ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ (ред. от 31.07.2025) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5553.
2. Пятковская Ю.В. К вопросу о финансировании дорожной деятельности (правовой аспект) // Baikal Research Journal. – 2024. – Т. 15. – №. 2. – С. 362-370.
3. Хромова И.Н., Коробкина Т.Р., Майоров С.А. Анализ и оценка инвестиционных проектов: ключевые показатели и их влияние на принятие решений // Естественно-гуманитарные исследования. – 2025. – №. 1 (57). – С. 400-403.
4. Старовойт: финансирование нацпроектов в сфере транспорта оценивается в 14 трлн рублей [Электронный ресурс]. – URL: http://www.zural.gosnadzor.ru/news/67/8757/ (дата обращения: 29.10.2025)
5. ЦБ неожиданно не стал повышать ключевую ставку. Что это значит и каких решений ждать в начале 2025 года // РБК [Электронный ресурс]. – URL: https://www.rbc.ru/finances/20/12/2024/6763e7cc9a7947f40961c344 (дата обращения: 29.10.2025).

УДК 656.11

АНАЛИЗ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В РФ

П.С. Белышев
г.Рязань, Россия
Рязанский институт (филиал) федерального государственного автономного образовательного
учреждения высшего образования «Московский политехнический университет»

Статья посвящена анализу текущего состояния дорожной инфраструктуры Российской Федерации и перспектив её развития в рамках национальных проектов. Рассматриваются параметры автодорожной сети, нормативно-правовая база отрасли, механизмы финансирования через дорожные фонды различных уровней. Особое внимание уделяется технологической модернизации, внедрению интеллектуальных транспортных систем и цифровых технологий. Обозначены ключевые проблемы отрасли, включая износ инфраструктуры и климатические особенности территории. Представлены стратегические ориентиры развития дорожной сети до 2030 года.

Ключевые слова: *дорожная инфраструктура, автомобильные дороги, транспортная система, национальные проекты, дорожное строительство, государственно-частное партнерство, цифровизация транспорта, интеллектуальные транспортные системы, региональное развитие, транспортная доступность.*

ROAD INDUSTRY ANALYSIS IN THE RUSSIAN FEDERATION

P.S. Belyshev
Ryazan, Russia
Ryazan Institute (branch) of the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «Moscow Polytechnic University»

The article is devoted to the analysis of the current state of the road infrastructure of the Russian Federation and the prospects for its development within the framework of national

projects. The parameters of the road network, the regulatory framework of the industry, and funding mechanisms through road funds at various levels are examined. Special attention is paid to technological modernization, the introduction of intelligent transport systems and digital technologies. Key problems of the industry, including infrastructure wear and tear and climatic features of the territory, are highlighted. Strategic guidelines for the development of the road network until 2030 are presented.

***Keywords**: road infrastructure, highways, transport system, national projects, road construction, public-private partnership, transport digitalization, intelligent transport systems, regional development, transport accessibility.*

Дорожная инфраструктура выступает одним из базовых элементов, определяющих траекторию социально-экономического развития современного государства. В условиях России, характеризующейся обширной территорией и неравномерным размещением производительных сил, качество автомобильных дорог приобретает особое значение, поскольку именно от него зависит интенсивность товарообмена между регионами, доступность социальных услуг для населения отдаленных территорий, а также инвестиционная привлекательность экономических проектов.

По состоянию на конец 2024 года общая протяженность автомобильных дорог в Российской Федерации, согласно различным методикам учета, варьируется в диапазоне от 1,58 до 4,4 миллиона километров [6].

Классификация дорожной сети включает федеральные магистрали, региональные и межмуниципальные трассы, а также дороги местного значения. Техническое состояние дорожного полотна остается одной из ключевых проблемных зон, поскольку лишь 54,8% автомобильных дорог регионального и местного значения соответствуют нормативным требованиям [7]. При этом в 44 субъектах Федерации данный показатель оказывается ниже среднероссийского уровня, что свидетельствует о существенной территориальной дифференциации качества транспортной инфраструктуры.

Нормативно-правовая база дорожной отрасли формируется комплексом законодательных актов различного уровня. Основополагающим документом выступает Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который определяет правовые основы классификации дорог и порядок осуществления дорожной деятельности [3].

Вопросы обеспечения безопасности участников движения регламентируются Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1].

Технические аспекты строительства и эксплуатации регулируются Федеральным законом от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [2], а также государственными стандартами, среди которых особое место занимает ГОСТ Р 50597–2017, устанавливающий конкретные параметры эксплуатационного состояния дорог. Стратегическое планирование развития отрасли осуществляется через реализацию национальных проектов, включая завершившийся в 2024 году проект «Безопасные качественные дороги» и стартовавший с 2025 года национальный проект «Инфраструктура для жизни».

Финансирование дорожного хозяйства формируется из нескольких источников, образующих сложную многоуровневую систему [5, с. 363]. Федеральный и региональные дорожные фонды аккумулируют целевые поступления от акцизов на моторное топливо, транспортного налога и штрафов за нарушения правил дорожного движения. В 2024 году объем бюджетных ассигнований на дорожное хозяйство по Федеральному дорожному агентству составил 1 071,1 миллиарда рублей.

Согласно паспорту национального проекта «Инфраструктура для жизни», в период 2025–2030 годов на развитие автодорожной сети планируется направить около 8,3

триллиона рублей, при этом 5,8 триллиона предназначены для федеральной сети, а 2,4 триллиона – для региональной и местной инфраструктуры. Привлечение частных инвестиций через механизмы государственно-частного партнерства становится все более значимым направлением, хотя в 2024 году объем таких инвестиций составил 1,8 триллиона рублей, что в три раза меньше объемов государственного заказа.

Структура рынка дорожного строительства характеризуется доминированием государственных операторов, среди которых особое место занимает Государственная компания «Российские автомобильные дороги», осуществляющая управление федеральными платными трассами и направляющая доходы от их эксплуатации на внебюджетное финансирование строительства и реконструкции. Наряду с крупными федеральными игроками в регионах функционируют многочисленные частные подрядчики, конкурирующие за государственные заказы.

Технологическая модернизация отрасли связана с внедрением более прочных и долговечных материалов, среди которых особое распространение получил асфальтобетон, демонстрирующий повышенную устойчивость к климатическим воздействиям. Разработка новых государственных стандартов учитывает специфику климатических зон России, от районов вечной мерзлоты на севере до засушливых территорий юга, что требует дифференцированного подхода к выбору строительных материалов.

Цифровизация дорожной отрасли признается одним из приоритетных направлений развития, включающим внедрение интеллектуальных транспортных систем, создание цифровых двойников инфраструктурных объектов и развитие безналичных способов оплаты проезда. К 2030 году планируется, что до 69% россиян смогут оплачивать проезд с использованием биометрических данных, а массовое внедрение беспилотного транспорта позволит значительно ускорить грузовые перевозки между регионами. Создание виртуальных моделей транспортной системы обеспечит возможность прогнозирования транспортных потоков в реальном времени.

Дорожная отрасль сталкивается с рядом системных вызовов, среди которых износ инфраструктуры занимает центральное место [4, с. 393]. Плохое состояние дорог приводит к росту затрат на эксплуатацию транспортных средств и повышению аварийности на транспорте. Климатические особенности большей части территории России создают дополнительные трудности, поскольку суровые зимы и весенние паводки оказывают разрушительное воздействие на дорожное полотно. Зависимость от импортного оборудования в условиях внешних ограничений стимулирует процессы импортозамещения, однако развитие отечественного производства требует значительного времени и инвестиций.

Перспективы развития дорожной отрасли до 2030 года определяются стратегической целью доведения доли инфраструктуры единой опорной транспортной сети в нормативном состоянии до 85%. Планируется создание скоростного маршрута от Смоленска через Москву до Екатеринбурга, что позволит сократить время в пути между крупнейшими городами. Строительство автодороги М-12 от Москвы до Казани предполагает продление до Тюмени в 2025 году с перспективой дальнейшего движения до Владивостока. Прогнозируется, что к 2030 году грузопоток в направлении этой магистрали достигнет 50 миллионов тонн в год, а снижение смертности в зоне ее прохождения составит 3,5 раза [8].

Таким образом, проведенный анализ показывает, что развитие дорожной инфраструктуры России находится на этапе существенной трансформации, обусловленной как масштабными инвестициями в рамках национальных проектов, так и необходимостью технологического обновления отрасли. Реализация поставленных целей, безусловно, требует не только наращивания объемов финансирования, но и, что представляется особенно важным, совершенствования механизмов управления дорожным хозяйством на всех уровнях. Климатические особенности территории, значительная протяженность сети и региональная дифференциация создают дополнительные вызовы

для достижения нормативных показателей качества дорог. Вместе с тем внедрение цифровых технологий и интеллектуальных транспортных систем открывает новые возможности для повышения эффективности эксплуатации существующей инфраструктуры. Успешная реализация стратегических задач в конечном счете определит не только транспортную доступность регионов, но и общий потенциал экономического роста страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 07.07.2025) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.
2. Федеральный закон от 27.12.2002 №184-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О техническом регулировании» // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 52 (ч. 1). – Ст. 5140.
3. Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ (ред. от 31.07.2025) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5553.
4. Алексахин А.Н., Машегов П.Н., Нохтуева Е.Н. Цифровая трансформация как инновационная тенденция транспортной отрасли // Естественно-гуманитарные исследования. – 2024. – №. 2 (52). – С. 392-397.
5. Пятковская Ю.В. К вопросу о финансировании дорожной деятельности (правовой аспект) // Baikal Research Journal. – 2024. – Т. 15. – №. 2. – С. 362-370.
6. Минтранс назвал протяженность автодорог России // РИА Новости [Электронный ресурс]. – URL: https://mfd.ru/news/view/?id=2712850 (дата обращения: 29.10.2025).
7. Названы регионы России по качеству дорог // ПРАЙМ [Электронный ресурс]. – URL: https://1prime.ru/20250804/regiony-860272567.html (дата обращения: 29.10.2025).
8. Правительство утвердило шестилетний план дорожной деятельности // Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/6631 (дата обращения: 29.10.2025).

УДК 338.2

ДИНАМИКА ЗАТРАТ НА ИННОВАЦИИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА: СТРУКТУРА И ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Д. А. Божко,
г. Белгород, Россия
Белгородский государственный
технологический университет им. В.Г. Шухова

В исследовании представлены результаты анализа динамики инновационных затрат в организациях промышленного производства на примере Белгородской области, показаны тенденции развития в зависимости от вида инновационной деятельности.

Ключевые слова: *инновационная деятельность, интенсивность затрат, организации промышленного производства*