развития инфраструктуры в России составил 5,61 из 10, а индекс развития транспортной инфраструктуры по стране в среднем не возрос, а снизился на 0,01 пункта, с 3,24 до 3,23. В частности, объемом перевозки грузов автотранспортом в 2019 г. составил 97 % от величины 2000 г.: 5732,5 млн т против 5878,4 млн т в 2000 г. [7. С. 10–12]. Что касается, например, железных дорог, то с момента ввода в строй БАМа в середине 1980-х гг. до 2020 г. новых крупных проектов по развитию грузовой железнодорожной сети практически не было (хотя проводилась необходимая реконструкция путей, мостов, тоннелей), а протяженность сети оставалась на уровне около 85,4 км (2023 г.).⁷ Например, один только Приморский край из-за недостаточности пропускной способности железных дорог, по некоторым оценкам 2023 г., терял около 500 млн р. налоговых поступлений в год⁸. А в правительстве Хабаровского края еще в 2020 г. отмечали, что основным сдерживающим фактором развития одного из крупнейших центров экономического роста в зоне тяготения БАМа в ДФО — Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла сдерживалось дефицитом провозной способности Восточного полигона в размере около 80 млн т в год. Рост грузопотока в направлении морских портов Ванино и Советская Гавань к 2025 г.

⁶ Модернизация транспортной инфраструктуры // Нацпроекты 2019–2024. 15.11.2022. URL: (дата обращения: 10.02.2025).

⁷ Кудияров С. После сорокалетнего перерыва в России грядут новые железнодорожные проекты. URL: <https://kiozk.ru/article/monokl/po-tundre-po-zeleznoj-doroge> (дата обращения: 10.02.2025).

⁸ Железная дорога с оптимизмом, грузоотправители — со скепсисом: что думают участники отрасли о модернизации Восточного полигона // VL.RU. 11.09.2023. URL: <https://www.newsvl.ru/eef/2023/09/11/219397/> (дата обращения: 10.02.2025).

уже тогда прогнозировался на уровне около 130 млн т в год, а к 2030 г. — до 151 млн т в год⁹. Можно приводить и множество других примеров зависимости экономического роста от транспортной инфраструктуры. Низкая пропускная способность железной дороги вызывала необходимость определения первоочередности грузов, процедура определения не всегда была прозрачной и понятной, становилась коррупциогенным фактором. Еще одной проблемой для промышленных предприятий, особенно в добывающих отраслях, является возврат пустых железнодорожных цистерн и контейнеров.

Разумеется, что показатели функционирования транспортной инфраструктуры России находились в зависимости от темпов экономического роста и испытывали воздействие экономических санкций и прочих ограничений, тем более что, особенно с 2022 г., потребовалась резкая переориентация транспортных внешнеторговых потоков с Запада на Восток (табл. 2).

Таблица 2

Динамика грузооборота железнодорожного транспорта и ВВП Российской Федерации в 2015–2022 гг. к предыдущему году, %

Год	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Грузооборот	100,2	101,6	106,4	104,2	100,2	97,8	103,7	99,9	99,2
ВВП	98,0	100,2	101,8	102,8	102,2	97,3	105,6	97,9	103,6

Источник: составлено Г.А. Куликовской, Г.Л. Гукасяном, Г.С. Минасяном на основе показателей железнодорожной отрасли о состоянии экономики¹⁰.

Необходимо отметить, что в указанных выше условиях не представляется обоснованным при анализе прогресса в развитии магистральной транспортной инфраструктуры РФ ориентироваться на оценки международных организаций, такие как определяемый раз в 2 года Индекс эффективности логистики (LPI) Всемирного банка, поскольку данный индекс в основном охватывает аспекты внешней торговли, основан на экспертных опросах, где велика роль субъективного фактора. В данный индекс входят такие показатели, как эффективность процедур таможенного оформления грузов, удобство организации поставок по конкурентоспособным ценам, что в условиях антироссийских санкций не могло резко не отразиться на месте в этом индексе России. В 2023 г. Россия заняла в данном индексе 88-е место с показателем 2,6 пункта, в то время как в 2018 г. у России было 75 место с показателем 2,76, по сравнению с 99 местом (2,57) в 2016 г. и 90 местом в 2014 г. (2,69)¹¹.

⁹ Эксперты: нехватка мощностей БАМа и Транссиба сдерживает развитие крупных предприятий ДФО // ТАСС. 02.06.2020. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8622933?ysclid=m96u64fu17561300928> (дата обращения: 10.02.2025).

¹⁰ Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень, 2023 год // Министерство транспорта Российской Федерации. М., 2024. 39 с.

¹¹ Logistics Performance Index (LPI) // The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed: 08.02.2025).

Более важными представляются показатели выполнения Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В целом, как заявил в ходе выступления в Государственной думе с ежегодным отчетом о работе правительства 26 марта 2025 г. Председатель правительства Михаил Мишустин, все завершившиеся в минувшем году 14 национальных проектов выполнены. «Правительством была сформирована эффективная система управления национальными проектами, которая и дала возможность контролировать их в режиме практически онлайн. Как результат — завершившиеся национальные проекты выполнены», подчеркнул Председатель правительства, отметив также, что нацпроекты — один из ключевых инструментов работы правительства¹².

Что касается КПМИ, то согласно оценкам, по итогам 2024 г. пять федеральных проектов в рамках комплексного плана из семи были выполнены по финансированию на 100 %. Это «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» (39,2 млрд р.; был выполнен досрочно, а также получил дополнительные средства), «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» (11,5 млрд р.), «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» (8,5 млрд р.), «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» (3 млрд р.; был выполнен досрочно) и «Развитие морских портов» (2,3 млрд р.). Еще два федеральных проекта плана — «Развитие региональных аэропортов» и «Развитие Северного морского пути» были выполнены на 99,5 и 99 % соответственно. До них довели 28,9 и 49,4 млрд р., соответственно.¹³

В течение 6 лет осуществления транспортной части КПМИ (2019–2024 гг.) из федерального бюджета на нее было направлено около 1,9 трлн р. В утвержденных осенью 2018 г. параметрах комплексного плана, которые были приняты в 2018 г., за 2019–2024 гг. планировалось затратить 3 трлн р. федеральных средств, а с учетом внебюджетных и прочих источников — 6,3 трлн р. Меньший уровень финансирования был обусловлен пандемией COVID-19, а также внешнеэкономическими и прочими ограничениями и определенным пересмотром приоритетов¹⁴. Кроме того, часть средств была перераспределена на также важный проект «Безопасные и качественные дороги». Финансирование работ по модернизации Восточного полигона в 2024 г. составило 360 млрд р. (2-й и 3-й этап развития Восточного полигона), и по утвержденному Правительством России третьему этапу модернизации

¹² Мишустин сообщил о выполнении всех завершившихся в 2024 году нацпроектов // Известия. 26.03.2025. URL: <https://iz.ru/1860144/2025-03-26/mishustin-soobshchil-o-vypolnenii-vsekh-zavershivshikhsia-v-2024-godu-natc-proe-ktov> (дата обращения: 27.03.2025).

¹³ Комплексный план и нацпроекты: итоги 2024 года // Sherpa Group. 27.01.2025. URL: <https://sherpagroup.ru/analytics/8wexadg?ysclid=m8vgs275tv839130260> (дата обращения: 09.02.2025).

¹⁴ Комплексный план и нацпроекты: итоги 2024 года // Sherpa Group. 27.01.2025. URL: <https://sherpagroup.ru/analytics/8wexadg?ysclid=m8vgs275tv839130260> (дата обращения: 14.02.2025).

БАМа и Транссиба до 2035 г. объем финансирования планировался в размере более 3,7 трлн р.¹⁵

Как отметил Председатель правительства России Михаил Мишустин во время обсуждения в марте 2024 г. положения дел в железнодорожной отрасли России с руководителем Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексеем Дружининым, в России за год по железным дорогам перевозится около миллиарда пассажиров и почти 90 % всех грузов. «Очень важно далее улучшать пропускную способность сети, чтобы у нас по всем возможностям и по скорости передвижения был прогресс»¹⁶.

Несмотря на то, что целый ряд синергетических эффектов осуществления инфраструктурных проектов в рамках КПМИ может не проявиться «сиюминутно», имеются очевидные доводы о роли таких национальных проектов, как КПМИ, и за недостатком места приведем лишь некоторые.

В частности, только на примере развития железнодорожной инфраструктуры можно отметить, что с 2017 по 2023 г. провозная способность Восточного полигона увеличилась более чем на треть (на 37 %), что обеспечило критически необходимый «разворот на Восток» в 2022 г. — в ответ на масштабные санкции, введенные странами ОЭСР. Этот сдвиг сопровождался появлением первого в данной сфере проекта, полностью профинансированного частным капиталом — Тихоокеанской железной дороги. Динамика и прогноз пропускной способности Восточного полигона за период 2013–2032 гг. приведены в табл. 3.

Таблица 3

**Рост пропускной способности Восточного полигона железных дорог:
Транссиба и БАМа — в 2013–2032 гг., млн т**

Год	2013	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2027	2030	2032
Пропускная способность, млн т	97,8	123,4	132	144	144	158	173	180	197	210	255...270

Источник: составлено Г.А. Куликовской, Г.Л. Гукасяном, Г.С. Минасяном по данным РЖД.¹⁷

¹⁵ Финансирование развития Восточного полигона в 2024 г. составит 360 млрд руб // NEFTEGAZ.RU. 09.07.2024. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/842635-finansirovanie-razvitiya-vostochnogo-poligona-v-2024-g-sostavit-360-mlrd-rub/> (дата обращения: 10.02.2025).

¹⁶ Мишустин ожидает повышения пропускной способности железнодорожной сети РФ // RG.RU. 07.03.2024. URL: https://rg.ru/2024/03/07/mishustin-ozhidaet-povysheniia-propusknoj-sposobnosti-zheleznodorozhnoj-seti-rf.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fya.ru%2F (дата обращения: 14.02.2025).

¹⁷ Данные РЖД. URL: https://rg.ru/2024/02/01/reg-dfo/goriachee-napravlenie.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 27.03.2025); Пропускная способность Восточного полигона достигла 180 млн тонн. Гудок. 26.03.2025. URL: <https://gudok.ru/rzd/novosti/propusknaya-sposobnost-vostochnogo-poligona-dostigla-180-mln-tonn/?ysclid=m96tyicm93189086097> (дата обращения: 27.03.2025).

В конце 2023 г. первый заместитель председателя Правительства Андрей Белоусов сообщил, что объем грузоперевозок по Восточному полигону оценивается в более чем 300 млн тонн, превысив уровень 2021 г. на 11 %. По его данным, объем перевозок по Азово-Черноморскому коридору составил в 2023 г. около 220 млн т, а по международному транспортному коридору «Север — Юг» — свыше 19 млн т. Как заявил А. Белоусов, осуществляется «Обеспечение кардинальной перестройки экспортных грузопотоков для выхода на рынки дружественных стран». Как отметил курирующий транспортную отрасль заместитель председателя правительства Виталий Савельев, «сегодня БАМ играет ключевую роль в развитии грузоперевозок в восточном направлении, открывает для российских компаний рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, развивает регионы, через которые проходит»¹⁸. Если 10 лет назад на западное направление внешней торговли России, в основном Евросоюз, приходилось 47 % торговли, а на Азию лишь 29 %, то в 2023 г. на Азию приходилось уже порядка 66 %, а на Евросоюз — 11 %¹⁹. При этом очевидна неразрывная связь проектов в области транспортной инфраструктуры с Национальным проектом «Международная кооперация и экспорт», в котором одной из важнейших задач выступает охват опорных стран российской инфраструктурой для ведения внешнеэкономической деятельности и обеспечения производственной и кооперационной связанности²⁰. В Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию в 2024 г. Владимир Путин заявил: «Запускается третий этап расширения Восточного полигона железных дорог — БАМа и Транссиба. До 2030 года их пропускная способность возрастет до 210 млн тонн в год. Одновременно должны получить развитие и порты Ванино и Советская Гавань»²¹.

По оценкам экспертных организаций, общий прирост валового выпуска в результате расширения и модернизации БАМа и Транссиба за период с 2019 по 2025 г. предварительно оценивался в 4,98 трлн р., прирост ВВП России — в 2,79 трлн р., бюджетных доходов — в 714 млрд р.²²

¹⁸ А Вас, Восточный, я попрошу остаться! // Гудок. 25.12.2023. URL: <https://vgudok.com/reforma/vas-vostochnyy-ya-poproshu-ostatsya-prezident-rossii-rasskazal-rzhd-pravitelstvu-i-biznesu> (дата обращения: 17.02.2025).

¹⁹ Контейнерная логистика Восточного полигона: вызовы и новые возможности. Восточный экономический форум // Новости. 04.09.2024. URL: <https://forumvostok.ru/news/kontejnernaja-logistika-vostochnogo-poligona-vyzovy-i-novye-vozmozhnosti/> (дата обращения: 24.03.2025).

²⁰ Национальный проект «Международная кооперация и экспорт» // Правительство России. Национальные проекты. URL: <http://government.ru/rugovclassifier/922/about/> (дата обращения: 12.03.2025).

²¹ Возросшая тяга Восточного полигона // Российская газета. 01.07.2024. URL: https://rg.ru/2024/07/01/vozrosshaia-tiaga-vostochnogo-poligona.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 27.03.2025).

²² Восемь групп эффектов от развития восточного полигона // Морские вести России. 29.07.2020. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/84877/?ysclid=m96y158vuw12395604> (дата обращения: 20.03.2025).

Для анализа роли транспортных инфраструктурных проектов целесообразно посмотреть и на опыт других крупных по территории стран, например, Китайской Народной Республики. Так, одно из исследований китайских специалистов с применением математического анализа на основе модели эффекта медиации (которая направлена на выявление взаимосвязи между двумя показателями через переменную — медиатор) позволило им сделать выводы о том, что транспортная инфраструктура придает мощный импульс развитию путем усиления взаимодействия важнейших факторов экономического роста, таких как предложение факторов производства, модернизация промышленности и расширение рынка. При раздельном анализе влияния инфраструктуры на интенсификацию влияния каждого из указанных факторов на экономический рост в исследовавшийся период коэффициенты, характеризующие это влияние, фиксировались на уровне 65 % и более, хотя отмечена неоднородность влияния транспортной инфраструктуры на общее благосостояние, и наиболее значительно оно отражалось на районах с большим городским населением, восточных регионах страны и новых городах. Во время XX съезда Компартии Китая в 2022 г., поставившего цель движения к процветанию общества, подчеркивалось, что пионеры модернизации в китайском стиле с использованием транспорта в качестве связующего звена добились замечательных успехов, в документах и заявлениях отмечалось: «Если Вы хотите разбогатеть, сначала постройте дороги», «Транспорт + борьба с бедностью», «Транспорт + технологии — это проявления строительства транспортной инфраструктуры для общего процветания» [8. С. 2–3, 15–19].

В завершение анализа роли (КПМИ необходимо подчеркнуть, что развитие транспортной инфраструктуры без одновременного социально-экономического подъема прилегающих территорий не может в полной мере способствовать превращению этих регионов в точки роста российской экономики. Только при условии создания высокотехнологичных производственных кластеров, ориентированных на глубокую переработку сырья, обеспечения современного уровня жизни населения и устойчивой занятости, транспортные проекты способны выполнять роль катализаторов комплексного территориального развития. В связи с этим реализация КПМИ должна осуществляться в тесной увязке с другими национальными проектами — в частности, в области повышения производительности труда и охраны окружающей среды.

В этом контексте особую значимость приобретают результаты реализации Национального проекта «Экология». Рассмотрим некоторые из них. В рамках национального проекта «Экология» в 12 крупнейших промышленных центрах страны осуществлен федеральный проект «Чистый воздух», направленный на снижение уровня загрязнения атмосферы. За пять лет его реализации удалось добиться общего снижения выбросов загрязняющих веществ на 12 % [9]. Существенные положительные изменения зафиксированы в таких городах, как Москва, Санкт-Петербург и Нижний Новгород, где проведена модернизация промышленных мощностей, осуществлен переход

на более экологичные виды топлива и внедрены современные технологии фильтрации и очистки воздуха.

Тем не менее, в отдельных регионах — таких как Челябинская область и Красноярский край — продолжают фиксироваться случаи систематического превышения предельно допустимых концентраций (ПДК) вредных веществ в атмосферном воздухе. Среди ключевых факторов, препятствующих улучшению экологической обстановки, выделяются высокий уровень физического износа производственного оборудования, недостаточная эффективность регионального экологического надзора, а также низкий уровень информированности населения о проводимых природоохранных мероприятиях.

Эти обстоятельства подчеркивают необходимость комплексного подхода к экологической политике, предполагающего усиление координации между федеральными и региональными органами власти, повышение прозрачности и открытости экологических инициатив, а также активное участие гражданского общества в процессе экологического контроля и оценки эффективности реализуемых мер (рис. 1).

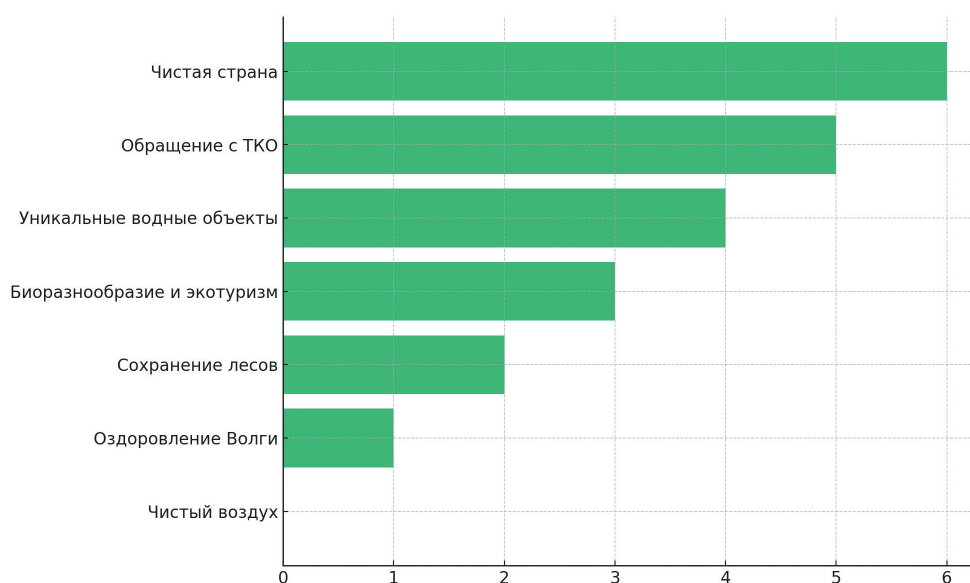


Рис. 1. Сравнительный анализ достижений по федеральным проектам НП «Экология»

Источник: составлено Г.А. Куликовской, Г.Л. Гукасяном, Г.С. Минасяном на основе данных²³ Паспорта национального проекта «Экология», Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации.

Федеральный проект «Оздоровление Волги» реализуется с целью существенного сокращения объемов сбросов неочищенных сточных вод в крупнейшую водную артерию страны. В период с 2019 по 2024 г. проведены

²³ Паспорт Национального проекта «Экология» // Минприроды РФ. URL: mnr.gov.ru/docs/np_ecology/241022 (дата обращения: 14.01.2025).

строительство и модернизация более 50 очистных сооружений, а также выполнены работы по очистке десятков километров загрязненных береговых линий²⁴. Наиболее значительных результатов удалось достичь в Самарской и Нижегородской областях, где реализация мероприятий сопровождалась активной административной и технической поддержкой.

В то же время в Астраханской и Волгоградской областях сохраняются трудности, связанные с недостаточным финансированием и слабым организационным сопровождением проектов. Эти факторы приводят к задержкам в реализации запланированных мероприятий и затрудняют достижение целевых показателей, установленных федеральной программой (рис. 2).

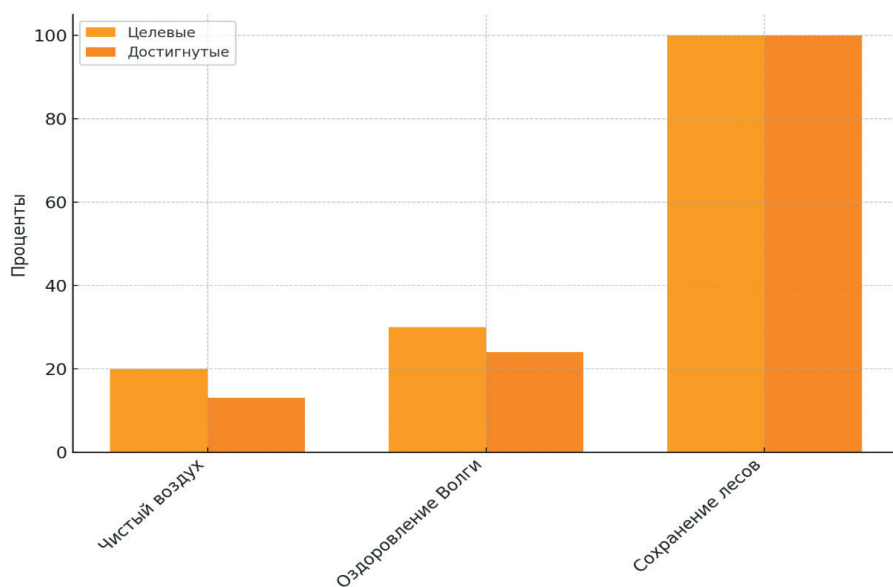


Рис. 2. Сравнение достигнутых и целевых показателей

Источник: составлено Г.А. Куликовской, Г.Л. Гукасяном, Г.С. Минасяном на основе данных²⁵ Паспорта национального проекта «Экология», Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации.

Федеральный проект «Сохранение лесов» охватывает мероприятия по лесовосстановлению, профилактике и тушению лесных пожаров, а также борьбе с незаконной вырубкой лесов. В рамках проекта ежегодно высаживается более 500 миллионов саженцев [10]. Лидерами признаны Республика Мордовия, Татарстан и Ростовская область, где успешно развиваются питомники, применяются современные технологии мониторинга и геоинформационные системы. Однако в Сибири и на Дальнем Востоке, особенно в Иркутской и Омской областях, сохраняются риски масштабных пожаров, вызванных как природными факторами, так и деятельностью человека.

²⁴ Паспорт Национального проекта «Экология» // Минприроды РФ. URL: mnr.gov.ru/docs/nr_ecology/241022 (дата обращения: 14.01.2025).

²⁵ Там же.

Федеральный проект «Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма» направлен на расширение сети особо охраняемых природных территорий (ООПТ), восстановление численности редких и исчезающих видов животных и растений, а также создание современной инфраструктуры экологического туризма. За период реализации проекта создано 24 новых ООПТ, а общая площадь таких территорий увеличилась на 3,7 миллиона гектаров²⁶. Особое внимание уделяется сохранению амурского тигра, дальневосточного леопарда, белого журавля и других видов, находящихся под угрозой исчезновения. Вместе с тем в ряде регионов выявлена нехватка туристической инфраструктуры и недостаток программ экологического просвещения населения.

Федеральный проект «Сохранение уникальных водных объектов» направлен на защиту и восстановление особо ценных водных экосистем России. Ведутся работы по очистке береговых линий Байкала, Телецкого озера и других водоемов. Очищены более 15 тысяч гектаров акваторий, ликвидированы сотни километров замусоренных берегов²⁷. Тем не менее, в Омской и Воронежской областях наблюдается отставание, вызванное дефицитом кадрового потенциала и недостаточным финансированием.

Федеральный проект «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО)» нацелен на формирование современной и эффективной инфраструктуры для раздельного сбора, переработки и утилизации отходов. На сегодняшний день в 56 субъектах Российской Федерации внедрены системы раздельного сбора, построено более 130 современных мусоросортировочных комплексов [11]. Тем не менее, в ряде регионов сохраняются системные проблемы, включая низкий уровень экологической культуры среди населения, недостаточную мотивацию к участию в сортировке отходов, а также дефицит мощностей перерабатывающей промышленности.

Федеральный проект «Чистая страна» направлен на устранение объектов накопленного экологического вреда и проведение рекультивации нарушенных земель. В Челябинской, Московской и Тульской областях уже ликвидировано свыше 50 крупных несанкционированных свалок, выполнены мероприятия по восстановлению территорий и их возвращению в хозяйственный оборот. Однако в отдельных промышленно развитых регионах, таких как Норильск, по-прежнему наблюдаются существенные трудности, обусловленные как технической сложностью объектов, так и масштабом накопленного экологического ущерба, что требует привлечения значительных финансовых и кадровых ресурсов²⁸.

²⁶ Паспорт Национального проекта «Экология» // Минприроды РФ. URL: mnr.gov.ru/docs/np_ecology/241022 (дата обращения: 15.01.2025).

²⁷ Паспорт Национального проекта «Экология» // Минприроды РФ. URL: mnr.gov.ru/docs/np_ecology/241022 (дата обращения: 20.01.2025).

²⁸ Паспорт Национального проекта «Экология» // Минприроды РФ. URL: mnr.gov.ru/docs/np_ecology/241022 (дата обращения: 22.01.2025).

Общая структура финансирования национального проекта «Экология» представлена на рис. 3.

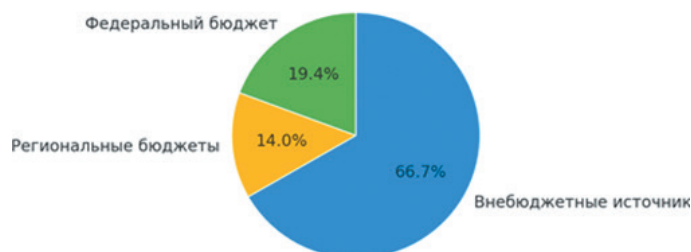


Рис. 3. Структура финансирования НП «Экология», млрд р.

Источник: составлено Г.А. Куликовской, Г.Л. Гукасяном, Г.С. Минасяном на основе данных²⁹ Паспорта национального проекта «Экология», Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации.

Анализ хода реализации национального проекта «Экология» в Российской Федерации в 2019–2024 гг. выявил значительные различия в эффективности выполнения мероприятий на уровне регионов и муниципальных образований. Наиболее успешных результатов удалось достичь в субъектах, где обеспечено стабильное финансирование, выстроена эффективная система межведомственного взаимодействия, сформирована устойчивая профессиональная кадровая база, а также наблюдается высокий уровень вовлеченности гражданского общества и представителей бизнеса. Положительными примерами являются Республика Татарстан, Ростовская и Нижегородская области, где не только достигнуты целевые показатели, но и внедрены передовые практики государственно-частного партнерства в природоохранной сфере.

В то же время, в ряде регионов сохраняются системные проблемы. К ним относятся дефицит квалифицированных специалистов в сфере охраны окружающей среды, неэффективное распределение финансовых ресурсов, задержки в освоении бюджетных средств, а также слабая правоприменительная практика в части соблюдения экологических норм. Усиливают эти проблемы существующие бюрократические барьеры, недостаточная координация между уровнями власти и ограниченность просветительских и образовательных инициатив, направленных на формирование экологической культуры населения.

Положительной тенденцией последних лет стало активное внедрение цифровых платформ для мониторинга состояния окружающей среды и отчетности предприятий-загрязнителей. Такие инструменты повышают уровень прозрачности экологической политики и способствуют вовлечению

²⁹ Паспорт Национального проекта «Экология» // Минприроды РФ. URL: mnr.gov.ru/docs/np_ecology/241022 (дата обращения: 14.01.2025).

общественных организаций в контроль за ее реализацией. Кроме того, отмечается рост интереса к вопросам экологии среди молодежи, что выражается в увеличении числа волонтерских движений, образовательных программ и специализированных форумов.

Однако устойчивость достигнутых результатов в долгосрочной перспективе напрямую зависит от совершенствования нормативно-правовой базы, продолжения технологической модернизации, а также активного развития международного сотрудничества. Существенное влияние оказывают и глобальные вызовы — изменение климата, геополитические и внешнеэкономические факторы, — которые необходимо учитывать при формировании и реализации экологической повестки страны.

Ключевые итоги реализации федеральных проектов в рамках национального проекта «Экология» приведены в табл. 4.

Таблица 4

Ключевые результаты реализации федеральных проектов в рамках национального проекта «Экология»

Федеральный проект	Ключевые результаты
Чистый воздух	Снижение выбросов на 12 %
Оздоровление Волги	Снижение сбросов на 23,9 %
Сохранение лесов	500 млн саженцев ежегодно
Биоразнообразие и экотуризм	24 ООПТ, +3,7 млн га
Уникальные водные объекты	Очищено 15 тыс. га
Обращение с ТКО	130 комплексов, 56 регионов
Чистая страна	50+ свалок ликвидировано

Источник: составлено Г.А. Куликовской, Г.Л. Гукасяном, Г.С. Минасяном на основе данных³⁰ Паспорта национального проекта «Экология», Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации.

Обсуждение

Реализация Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2025 г. осуществляется через национальные проекты, к ключевым среди которых можно отнести КПМИ и «Экология». Несмотря на различие в приоритетах, оба проекта тесно связаны между собой, поскольку инфраструктурное развитие неизбежно оказывает воздействие на состояние окружающей среды, требуя соответствующего правового и экологического сопровождения.

Продолжая рассмотрение логики взаимосвязи национальных проектов, необходимо перейти к анализу их целевых установок и инструментов

³⁰ Паспорт Национального проекта «Экология» // Минприроды РФ. URL: mnr.gov.ru/docs/nr_ecology/241022 (дата обращения: 14.01.2025).

реализации. Несмотря на различие в приоритетах, оба проекта являются ключевыми элементами государственной стратегии, направленной на обеспечение сбалансированного социально-экономического и экологического развития. КПМИ предусматривает масштабное строительство и модернизацию транспортной, энергетической и инженерной инфраструктуры. Общий объем финансирования превышает 6,3 трлн р., а ключевые направления включают развитие БАМа, Транссиба, федеральных автотрасс и портов. Национальный проект «Экология» включает 11 федеральных проектов, направленных на снижение загрязнения окружающей среды, охрану водных ресурсов, биоразнообразия и развитие системы обращения с отходами. Его реализация обеспечила, в частности, снижение выбросов в атмосферу на 12 %, создание 24 новых ООПТ и ликвидацию более 50 крупных свалок [12].

Несмотря на различие в целевых установках, проекты КПМИ и «Экология» неразрывно связаны между собой, что предопределяет необходимость их согласованного исполнения. Сочетание транспортного развития и экологических инициатив порождает как положительные, так и отрицательные эффекты, обусловленные различиями в приоритетах и механизмах реализации.

Так к преимуществам реализации данных проектов можно отнести:

Повышение инвестиционной привлекательности территорий за счет одновременного развития инфраструктуры и улучшения экологической обстановки. Примерами успешной интеграции инфраструктурных и экологических проектов являются: рекультивация золоотвала Рефтинской ГРЭС в Свердловской области с восстановлением соснового леса на площади 440 га [13]; строительство Нижне-Бурейской ГЭС в Амурской области, сопровождаемое созданием природного парка «Бурейский» площадью 132 тыс. га³¹; реализация Сахалинского климатического эксперимента, направленного на достижение углеродной нейтральности за счет газификации, внедрение экологичного транспорта и инфраструктуры по переработке отходов³²; а также модернизацию Московского НПЗ с запуском очистного комплекса «Биосфера», снизившего уровень загрязнения на 75 %³³

Синергия между транспортной логистикой и экологическими инициативами проявляется в улучшении систем обращения с отходами, доставке оборудования для природоохранных проектов и поддержке лесовосстановительных мероприятий. Например, компания «РТ-Инвест» направила свыше

³¹ Бурейский компромисс. URL: https://rushydro.ru/sustainable_development/environmental/ekologicheskie-proekty/bureyskiy_kompromiss/?utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru (дата обращения: 24.03.2025).

³² Сахалинский эксперимент: роль бизнеса в формировании климатической политики. URL: https://xn--80aap_a_mremcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai/news/sakhalinskiy-eksperiment-rol-biznesa-v-formirovanii-klimaticheskoy-politiki/ (дата обращения: 18.02.2025).

³³ На Московском НПЗ завершено строительство инновационного комплекса биологических очистных сооружений «Биосфера». URL: <https://neftegaz.ru/news/vtrende/206391-na-moskovskom-npz-zaversheno-stroitelstvo-innovatsionnogo-kompleksa-biologicheskikh-ochistnykh-sooru/> (дата обращения: 24.01.2025).

230 млрд р. на создание мусороперерабатывающих комплексов и заводов термической обработки отходов в Московской области. В рамках реализации проекта «Хартия» обеспечивается вывоз ТКО для 6,8 млн человек, что составляет около 3,1 млн т отходов в год. Кроме того, логистические решения активно применяются при поставках техники для восстановления лесов и снижения углеродного следа — в частности, в ходе Сахалинского климатического эксперимента.

На этапе проектирования и строительства инфраструктурных объектов открывается возможность внедрения зеленых технологий и стандартов. Это включает использование экологичных материалов, энергоэффективных решений и возобновляемых источников энергии. Одним из примеров стало строительство первого в России многоэтажного деревянного офисного здания — Good Wood Plaza высотой 19,75 м, занесенного в Книгу рекордов страны. Также набирает популярность интеграция солнечных панелей в конструкцию кровель и фасадов, что позволяет сокращать потребление электроэнергии и повышать уровень энергоэффективности объектов.

Важным направлением является расширение участия бизнеса и некоммерческих организаций в экологических инициативах через концессионные соглашения и партнерства. Так, помимо инвестиций в отрасль, «РТ-Инвест» установил 567 фандоматов в 38 муниципалитетах Подмосковья. Проект «360» компании En+ Group объединил более 144 тыс. волонтеров, собравших свыше 4,5 тыс. т отходов. Еще одним примером стало строительство Нарвинского автодорожного тоннеля при участии АНО «Дальневосточные леопарды» и частных инвесторов — сооружение спроектировано таким образом, чтобы минимизировать влияние на миграционные пути дальневосточного леопарда. Эти кейсы подтверждают высокую эффективность коалиционного подхода к решению задач экологического развития.

Несмотря на значительные успехи в реализации экологических инициатив, сохраняются определенные сложности, требующие особого внимания. Так существует риск подмены экологических целей экономическими приоритетами и ускоренной реализацией проектов, как это наблюдается при строительстве второго Северомуйского тоннеля и модернизации станции Слюдянка, где экологическая экспертиза была заменена ускоренными процедурами согласования, что привело к вырубке особо охраняемых лесов вблизи Байкала и нарушению миграционных маршрутов дикой фауны;

Снижение прозрачности экологического контроля в условиях упрощенных процедур согласования; в частности, в результате действия федеральных законов № 254-ФЗ³⁴ и № 124-ФЗ³⁵, которые упразднили обяза-

³⁴ Федеральный закон от 31.07.2020 г. № 254-ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45782> (дата обращения: 17.01.2025).

³⁵ Федеральный закон от 01.05.2022 г. № 124-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47786> (дата обращения: 15.01.2025).

тельную экологическую экспертизу для ряда объектов в рамках КПМИ, многие проекты были реализованы без полноценной общественной оценки воздействия на окружающую среду. Например, строительство железнодорожной линии Улак — Эльга в районе Амуро-Якутской магистрали и развитие туробъектов на полуострове Гамова в Приморье сопровождались отсутствием прозрачной процедуры согласования, несмотря на значительное влияние на экосистемы региона. Это выразилось в конкретных экологических проблемах: в районе Улак — Эльга было зафиксировано вмешательство в гидрологический режим болот, нарушена миграция водоплавающих птиц, а также увеличилось число эрозионных процессов на склонах. В Приморье строительные работы на полуострове Гамова привели к разрушению прибрежных экосистем, повышению нагрузки на охраняемые территории и росту антропогенного давления на популяции дальневосточного леопарда и амурского тигра.

Потенциальное ухудшение состояния особо охраняемых территорий при строительстве без оценки воздействия на окружающую среду; в частности, такие риски реализовались при строительстве объектов транспортной инфраструктуры вблизи Байкала, где зафиксированы случаи вырубки защитных лесов и нарушения прибрежного водного баланса. Аналогичная ситуация наблюдалась в районе АЯМ (Улак — Эльга), где прокладка железнодорожных путей вызвала деградацию болотных участков и утрату биоразнообразия. В Приморском крае строительство Нарвинского автотоннеля без должного эколого-правового сопровождения способствовало фрагментации среды обитания дальневосточного леопарда. Эти факты демонстрируют необходимость комплексной оценки воздействия на окружающую среду при планировании любых проектов на ООПТ.

Ограниченные возможности регионов и местных сообществ влиять на решения федерального уровня проявляются в практике принятия ключевых инфраструктурных решений без учета мнений региональных экологических организаций и населения. Так, при реализации проекта модернизации БАМа в Республике Бурятия неоднократно игнорировались обращения местных властей и НКО относительно угроз для Тункинского национального парка³⁶. Аналогичная ситуация наблюдается в Иркутской области, где решения о прокладке дополнительных железнодорожных путей принимаются на федеральном уровне без надлежащего согласования с муниципальными органами и без проведения общественных слушаний, что вызывает протесты со стороны местных жителей и экологов³⁷.

Федеральные законы № 254-ФЗ (2020) и № 124-ФЗ (2022) ввели упрощенные процедуры согласования проектной документации для объектов

³⁶ Бурятский Куштау. Федералы не спешат спасать сибирский национальный парк. URL: <https://dailystorm.ru/vlast/buryatskiy-kushtau-federaly-ne-speshat-spat-sibirskiy-nacionalnyy-park> (дата обращения: 25.01.2025).

³⁷ Города приангарья выходят на тропу экологического протеста. URL: <https://imenabratska.ru/goroda-priangarya-vykhodyat-na-tropu-ekologicheskogo-protesta/> (дата обращения: 14.01.2025).

КПМИ, включая возможность строительства в границах особо охраняемых природных территорий (ООПТ), без обязательной экологической экспертизы. Принятие этих законов позволило значительно ускорить реализацию транспортных проектов, сократив сроки оформления разрешительной документации в среднем на 30...40 %. Вместе с тем это привело к ослаблению механизмов экологического контроля, фактическому исключению общественности из процедуры оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), а также к росту числа обращений экологических организаций по поводу несоблюдения природоохранного законодательства на ранних стадиях реализации проектов. На практике это выражается в увеличении числа нарушений природоохранного режима на ООПТ и снижении прозрачности в процессе принятия градостроительных решений. В частности, по данным Росприроднадзора, в 2023 г. количество выявленных экологических нарушений выросло на треть по сравнению с 2022 г. (с 11 967 до 15 367 случаев), что во многом связано с активной фазой реализации инфраструктурных проектов в регионах. При этом количество административных наказаний сократилось почти вдвое (с 10 104 до 5 479)³⁸, что свидетельствует о снижении эффективности правоприменительной практики. Такие тенденции позволяют предположить, что послабление экологических процедур при реализации КПМИ способствует росту нарушений в сфере охраны окружающей среды.

Разрыв между документами территориального планирования и проектами планировки территории в рамках реализации КПМИ создает правовую неопределенность. Документация по планировке территории приобретает статус основного правоустанавливающего документа, вытесняя согласование на уровне стратегического планирования и игнорируя принципы экологической устойчивости.

Для гармоничного развития страны необходимо обеспечить устойчивое сочетание инфраструктурного прогресса и сохранения природных систем. Это требует комплексного подхода, включающего несколько важных мер.

Прежде всего, необходимо восстановить обязательность государственной экологической экспертизы для всех проектов, реализуемых в границах ООПТ и ценных экосистем. Например, уже указанное отсутствие полноценной оценки воздействия при строительстве Нарвинского автотоннеля в Приморье привело к нарушению миграционных маршрутов дальневосточного леопарда. Подобных ситуаций можно было бы избежать при наличии строгой экспертизы.

Не менее важна комплексная ОВОС на стадии стратегического планирования. Проекты, такие как линия Улак — Эльга, демонстрируют, что отсутствие ранней ОВОС ведет к необратимым последствиям — деградации

³⁸ Доклад о деятельности Федеральной службы по надзору в сфере природопользования в 2023 году. URL: <https://rpn.gov.ru/upload/iblock/da8/x8cgrbq0y6fk8ziy6cdmf51s9e09nk9q/Doklad-2023-1.pdf> (дата обращения: 14.01.2025).

болотных экосистем и усилению эрозии почв. Внедрение этой практики на этапе проектирования позволит минимизировать экологические риски.

Прозрачность и общественный контроль — еще один ключевой аспект. Ограниченный доступ к документации по расширению БАМа в районе Слюдянки вызвал критику экологов и снизил доверие к проекту. Цифровизация данных и открытость обсуждений помогут повысить ответственность застройщиков и вовлечь граждан в принятие решений.

Особое внимание следует уделить механизмам компенсации ущерба природе. Успешный пример — рекультивация золоотвала Рефтинской ГРЭС, где на загрязненной территории был создан новый лесной массив. Такой подход, известный как экологическая реновация, должен стать обязательным для проектов, затрагивающих природные ландшафты.

Наконец, важно законодательно закрепить неизменность границ ООПТ в интересах строительства. Прецеденты, подобные корректировке охранных зон у Байкала, создают угрозы уникальным экосистемам и противоречат международным обязательствам России, включая соглашения с ЮНЕСКО.

Интеграция инфраструктурных инициатив с национальным проектом «Экология» невозможна без согласования их целей и механизмов.

Нельзя не вспомнить знаменитую книгу американского экономиста, лауреата Нобелевской премии по экономике за 1993 г. (совместно с Дугласом Нортом) Роберта Фогеля (Robert Fogel) «Железные дороги и американский экономический рост: Очерки эконометрической истории» (*Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, 1964) [14], где он, не отрицая важности железных дорог для экономики США, показал, что нельзя преувеличивать их значимость, что для того, чтобы масштабные инфраструктурные проекты привели к качественному скачку в экономике, нужны институциональная поддержка и системный подход к экономическому росту и развитию территорий.

Учет экологических приоритетов в градостроительной и транспортной политике — необходимое условие для устойчивого развития страны и выполнения ее глобальных обязательств. Правовая база должна однозначно устанавливать приоритет охраны природы как основы долгосрочного благополучия общества и экономики.

Таким образом, только системный подход, сочетающий экспертизу, планирование, прозрачность, компенсацию ущерба и защиту ООПТ, позволит России развивать инфраструктуру без ущерба для окружающей среды.

Заключение

Интеграция национальных проектов «КПМИ» и «Экология» открывает значимые перспективы для комплексного пространственного и устойчивого развития Российской Федерации. Сформированные в качестве приоритетных до 2030 г., эти инициативы стали основой трансформационной стратегии государства в условиях климатических и инфраструктурных вызовов.

Масштабные проекты, направленные на модернизацию БАМа, Транссиба, развитие новых узловых логистических центров и электрификацию участков федеральной транспортной сети, влекут за собой значительное антропогенное воздействие, особенно на территории с особыми природоохранными режимами. Байкальская природная территория, Приморские парки, экосистемы Амуро-Якутской магистрали (АЯМ) и арктические зоны — наиболее чувствительные регионы, в которых зафиксированы экологические нарушения, вызванные отсутствием ОВОС и ослаблением экологической экспертизы.

Тем не менее, при наличии комплексного и координированного подхода возможно формирование устойчивой модели взаимодействия между инфраструктурной модернизацией и охраной окружающей среды. Примеры таких решений уже реализованы: проект «Биосфера» на Московском НПЗ, сокративший забор воды в 2,5 раза и очистивший сточные воды на 99,9 %; инициатива «360» En+ Group с участием 144 тыс. волонтеров в 60 регионах; природоохранное сопровождение Нижне-Бурейской ГЭС и углеродный эксперимент на Сахалине.

Обеспечение баланса возможно только при условии нормативного усиления экологических процедур. В частности, следует восстановить обязательную государственную экологическую экспертизу для всех объектов, влияющих на особо охраняемые территории, а также ввести обязательность стратегической ОВОС при разработке крупных инфраструктурных проектов. Это может быть реализовано через нормативное закрепление типовых требований в Градостроительном кодексе РФ и подзаконных актах Минприроды.

Развитие механизмов экологической реновации может включать обязательное восстановление нарушенных природных комплексов после завершения строительных работ, по аналогии с проектом рекультивации Рефтинской ГРЭС. Цифровизация мониторинга может быть реализована через внедрение единого геоинформационного портала с данными об экологическом состоянии регионов и стадиях реализации проектов.

Также необходимо усилить механизмы общественного контроля, предоставив экологическим НКО право на обжалование решений о реализации проектов, нарушающих природоохранные нормы. В качестве примера можно привести включение общественности в согласование туристических проектов на Байкальской территории, где активное участие местных инициатив позволило приостановить строительство гостиничных комплексов на особо ценных участках побережья.

Конструктивное взаимодействие между государством, бизнесом и обществом — ключевой фактор достижения целей транспортной и экологической модернизации страны в контексте международных обязательств, климатической повестки и необходимости сохранения природного капитала для будущих поколений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Найденев В.С., Бажал Ю.Н., Ерохин С.А.* Планирование интенсивного развития общественного производства. М. : Высшая школа, 1990. 223 с.
2. *Zhang Y., Cheng L.* The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK // *Transport Policy*. 2023. Vol. 133. P. 223–233. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.017> EDN: ENRZSL
3. *Иванов М.В.* Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки : дисс. ... канд. эконом. наук. Нижний Новгород, 2016. EDN: BVJFMF
4. *Мачерет Д.А.* Экономические записки об отечественных железных дорогах // *Отечественные записки*. 2013. № 3 (54). С. 162–178. EDN: RWIPDT
5. *Гольская Ю.Н.* Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона : автореф. дис. ... канд. эконом. наук. Екатеринбург, 2013. 25 с. EDN: SUOROB
6. *Ледней А.Ю.* Разработка методических подходов к оценке экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры с учетом объемов и неравномерности перевозок : автореф. дис. ... канд. эконом. наук. М., 2020. 24 с. EDN: YYRNLB
7. *Ускова Т.В.* Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связанности экономического пространства // *Проблемы развития территории*. 2021. Т. 25. № 3. С. 7–22. <https://doi.org/10.15838/ptd.2021.3.113.1> EDN: YMRLLI
8. *Tong Q., Zhang L., Liu J.* Transportation infrastructure and common prosperity from the perspective of Chinese-Style modernization: Enabling effects and advancement paths // *Sustainability*. 2024. Vol. 16. № 4. P. 1677. <https://doi.org/10.3390/su16041677> EDN: PIVROK
9. *Лебедева М.А.* Проблемы реализации национального проекта «Экология» в Российской Федерации // *Журнал экономических исследований*. 2022. Т. 8. № 6. С. 17–24. EDN: BKSIJH
10. *Гамсахурдия О.В., Назаренко Е.Б.* Проблемы и перспективы восстановления лесов в московском регионе // *Стратегия устойчивого развития регионов России*. 2016. № 31. С. 17–25. EDN: VSAZFF
11. *Кривоносова О.Ю.* Стратегические направления сохранения видового разнообразия: проблемы правового регулирования // *Вестник Университета имени О.Е. Кутафина*. 2023. № 3 (103). С. 148–154.
12. *Нагова Д.Е.* Реализация национального проекта «Экология» для целей устойчивого лесопользования: региональный аспект // *Контентус*. 2019. № S11. С. 482–487. EDN: EXDMMR
13. *Залесов С.В., Оплетев А.С., Терин А.А.* Формирование искусственных насаждений сосны обыкновенной (*pinus sylvestris* L.) на рекультивированном золоотвале // *Аграрный вестник Урала*. 2016. № 8 (150). С. 15–23. EDN: WXBACL
14. *Fogel R.* Railroads and American economic growth: Essays in econometric history. 1964. URL: <https://archive.org/details/railroadsamerica00foge/page/n9/mode/2up> (дата обращения: 16.03.2025).

Информация об авторах:

Куликовская Галина Аполлинарьевна — старший преподаватель кафедры государственного и муниципального управления, Российский университет дружбы народов, Россия, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6 (ORCID: 0000-0003-2351-1711) (e-mail: kulikovskaya-ga@rudn.ru).

Гукасян Гурген Левонович — кандидат экономических наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления, Российский университет дружбы народов, Россия, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6; ведущий научный сотрудник, Институт востоковедения Российской академии наук, Россия, 107031, Москва, ул. Рождественка, д. 12 (SPIN-код: 6071-7519) (Scopus ID: 57191675471) (ResearcherID: A-9072-2017) (ORCID: 0000-0001-5930-6870) (e-mail: gukasyan_gl@pfur.ru).

Минасян Гаруш Саакович — кандидат политических наук, ассистент кафедры государственного и муниципального управления, Российский университет дружбы народов, Россия, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6 (SPIN-код: 3619-2102) (ORCID: 0009-0006-3935-8693) (e-mail: minasyan-gs@rudn.ru).