

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2024, Том 16, № s2 / 2024, Vol. 16, Iss. s2 <https://esj.today/issue-s2-2024.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/05FAVN224.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Ступникова, Е. А. Цели устойчивого развития и значимость региональных показателей / Е. А. Ступникова, Н. К. Сергеев, А. К. Сергеев // Вестник евразийской науки. — 2024. — Т. 16. — № s2. — URL: <https://esj.today/PDF/05FAVN224.pdf>

For citation:

Stupnikova E.A., Sergeev N.K. Sergeev A.K. Sustainable Development Goals and the importance of regional indicators. *The Eurasian Scientific Journal*. 2024;16(s2): 05FAVN224. Available at: <https://esj.today/PDF/05FAVN224.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 332.12

Ступникова Елена Анатольевна

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Москва, Россия
Кандидат экономических наук, доцент
E-mail: stupnikovaea@yandex.ru

Сергеев Николай Константинович

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Москва, Россия
Аспирант
E-mail: sergeev_nikolay_@mail.ru

Сергеев Александр Константинович

ФГАОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации» Москва, Россия
Аспирант
E-mail: sergeev_nikolay_@mail.ru

Цели устойчивого развития и значимость региональных показателей

Аннотация. Сегодня для России невероятно важна абстрактная модель устойчивого развития регионов, которая должна быть понятной и легко применимой на практике. Не имеет смысла перегружать принципами и показателями устойчивого развития без понимания сути развития территории региона. Стоит отметить, что переход к устойчивому развитию подразумевает создание нового регионального образа мышления и осознания обществом того, что является наиболее сложным и что обеспечит переход к новой цивилизации вместе с социально-экономическими и экологическими изменениями. В статье анализируется проблема недостижения на практике декларируемых в различных документах целей устойчивого развития (ЦУР). Как показал анализ, модель ЦУР трудно реализовать из-за различных причин, включая политические, экономические, а также природные и социальные. Порой это связано и с необходимостью кардинальных изменений, например, экологизацией всех видов человеческой деятельности и изменением самого человека и его сознания. Исходя из этого, важным становится не столько достижение конечной цели устойчивого развития, сколько сам процесс движения к этой цели. Очень значимым становится образование в этой области. Авторами предлагается: создание единого регионального органа координации системы ЦУР в рамках законодательства Российской Федерации; разработка профессиональных стандартов для специалистов в сфере устойчивого развития и ответственного корпоративного управления

на уровне региональных властей; разработка основных принципов обучения и информирования в области целей устойчивого развития всех заинтересованных организаций, бизнеса и ВУЗов. Авторами сформулирована категория «устойчивое экономическое развитие региона с учетом транспортной составляющей» как совокупность взаимосвязанных социально-экономических процессов, обеспечивающих постепенное увеличение потенциала региона для удовлетворения растущих потребностей его жителей в инфраструктуре для создания комфортной среды проживания.

Ключевые слова: экономика; ЦУР; регион; экономическое развитие; экология; транспорт; транспортная инфраструктура

Введение

Важно выработать научные подходы к управлению устойчивым развитием на региональном уровне, учитывая передачу субъектам федерации большей доли государственных полномочий и учитывая влияние региональных властей на темпы экономических реформ. Это поможет актуализировать проблему устойчивого развития регионов в соответствии с приоритетом национальных интересов в области устойчивого развития и оценивать социальный, духовный, экологический, экономический и ресурсный потенциал России. Конечно, Концепция устойчивого развития Российской Федерации выделяет важность обеспечения ЦУР всех ее регионов для общего перехода к устойчивости. Но высокий статус Концепции не гарантирует эффективную реализацию мер по переходу к новой парадигме управления. Это требует комплексной оценки социально-экономического и экологического состояния регионов и разработки новых критериев региональной социально-экономической стратегии на основе принципов устойчивого развития.

Целью данной работы является определение закономерностей и разработка предложений по региональному развитию для достижения целей устойчивого развития.

Объект исследования — региональное развитие.

Предмет — статистические показатели регионального развития.

1. Методы и материалы

При написании автором использовались следующие методы: анализ, сравнение, обобщение научных исследований и статей, визуализация данных, синтез.

Для достижения данной цели в работе были поставлены следующие задачи:

1. Выявить подходы к определению целей устойчивого развития региональных систем.
2. Изучить статистические переменные (2010–2022 гг.), влияющие на достижение целей устойчивого развития.
3. Выявить причинно-следственные изменения статистических данных.

В основу исследования легли научные труды А.А. Игнатова, С.В. Михневич, И.М. Поповой [и др.] [1], Т.В. Алферовой [2], П.Я. Бакланова [3], Т.М. Одинцовой [4], О.А. Черновой [5], Корх П. [6], С.Н. Бобылева [7].

2. Результаты и обсуждения

В современности можно выделить, по меньшей мере, три подхода к определению целей устойчивого развития региональных систем. Первый подход описывает интегральную устойчивость территориальных систем с учетом сбалансированности их компонентов, стабильности динамики показателей и позитивности структурных изменений. Второй подход фокусируется на устойчивом развитии в региональном контексте безопасности. Третий подход подчеркивает уровень достижения экологической безопасности как ведущий критерий устойчивого развития.

По опросу, проведенному ВЦИОМ в 2023 г., большинство респондентов ответили, что для них из всех задач ЦУР, прежде всего важны:

- устойчивые города и населенные пункты — 62 %;
- достойная работа и экономический рост — 61 %;
- качественное образование 45 %;
- мир, правосудие и экономические институты — 40 % (рис. 1).

Таким образом, города, инфраструктура, экономический рост и работа становятся самыми важными для жителей регионов. Все эти вопросы непосредственно связаны с транспортной составляющей в каждом регионе.¹



Рисунок 1. Результаты опроса ВЦИОМ: «Какие из следующих направлений кажутся Вам наиболее значимыми в рамках проектов и программ целей устойчивого развития и/или ESG в вашем регионе?»²

Обратимся к региональной статистике.

Численность населения с денежными доходами ниже границы бедности в 2022 г. находится в диапазоне 10–30 % от региона к региону (рис. 2). Причем эта цифра практически не меняется с 2010 г.

Уровень привлекательности города или поселка напрямую зависит от удобства и доступности условий для жизни [8]. Формирование комфортной городской среды требует активного участия граждан в процессе благоустройства как основного условия [9].

¹ Google Книги. Eva Illouz. Warum Liebe weh tut: Eine soziologische Erklärung — Режим доступа — https://books.google.at/books/about/Warum_Liebe_weh_tut.html?id=5po8CgAAQBAJ&redir_esc=y (дата обращения: 09.04.2024).

² ВЦИОМ. Устойчивое развитие: консенсус между властью, бизнесом и обществом — Режим доступа — https://wciom.ru/fileadmin/user_upload/2023-09-29_Rodin_K._USTOICHIVOE_RAZVITIE.pdf (дата обращения: 09.04.2024).

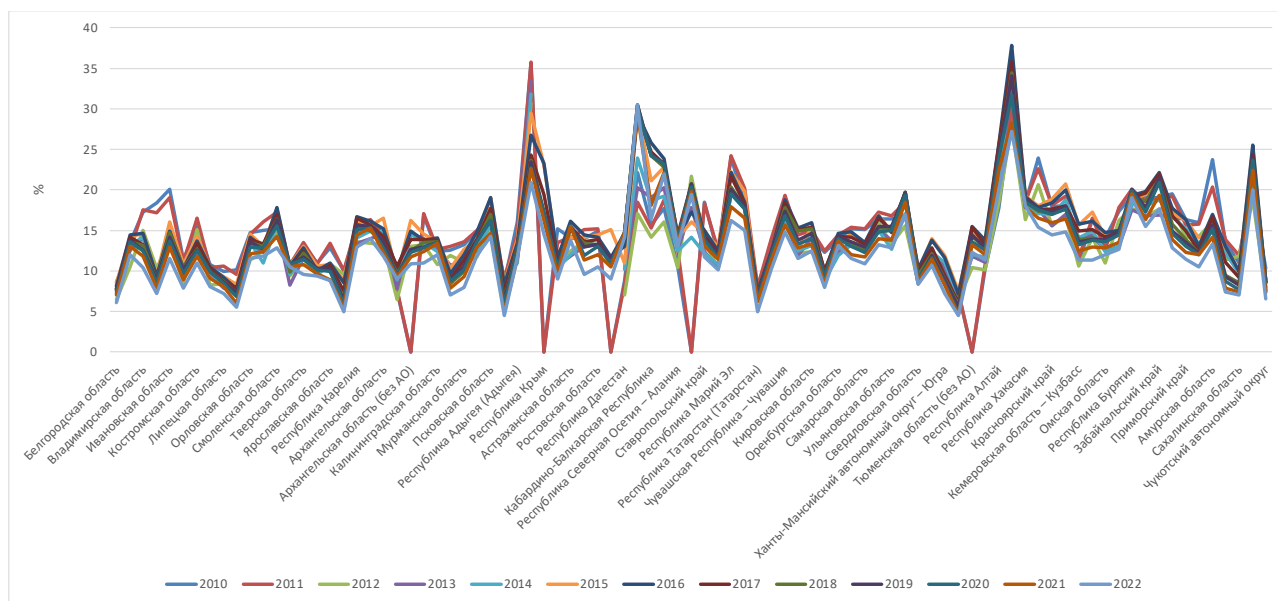


Рисунок 2. Численность населения с денежными доходами ниже границы бедности 2010–2022 гг. % (составлено автором)

Это также определяет социально-экономический уровень развития и степень гражданской активности не только в конкретных населенных пунктах, но и во всем регионе. Жители городов могут выбрать конкретные территории для реализации проектов по благоустройству через практику голосований. Это демонстрирует, что горожане осознают свою роль в решении вопросов территориального развития и создания благоприятной среды вокруг себя, становясь активными участниками преобразований. Общественная палата традиционно занимается вопросами создания комфортной городской среды и вовлечения жителей территорий в этот процесс, что часто обсуждается на региональных форумах.³

Экология городов и населенных пунктов имеет первостепенное значение для жизни населения. По данным ВЦИОМ люди старше 60 лет проявляют меньшую экологическую активность, чем молодые люди от 18 до 24 лет. С увеличением возраста уровень экологической осознанности уменьшается, и наиболее высокая активность наблюдается у граждан после 25 лет. К сожалению, из-за плохой экологии, доля нормативно чистой воды в больших городах крайне низка. Так в Москве доля нормативно чистой воды составляет всего 3 %. Поэтому москвичи пользуются в основном очищенной, или привезенной водой (рис. 3).

В 2023 г. в России было создано общественное движение «Экосистема», призванное формировать экологическое мышление среди молодежи через любовь к природе и ответственное отношение к Родине. Под руководством Главы государства в мае была официально запущена эта инициатива. В период с 3 по 12 июня 2023 г. «Экосистема» провела серию экологических мероприятий под названием «Марафон зеленых дел» во всех 89 регионах России.

Однако, следует отметить, что в регионах в сферах устойчивого развития, ответственного корпоративного управления, экологии и охраны окружающей среды отсутствуют нормативные требования к специалистам [10].

³ Google Книги. Управление устойчивым развитием региона. Тамара Ускова — Режим доступа — <https://books.google.de/books?id=fcuyAwAAQBAJ> (дата обращения: 09.04.2024).

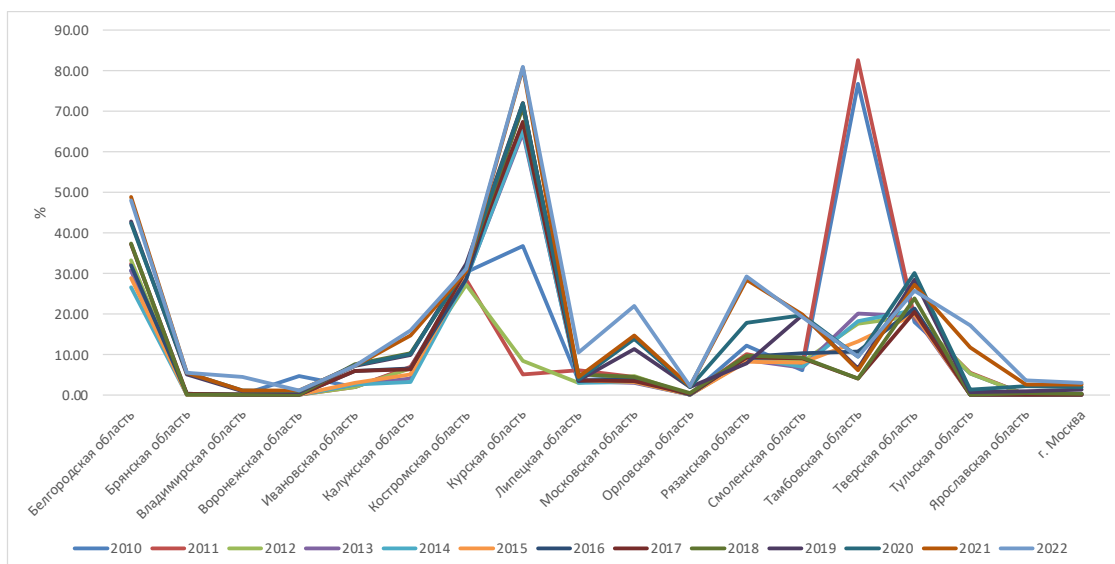


Рисунок 3. Доля нормативно очищенной сточной воды (ЦФО)⁴

Также отсутствует централизованный орган координации создания и управления системой непрерывного экологического образования и просвещения в Российской Федерации. Закрепление требований по организации и обеспечению образования и просвещения в области экологии, установление механизмов реализации и формирования экологической культуры на уровне законодательства, а также определение лиц, ответственных за это, будет способствовать скорейшему достижению региональных целей ЦУР.

Для этого можно предложить:

1. Создать единый региональный орган координации для системы непрерывного экологического образования в рамках законодательства в Российской Федерации.
2. Инициировать разработку профессиональных стандартов для специалистов в сфере устойчивого развития и ответственного корпоративного управления на уровне региональных властей.
3. Разработать основные принципы обучения и информирования в области экологии всех заинтересованных организаций и бизнеса.

При разработке стратегии региона важно учитывать множество факторов, таких как потенциал ресурсов, территориальные особенности, экономические и социокультурные особенности, конкурентные преимущества, риски и ограничения. Различные виды ограничений, включая географические, геополитические и ресурсные факторы, должны быть учтены при формировании и оценке стратегии.

В последние годы международные меры ограничительного характера, связанные с политическими противостояниями, торговыми войнами, глобальной конкуренцией, попытками передела рынков и создания многополярного экономического мира, занимают все более заметное место среди ограничений, влияющих на потенциал и возможности развития региональной территории. Эти ограничения преимущественно оказывают отрицательное воздействие, но в ряде случаев возникает обратный эффект. Это достигается за счет компенсаторной политики, стимулирующей дополнительное использование возможностей

⁴ Федеральная служба государственной статистики. Статистический ежегодник «Цели устойчивого развития в Российской Федерации»; «Сборник ЦУР 2023 г.» — Режим доступа — <https://rosstat.gov.ru/sdg/report/document/6977> (дата обращения: 09.04.2024).

отдачи от иных факторов, таких как инфраструктурных, институциональных, финансово-экономических, демографических и иных.

Важной задачей, стоящей перед российскими регионами, является обновление общественного транспорта. Это помогает не только обеспечить граждан безопасными и удобными перевозками, но и поддерживать высокое качество жизни. Федеральный проект «Развитие общественного транспорта» из национального проекта «Безопасные качественные дороги» предоставляет средства для реализации этой задачи. В 2024 г. ожидается значительное обновление общественного транспорта в регионах. В 2023 г. в 13 городских агломераций поступили 383 единицы нового подвижного состава.

В 2023 г. Фонд национального благосостояния вложил 44 млрд рублей в программу льготного лизинга автобусов через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК) для обеспечения комфортной транспортной сети в регионах.⁵ Эти средства будут использоваться на закупку общественного транспорта для поддержки развития транспортной инфраструктуры, что способствует реализации программы инфраструктурных бюджетных кредитов. Уже в 2022 г. регионы получили 1 134 единицы общественного транспорта. Кроме того, 29 млрд. рублей из внебюджетных источников также будут направлены на закупку общественного транспорта в 2023–2024 гг., из которых уже 4 130 средств транспорта были зарегистрированы.

Автодороги регионального значения остаются некачественными. Даже в ЦФО только 50–70 % автодорог соответствует нормативным требованиям (рис. 4).

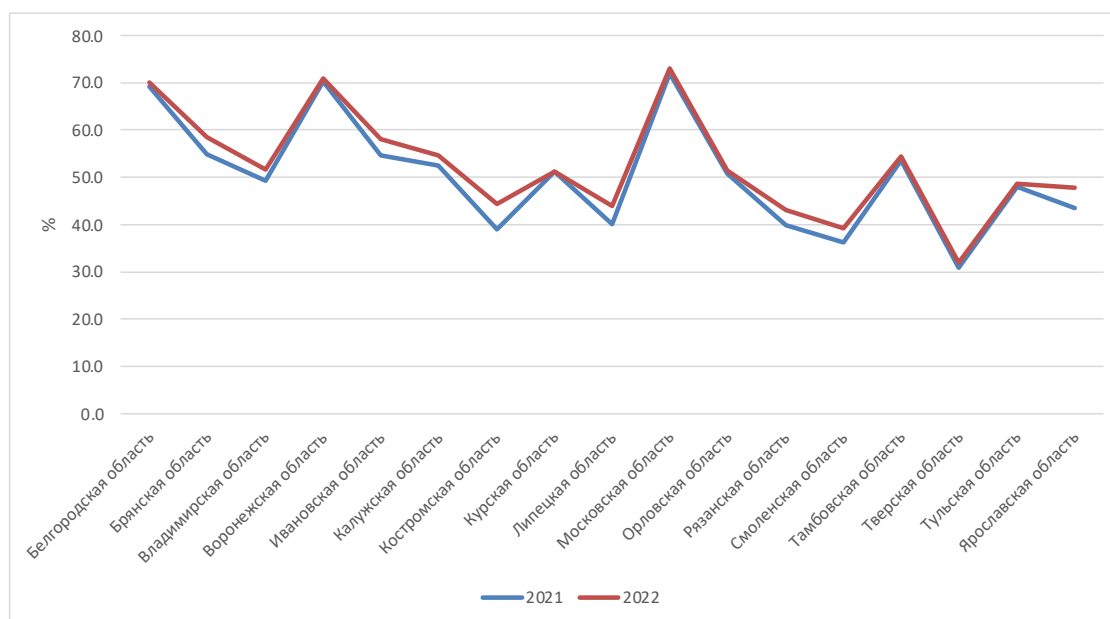


Рисунок 4. ЦФО. Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, % (составлено автором)

В 2023 г. было произведено более 243 млн кв. метров асфальтобетона и отремонтировано 28,6 тысяч км дорог по всей стране, включая 3,6 тыс. км федеральных и 25 тыс. км региональных дорог. Кроме того, было построено и реконструировано 2,1 тыс. км дорог, в том числе 1,1 тыс. км федеральных и 1 тыс. км региональных. Среди крупных федеральных проектов Росавтодора были реконструированы трассы А-360 «Лена», А-370 «Уссури» и Р-21

⁵ Министерство финансов Российской Федерации. Сведения о размещении средств ФНБ на депозитах в ВЭБ.РФ — Режим доступа — https://minfin.gov.ru/ru/document?id_4=117699-svedeniya_o_razmeshchenii_sredstv_fnb_na_depozitakh_v_veb.rf (дата обращения: 09.04.2024).

«Кола», а также произведен капитальный ремонт участков дорог Р-242 Пермь — Екатеринбург, Р-217 «Кавказ» и Р-23 Санкт-Петербург — Псков — Пустошка — Невель — граница с Республикой Беларусь (рис. 5).

В планах на 2024 г. — капитальный ремонт примерно 23 тыс. км дорог по всей России. Планируется достичь нормативного состояния показателей: доля региональных трасс, дорожная сеть агломераций и опорная сеть, что составит 54 %, 85 % и 73 % соответственно.⁶

В регионах Донецкой и Луганской народных республик, Херсонской и Запорожской областях активно продолжается работа по нормализации состояния дорог. Особое внимание уделяется расширению участка трассы Р-280 «Новороссия» от пункта пропуска Весело-Вознесенка до Мариуполя на 37 км, где планируется увеличение количества полос движения с двух до четырех. В 2023 г. восстановлено более 1,9 тыс. км автомобильных дорог и 26 искусственных сооружений, а также передано 490 автобусов безвозмездно.

В результате модернизации шести автомобильных пунктов пропуска проводится устранение пробок и повышение общей пропускной способности до 35 тыс. транспортных средств в сутки. Также внедрена информационная система мониторинга и информирования водителей под названием «Время в пути». Особое внимание уделяется обновлению городского наземного транспорта. Под федеральным проектом «Развитие общественного транспорта» в 64 регионах России в 2023 г. было поставлено около 4,5 тыс. транспортных средств, а в 2024 г. планируется поставить более 7 тыс. единиц новой техники в рамках комплексной программы обновления регионального транспорта.⁶

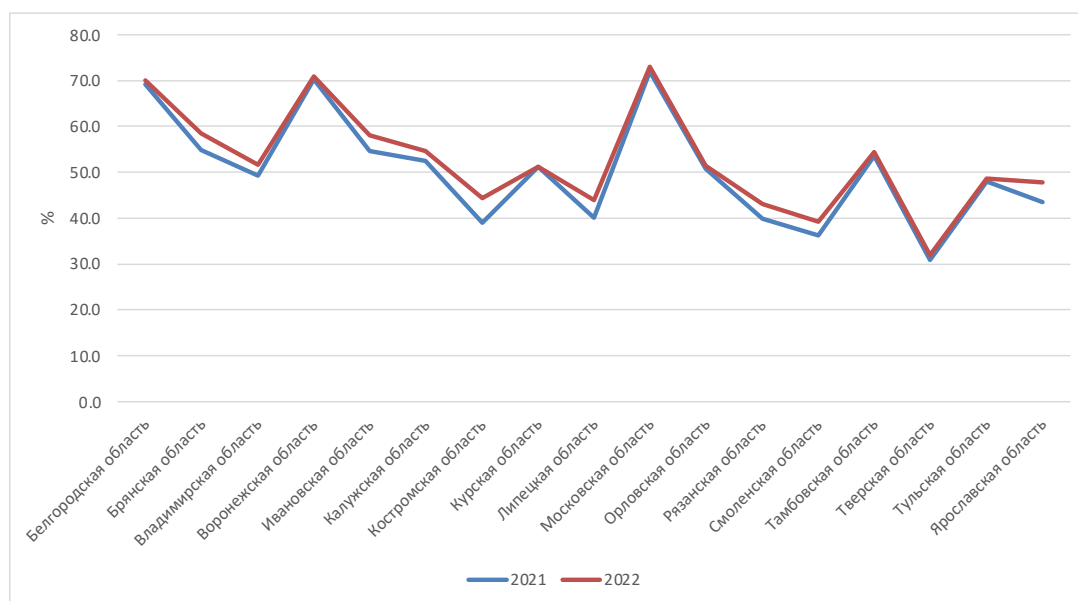


Рисунок 5. ЦФО. Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, % (составлено автором)

Выводы

1. Принцип «баланса интересов» является основой механизма программы устойчивого развития региона. Он гарантирует учет интересов предприятий, организаций, субъектов

⁶ Федеральное дорожное агентство росавтодор. Более 23 тыс. км автомобильных дорог РФ планируется отремонтировать в 2024 году — Режим доступа — <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/681281> (дата обращения: 09.04.2024).

управления разного уровня и населения. Невозможно полностью согласовать все интересы — это известно и в теории, и на практике. Города — это зоны устойчивости регионов, их развитие в соответствии с ЦУР помогает определить перспективные направления и целесообразное использование ресурсов.

2. Предполагается, что региональный аспект устойчивого развития должен включать:

- формирование модели регионального менеджмента, обеспечивающей комплексное развитие региона для выполнения ЦУР;
- реструктуризацию региональной экономической подсистемы с учетом хозяйственной способности местной экосистемы и в соответствии с требованиями развития социальной подсистемы в рамках ЦУР.

3. Важными шагами являются:

- создание новой модели регионального хозяйствования, которая обеспечит стабильное экономическое развитие с учетом воздействия на окружающую среду;
- реконструкция региональной промышленной системы;
- осуществление хозяйственной деятельности, учитывающей емкость местных экосистем.

Также необходимо создать систему экономических стимулов и механизмов для поощрения разработки и внедрения новых технологий и стратегий производства, соблюдающих устойчивость биосферы.

4. Как показал анализ, обеспечение социальной справедливости и благополучия различных групп населения является ключевой задачей ЦУР региона. Это включает в себя искоренение бедности, оздоровление населения, развитие социальной инфраструктуры и санитарно-эпидемиологическое благополучие. Также важно достижение баланса между рыночными интересами субъектов региона и их гармонизацией через социальное партнерство.

5. В отношении региона категорию «устойчивое экономическое развитие региона с учетом транспортной составляющей» можно определить как совокупность взаимосвязанных социально-экономических процессов, обеспечивающих постепенное увеличение потенциала региона для удовлетворения растущих потребностей его жителей в инфраструктуре для создания комфортной среды проживания.

ЛИТЕРАТУРА

1. Подходы ведущих стран-доноров к внедрению ЦУР в национальные стратегии устойчивого развития / А.А. Игнатов, С.В. Михневич, И.М. Попова [и др.] — DOI 10.17323/1996-7845-2019-01-10 // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. — 2019. — Т. 14, № 1. — С. 164–187. — EDN ZVCBEZ.
2. Алферова, Т.В. Устойчивое развитие региона: подходы к отбору показателей оценки / Т.В. Алферова — DOI 10.17072/1994-9960-2020-4-494-511. // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. — 2020. — Т. 15, № 4. — С. 494–511. — EDN KXXJRA.

3. Бакланов, П.Я. Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивого развития / П.Я. Бакланов. — Владивосток: Федеральное государственное унитарное предприятие "Издательство Дальнаука", 2001. — 144 с. — ISBN 5-8044-0210-2. — EDN UBNOLF.
4. Одинцова, Т.М. Проблемные аспекты стратегирования устойчивого развития регионов в условиях санкций и ограничений / Т.М. Одинцова // Актуальные вопросы учета и управления в условиях информационной экономики. — 2020. — № 2. — С. 261–270. — EDN CAУMQS.
5. Чернова, О.А. Экосистемные услуги водных объектов в обеспечении устойчивого развития региона / О.А. Чернова — DOI 10.15507/2413-1407.120.030.202203.586-601 // Регионоведение. — 2022. — Т. 30, № 3(120). — С. 586–601. — EDN DLWCSY.
6. Корх П. Современное устойчивое развитие региона: понятие, основные подходы и факторы // Молодежь: образование, наука, творчество — 2020: Сборник научных трудов по материалам научно-практической конференции, Ставрополь, 22–24 апреля 2020 года. — Ставрополь: Общество с ограниченной ответственностью "СЕКВОЙЯ", 2020. — Р. 90–93. — EDN CWZWFT.
7. Бобылев, С.Н. Устойчивое развитие в интересах будущих поколений: экономические приоритеты / С.Н. Бобылев // Мир новой экономики. — 2017. — № 3. — С. 90–96. — EDN ZPDLSH.
8. Смоляков, Ю.И. Система индикаторов устойчивого развития социальной инфраструктуры региона / Ю.И. Смоляков, И.А. Медведева // Транспортное дело России. — 2008. — № 6. — С. 35–38. — EDN JYAHYZ.
9. Алферова, Т.В. Локализация целей устойчивого развития на примере регионов Приволжского и Уральского федеральных округов / Т.В. Алферова — DOI 10.30680/ECO0131-7652-2022-10-148-167 // ЭКО. — 2022. — № 10(580). — С. 148–167. — EDN CNDEHN.
10. Михайлов, Д.М. Приоритеты регулирования углеродного рынка в контексте устойчивого развития регионов / Д.М. Михайлов, В.И. Абрамов // Природноресурсный потенциал, экология и устойчивое развитие регионов России: Сборник статей XX Международной научно-практической конференции, Пенза, 20–21 января 2022 года / Под редакцией В.А. Селезнева, И.А. Лушкина. — Пенза: Пензенский государственный аграрный университет, 2022. — С. 128–136. — EDN GFLLLW.

Stupnikova Elena Anatolyevna

Russian University of Transport, Moscow, Russia
E-mail: stupnikovaea@yandex.ru

Sergeev Nikolai Konstantinovich

Russian University of Transport, Moscow, Russia
E-mail: sergeev_nikolay_@mail.ru

Sergeev Alexander Konstantinovich

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russia
E-mail: sergeev_nikolay_@mail.ru

Sustainable Development Goals and the importance of regional indicators

Abstract. Today, an abstract model of sustainable development of regions is incredibly important for Russia, which should be understandable and easily applicable in practice. It makes no sense to overload the principles and indicators of sustainable development without understanding the essence of the development of the region. It is worth noting that the transition to sustainable development implies the creation of a new regional way of thinking and awareness by society of what is the most difficult and what will ensure the transition to a new civilization along with socio-economic and environmental changes. The article analyzes the problem of not achieving the Sustainable Development Goals (SDGs) declared in various documents in practice. As the analysis showed, the SDG model is difficult to implement due to various reasons, including political, economic, as well as natural and social. Sometimes this is also due to the need for fundamental changes, for example, the greening of all types of human activity and the change of the person himself and his consciousness. Based on this, it becomes important not so much to achieve the ultimate goal of sustainable development, but the process of moving towards this goal itself. Education in this field is becoming very important. The authors propose: the creation of a unified regional body for coordinating the SDG system within the framework of the legislation of the Russian Federation; the development of professional standards for specialists in the field of sustainable development and responsible corporate governance at the level of regional authorities; the development of basic principles of training and information in the field of sustainable development goals for all interested organizations, businesses and universities. The authors formulated the category «sustainable economic development of the region, taking into account the transport component» as a set of interrelated socio-economic processes that ensure a gradual increase in the region's potential to meet the growing needs of its residents in infrastructure to create a comfortable living environment.

Keywords: economy; SDGs; region; economic development; ecology; transport; transport infrastructure