

СТРАТЕГИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА С ПРОГНОЗОМ ДО 2036 ГОДА

© 2025 г. Д.С. Вахруков^{a,*}

^aМинистерство экономического развития Российской Федерации, Москва, Россия

*E-mail: mineconom@economy.gov.ru

Поступила в редакцию 21.11.2024 г.

После доработки 23.12.2024 г.

Принята к публикации 15.01.2025 г.

В статье анализируются итоги реализации Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 года и формулируются приоритеты и задачи пространственного развития страны с учётом новых вызовов, которые нашли своё отражение в новой Стратегии на период до 2030 года. Обращается внимание на основные ограничения пространственного развития и пути их преодоления, взаимосвязь пространственных приоритетов и документов, регламентирующих развитие транспорта, энергетики, здравоохранения, образования и строительство жилья. В качестве ключевых инструментов реализации Стратегии рассматривается сеть опорных населённых пунктов, которая обеспечит устойчивость системы расселения, повышение экономической связанности и рост качества жизни на всей территории страны, а также территориальное планирование, позволяющее синхронизировать отраслевые и пространственные приоритеты. Обоснован перечень целевых показателей новой Стратегии.

Ключевые слова: пространственное развитие, социально-экономическое развитие, опорные населённые пункты, территориальное планирование, эффективность инвестиций.

DOI: 10.31857/S0869587325020013, **EDN:** АНСТХЗ

В 2019 г. Правительство РФ утвердило Стратегию пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года¹ (далее – Стратегия-2025), целью которой стало сбалансированное развитие Российской Федерации за счёт сокращения межрегиональных различий в уровне жизни. Подводя итоги реализации Стратегии-2025, следует отметить, что набор инструментов, предусмотрен-

ных в ней, позволил добиться значимых результатов. В частности, темпы роста экономики регионов с крупными агломерациями достигли уровня выше среднего (табл. 1). Сократился разрыв между подушевым валовым региональным продуктом (ВРП) геостратегических территорий (включая Дальний Восток) и среднероссийскими показателями. Выросла транспортная мобильность во внутрироссийском сообщении. Однако достигнутые показатели в большей степени соответствуют инерционному сценарию пространственного развития², на что в числе прочего повлияла пандемия новой коронавирусной инфекции.

¹ Утверждена распоряжением Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р “Об утверждении Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 года”.

² Инерционный сценарий Стратегии-2025 (в отличие от целевого, направленного на решение предусмотренных Стратегией задач пространственного развития и достижение целевых показателей) предполагает сохранение текущих тенденций развития при нереализации запланированных мер, направленных на устойчивое и сбалансированное развитие.



ВАХРУКОВ Дмитрий Сергеевич — заместитель министра экономического развития Российской Федерации.

Таблица 1. Индикаторы, установленные в Стратегии-2025

Индикатор	2017 г. (базовое значение)	Инерционный сценарий	Целевой сценарий	Фактический показатель
Среднегодовые темпы роста ВРП регионов, где есть агломерации с высоким потенциалом, %	101 (2013–2017)	102.6 (2017–2025)	103.7 (2017–2025)	102.3 (2017–2022)
Отношение среднедушевого ВРП геостратегических территорий к среднероссийскому уровню, %	64	66 (2025)	70 (2025)	67 (2022)
Транспортная мобильность населения, тыс. пасс.-км на человека в год	8.2	9.4 (2025)	9.7 (2025)	8 (2023)

Источники: Стратегия-2025, Росстат.

В рамках реализации Стратегии-2025 удалось выполнить комплекс мероприятий, способствовавших решению следующих задач пространственного развития:

- увеличение мощности морских портов;
- увеличение пропускной способности железных дорог, а также грузооборота по всем видам транспорта;
- улучшение связанности территорий;
- снижение межрегиональных различий по основным социально-экономическим показателям (например, снизилась дифференциация по индексу качества городской среды).

Несмотря на упомянутые результаты, полученные при реализации Стратегии-2025, сохраняется разрыв между регионами по ВРП и инвестициям на душу населения, уровень бедности и обеспеченности жильём. При этом на Дальнем Востоке (одной из ключевых геостратегических территорий) среднегодовой темп роста инвестиций в 1.5 раза превысил среднероссийский, а миграционный отток за последние годы сократился в 1.5 раза.

Важным достижением Стратегии-2025 стало нахождение баланса между выравниванием и развитием. Кроме того, за время действия документа был накоплен широкий спектр инструментов поддержки территорий: механизмы инфраструктурного развития, государственные программы для геостратегических территорий, индивидуальные программы для отдельных регионов [1]. В целом за период реализации Стратегии-2025 удалось достичь общего экономического роста и прогресса в решении основных задач пространственного развития.

Позитивные изменения отмечают и граждане нашей страны. В частности, согласно проведённому в марте 2024 г. социологическому исследованию, около половины респондентов считают, что качество жизни в их городах и сёлах заметно улучшилось. При этом почти 70% опрошенных готовы рассматривать возможность переезда. Главный стимул — более высокая зарплата. Эти тенденции на-

шли подтверждение в других опросах и исследованиях [2–4]. На сегодняшний день население России потенциально достаточно мобильное, что крайне важно в условиях долгосрочного дефицита кадров на рынке труда. Поэтому в равной степени нужно заниматься и улучшением качества жизни в населённых пунктах, и управлением трудовой миграцией с учётом потребностей крупных инвестиционных проектов на различных территориях.

Значимость вопросов пространственного развития Российской Федерации также подтверждают опросы среди предпринимателей, которые были проведены летом 2024 г. Большая часть проблем, с которыми сталкивается бизнес, относится к вопросам пространственного развития: нехватка кадров, провозных мощностей, высокие транспортные издержки и стоимость подключения к сетям. При этом бизнес, как и население, достаточно подвижен и готов работать там, где есть доступная инфраструктура и нет проблем с логистикой. Следовательно, его также можно рассматривать как фактор пространственного развития страны.

В связи с возникновением новых вызовов, связанных с санкционным давлением на российскую экономику, а также утверждением новых национальных целей развития страны на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года³, в 2024 г. Президент РФ поручил Правительству РФ разработать новую Стратегию пространственного развития. В рамках работы над данным документом (Стратегия пространственного развития РФ на период до 2030 года и с прогнозом до 2036 года, далее — Стратегия-2030⁴) были систематизированы долговременные [5–9] и возникшие в последние годы тенденции и факторы [8, 9].

³ Утверждены Указом Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 “О национальных целях развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года”.

⁴ Утверждена распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2024 г. № 4146-р “Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года”.

Основной экономической задачей Стратегии-2030 стала переориентация внешней торговли в пользу дружественных стран, что требует снятия инфраструктурных ограничений и ускоренной прокладки транспортно-логистических коридоров. Кроме того, нужно снизить риски для регионов, которые в наибольшей степени ощутили санкционное давление, например, уменьшить зависимость Калининградской области от грузов из других регионов и импорта. Компаниям, оказавшимся территориально далеко от новых рынков сбыта, для достижения запланированных (в соответствии со Стратегией-2030) целей необходимо перестраивать логистические цепочки. При этом ограничения импорта способствуют росту внутреннего спроса и развитию экономики предложения: туризма, пищевой промышленности, производства бытовой химии, машиностроения. Снижение доступности иностранных технологий становится драйвером для принятия собственных решений и перезагрузки ряда научных, промышленных и инновационных центров.

Ключевые демографические факторы — это снижение численности населения в стране, концентрация его в городах, а также сокращение притока трудовых ресурсов из-за рубежа. Нехватка кадров обуславливает необходимость повышения производительности труда и управления внутренней трудовой мобильностью. Важна интеграция новых регионов в экономическое пространство страны и доведение их показателей как минимум до среднероссийского уровня. Для этого нужно определить долгосрочные приоритеты их развития с точки зрения структуры экономики, ключевых отраслей и системы расселения.

Обозначим основные характеристики системы пространственного развития на ближайшую перспективу. Основная её предпосылка (с учётом мнения экспертов [10–15]) — достижение национальных целей, поставленных Президентом РФ. Исходя из этого, в Стратегии были закреплены следующие принципы:

- дифференцированный подход к развитию территорий, предполагающий обеспечение стабильного развития сильных регионов и помощь регионам, которые нуждаются в дополнительной поддержке;
- концентрация ограниченных бюджетных ресурсов в опорных населённых пунктах;
- комплексный подход к развитию инфраструктуры — новые предприятия должны развиваться в увязке с транспортом, энергетикой, жильём, социальной инфраструктурой, для чего необходимы планирование на уровне государственных программ и согласование с отраслевыми ведомствами инвестиционных программ ключевых естественных монополий.

Для реализации этих принципов в Стратегии-2030 сформулированы конкретные задачи,

направленные на повышение эффективности пространственного развития. В первую очередь необходимо связать планы, касающиеся разных типов инфраструктуры, и интегрировать пространственные приоритеты в состав отраслевых задач.

Стратегия-2030 будет реализовываться в условиях жёстких бюджетных ограничений и увеличения издержек в экономике. В связи с этим при принятии решений по конкретным проектам следует исходить из экономической эффективности, приоритизации и оценки возможных альтернатив. Однако решение указанной задачи невозможно без разделения ответственности. Риск невостребованности строящейся и уже созданной транспортной и энергетической инфраструктуры следует разделить с потребителями путём внедрения принципа взаимной ответственности “бери или плати”⁵.

Для формирования комплексного плана развития инфраструктуры и совершенствования системы территориального планирования требуются единые классификаторы объектов инфраструктуры на федеральном и региональном уровнях. Для этого необходимо внести соответствующие изменения в Градостроительный кодекс Российской Федерации. Кроме того, для достижения задач пространственного развития важна поддержка самостоятельности регионов [16]. Для выполнения данной задачи необходимо обеспечить рост собственных доходов регионов, а также гарантировать проведение сбалансированной политики в сфере межбюджетных отношений.

Стратегия-2030 содержит и конкретные отраслевые приоритеты. Например, в сфере транспорта сформулированы две ключевые задачи. Первая — переориентация транспортных потоков на новые рынки, включая увеличение грузопотоков по международным транспортным коридорам в 1.5 раза. Для её выполнения необходимо расширение железнодорожного каркаса, прежде всего в рамках проектов, связанных с Восточным полигоном железных дорог (состоит из Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей) [17]. В рамках данного направления также целесообразно внедрение принципа “бери или плати” с синхронизацией развития портов и их обязательств по приёму грузов, которые перевозятся железнодорожным транспортом. Существенные финансовые вливания прошлых лет за счёт заёмных источников до сих пор не привели

⁵ “Бери или плати” (англ. take-or-pay) — норма построения договоров о поставках некоторых видов товаров крупным покупателям. Согласно этому принципу, поставщик берёт на себя обязательство предоставить товар вплоть до зафиксированных в договоре максимальных объёмов, а покупатель обязуется в любом случае оплатить определённую часть этих объёмов вне зависимости от того, сколько он закупил на самом деле в течение рассматриваемого периода. Это позволяет минимизировать риски поставщика по сбыту на фоне капиталовложений, которые потребовались для обеспечения поставок в максимальном объёме.

к увеличению погрузки. Железные дороги обременены долгами, возможности индексации тарифов объективно ограничены, в связи с чем требуется обновлённая программа развития железных дорог до 2030 г. с оптимизацией инвестиций и жёсткой приоритизацией проектов, в том числе грузов с позиции их стоимости. При этом железнодорожную и энергетическую инфраструктуру следует улучшать параллельно. Яркий пример — электрификация БАМа. С одной стороны, перевозки по железной дороге становятся дешевле, однако затраты в виде роста энерготарифов ложатся на экономику в целом. Для таких проектов необходима комплексная оценка, которая проводится далеко не всегда. Что касается Северного морского пути, предстоит сформировать такую модель его развития, которая не опиралась бы всецело на бюджетное финансирование, а работала в основном за счёт средств грузоотправителей.

Вторая задача — повышение связанности страны для пассажиров. Снижение времени в пути и издержек поможет решить вопрос излишней локальной концентрации населения, при этом будут поддерживаться агломерационные эффекты⁶ [18]. В частности, сформирована программа реконструкции аэропортов за счёт национальных проектов и частных компаний. В связи с этим актуален вопрос субсидирования перелётов на Дальний Восток и в его пределах, а также в Калининградскую область. Это избавит от необходимости содержать избыточную инфраструктуру в отдалённых населённых пунктах. Пригородное и высокоскоростное движение ранее осуществлялось за счёт грузоотправителей, но сейчас эти возможности ограничены, поэтому требуется массовое внедрение новой модели, согласно которой сейчас ведётся строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва—Санкт-Петербург». Важно сохранить финансирование пригородных перевозок из федерального бюджета, поскольку они обеспечивают агломерационные эффекты и большую мобильность трудовых ресурсов.

Транспортные задачи отличаются для разных территорий. В центральных регионах в приоритете скорость и раскрытие агломерационного потенциала, на востоке — эффективность и мощность инфраструктуры, в Каспийском бассейне — расширение доступа на рынки Центральной Азии и выход в Персидский залив, в Азово-Черноморском регионе — баланс между раскрытием туристического потенциала и ростом грузовых перевозок, в Арктике —

доступ к месторождениям, снижение себестоимости транспортировки, а в новых регионах — восстановление инфраструктуры и её интеграция в транспортную систему страны. Решение перечисленных задач должно быть отражено в федеральной схеме территориального планирования.

Правительство РФ утвердило Генеральную схему размещения объектов электроэнергетики, в рамках которой был верифицирован прогноз энергопотребления на основе макропоказателей экономики и запросов конкретных производств. Многие регионы уже столкнулись или скоро столкнутся с дефицитом мощностей. В новом документе определено, где разворачивать новые мощности, а где расширять сети и повышать энергетическую связанность. Продолжается обсуждение следующего этапа развития атомной энергетики, в том числе за Уралом. Поставлена цель объединить энергозоны Дальнего Востока и Сибири. При этом возникают трудности с тем, что сетевые компании перегружены долгами и несут убытки от недорегулирования в прошлые годы или имеют проблемы с собираемостью платежей (например, на Северном Кавказе) и недофинансированием сетей на низком напряжении. Важно внедрить принципы эффективности и разделения ответственности между потребителем и инфраструктурой, гибко подойти к майнингу для дозагрузки инфраструктуры там, где есть профицит мощности. Кроме того, необходимо увеличить загрузку генерирующих мощностей при сохранении их нормативного резерва.

Ключевые задачи газоснабжения — переориентация экспорта и стимулирование внутреннего спроса. Для этого необходимо принять обновлённую генеральную схему развития газовой отрасли и отразить изменения в схеме территориального планирования, а также сбалансировать источники финансирования.

Приоритетом жилищной политики должен стать ввод жилья в агломерациях, опорных населённых пунктах с крупными инвестпроектами и на геостратегических территориях. Не менее важно создать сбалансированную модель тарифного регулирования в сфере ЖКХ, чтобы ускорить модернизацию коммунальной инфраструктуры [19].

Переходу к эффективной модели расселения будет способствовать единый перечень из 2160 опорных населённых пунктов, который был утверждён в конце 2024 г.

В Стратегии-2030 городские агломерации определяются на основе сложившихся подходов [20, 21]. Агломерация состоит из ядра с численностью населения от 250 тыс. человек и прилегающих территорий не более чем в полуторачасовой транспортной доступности. Кроме того, внутри агломераций, помимо ядер, выделены основные населённые пункты.

Также было отобрано 183 населённых пункта с крупными новыми инвестпроектами, где будут наиболее востребованы кадры. Суммарная сто-

⁶ Агломерационные эффекты — это общая экономическая, деловая, социокультурная и жилая среда города и пригорода в пределах агломерационного ареала, опирающаяся на тесные инфраструктурные связи. Суть эффектов состоит в суммировании экономического и демографического потенциала нескольких территориальных образований и достижении максимально эффективного результата путём комплексного перераспределения ресурсов и минимизации издержек.

имость проектов в каждом населённом пункте — свыше 5 млрд руб., и они существенно влияют на местную экономику. Такие территории требуют опережающего развития транспортной и энергетической инфраструктуры, строительства жилья для привлечения и удержания работников, в том числе вахтовиков, где это целесообразно.

Выделены 213 населённых пунктов, обеспечивающих национальную безопасность и обслуживающих критическую инфраструктуру: крупные железнодорожные узлы, поселения вдоль БАМа и Транссиба, при АЭС и портах, а также на приграничных территориях. Чтобы сохранить здесь население, необходимо поддерживать достойный уровень жизни.

Отдельно определяются населённые пункты, развитие которых сопряжено с наибольшими рисками. Это территории, где экономика изменилась или может измениться, например, угольные посёлки и города, в том числе в Республике Коми и Кузбассе (Воркута, Инта, Осинники, Ленинск-Кузнецкий, Киселёвск), ряд моногородов.

Президент РФ поручил Правительству составить перечень из не менее чем 200 городов и городских агломераций для разработки и реализации мастер-планов (единые требования к содержанию и порядку разработки данных документов сейчас готовятся на федеральном уровне). На Петербургском международном экономическом форуме 2024 г. Президент РФ обратил внимание на важность мастер-планов для перспективных точек роста, в число которых должны войти все региональные центры и города, играющие большую роль в укреплении технологического суверенитета⁷.

Задача в сфере образования — синхронизация потребностей рынка труда и возможностей системы подготовки кадров [22]. Решать её предстоит путём организации в агломерациях и крупных городах современных университетских кампусов и вузов, которые станут центрами науки и технологий в регионах. Здесь будут готовить кадры с учётом приоритетных направлений развития федеральных округов и потребности в специалистах для инвестпроектов, а на геостратегических территориях (Дальний Восток, Арктика, Калининградская область, Крым, Северный Кавказ, новые регионы) — для сокращения оттока населения и привлечения молодёжи. В планах Минобрнауки России — создать к 2036 г. не менее 40 современных университетских кампусов.

Ключевой вопрос здравоохранения связан с объектами высокотехнологичной медицинской помощи (ВМП). Долгое время решения об их создании принимались в разных системах (Минздрав России, регионы, Федеральное медико-биологическое агентство), в результате чего планы не были син-

хронизированы. В 2023 г. утверждён единый классификатор объектов, подлежащих отображению в федеральной схеме территориального планирования в сфере здравоохранения. В соответствии с ним Минздрав России формирует перечень, в который входят все объекты, где оказывается ВМП. При планировании строительства новых объектов необходимо учитывать существующую региональную инфраструктуру, её загруженность и транспортную доступность вне зависимости от границ субъектов.

Нужно комплексно оценивать состояние не только отраслей, но и территорий федеральных округов. Ярким примером служит Северный Кавказ. Основные приоритеты в области транспорта и логистики — строительство обходов городов, расширение международного транспортного коридора “Север—Юг”, трассы “Кавказ”, увеличение мощностей порта в Махачкале и реконструкция погранпереходов. Стратегическая задача — строительство дороги “Архыз — Красная Поляна”, которая свяжет Северный Кавказ и Черноморский кластер. Модернизация ЖКХ способствует улучшению качества питьевой воды и очистке стоков, которые поступают в Каспийское море. Для обновления коммунальных сетей реализуются программы устойчивого развития предприятий энергетики и ЖКХ в пилотных регионах Северного Кавказа. Организованы горнолыжные курорты, морской курорт в Дагестане. Практически во всех субъектах запланированы строительство и реконструкция аэропортовой инфраструктуры (например, новый аэропорт в Архызе). Обсуждается расширение пассажирского железнодорожного сообщения. Модернизация АПК включает строительство тепличных комплексов, оптово-распределительных центров и хранилищ, закладку садов, стимулирование виноградарства и овцеводства.

Система управления пространственным развитием, отвечающая задачам Стратегии-2030, должна быть двухуровневой. На федеральном уровне ориентиром служат национальные цели. При этом необходимо обеспечивать максимальную эффективность бюджетных расходов, направляемых на инфраструктурное развитие.

Основную роль в увязке приоритетов пространственного развития с бюджетными расходами должно играть территориальное планирование. Планируется интеграция пространственных приоритетов с помощью федеральных схем территориального планирования и комплексного плана по развитию инфраструктуры, в которых проекты будут приоритизироваться в зависимости от их эффективности и имеющихся ресурсов. На региональном уровне все инфраструктурные объекты должны отражаться в региональных схемах территориального планирования при активном участии федеральных органов власти с формированием рекомендаций по таким ключевым направлениям, как здравоохранение, образование, спорт, культура.

⁷ Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума. <http://www.kremlin.ru/events/president/news/74234>

Основное финансирование будет направлено в опорные населённые пункты. Реализация мероприятий в них будет зависеть от распределения субсидий регионам из федерального бюджета. Схемы территориального планирования — ключевой способ связать приоритеты населённых пунктов с инструментами финансирования. В схемах должны быть указаны мощностные характеристики объектов, что позволит оценить имеющуюся инфраструктуру, её ресурс и планировать мероприятия по её развитию. Следует сформировать классификаторы объектов по ключевым отраслям: транспорту, энергетике, здравоохранению, образованию.

Необходимо провести актуализацию документов территориального планирования (региональных схем и генеральных планов) по регионам и ключевым опорным населённым пунктам. Кроме того, следует вернуться к вопросу о совершенствовании административно-территориального деления [23]. Здесь есть два основных вопроса. Во-первых, укрупнение муниципальных образований. За три года число муниципалитетов сократилось на 15% (до 17700), но остаётся ещё свыше 15 тыс. муниципали-

тетов второго уровня — городских (1133) и сельских поселений (13871). Необходимо завершить переход к одноуровневой системе там, где это целесообразно и даст ощутимые бюджетные и управленческие эффекты.

Во-вторых, границы муниципальных районов и округов мало изменились с советских времён. Они создавались в расчёте на гораздо большую численность населения, но теперь в некоторых из них проживает не более 10–15 тыс. человек. При этом планирование инфраструктуры осталось на уровне районов: требуются отдельная больница, отделение полиции и т.д. Целесообразно пересмотреть сетки районов и округов, исходя из фактической системы расселения.

Для мониторинга эффективности Стратегии-2030 выделено 12 целевых показателей, отражающих развитие экономики предложения в регионах, снижение дифференциации, развитие транспортной инфраструктуры, приоритеты Сибири, Дальнего Востока и новых регионов, а также улучшение качества городской среды в опорных населённых пунктах (табл. 2).

Таблица 2. Целевые показатели пространственного развития, отражённые в Стратегии-2030

Показатель	2023 г. (базовое значение)	Инерционный сценарий		Целевой сценарий	
		2030	2036	2030	2036
Отношение численности населения, постоянно проживающего на территории опорных населённых пунктов (за исключением входящих в городские агломерации), к общей численности постоянного населения Российской Федерации, %	26.7	25.6	25.2	26.1	26.7
Отношение численности населения, постоянно проживающего на территориях субъектов РФ, входящих в Дальневосточный федеральный округ и Арктическую зону РФ, к уровню 2023 г., %	100	97	95	не менее 100	не менее 100
Отношение численности населения, постоянно проживающего на территориях субъектов РФ, входящих в Сибирский федеральный округ, к уровню 2023 г., %	100	96	93	не менее 100	не менее 100
Улучшение качества среды для жизни в опорных населённых пунктах, %	—	—	—	30	60
Транспортная подвижность населения, тыс. пасс.-км на человека в год	8	9.5	11.1	10.1	11.8
Отношение ввода в действие общей площади жилых домов в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах к вводу в действие общей площади жилых домов в Российской Федерации, %	13.1	14.3	15.5	15.4	17.4

Окончание таблицы 2 на стр. 9

Таблица 2 (окончание)

Показатель	2023 г. (базовое значение)	Инерционный сценарий		Целевой сценарий	
		2030	2036	2030	2036
Отношение среднего ВРП на душу населения в субъектах РФ, входящих в Дальневосточный федеральный округ, к среднему ВРП на душу населения по всем субъектам РФ, %	110.8 (в 2022 г.)	111.4	111.2	112.2	114.7
Отношение среднего ВРП на душу населения в субъектах РФ, входящих в Сибирский федеральный округ, к среднему ВРП на душу населения по всем субъектам РФ, %	81 (в 2022 г.)	80.2	79.4	83.6	87.1
Уровень достижения национальных проектов, государственных программ Российской Федерации в части мероприятий, реализуемых в новых субъектах РФ, %	—	—	—	100	100
Отклонение (разница) в уровне среднедушевых денежных доходов населения, скорректированных по стоимости фиксированного набора товаров и услуг, между 10 субъектами РФ с наибольшими доходами и 10 субъектами РФ с наименьшими доходами, раз	2.3	2.48	2.64	2.11	1.88
Отклонение (разница) в уровнях бюджетной обеспеченности между 10 наиболее обеспеченными и 10 наименее обеспеченными субъектами РФ (с учётом оказания финансовой поддержки из федерального бюджета в форме целевых межбюджетных трансфертов), раз	2.5	2.6	2.7	2.2	2
Объём перевозок по международному транспортному коридору, млрд т	1.01 (в 2021 г.)	—	—	1.52	Будет определено дополнительно

Источник: Стратегия-2030.

Реализация Стратегии-2030 позволит повысить эффективность государственного управления в сфере пространственного развития, обеспечит новые возможности для отечественной экономики, в первую очередь экономики предложения. Результатом должен стать существенный рост вклада пространственной компоненты в достижение национальных целей развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кузнецова О.В. Эволюция федеральной пространственной политики в период реализации Стратегии пространственного развития РФ // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2024. № 1. С. 71–90.
2. Земцов С.П., Кидяева В.М. Факторы привлекательности регионов России для мигрантов с высшим образованием // Региональные исследования. 2020. № 1. С. 39–52.
3. Карцева М.А., Мкртчян Н.В., Флоринская Ю.Ф. Межрегиональная миграция молодёжи в России и выстраивание жизненных стратегий // Kuznetsova O.V. The Evolution of the Federal Spatial Policy during the Implementation of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation // Scientific works: Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences. 2024, no. 1, pp. 71–90. (In Russ.)
4. Zemtsov S.P., Kidyayeva V.M. Attractiveness of the Russian regions for migrants with higher education // Regional Studies. 2020, no. 1, pp. 39–52. (In Russ.)
5. Karceva M.A., Mkrtyan N.V., Florinskaya Y.F. Interregional migration of youth in Russia and building life strategies //

- Журнал Новой экономической ассоциации. 2021. № 4 (52). С. 162–180.
- Kartseva M.A., Mkrtchyan N.V., Florinskaya Y.F.* Interregional migration and life strategies of the Russian youth // Journal of the New Economic Association. 2021, no. 4 (52), pp. 162–180. (In Russ.)
4. *Карцева М.А., Мкртчян Н.В., Флоринская Ю.Ф.* Сельско-городская миграция в современной России через призму количественного и качественного анализа // Крестьяноведение. 2024. № 2. С. 153–179.

Kartseva M.A., Mkrtchyan N.V., Florinskaya Y.F. Rural-urban migration in contemporary Russia through the prism of quantitative and qualitative analysis // Russian Peasant Studies. 2024, no. 2, pp. 153–179. (In Russ.)

 5. *Михеева Н.Н.* Пространственные аспекты разработки экономических прогнозов. Научный доклад ИНП РАН. М.: Артик Принт, 2021.

Mikheeva N.N. Spatial aspects of the development of economic forecasts. Scientific report of IEP, RAS. Moscow: Artik Print, 2021. (In Russ.)

 6. Вызовы и политика пространственного развития России в XXI веке. Программы фундаментальных исследований Президиума Российской академии наук 2012–2019. М.: Товарищество научных изданий КМК, 2020.

Challenges and Policy of Russia's Spatial Development in the 21st Century. Fundamental Research Programs of the Presidium of the Russian Academy of Sciences 2012–2019. Moscow: KMK Scientific Press Ltd., 2020. (In Russ.)

 7. *Нефёдова Т.Г., Стрелецкий В.Н., Трейвиш А.И.* Поляризация социально-экономического пространства современной России: причины, направления и последствия // Вестник РАН. 2022. № 6. С. 551–563.

Nefedova T.G., Streletsky V.N., Treivish A.I. Polarization of the socio-economic space of modern Russia: causes, directions and consequences // Herald of the Russian Academy of Sciences. 2022, no. 6, pp. 551–563. (In Russ.)

 8. *Блохин А.А., Кувалин Д.Б.* Глобальные вызовы для системы стратегического планирования в России // Проблемы прогнозирования. 2023. № 3 (198). С. 24–41.

Blokhin A.A., Kuvalin D.B. Global challenges for the strategic planning system in Russia // Studies on Russian Economic Development. 2023, no. 3 (198), pp. 24–41. (In Russ.)

 9. *Кувалин Д.Б.* Пространственное развитие России в новых геополитических условиях // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2023. № 1 (72). С. 87–94.

Kuvalin D.B. Spatial development of Russia in new geopolitical conditions // The economy of the North-West: problems and prospects of development. 2023, no. 1 (72), pp. 87–94. (In Russ.)

 10. Россия 2035: к новому качеству национальной экономики. Научный доклад / Под ред. чл.-корр. РАН А.А. Широ́ва. М.: Артик Принт, 2024.

Russia 2035: towards a new quality of the national economy. Scientific report / Ed. by A.A. Shirov. Moscow: Artik Print, 2024. (In Russ.)

 11. *Порфирьев Б.Н., Широ́в А.А.* Структурно-технологические сдвиги и модернизация экономики России (средне- и долгосрочные перспективы) // Вестник РАН. 2024. № 3. С. 255–265.

Porfiriev B.N., Shirov A.A. Structural and technological shifts and modernization of the Russian economy: mid-term and long-term prospects // Herald of the Russian Academy of Sciences. 2024, no. 3, pp. 255–265. (In Russ.)

 12. *Кузнецова О.В., Дружинин А.Г.* К новой стратегии пространственного развития России // Проблемы прогнозирования. 2024. № 4 (205). С. 36–45.

Kuznetsova O.V., Druzhinin A.G. Towards a new strategy of spatial development of Russia // Studies on Russian Economic Development. 2024, no. 4 (205), pp. 36–45. (In Russ.)

 13. *Дружинин А.Г., Кузнецова О.В.* Стратегия пространственного развития России: векторы обновления // Географический вестник. 2024. № 1 (68). С. 15–26.

Druzhinin A.G., Kuznetsova O.V. Strategy of spatial development of Russia: update vectors // Geographical bulletin. 2024, no. 1 (68), pp. 15–26. (In Russ.)

 14. *Бухвальд Е.М.* Экономическое пространство как поле реализации национальных целей России // Федерализм. 2024. № 2. С. 32–47.

Bukhvald E.M. Economic Space as a Field for the Realization of National Goals of Russia // Federalism. 2024, no. 2, pp. 32–47. (In Russ.)

 15. *Лексин В.Н.* “Другая страна” и её региональная политика // Регион: Экономика и Социология. 2024. № 1 (121). С. 115–149.

Leksin V.N. “The other country” and its regional policy // Regional Research of Russia. 2024, vol. 14, pp. 346–356.

 16. Институциональные основы новой стратегии пространственного развития российской экономики. М.: Институт экономики РАН, 2023.

Institutional foundations of a new strategy for the spatial development of the Russian economy. Moscow: Institute of Economics of the RAS, 2023. (In Russ.)

 17. *Лавриненко П.А., Янков К.В.* Перспективы развития железнодорожного транспорта Азиатской России в условиях экономических санкций // ЭКО. 2022. № 9. С. 34–45.

Lavrinenko P.A., Yankov K.V. Prospects for the development of railway transport in Asian Russia in the context of economic sanctions // ECO. 2022, no. 9, pp. 34–45. (In Russ.)

18. Ромашина А.А. Влияние скоростного железнодорожного сообщения с Москвой на мобильность населения // Региональные исследования. 2020. № 1. С. 27–38.
Romashina A.A. The impact of regional express trains from Moscow on population mobility // Regional Research of Russia. 2020, no. 1, pp. 27–38. (In Russ.)
19. Янков К.В., Ноздрина Н.Н., Минченко М.И. Характеристика жилищной ситуации в регионах России // Научные труды. Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2024. № 1. С. 116–152.
Yankov K.V., Nozdrina N.N., Minchenko M.I. Characteristics of the housing situation in the regions of Russia // Scientific works. Institute of Economic Forecasting, RAS. 2024, no. 1, pp. 116–152. (In Russ.)
20. Антонов Е.В. Городские агломерации: подходы к выделению и делимитации // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2020. № 1. С. 180–202.
Antonov E.V. Urban Agglomerations: Approaches to the Allocation and Delimitation // Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law. 2020, no. 1, pp. 180–202. (In Russ.)
21. Антонов Е.В., Махрова А.Г. Крупнейшие городские агломерации и формы расселения на агломерационном уровне в России // Известия РАН. Серия географическая. 2019. № 4. С. 31–45.
Antonov E.V., Makhrova A.G. Largest Urban Agglomerations and Super-Agglomerations in Russia // Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya. 2019, no. 4, pp. 31–45. (In Russ.)
22. Катровский А.П., Барановский И.Ю., Ватлина Т.В. и др. Пространственная организация высшей школы и региональное развитие. Смоленск: Смоленский государственный университет, 2022.
Katrovsky A.P., Baranovsky I.Yu., Vatlina T.V. et al. Spatial organization of higher education and regional development. Smolensk: Smolensk State University, 2022. (In Russ.)
23. Швецов А.Н. Реорганизация муниципального пространства: российские реформы в сопоставлении с международной практикой // Труды Института системного анализа РАН. 2023. № 2. С. 3–12.
Shvetsov A.N. Reorganization of the municipal space: Russian reforms against the international practice // Proceedings of the Institute for Systems Analysis Russian Academy of Sciences. 2023, no. 2, pp. 3–12. (In Russ.)

SPATIAL DEVELOPMENT STRATEGY OF THE RUSSIAN FEDERATION UP TO 2030 WITH FORECAST TO 2036

D.S. Vakhrukov^{a,*}

^a*Ministry of Economic Development of the Russian Federation, Moscow, Russia*

^{*}*E-mail: mineconom@economy.gov.ru*

The article analyzes the results of the implementation of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the period up to 2025 and formulates the priorities and objectives of the country's spatial development, taking into account the new challenges that are reflected in the new Strategy for the period up to 2030. Attention is drawn to the main limitations of spatial development and ways to overcome them, the relationship between spatial priorities and documents regulating the development of transport, energy, housing, healthcare and education. A network of anchor settlements is considered as key tools for implementing the strategy, which will ensure the sustainability of the settlement system, increase economic connectivity and increase the quality of life throughout the country, as well as territorial planning, which allows synchronizing sectoral and spatial priorities. The list of target indicators of the new Strategy is justified.

Keywords: spatial development, socio-economic development, anchor settlements, spatial connectivity, territorial planning, investment efficiency.