

Поздеева Ольга Геннадьевна

канд. экон. наук, доцент

Мерзакаев Виктор Андреевич

магистрант

ФГБОУ ВО «Уральский государственный
экономический университет»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы развития транспортной инфраструктуры, которая способствует экономическому росту регионов, обеспечивая эффективные грузовые перевозки. Это особенно важно для регионов с развитым промышленным сектором экономики, где требуется транспортировка больших объемов товаров. В данном исследовании внимание фокусируется на динамике состояния дорожного покрытия Свердловской области за последние пять лет, что позволяет выявить основные тенденции, а также предложить некоторые меры по улучшению состояния дорог в регионе. В статье представлены обоснованные выводы и предложения по улучшению транспортной инфраструктуры, что, безусловно, будет способствовать повышению качества жизни населения, экономическому развитию и интеграции регионов.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортная доступность, экономическое развитие, качество жизни, регион.

В современных условиях рыночной экономики, когда ежедневно повышается спрос на тот или иной товар (услугу), повышается также и потребность в эффективном передвижении. Одним из наиболее значимых элементов, позволяющим достичь гибкости и повысить мобильность, является транспортная инфраструктура. Транспортная инфраструктура непосредственно влияет на разви-

тие страны и её регионов, так как является фактором территориальной целостности, обобщенности территорий, а также их экономического развития.

Актуальность темы исследования заключается в том, что Россия достаточно развитая промышленная страна, которая является не только поставщиком сырья, но и разнообразных промышленных товаров, в том числе идущих на экспорт, поэтому всегда требуются пути по транспортировке товаров и сырья, что предопределяет необходимость развития транспортной инфраструктуры для нашей страны.

Объектом исследования является Свердловская область, которая представляет собой ключевой транспортно-логистический узел Уральского федерального округа и всей России. Её географическое положение на границе Европы и Азии, пересечение важнейших магистралей, концентрация промышленных предприятий определяют особую роль региона в национальной транспортной системе.

Цель данного исследования заключается в том, чтобы провести комплексный анализ транспортной инфраструктуры Свердловской области и определить основные перспективные направления её развития.

Методы исследования – статистический анализ, метод сравнения, описание, графический метод.

Выбор полигоном исследования Свердловской области был обусловлен стратегической значимостью региона: пересечением Транссибирской магистрали; расположением на путях международных транспортных коридоров (МТК) «Север – Юг» и «Запад – Восток»; наличием крупного авиаузла (аэропорт Кольцово); развитой сетью автомобильных дорог федерального значения. Как отмечает А.В. Петров, «Свердловская область выступает естественным «мостом» между европейской частью России и Сибирью, обеспечивая до 30% транзитных грузоперевозок между западными и восточными регионами страны» [5].

В отечественной науке сложилось несколько подходов к определению понятия «Транспортная инфраструктура». Достаточно подробно взгляды разных учёных были изучены М.Н. Бахтиным [2]. Авторы данной статьи согласны с

² <https://phsreda.com>

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

мнением Л.Г. Серебрякова и В.В. Яновского, которые под транспортной инфраструктурой предлагают понимать «...часть инженерной инфраструктуры, включающая комплекс транспортных коммуникаций и устройств, обеспечивающих грузо- и пассажироперевозки на территориях систем расселения, обеспечивающая устойчивое развитие и функционирование поселений и межселенных территорий [6, с. 206].

Транспортная инфраструктура сложная и многогранная составная часть экономики, охватывающая различные аспекты её функционирования, поэтому необходимо рассмотреть классификацию транспортной инфраструктуры (рисунок 1).



Рис. 1. Классификация транспортной инфраструктуры
по видам транспорта (составлено авторами)

В последние годы в Свердловской области наблюдается активное развитие дорожной инфраструктуры, что является важным аспектом обеспечения транспортной доступности и безопасности.

Эффективное управление состоянием дорожного покрытия требует не только постоянного мониторинга, но и анализа динамики его изменений на протяжении определенного периода времени.

Автомобильная инфраструктура. Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области рассматриваемого периода с 2019 по 2024 гг. имеет положительную направленность за исключением дорог регионального назначения, по которым протяжённость несколько снизилась. В результате произошло заметное увеличение общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области на 729,1 км. В структуре дорог по назначению существенно преобладают дороги местного назначения (рисунок 2).

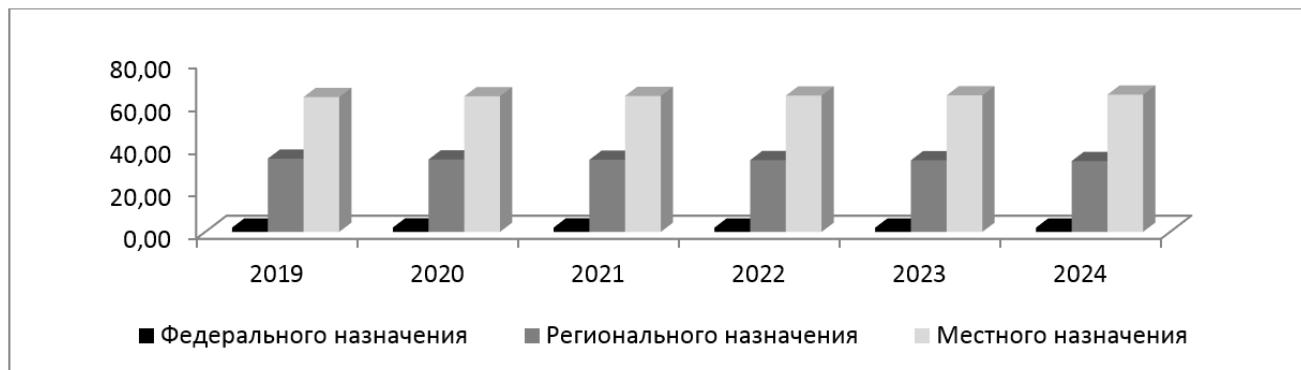


Рис. 2. Структура протяженности автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области 2019–2024 гг. (составлено авторами по [8])

Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Свердловской области с 2019 по 2024 гг. имеет положительный темп роста по дорогам всех назначений, что привело к увеличению общей протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Свердловской области на 397,5 км. В структуре сохраняется преобладание дорог местного назначения, хотя разрыв заметно меньше, чем по дорогам общего значения (рисунок 3).

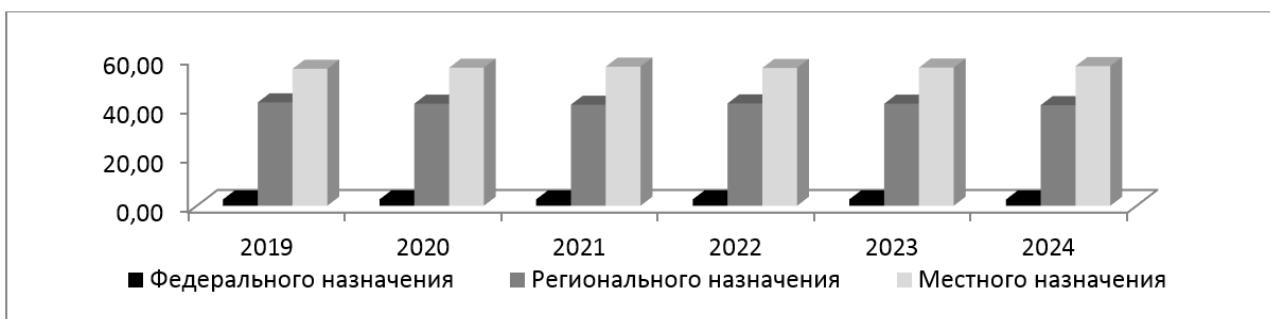


Рис. 3. Структура протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Свердловской области 2019–2024 гг.
(составлено авторами по [8])

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования с усовершенствованным покрытием в Свердловской области в 2024 г. по сравнению с 2019 также показывает достаточно стабильный рост, и увеличение составило 332,8 км. Но в группе дорог с усовершенствованным покрытием больший удельный вес приходится на дороги регионального назначения (рисунок 4). Это связано с тем, что в последние годы в Свердловской области достаточно активно проводят модернизацию, ремонт существующих дорог и строятся новые.

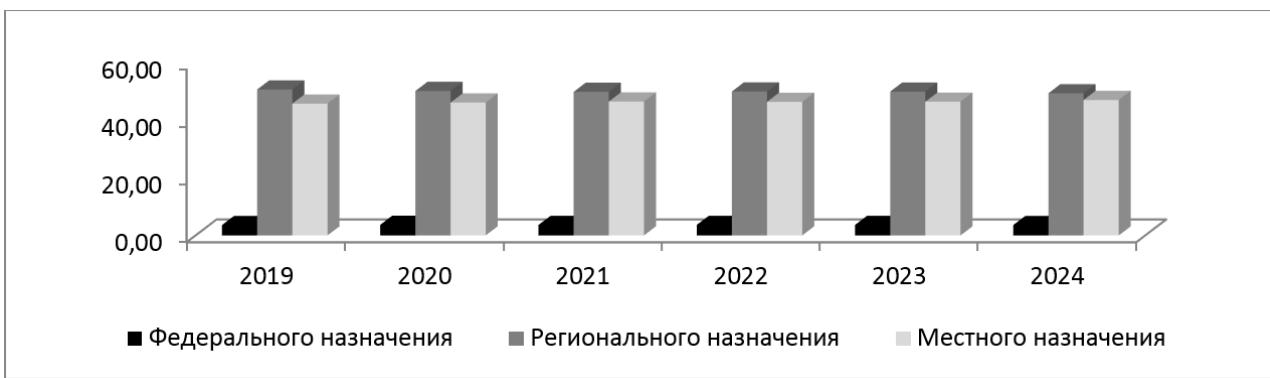


Рис. 4. Структура протяженности автомобильных дорог общего пользования с усовершенствованным покрытием в Свердловской области 2019–2024 гг.
(составлено авторами по [8])

Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в 2024 г. составлял 78,1%, а удельный вес автомобильных дорог общего пользова-

вания с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – 71% (рисунок 5).

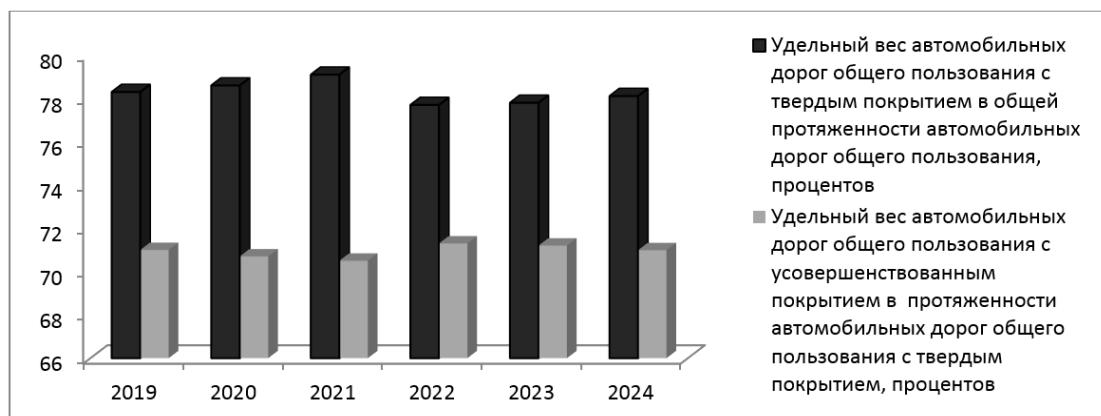


Рис. 5. Динамика удельного веса протяженности автомобильных дорог общего пользования с различными типами дорожного покрытия в Свердловской области 2019–2024 гг. (составлено авторами по [8])

В современных условиях в развитии транспортной инфраструктуры особое внимание уделяется состоянию дорожного покрытия, которое является ключевым компонентом обеспечения безопасности и комфорта передвижения.

В Свердловской области изменение плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием имеет положительное значение, что выражается в увеличении данного показателя на 3,5% (рисунок 6).

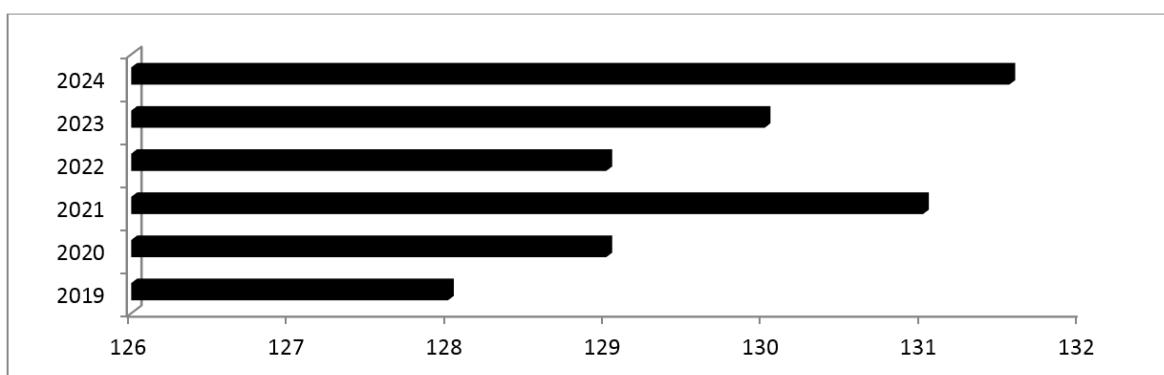


Рис. 6. Динамика плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, километров дорог на 1000 кв. км. территории (составлено авторами по: [8])

Железнодорожная инфраструктура. Железные дороги – основа грузовой логистики региона. Эксплуатационная длина путей общего пользования составляет 3 640 км (2024 г.). Ключевой оператор – Свердловская железная дорога (филиал ОАО «РЖД»), обслуживающая 13 000 км путей, включая участки в соседних регионах. Основные магистрали: Екатеринбург – Пермь – Москва; Екатеринбург – Тюмень – Омск; Екатеринбург – Челябинск – Самара. В 2024 году объём грузоперевозок по Свердловской железной дороге достиг 204,6 млн. тонн, что на 7,2% превышает показатель 2020 года [7].

Динамика эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования снизилась, т.к. длина железнодорожных путей общего пользования в 2024 г. уменьшилась на 3,2 км. по сравнению с 2019 г. (рисунок 7).

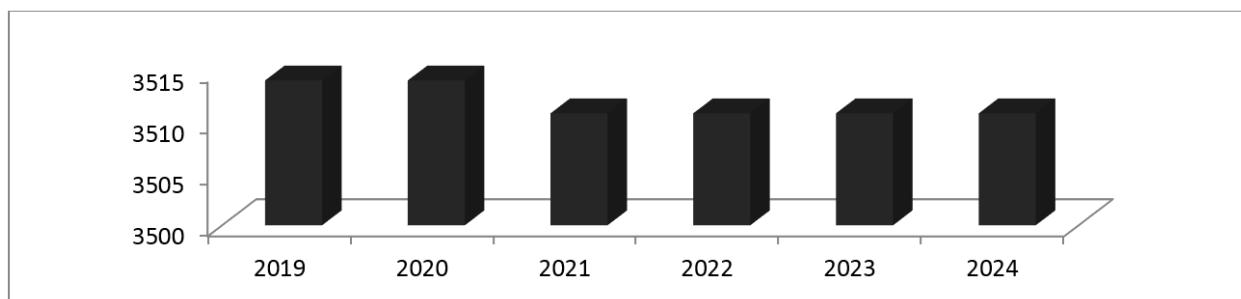


Рис. 7. Динамика эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования, а также их плотность в Свердловской области 2019–2024 гг. (составлено авторами по [9])

Несмотря на небольшое снижение эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования, их плотность в расчёте на 10000 кв. км территории региона остается неизменной на уровне 181 км. путей на протяжении всего временного периода исследования.

Инфраструктура воздушного транспорта, прежде всего, представлена международным аэропортом Кольцово (Екатеринбург), являющимся крупнейшим авиаузлом Уральского экономического района. В 2024 году пассажиропоток составил 8,2 млн человек, что на 12% выше уровня 2022 года. Аэропорт обслуживает 120 направлений, включая 45 международных.

Однако региональная авиация в области развита слабо: малые аэропорты (Серов, Краснотурьинск) практически не функционируют. Как подчёркивает И.С. Коваленко, «отсутствие регулярных рейсов в северные муниципалитеты усугубляет транспортную изолированность этих территорий» [4].

Инфраструктура внутреннего водного транспорта функционирует на основе водных путей Свердловской области (реки Тура, Тавда, Чусовая) имеют протяжённость 1 100 км, но их использование ограничено из-за мелководья и практического отсутствия инфраструктуры. В 2024 году грузооборот речного транспорта составил менее 0,1% от общего объёма перевозок всеми видами транспорта области.

К основным перспективным направлениям развития транспортной инфраструктуры Свердловской области, прежде всего, следует отнести реализацию ключевых проектов, которая планируется завершится до 2035 года:

- строительство Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД). Завершение проекта в 2026 году разгрузит городские магистрали на 25%;
- модернизация Свердловской железной дороги (СвЖД). Планируется электрификация участка Ивдель – Приобье (600 км), что увеличит пропускную способность на 40%;
- развитие Екатеринбургской городской агломерации. Интеграция транспорта Екатеринбурга, Верхней Пышмы, Берёзовского в единую систему с внедрением «единого проездного билета»;
- цифровизация. Внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) для управления потоками и снижения аварийности;
- экологизация. Расширение сети электрозарядных станций (до 500 единиц к 2030 году) и перевод общественного транспорта на газ.

Необходимость дальнейшего развития транспортной инфраструктуры предопределается тем, что улучшается транспортная доступность удаленных и труднодоступных регионов, связывая их с крупными городами и экономическими центрами. Это способствует развитию местного бизнеса и привлечению инвестиций. Развитие всех видов транспортной инфраструктуры требует значи-

тельных инвестиций, что может привести к созданию новых рабочих мест и улучшению качества жизни в регионах. Для Свердловской области потребность в инвестициях в транспортную инфраструктуру достаточно высока и большую роль в данном вопросе играет привлечение бюджетного финансирования и поддержка государства [3].

Усовершенствование транспортной сети создаст условия для повышения социально-экономического эффекта развития инфраструктуры и приведёт к следующим результатам.

1. *Росту Валового регионального продукта региона.* По оценкам Минэкономики Свердловской области, каждый рубль, вложенный в инфраструктуру, генерирует 2,3 руб. добавленной стоимости. К 2035 году ВРП может увеличиться на 18–22%.

2. *Снижению логистических издержек.* Оптимизация маршрутов сократит затраты предприятий на перевозку грузов на 15–18%, что повысит конкурентоспособность уральской промышленности.

3. *Улучшению качества жизни.* Сокращение времени в пути и повышение безопасности дорог позитивно скажется на удовлетворённости населения условиями жизнедеятельности.

4. *Диверсификации экономики.* Развитие хабов будет стимулировать рост смежных отраслей: логистических центров, складского хозяйства, ИТ-логистики, сервисного обслуживания.

5. *Снижению экологической нагрузки на окружающую среду.* Электрификация транспорта обеспечит к 2030 году повышение доли электробусов в общественном транспорте города Екатеринбурга до 40%. Перевод 30% грузового автопарка на СПГ сократит выбросы на 150 000 тонн/год. Озеленение придорожных зон вдоль ЕКАД и федеральных трасс приведёт к созданию зелёных коридоров, которые позволят снизить влияние вредных выбросов и повысить шумоизоляцию [1].

6. *Активизации международного сотрудничества.* Несмотря на санкционные ограничения на поставки технологий и валютные риски при расчётах с

партнёрами, Свердловская область активно интегрируется в евразийские транспортные коридоры: сотрудничество с КНР, выражющееся в увеличении контейнерных перевозок по маршруту Екатеринбург – Сиань. Партнёрство с Казахстаном путём развития транзита через ст. Петропавловск со снижением сроков доставки на 2–3 дня. Участие в проекте «Северный широтный ход» для связи с портами Ямала.

Заключение. Транспортная инфраструктура Свердловской области находится на этапе трансформации. Ключевыми драйверами изменений являются геополитическая переориентация грузопотоков на Азию; цифровизация процессов; экологическая повестка.

Для реализации транспортного потенциала региона критически важно обеспечить сбалансированное финансирование (средства федерального и регионального бюджетов и частный капитал), устранить диспропорции в развитии северных и южных территорий области, повысить квалификацию кадров через партнёрство с вузами.

Следует отметить, что успех будет измеряться не только экономическими показателями, но и качеством жизни населения. Свердловская область способна стать образцовым транспортно-логистическим хабом России, если сохранит фокус на инновациях и устойчивости.

Транспортная инфраструктура Свердловской области – важнейший элемент экономики Урала, но её развитие отстает от растущих потребностей. Для преодоления дисбалансов требуется увеличить инвестиций в ремонт и строительство, интеграция разных видов транспорта, внедрение цифровых и экологических решений. А реализация до 2035 года заявленных проектов позволит повысить пропускную способность магистралей на 30–40%, сократить время доставки грузов на 20%, снизить аварийность на 25%.

Успех трансформации транспортной инфраструктуры области зависит от координации федеральных, региональных и частных инициатив, а также от учёта интересов жителей отдалённых территорий.

Список литературы

1. Постановление Правительства Свердловской области «Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Свердловской области до 2035 года» от 29.04.2021 №248-ПП // Официальный сайт правовой информации Свердловской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.pravo.gov66.ru/media/pravo/248-ПП_LPrEtfX.pdf (дата обращения: 05.01.2026).
2. Бахтин М.Н. Транспортная инфраструктура региона: основные подходы к определению понятия / М.Н. Бахтин // РЕГИОН: системы, экономика, управление. – 2019. – №3(46). – С. 87–93 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-regiona-osnovnye-podhody-k-opredeleniyu-ponyatiya/viewer> (дата обращения: 05.01.2026). EDN SYWPGX
3. Квон Г.М. Реализация инвестиционной деятельности государства в развитии социальной сферы макрорегиона: теория и практика / Г.М. Квон, О.Г. Поздеева // Экономика, предпринимательство и право. – 2022. – Т. 12. №10. – С. 2725–2738. DOI 10.18334/epp.12.10.116351. EDN RILOOB
4. Коваленко И.С. Региональная авиация Урала: проблемы и перспективы / И.С. Коваленко // Транспортное дело России. – 2023. – №2. – С. 45–51.
5. Петров А.В. Транспортный потенциал Урала: вызовы и перспективы / А.В. Петров // Вестник транспорта. – 2023. – №4. – С. 12–18.
6. Серебряков Л.Г. Проблемы стратегического планирования транспортной инфраструктуры региона – инновационный подход / Л.Г. Серебряков, В.В. Яновский // Научные труды Северо-Западной академии государственной службы. – 2011. – Т. 2. №1(2). – С. 206–215 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_16822226_62184731.pdf (дата обращения: 10.01.2026). EDN OEDDMX
7. Годовой отчет за 2024 год // Министерство транспорта Свердловской области. – Екатеринбург, 2025 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mtrans.midural.ru/article/show/id/1201> (дата обращения: 09.01.2026).

8. Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования по субъектам Российской Федерации: стат. данные // Росстат [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ssl.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_avtodor_obsch_2024.xlsx (дата обращения: 06.01.2026).

9. Эксплуатационная длина и плотность железнодорожных путей общего пользования: стат. данные // Росстат [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ssl.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Expl_dl_plot_ZD_2024.xlsx (дата обращения: 06.01.2026).