

Содержание.....	1
Введение.....	2
§1 Теория комплексной программы развития.....	3
§2. Планирование проекта комплексного развития территории.....	4
§3 Стратегия комплексного развития территории	7
§4 4 Национальный проект «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».....	8
Заключение.....	17
Списокт реферируемой литературы	18

Введение

Процесс рыночной трансформации экономической систем современной России характеризуется возникновением ряда проблем в сфере социально-экономического развития государства и развития его регионов. В этой связи грамотное и умелое урегулирование процессов территориального развития может привести к росту социально-экономического благосостояния государства. Актуальность выбранной темы исследования очевидна, поскольку от уровня социально-экономического развития регионов и страны в целом зависит ее благосостояние, а также благополучие ее населения. Развитие всегда подразумевает процесс движения вперед, формирование новых качеств, характеристик, формирование и развитие новых структурных элементов системы, что влечет за собой рост и расширение в целом. Развитие территорий, рост благосостояния населения – ключевые задачи современного государства.

Основной целью данной работы является определение направлений повышения эффективности государственного регулирования развития территорий через реализацию комплексных проектов.

Основная гипотеза исследования заключается в том, что развитие и поддержка комплексных проектов со стороны государства должна осуществляться на основе эффективной работы финансовых, инновационно-ориентированных механизмов и механизмов взаимодействия между органами государственной власти, местного самоуправления и коммерческими структурами.

§1 Теория комплексной программы развития

Существующий у федеральных органов государственной власти инструментарий, который используется в управлении экономическим развитием регионов, не обеспечивает решение проблем относительно комплексного развития территорий.

Поэтому важнейшей задачей на современном этапе развития экономики в условиях действия международных санкций против России становится совершенствование методических подходов к комплексному развитию территорий и, соответственно, разработка научно обоснованных рекомендаций по реализации государственной социально-экономической политики. Но изначально в теоретическом плане необходимо четко разграничить такие понятия, как «пространственное развитие экономики» и «комплексное развитие территории».

Так, например, в работах Т.В. Усковой отмечается, что пространственное развитие с позиции региональных органов управления нацелено, в первую очередь, на: развитие конкурентоспособных территорий на основе работы с конкурентными преимуществами и их воспроизводство; создание таких условий в регионе, при которых осуществляется внедрение новаций; формирование соответствующего инфраструктурного обеспечения населения и различного рода организаций; формирование системы «власть — бизнес — население» для решения проблем на определенной территории.

Другая группа авторов под руководством А.К. Татаркина отмечает необходимость применения кластерных принципов и сбалансированности пространственного развития экономики. Причем, само развитие экономики регионов должно основываться на своих уникальных особенностях. То есть, речь идет о формировании эффективных механизмов на основе инновационно-ориентированного опережающего развития экономики. В качестве основных элементов такого механизма, естественно, выступают зоны инновационного развития, технопарки, бизнес-инкубаторы. Одной из стратегических задач любого предприятия становится выявление и анализ

факторов, которые могут обеспечить рост производительности труда в определенный момент времени. Именно инновационные решения в части производственных процессов позволяют повышать производительность, обеспечивать занятость населения и способствуют сохранению и созданию рабочих мест.

Существует отечественная практика пространственного развития экономики. Одним из направлений решения пространственного развития экономики и является комплексное развитие территории. В советское время часто применялась практика застройки жилых комплексов вокруг крупных промышленных объектов, таким образом, появлялись новые города, которые стремительно разрастались. При возведении таких городков одновременно застраивались объекты социальной и бытовой инфраструктуры для обеспечения достойного уровня жизни.

После распада Советского Союза комплексное освоение территорий на долгие годы забылось. Новостройки возводились точечно, дополняя уже имеющуюся городскую застройку. Таким образом, создавалась дополнительная нагрузка на городские коммуникации. Поэтому застройщики и девелоперы вновь обратились к комплексному подходу при реализации проектов жилищного строительства.

§2 Планирование проекта комплексного развития территории

Одним из самых главных достоинств комплексного освоения территорий является возможность в едином проекте развить целый микрорайон. Важный этап в разработке такого проекта – это планирование, в ходе которого подсчитываются необходимые мощности инженерных сетей и коммуникаций, планируются необходимые объекты социальной инфраструктуры. Немаловажным фактором является транспортное сообщение внутри жилого комплекса и между соседними кварталами.

Поэтому автором статьи предлагается дополнительно ввести в понятие «комплексное развитие территории» слово «проект», которое по Ожегову С.И. трактуется как «...разработанный план сооружения, какого либо механизма, устройства...». Так, например, проект комплексного развития территории в строительной отрасли реализуются, как правило, на окраинах города, отсюда – значительно более лучшая экологическая обстановка и более низкая стоимость квадратных метров по сравнению с ценами на жилье в городе.

Также при планировании проекта комплексного развития учитывается близость рабочих мест, зачастую это является определяющим фактором при выборе местоположения будущего микрорайона. Поэтому проекты комплексного освоения территории реализуются вблизи промышленных зон, технопарков, крупных заводов и т.д..

Несмотря на то, что подобные жилые комплексы несколько удалены от города, жители имеют возможность не только работать недалеко от дома, но и полноценно отдыхать в пределах своего квартала. В таких жилых комплексах предусматривается комплексное развитие в виде объектов детской инфраструктуры – детские сады, школы, спортивные и игровые площадки.

Комплексное освоение территорий является одним из наиболее популярных способов организации жилищного строительства. И одной из причин стремительно растущей популярности подобных проектов является сокращение себестоимости строительства за счет масштабности. Реализуются проекты комплексного развития территорий, как правило, в форме государственно-частного партнерства и являются инвестиционно-привлекательными.

Сегодня пока не приведено четкого определения понятия «комплексный проект развития территории». Однако, его можно обобщить и интерпретировать как создание условий для безопасной и благоприятной среды жизнедеятельности населения в целях обеспечения устойчивого

развития территории посредством реализации механизмов взаимодействия между государственной властью и частным капиталом в области создания, реконструкции, эксплуатации и содержания объектов инфраструктуры, объектов промышленной и социальной сферы.

В свою очередь, применение проектного подхода позволяет выделить ограничения комплексного проекта (время, инвестиции, трудовые ресурсы). Кроме того, комплексные проекты позволят усовершенствовать сложившуюся в регионе систему расселения. Естественно проект комплексного развития территории основывается на определенных прогнозах социально-экономического развития с позиции органов государственной и местной власти. В отдельных случаях такие прогнозы существенно расходятся из-за несовершенства механизма взаимодействия региональной власти и местного самоуправления. Для совершенствования таких механизмов необходимы дополнительные исследования проблемы.

Комплексные проекты можно разделить на две категории: градообразующие и рекреационные. Территории первого типа предназначены для постоянного проживания, а значит – нуждаются в рабочих местах и социальной инфраструктуре. Пример – «Новое Ступино», где планируется построить индустриальный парк, который, по задумке девелопера (MR Group), станет генератором спроса и позволит сформировать вокруг целый город на 55 тыс. человек.

Проекты рекреационного типа предназначены для отдыха и сезонного проживания, поэтому в них уже на первое место выходит инфраструктура для отдыха, спорта и развлечений. Пример – Истринская долина (флагманский проект компании «Вектор Инвестментс»), природная территория площадью 1700 га, где строятся дачные поселки и многочисленные объекты: конноспортивный клуб, стрелковый клуб, рыболовный центр, центр водного спорта, сафари-парк и т.п.

Таким образом, комплексные проекты развития территории направлены, прежде всего, на повышение качества и уровня жизни

населения, проживающего на данной территории, посредством развития экономической, социальной и экологической составляющих. Причем, каждая территория имеет свои особенности развития – географические, социальные, климатические, демографические и т.д. Наряду с этим и комплексные проекты, реализуемые на данной территории, имеют свои особенности и приоритетные пути развития.

§3 Стратегия комплексного развития территории

Для более полного понимания следует также остановиться и на стратегии комплексного развития территории, которая позволяет согласовывать работу органов государственного управления, общественных организаций и политических партий, сообществ деловых людей, способных оказывать существенное влияние на пространственное развитие региона. Именно стратегический подход позволит экономике региона задать определенный вектор развития. Такой вектор учитывает территориальную особенность, наличие природных ресурсов, человеческих ресурсов, экономико-географическое положение, конкурентные преимущества и прочее [3]. Следует отметить, что долгосрочная региональная стратегия развития (на период от 5 до 10 лет) – это не «забытый» документ, а наоборот, стратегия предполагает дополнение ее необходимыми изменениями с учётом промежуточного анализа ее результатов, а также развития государства в целом, смежных регионов, динамики внутреннего и внешнего рынков.

Наличие стратегии комплексного развития формирует благоприятный деловой климат в регионе, с точки зрения инвестиционной привлекательности. Известно, что рыночная конкуренция на инвестиционном поле становится более жёсткой и интернациональной. Чтобы заполучить конкурентные преимущества в таком соперничестве, инвесторам следует представлять убедительные планы стратегического

развития в долгосрочной перспективе, создать условия и гарантии, выдерживать схватку за инвестора сравнительно с другими, схожими регионами.

Именно разработанная стратегия комплексного развития территории с интегрированными проектами дает возможность концентрировать инвестиционные средства на приоритетных направлениях развития [10]. А точки роста дают возможность формировать в регионе целые отраслевые кластеры – группы взаимосвязанных, сконцентрированных территориально организаций (производителей, поставщиков материалов и запчастей, производителей услуг, научно-исследовательских и других организаций, которые взаимно дополняют и усиливают конкурентные преимущества друг друга).

Кластер – это больше, чем просто группа компаний и организаций. Это система, конкурентоспособность которой определяется в том числе и синергетическими эффектами, возникающими в ее рамках. Как правило, участники кластера получают не только прямые, но и косвенные выгоды концентрации – более простой трансфер знаний и ноу-хау, единый маркетинговый имидж, единый рынок труда. Развитие главных кластерных элементов способствует стимулированию развития взаимосвязанных секторов экономики, эффективному концентрированию ограниченных ресурсов региональных бюджетов и источников федерального центра и частных инвесторов на основных направлениях развития .

§4 Национальный проект «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»

В рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на

период до 2024 года», а также в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» реализуются крупнейшие инвестиционные проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры.

При участии Росжелдора реализуются 5 федеральных проектов:

«Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог»;

«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»;

«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна»;

«Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»;

«Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей».

«Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог»:

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» запланированы к реализации мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток, а также по развитию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (I, II этапы).

В 2021 году в полном объеме планируется завершить программу первого этапа развития Восточного полигона.

22 марта 2021 г. торжественно открыто движение по электрифицированному участку Борзя – Забайкальск (протяженностью – 120 км). Данный участок является завершающим этапом комплексной электрификации южного участка Транссибирской магистрали Карымская – Забайкальск (общей протяженностью – 365 км), соединяющей

Транссибирскую магистраль и погранпереход Забайкальск – Маньчжурия на границе с Китаем.

23 июня 2021 г. торжественно открыто движение по второму главному пути на перегоне Кутыкан – Кувыкта Дальневосточной железной дороги. Строительство второго пути позволит увеличить пропускную способность участка Хани – Тында Дальневосточной железной дороги с 14 до 24 пар поездов в сутки.

28 июля 2021 г. торжественно открыто движение по новому Байкальскому тоннелю (общей протяженностью – 6,7 км) с участием Президента Российской Федерации В.В.Путиным в режиме видеосвязи.

Продолжена разработка проектной документации по объектам строительства 2 этапа модернизации БАМа, а также проекта увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза по Транссибу с доставкой грузов до границы с Европой за 7 суток. Также начаты подготовительные работы по первоочередным объектам в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 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».

В результате реализации данного федерального проекта в 2021 году планируется сохранить суммарную провозную способность магистралей в объеме 144,0 млн. тонн и увеличить до 180,0 млн тонн по итогам 2024 года.

В период 2021-2024 годов в рамках федерального проекта 327 объектов подлежат вводу во временную эксплуатацию.

«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»:

В состав федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» включены мероприятия по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, строительству

западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного пути Липовский – Курдюм. Кроме того, в рамках данного федерального проекта планируются к реализации мероприятия по электрификации направления Ожерелье – Узловая – Елец, а также по реконструкции участка Ожерелье – Елец и Воронеж (Придача) – Горячий Ключ, строительству новых железнодорожных линий Елец – Воронеж и Кривенковская – Сочи.

В результате реализации данного федерального проекта планируется увеличить суммарную провозную способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна до 125,1 млн тонн по итогам 2021 года и увеличить до 152,0 млн тонн по итогам 2030 года. Также планируется сохранить суммарную провозную способность участков на подходах к Саратовскому узлу Приволжской железной дороги в объеме 75,6 млн тонн по итогам 2021 и 2024 годов и увеличить до 124,8 млн тонн по итогам 2025 года.

В период 2021-2024 годов в рамках реализации мероприятия по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна планируется ввод более 119,3 км путей различного назначения, в том числе 82,3 км вторых путей и более 37 км станционных путей.

«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна»:

В состав федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» включено мероприятие по развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна.

В результате реализации данного федерального проекта планируется сохранить суммарную провозную способность участков на подходах к портам Северо-Западного бассейна в объеме 145,6 млн тонн по итогам 2021 и 2024 годов и увеличить до 220 млн тонн по итогам 2030 года.

В 2021 году планируется завершить I этап строительства на участке Мга – Лужская, сезонные работы по строительству Лужская-Генеральная (1 этап), Лужская-Восточная (1.1 этап), участку Лужская-Генеральная – Лужская – Восточная – Лужская-Сортировочная (рабочее движение открыто в 2020 году); завершить строительство парка прибытия на станции Лужская-Сортировочная (4-7 этапы); завершить реализацию объектов участка Дмитров – Сонково – Мга: реконструкция станций Хвойная (1 этап), Савелово (1 этап), разъездов Дуневка, 50 км, Турышкино, Скнятино и Приданиха, мостов 207 км, 307 км, 263 км и 138 км, железнодорожного путепровода на ст. Мга, завершить реконструкцию станций Ермилово, Костринский Ручей и Глазаниха, реконструкцию тяговых подстанций Ацвеж, Шабалино, Поназырево, Уйта, 75 км, Новый Быт, подвеска второго усиливающего провода на участке Талдом – Вербилки.

При этом продолжены строительно-монтажные работы по 1 этапу реконструкции железнодорожной инфраструктуры на участке Дмитров – Сонково – Мга, Волховстрой – Мурманск, реконструкции станций на Октябрьской, Северной, Горьковской железных дорогах, проектно-изыскательские работы по 2 этапу реконструкции участка Дмитров – Сонково – Мга, завершены проектно-изыскательские работы по участку Волховстрой – Мурманск.

Кроме того, в период до конца 2024 года планируется завершить работы по следующим направлениям:

Лужская-Сортировочная: Лужская-Восточная (этап 1.2), завершение работ по 2 очереди реконструкции участка Мга – Лужская;

Волховстрой – Мурманск: строительство 105,9 км вторых главных путей, реконструкция 18 станций, разъезда;

87 км – Дмитров Московской железной дороги: строительство 5 км второго главного пути; реконструкция 22 станций со строительством дополнительных путей и удлинением путей по основным направлениям Октябрьской, Северной, Горьковской железных дорог.

В период 2021-2024 годов в рамках федерального проекта 95 объектов подлежат вводу во временную эксплуатацию.

«Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»:

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» предусмотрена реализация мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла и строительству дополнительных V и VI путей на участке Москва – Алабушево под специализированное пассажирское сообщение.

В результате реализации данного федерального проекта планируется увеличить пассажиропоток в железнодорожном сообщении для ключевых направлений до 672,1 млн пассажиров в год по итогам 2021 года, до 813,4 млн пассажиров в год по итогам 2024 года и до 850,0 млн пассажиров в год по итогам 2030 года. Кроме того, планируется обеспечить протяженность дополнительных V и VI путей на участке Москва – Алабушево в размере 42 км по итогам 2024 года.

В Центральном транспортном узле с начала 2021 года открыты после реконструкции остановочные пункты Баковка D1 (14 января 2021 г.), Внуково Киевского направления Московской железной дороги (22 апреля 2021 г.), пассажирская инфраструктура на станции Апрелевка (24 сентября 2021 г.), а также вокзальный комплекс «Восточный» (29 мая 2021 г.), новый остановочный пункт Щукинская D2 (25 июня 2021 г.) и пассажирская платформа на остановочном пункте Окружная D1 (17 октября 2021 г.).

До конца года планируется завершение работ по реконструкции 2 остановочных пунктов: Кокошкино и Матвеевское Киевского направления и строительству 2 новых остановочных пунктов: Аминьевская и Минская (I этап) Киевского направления.

Продолжается работа по организации запуска перспективных диаметральных маршрутов D3 и D4.

Маршрут D3 Крюково – Раменское обеспечит связь Зеленоградского административного округа Москвы и города Раменское, объединит Ленинградское направление Октябрьской и Казанское направление Московской железных дорог.

Маршрут D4 Апрелевка – Железнодорожная обеспечит связь города Апрелевка с микрорайоном Железнодорожный города Балашиха и соединит Киевское и Горьковское направления Московской железной дороги.

Наряду с этим ведутся работы по строительству III и IV главных путей на смежных участках перспективного маршрута D4 Москва-Каланчевская – Москва-Пассажирская-Курская и Москва-Пассажирская-Курская – Карачарово (29 мая 2021 г. запущено движение по IV главному пути на участке Москва-Пассажирская-Курская – Москва-Каланчевская).

Также планируется завершение работ по строительству II главного пути на участке Реутово – Балашиха (II этап).

В период 2021-2024 годов в рамках федерального проекта 62 объекта подлежат вводу во временную эксплуатацию.

«Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей»:

В рамках федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 10 апреля 2019 г. № Пр-623 предусмотрена реализация мероприятия по строительству ВСМ Санкт-Петербург – Москва, в состав которого включено 7 объектов.

В результате реализации данного федерального проекта планируется обеспечить протяженность сети ВСМ в размере 120 км по итогам 2025 года и 629,7 км по итогам 2027 года.

Заключение

Таким образом, применяя в статье эмпирические методы сравнения и описания проектного подхода сформирована общая концепция понимания сути комплексного проекта развития территории. Данное определение является частью понятия «пространственное развитие территории», которое может меняться в зависимости от условий, территориального наследия, уровня развития определенной территории. В свою очередь, понятие «комплексный проект развития территории» расширено и трактуется автором как создание условий для безопасной и благоприятной среды жизнедеятельности населения в целях обеспечения устойчивого развития территории посредством реализации финансовых, инновационно-ориентированных механизмов и механизмов взаимодействия между органами государственной власти, местного самоуправления и коммерческими структурами в области создания, реконструкции, эксплуатации и содержания объектов инфраструктуры региона.

Список реферируемой литературы:

1. Андреев А.В. Основы региональной экономики: учеб.пособие / А.В.Андреев, Л.М.Борисова, Э.В.Плучевская. – М.: КноРус, 2007. – 336с.
2. Грей К.Ф., Ларсон Э.У. Управление проектами: Практическое руководство / Пер. с англ. – М.: Дело и Сервис, 2013. – 528 с.
3. Дробышевский С. Инвестиции: региональный аспект / Дробышевский С., Днепровская С., Изряднова, О. – М.:, 2012. – 317с.
4. Захаров С.В. Методические подходы к оценке функционирования комплексных проектов на региональном уровне // Организатор производства. 2016. — № 4. – С. 67-75.
5. Захаров С.В. Концептуальные подходы к изучению сущности понятия «пространственно-экономическая трансформация» // Менеджер. Вестник Донецкого государственного университета управления. – 2016. — № 2 (76). – С. 112-119.
6. Захаров С.В. Стратегия инновационного развития интегрированных производственных структур в угольной промышленности // Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. – 2014. — № 4. — С 50-53.
7. Котлер Ф. Основы маркетинга/ Ф. Котлер — М.: Прогресс, 2013. – 355 с.
8. Пеньевкий И. Комплексное планирование реализации генеральных планов городов// Практика муниципального управления. – 2013 — №3. – С. 25-31
9. Пинто Дж.К. Управление проектами / Пер. с англ. под ред. В.Н.Фунтова – СПб.: Питер, 2014. – 464 с.
10. Портер М. Международная конкуренция: Пер. с англ. / Портер М. – М.: Междунар.отношения, 2012. – 686 с.

11. Татаркин А. Развитие экономического пространства Российской Федерации на основе кластерных принципов / А. Татаркин, Ю. Лаврикова, А. Высокинский // Федерализм. — 2012. — № 1. — С. 45-60.