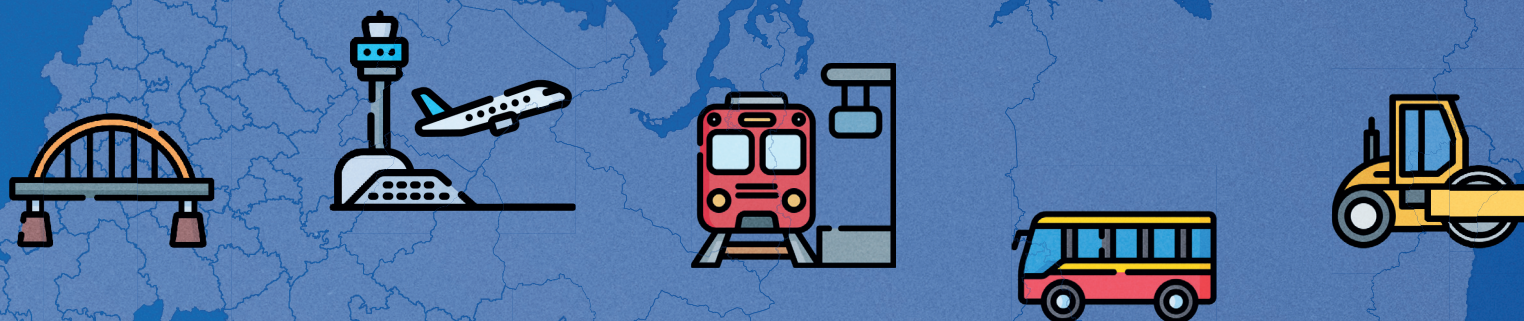


ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНОВ РОССИИ: ГОРИЗОНТЫ РАЗВИТИЯ И ОБЪЕКТИВНЫЕ ОГРАНИЧИТЕЛИ



Эффективность функционирования российской экономики определяется наличием транспортных коммуникаций, обеспечивающих ресурсами хозяйствующие субъекты и дающих им возможность вывоза готовой продукции потребителям. В Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года отмечено, что хозяйствующим субъектам должна быть обеспечена транспортная доступность, в том числе к минерально-сырьевым центрам, а также к рынкам сбыта. Развитие транспортных коммуникаций также обеспечивает высокую горизонтальную мобильность населения, что важно для поддержания высокого уровня развития субъектов. Однако возможности регионов здесь не одинаковы.

Регионы анализа

Для анализа региональных практик реализации транспортных инфраструктурных проектов взяты такие субъекты, как: Татарстан, Башкирия, Красноярский, Пермский, Приморский, Ставропольский края, Калининградская, Нижегородская, Новосибирская, Ростовская, Самарская, Свердловская, Тульская и Челябинская области. Эти регионы одни из наиболее развитых в социально-экономическом плане.

Доклад посвящен региональному развитию, поэтому такие субъекты как Москва (и Московская область) и Санкт-Петербург не рассматривались, так как они существенно выделяются своим политическим статусом, объёмами бюджета, а значит и возможностями реализации инфраструктурных проектов на фоне остальных российских регионов.

Крупнейшие проекты транспортной инфраструктуры в регионах России

№ п/п	Субъект РФ	 Реализованные проекты	 Проекты в сфере городского общественного транспорта	 Планируемые и реализуемые проекты в сфере ж/д строительства и дорожной инфраструктуры	 Рост / снижение пассажиропотока в крупнейшем аэропорту региона
1	 Нижегородская область	Строительство скоростной автомобильной трассы Москва – Екатеринбург. Строительство южного обхода г. Арзамас. Южный обход Нижнего Новгорода. Транспортное кольцо вокруг Нижнего Новгорода.	Строительство Нижегородского метрополитена – продление Автозаводской линии в центр города.	Строительство железнодорожной ветки Мыза – Кстово. В конце 2025 года планируется завершить реконструкцию участка автодороги Владимир – Муром – Арзамас. В 2026 году намечено построить автодорогу Выездное – железнодорожная станция Арзамас-1.	+ 5%
2	 Свердловская область	Строительство скоростной автомобильной трассы Москва – Екатеринбург. Обновление трамвайного и троллейбусного парка. Реконструкция Тюменского тракта (трассы Р-351 Екатеринбург – Тюмень).	Строительство линии наземного метро, которая соединит аэропорт и железнодорожный вокзал Екатеринбурга.	Реконструкция ул. Октябрьской революции и ул. Циолковского с путепроводом через железнодорожные пути в Нижнем Тагиле. В 2026 году – завершение реконструкции автодороги Р-351 с обходами с. Малые Брусяны, с. Мезенское, пос. Белоярский и г. Богданович.	+ 9,0%

№ п/п	Субъект РФ	 Реализованные проекты	 Проекты в сфере городского общественного транспорта	 Планируемые и реализуемые проекты в сфере ж/д строительства и дорожной инфраструктуры	 Рост / снижение пассажиропотока в крупнейшем аэропорту региона
3	 Башкирия	Южный выезд из Уфы. Строительство скоростной автомобильной трассы Москва – Екатеринбург. Обновлено 70% подвижного состава. Восстановлен ж/д маршрут Уфа – Москва.	Уфимский трамвайно-троллейбусный завод и Минский автомобильный завод учредят совместное предприятие, чтобы расширить производство электротранспорта.	Реконструкция железнодорожного вокзала Уфы. Строительство железнодорожного обхода Уфы. Создание инфраструктуры придорожного сервиса в республике (не менее 1000 объектов). Строительство моста в створе улицы Интернациональный, Южного обхода в Кузнецовском Затоне. Строительство дороги Стерлитамак – Кага – Магнитогорск. В планах создать в Уфе крупнейший в Приволжье ж/д хаб с охватом в 9 млн человек.	- 0,9%
4	 Татарстан	Строительство скоростной автомобильной трассы Москва – Екатеринбург. В 2024 году по программе дорожных работ выполнен ремонт, реконструкция и строительство 424 км региональных дорог. Введено в эксплуатацию 22 моста.	Продолжаются за счет бюджета республики работы на Казанском метрополитене по строительству второй линии от станции «Фучика» до «Сахарова».	Проект скоростного железнодорожного сообщения между аэропортами Казани и Бегишево (обслуживает Набережночелнинскую агломерацию). Обход Нижнекамска и Набережных Челнов.	+ 3,9%

№ п/п	Субъект РФ	 Реализованные проекты	 Проекты в сфере городского общественного транспорта	 Планируемые и реализуемые проекты в сфере ж/д строительства и дорожной инфраструктуры	 Рост / снижение пассажиропотока в крупнейшем аэропорту региона
5	 Самарская область	Открыт платный обход Тольятти. Строительство мостового перехода через р. Самара с выходом на трассу М4 «Урал». Работы по магистрали «Центральной».	Закупка новых автобусов для общественного транспорта Самары. Ведутся поставки односекционных трамваев модели 71-911ЕМ «Львёнок» производства «ПК Транспортные системы».	Создание кольцевого маршрута, который свяжет Самару, Сызрань и Тольятти. Запуск новых скорых пригородных поездов: «Самара – Сызрань», «Самара – Похвистнево», «Сызрань – Тольятти». Несколько дорожных объектов в Самарской области запланированы к открытию в 2026 году в составе автодороги М-5 «Урал». Модернизация грузового терминала станции Безымянка. Реконструкция станции Сызрань-1.	+ 0,8%
6	 Тульская область	Строительство моста через р. Упу. Строительство двухуровневой развязки в районе ЖК «Суворовский».	Обновление подвижного состава городского электротранспорта.	Реконструкция железнодорожных путей общего пользования на направлении «Москва – Адлер». Глубокий обход Московского транспортного узла. Трасса проходит через Веневский район и Тулу. Строительство третьей очереди Восточного обвода Тулы.	—

№ п/п	Субъект РФ	 Реализованные проекты	 Проекты в сфере городского общественного транспорта	 Планируемые и реализуемые проекты в сфере ж/д строительства и дорожной инфраструктуры	 Рост / снижение пассажиропотока в крупнейшем аэропорту региона
7	 Ростовская область	Строительство Западной хорды.	Модернизация и создание инфраструктуры трамвая в Ростове-на-Дону. Создание и использование трамвайной сети в Таганроге.	Проект запуска скоростного железнодорожного транспорта между Ростовом-на-Дону, Новочеркасском, Таганрогом и Азовом. Строительство обхода Аксая.	—
8	 Новосибирская область	Центральный (Царский) мост через Обь в Новосибирске.	Продление линий Новосибирского метрополитена.	Электropоезда свяжут Новосибирск с отдалёнными районами области. В 2025 года готовится открытие платной дороги – нового, четвёртого, моста через реку Обь. В 2026 году запланировано открытие построенной дороги на 2-м участке Новосибирск – Линёво в составе автодороги Р-256 «Чуйский тракт» Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией.	+ 2,3%

№ п/п	Субъект РФ	 Реализованные проекты	 Проекты в сфере городского общественного транспорта	 Планируемые и реализуемые проекты в сфере ж/д строительства и дорожной инфраструктуры	 Рост / снижение пассажиропотока в крупнейшем аэропорту региона
9	 Пермский край	Приобретены новые автобусы для городского общественного транспорта. В Перми досрочно получили уже все трамваи производства «ПК Транспортные системы», предусмотренные местным концессионным соглашением. Открыт новый автобусный маршрут, работающий по брутто-контракту.	Строительство канатной дороги в Перми. К 300-летию Перми запланировано комплексное обновление подвижного состава общественного транспорта.	В Прикамье к концу 2025 года должны появиться стационарное электрическое освещение и тротуары на автодороге Р-242 Пермь – Екатеринбург. В 2026 году предусмотрено завершение строительства участка Восточного обхода г. Перми (9,1 км) и реконструкции примыкающего участка автодороги Пермь – Березники.	-1,0%
10	 Челябинская область	Обход Сима на федеральной трассе М5 «Урал».	Строительство Челябинского метротрамвая. Строительство в Челябинске вантового велосипедного моста.	В 2026 году на Южном Урале планируется завершение реконструкции автодороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск.	+0,5%

№ п/п	Субъект РФ	 Реализованные проекты	 Проекты в сфере городского общественного транспорта	 Планируемые и реализуемые проекты в сфере ж/д строительства и дорожной инфраструктуры	 Рост / снижение пассажиропотока в крупнейшем аэропорту региона
11	 Ставропольский край	Обновление подвижного состава троллейбусного парка.	Обновление парка общественного транспорта в городах области.	Проект строительства скоростных линий и запуска скоростных поездов по маршрутам Ставрополь – Минеральные Воды – Кисловодск и Кисловодск – Минеральные Воды – аэропорт Минеральные Воды. Перспективное строительство ж/д ветки Ставрополь – Невинномысск. В 2026 году – реконструкция автодороги Кисловодск – Карачаевск.	+ 1,4% (Минеральные Воды)
12	 Приморский край	Реконструкция трассы Владивосток – Находка – порт Восточный.	Обновление подвижного состава автобусного парка во Владивостоке.	Реконструкция участка Шкотово – Смоляниново Дальневосточной железной дороги. Владивостокская кольцевая автомобильная дорога.	+ 17%
13	 Красноярский край	В Красноярске пройден экватор в подготовке и согласовании проектной документации для строительства метротрамвая. Строители от подготовки площадок переходят к сооружению котлованов.	Строительство Красноярского метротрамвая.	Строительство обхода города Канска длиной 18 км в составе автодороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита в 2025 году.	+ 13,5%

№ п/п	Субъект РФ	 Реализованные проекты	 Проекты в сфере городского общественного транспорта	 Планируемые и реализуемые проекты в сфере ж/д строительства и дорожной инфраструктуры	 Рост / снижение пассажиропотока в крупнейшем аэропорту региона
14	 Калининградская область	На Калининградскую железную дорогу поступил 11-й электропоезд серии Эс2Г «Ласточка», что позволит усилить к новому курортному сезону перевозки на Светлогорском и Зеленоградском направлениях.	Обновление парка общественного транспорта в городах области.	Завершение реконструкции Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны.	+ 11,9%

Регионами лидерами развития транспортной инфраструктуры стали **Нижегородская и Свердловская области и Башкирия**. В этих субъектах выстроена эффективная работа по внедрению новых транспортных проектов. В Нижегородской области ведётся активное дорожное строительство, регион стал одним из ключевых участников проекта строительства высокоскоростной автодороги «Москва – Екатеринбург». Ведётся строительство новых станций нижегородского метрополитена.

Нижегородская и Свердловская области проводят существенную модернизацию системы общественного транспорта, включая строительство новых линий метрополитена в областных центрах. В Свердловской области властям удалось направить усилия на развитие сети автодорог, прежде всего, завершение строительства автодороги «Москва – Екатеринбург». Кроме того, продолжается развитие традиционно плотной в этом регионе железнодорожной сети. В Башкирии ставка сделана на последовательное развитие всех основных транспортных коммуникаций: ведётся строительство целого ряда крупных автомобильных дорог, строится железнодорожная ветка, которая соединит Южный Урал с Казахстаном, аэропорт Уфы уже несколько лет один из лидеров по пассажиропотоку в ПФО.

При этом для развития транспортной инфраструктуры в регионах характерен ряд проблем, связанных с тем, что транспортная система РФ обладает специфическими характеристиками, которые зависят от географических и исторических факторов. В частности:

- **Транспортная инфраструктура развита неравномерно**, имеет низкую плотность по территории Российской Федерации. При этом к западу от Урала густота путей достаточно большая. Поэтому разные виды транспорта конкурируют между собой, становится возможным строить гибкие цепи поставок. Напротив, в Сибири и восточной части России нет альтернативных путей сообщения. В некоторых поселках и городах отсутствует круглогодичная связь с опорной транспортной сетью. Необходимо отметить, что средняя плотность сетей транспортной инфраструктуры на единицу территории ощутимо ниже по сравнению с другими развитыми странами.
- **Радиальная конфигурация транспортной сети, ориентированная на столичный транспортный узел.** Объясняется это исторически сформировавшейся централизацией экономики, в результате чего развитие путей сообщения происходило с ориентацией на Москву. Из-за такой особенности московский транспортный узел перегружен, приходится осуществлять транспортировку грузов на дальние расстояния, поскольку нет прямых связей между регионами, находящимися на периферии.
- **Низкое качество транспортной инфраструктуры.** На это указывает рейтинг мирового экономического форума. В нем наша страна находится на тридцатом месте по качеству железных дорог, на 104-м месте по степени развития воздушного транспорта. По качеству автодорог Россия занимает лишь 136-ю позицию. Однако не только в нашей стране качество транспортной инфраструктуры низкое, во многих развитых и развивающихся государствах ощущается недостаточное финансирование данной сферы.
- **Сильное влияние фактора сезонности.** По некоторым автодорогам во время половодья весной нельзя свободно проехать крупногабаритным машинам. В результате транспортное обслуживание цепей поставок становится нестабильным.
- **Недостаточно развит автотранспорт.** В советский период железнодорожная сеть являлась основой национальной транспортной системы. При этом автотранспорт находился на второстепенной позиции для осуществления местных перевозок. В итоге в настоящее время в РФ есть эффективная железнодорожная инфраструктура, однако сеть автодорог развита плохо. Качество дорожного полотна недостаточно высокое, это приводит к тому, что рост экономики и развитие бизнеса замедляются. Несмотря на то, что инвестирование в развитие

автодорог непрерывно увеличивается, чтобы преодолеть диспропорции, необходимо в течение многих лет активно работать.

Региональные инвестиции в транспортную инфраструктуру концентрируются, в основном, в автодорожном строительстве. В Башкирии – реализован проект «Восточный выезд», который соединил федеральные трассы М5 «Урал» и М7 «Волга», также построена автодорога Караидель – Тастуба – Сатка. В Самарской области построен мост через Волгу в обход Тольятти. Там же планируют запустить работы по магистрали «Центральной». В Пермской области положительное заключение государственной экспертизы получил проект строительства нового моста через реку Чусовую.

Важным направлением развития регионов остаётся развитие системы общественного транспорта в городах и межмуниципальных перевозок. Во многих субъектах жалобы на работу общественного транспорта составляют значимую часть претензий к региональным и муниципальным властям. При этом, износ инфраструктуры и подвижного состава городского транспорта сегодня составляет около 70%, прежде всего это касается электротранспорта. Во многих крупных городах идёт фактическая ликвидация, либо деградация трамвайной и троллейбусной сетей. 49% всего электрического парка общественного транспорта крупных городов находится в Москве и 20% в Санкт-Петербурге, при этом 54% электрического парка общественного транспорта крупных городов старше 20 лет. Тем не менее, во многих регионах региональные и муниципальные власти стараются поддерживать это направление развития транспортной инфраструктуры. Так, в Перми запланировано комплексное обновление подвижного состава общественного транспорта. В этом же городе ведётся строительство канатной дороги, которая соединит железнодорожный вокзал Пермь II и ТРК «СпешилОве» на правом берегу Камы. Обновление трамвайного и троллейбусного парка идёт в Свердловской области. В областном центре строится линия наземного метро, которая соединит аэропорт и железнодорожный вокзал Екатеринбурга. В Красноярске и Челябинске запущен проект строительства метротрамвая, а в южно-уральском городе строится также вантовый велосипедный мост, который соединит жилые кварталы и новую зону спортивных комплексов. Продление линий метрополитена ведётся в Казани, Самаре, Новосибирске и Нижнем Новгороде.

Основные выводы

1. В конце декабря 2024 года Правительство России утвердило Стратегию пространственного развития страны до 2030 года с прогнозом до 2036-го. Акцент сделан на удовлетворение спроса на транспортную инфраструктуру за счет планирования и приоритизации транспортных проектов исходя из социально-экономических эффектов на основе транспортно-экономического баланса России, а также на обеспечение транспортной связанности опорных населенных пунктов, городских агломераций и административных центров субъектов РФ, не входящих в городские агломерации.

2. Лидерами рейтинга развития транспортной инфраструктуры стали Нижегородская и Свердловская области, Башкирия, Татарстан и Самарская область. В этих субъектах выстроена эффективная работа по внедрению новых транспортных проектов. В Нижегородской и Свердловской областях ведут активное дорожное строительство, регионы стали одним из ключевых участников проекта строительства высокоскоростной автодороги «Москва – Екатеринбург». В Башкирии ставка сделана на последовательное развитие всех основных транспортных коммуникаций: ведётся строительство целого ряда крупных автомобильных дорог, строится железнодорожная ветка, которая соединит Южный Урал с Казахстаном, аэропорт Уфы уже несколько лет один из лидеров по пассажиропотоку в ПФО.

3. Финансирование развития инфраструктуры в регионах продолжается, несмотря на специальную военную операцию и существующие экономические трудности. Однако это в основном касается крупных регионов. Снижение экономической активности и поступлений налогов в бюджеты различных уровней также увеличивает риски для реализации проектов транспортной инфраструктуры. При этом риски сокращения финансирования крупных объектов оцениваются как более высокие по сравнению с небольшими проектами. Тем не менее, инфраструктура не станет приоритетной областью для экономии, и власти постараются сохранить наиболее важные проекты или немного отложить их реализацию.

4. Основные проблемы, с которыми сталкивается сегодня региональная транспортная инфраструктура: недостаток финансирования (несмотря на рост инвестиций, многие проекты остаются недофинансированными, что замедляет их реализацию); изношенность существующей инфраструктуры; географические особенности (удалённые и труднодоступные регионы сталкиваются с проблемами транспортной доступности; кадровый дефицит (недостаток квалифицированных специалистов в области проектирования и эксплуатации транспортных систем затрудняет развитие инфраструктуры) и проблемы координации между уровнями власти, что проявляется в отсутствии согласованности между федеральными, региональными и местными властями в вопросах планирования и финансирования транспортных проектов.

5. Различия в масштабах проектов транспортной инфраструктуры между регионами во многом обусловлены эффективностью реализации инвестиционной политики местными властями и привлечением крупных инвесторов, что особенно важно в условиях ограниченных бюджетов. В целом, наиболее крупные проекты характерны для экономически сильных регионов, таких как Башкортостан, Самарская и Нижегородская области, а также Татарстан. Небольшим регионам зачастую приходится полагаться на значительную федеральную помощь или на участие в масштабных проектах, которые охватывают несколько субъектов.

6. Перспективной задачей для российских регионов представляется цифровизация транспортной инфраструктуры. Внедрение современных технологий (умные дороги, системы управления движением) позволит повысить эффективность транспортных систем. Однако внедрение таких технологий требует серьезных организационных и финансовых ресурсов, что есть не у всех субъектов.

7. Одной из приоритетных задач видится увеличение инвестиций в общественный транспорт. Это поможет снизить нагрузку на автомобильные дороги и улучшить экологическую ситуацию. Кроме того, общественный транспорт — одна из проблем вызывающих наибольшее недовольство населения и модернизация его инфраструктуры будет способствовать и снижению социального напряжения.

8. В будущем транспортная инфраструктура может развиваться по двум направлениям: инерционному и умеренно-инновационному. Инерционный путь подразумевает дальнейшее улучшение механизмов управления, финансирования и планирования, однако с ограничением на поддержание текущего уровня и объёма предоставляемых услуг, не требующих качественного перехода всей транспортной системы. Это предполагает социальные гарантии для населения в виде минимально приемлемого качества транспортного обслуживания. Умеренно-инновационный путь включает внедрение новых смарт-систем управления транспортом, качественный переход всей транспортной инфраструктуры регионов и превращение её в системообразующий элемент региональных экономик. На данный момент более вероятным выглядит инерционный вариант.

9. Учитывая сложившуюся экономическую ситуацию следует ожидать, что в ближайшие годы акцент будет сделан на дорожном строительстве, в том числе на реконструкции существующих трасс, их расширении и модернизации. Дорогостоящие проекты развития в ближайшие годы, вероятно, будут заморожены или «сдвинуты вправо» в ожидании улучшения общей ситуации в экономике.