

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2024.85.63.009

Ключевые тенденции развития национальной и региональной инфраструктуры в Приволжском федеральном округе

Михайлов Михаил Вадимович

Аспирант,
Чебоксарский кооперативный институт (филиал),
Российский университет кооперации,
428025, Российская Федерация, Чебоксары, пр. Горького, 24;
e-mail: m89278432281@yandex.ru

Аннотация

Функционирование национальной экономики находится в зависимости от развитости инфраструктур отдельных регионов, что и указывает на актуальность настоящей работы, цель которой – проанализировать ключевые тенденции развития национальной и региональной инфраструктуры в Приволжском федеральном округе. Указанная цель опосредует реализацию следующих задач: раскрыть содержание понятия «инфраструктура»; обозначить, чем национальная инфраструктура отличается от региональной; проанализировать производственную, транспортную, рыночную и социальную инфраструктуры ПФО. В контексте настоящего исследования, следует указать, что региональная инфраструктура относится к системе объектов и услуг, обеспечивающих нормальное функционирование экономики и качества жизни людей в определенном регионе. Кроме того, она фокусируется на потребностях конкретного региона и может варьироваться в зависимости от его специфики, такой как особенности экономического развития, географическое положение, наличие ресурсов и промышленная база. Предложенная нами классификация позволяет понимать и оценивать развитие инфраструктуры на уровне региона, что важно для региональных властей при планировании и реализации политики развития. Основу исследования составили данные Федеральной службы государственной статистики, аналитический бюллетень Приволжского федерального округа, а также работы следующих авторов: Н.Н. Лысенко, К.Н. Назин. Научная новизна заключается в систематизации данных по теме настоящей работы. Полученные результаты могут быть использованы как преподавателями, так и практикующими экономистами.

Для цитирования в научных исследованиях

Михайлов М.В. Ключевые тенденции развития национальной и региональной инфраструктуры в Приволжском федеральном округе // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Том 13. № 12А. С. 77-88. DOI: 10.34670/AR.2024.85.63.009

Ключевые слова

Тенденции, региональная инфраструктура, предприятия, железнодорожные пути, кредитные организации, социальная сфера, финансирование.

Введение

В первую очередь, представляется необходимым раскрыть содержание понятия «инфраструктура». Н.Н. Лысенко в учебном пособии «Экономика отрасли» утверждает, что инфраструктура представляет собой совокупность обслуживающих структур (объектов), связанных между собой, которые составляют или обеспечивают основу функционирования национальной экономики [Лысенко, 2020, 37]. При условии, что инфраструктура сформирована надлежащим образом, производственные процессы происходят в условиях высокой эффективности, социальная и бытовая сферы развиваются, осваиваются новые территории, региональные экономические показатели улучшаются.

Инфраструктура подразделяется на следующие виды: производственная; транспортная (совокупность отраслей, создающих условия для перевозки грузов и перемещения людей); рыночная (система учреждений и организаций, обеспечивающих нормальное функционирование нематериальной сферы); социальная (совокупность отраслей и предприятий, обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения) [Назин, 2023, 111].

В контексте настоящего исследования следует указать, что региональная инфраструктура относится к системе объектов и услуг, обеспечивающих нормальное функционирование экономики и качества жизни людей в определенном регионе. Кроме того, она фокусируется на потребностях конкретного региона и может варьироваться в зависимости от его специфики, такой как особенности экономического развития, географическое положение, наличие ресурсов и промышленная база. Предложенная нами классификация позволяет понимать и оценивать развитие инфраструктуры на уровне региона, что важно для региональных властей при планировании и реализации политики развития.

В отличие от этого, национальная инфраструктура охватывает сеть объектов и услуг на уровне всей страны. Она включает в себя транспортные сети (автомобильные дороги, железные дороги, аэропорты, морские порты), коммуникационные сети, энергетическую инфраструктуру, образовательные и здравоохранительные учреждения и другие элементы, которые необходимы для поддержания функционирования экономики и общества в целом.

На национальном уровне инфраструктура направлена на укрепление экономической интеграции между регионами, улучшение мобильности труда и капитала, и обеспечение равного доступа к базовым услугам для всех граждан страны. Для федеральных властей национальная инфраструктура может служить показателем эффективности государственного управления и индикатором социально-экономического развития страны в целом.

Таким образом, основные различия между региональной и национальной инфраструктурой заключаются в масштабе их применения, уровне управления и стратегических целях развития. Региональная инфраструктура сосредоточена на локальных потребностях, в то время как национальная инфраструктура стремится обеспечить согласованное и устойчивое развитие на уровне всей страны.

Основная часть

В рамках настоящей работы было принято решение акцентировать внимание на следующих показателях, позволяющих охарактеризовать ключевые тенденции развития производственной инфраструктуры: индекс промышленного производства, количество убыточных предприятий. Представим эти показатели в виде двух таблиц.

**Таблица 1 - Индекс промышленного производства Приволжского
федерального округа (далее – ПФО) по субъектам РФ в период 2013-2023 гг.
[Федеральная служба государственной статистики, www]**

Субъект/Год	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Башкортостан (Б)	100,7	103,2	104,9	107,1	107,3	100,9	103,3	117,3	107,5	102,7	106,7
Марий Эл (МЭ)	100,3	113,6	108,9	92,9	104,8	96,7	108,8	93,6	107,4	101,5	101
Мордовия (М)	-	-	-	-	-	-	117,9	106,7	115,7	105,5	97,3
Татарстан (Т)	101,2	100,6	100,4	103,6	101,8	102	100,2	96,4	106,6	106,6	100
Удмуртия (У)	-	-	-	-	-	-	-	102,7	91,2	113,1	104,4
Чувашия (Ч)				95,8	107,9	102,9	100	97	95,8	109,6	113,7
Пермский край (ПК)	-	-	-	-	-	-	-	-	107,8	95,1	98,7
Кировская область (КО)	-	-	-	-	-	-	-	-	114,9	101,7	108,7
Нижегородская (Н)	-	-	-	-	-	-	-	-	117,6	132,4	103,4
Оренбургская (О)	-	-	-	-	-	-	96,5	96	103	96,5	96,6
Пензенская (П)	-	-	-	-	-	-	106,1	110,2	99,8	115,4	109,3
Самарская (П)	-	89,7	64,9	68,8	69	81,9	81,1	84,8	78,9	84	80
Саратовская (Сар)	97,7	111,9	96,7	111,1	109,5	94,5	104,4	97,7	111,8	100,4	94,6
Ульяновская (Ульян)	-	-	-	-	-	-	-	-	116	113,9	85,5

Что касается убыточных предприятий, то представляется необходимым разделить их на виды деятельности.

**Таблица 2 - Убыточные организации в ПФО по регионам в период 2020-2021
гг. [там же]**

Регион / годы	Добыча полезных ископаемых		Обраба- тывающие производ- ства		Обеспечение электроэнер- гией, газом и паром		Водоснабже- ние, ликвидация отходов		Транспорти- ровка и хранение		Строи- тельство	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Б (175)	16	16	96	88	15	18	16	12	15	16	23	25
МЭ (37)	-	-	17	17	5	5	10	10	3	3	2	2
М	81 убыточное предприятие в 2020 году, 97 – в 2021, 74 – в 2022, 58 – в 2023											
Т (166)	10	22	34	35	19	19	34	29	32	37	26	24
У (258)	16	12	39	47	16	17	61	44	64	75	40	63
Ч (35)	-	-	26	16	10	10	-	-	-	-	10	9
ПК (135)	8	8	53	53	45	35	-	-	24	20	24	29
КО (97)	-	-	46	-	18	-	13	-	14	-	6	-
Н (160)	1	-	83	-	30	-	-	-	39	-	7	-
О (90)	22	12	27	23	24	23	18	17	10	8	9	7
П (63)	-	-	29	21	21	16	19	16	15	8	3	2
С (134)	5	3	78	57	29	24	21	21	18	18	15	11
Сар (108)	7	-	42	-	25	-	13	-	15	-	6	-
Ульян	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Представленные данные позволяют утверждать, что в 2023 году наиболее высокий индекс промышленного производства наблюдается в следующих субъектах ПФО: Чувашская Республика (113,7), Пензенская область (109,3), Кировская область (108,7), Республика Башкортостан (106,7). Примечательно, что промышленное производство Республики Башкортостан было на высоком уровне в рамках всего рассматриваемого периода, Пензенской области – в период 2019-2021 гг. Что касается Чувашской Республике, то в ней, начиная с 2016

года, наблюдается активное улучшение производственной инфраструктуры: в период 2016-2021 гг. индекс увеличился на 17,9 пунктов.

Примечательно, что индекс промышленного производства отрицательно коррелирует с общим количеством убыточных организаций в отдельно взятом субъекте РФ. Так, например, наименьшее количество убыточных предприятий приходится на Чувашскую Республику (35 предприятий), промышленный индекс которой является наиболее высоким. Указанная ситуация справедлива в отношении Пензенской области, на территории которой в 2021 году было лишь 63 убыточных предприятия. Примечательно, что вторым регионом по наименьшему количеству убыточных предприятий является Республика Марий Эл, индекс производства в которой также относительно высок – 101.

Далее, представляется необходимым проанализировать состояние транспортной инфраструктуры ПФО.

Как указано на официальном сайте Министерства транспорта РФ, ПФО занимает второе место по плотности железнодорожных путей (далее – ж/д), уступая лишь Центральному Федеральному округу [Приволжский федеральный округ, www]. Для анализа транспортной инфраструктуры обратимся к следующим показателям 2020 года: эксплуатационная длина ж/д общего пользования, плотность ж/д путей, протяженность автомобильных дорог.

Таблица 3 - Транспортная инфраструктура ПФО в 2020 году [Плотность и эксплуатационная длина..., www]

Регионы	Эксплуатационная длина ж/д (в километрах)	Плотность ж/д путей (километры путей на 10000 километров территории)	Протяженность автомобильных дорог (в тысячах километров)
Б	1450,7	102	49
МЭ	152,2	65	8,6
М	543,6	208	13,7
Т	876,8	129	39,6
У	778,5	185	17,2
Ч	421,2	230	12,5
ПК	1574,4	98	32,1
КО	1095,1	91	24,9
Н	1208,1	158	33
О	1454,3	118	25,3
П	831	191	16,3
С	1374,2	256	42
Сар	2291,1	226	27,1
Ульян	697	187	13,2

Представленные данные позволяют утверждать, что наибольшая протяженность ж/д путей приходится на следующие регионы ПФО: Саратовская область (2291,1), Пермский край (1574,4), Республика Башкортостан (1450,7). Однако если мы обратимся к показателям плотности ж/д путей, то выяснится, что, несмотря на большую протяженность ж/д путей, в указанных регионах имеются проблемы. Так, например, плотность ж/д путей в Пермском крае составляет лишь 98, что является третьим минимальным в выборке показателем. Схожая ситуация наблюдается в Башкортостане, плотность ж/д путей которого составляет лишь 102. Следует акцентировать внимание на том факте, что плотность ж/д путей в Саратовской области (226) положительно коррелирует с большой протяженностью.

Что касается протяженности автомобильных дорог, то о ней следует сказать следующее. Наибольшая протяженность приходится на Башкортостан (49 тысячи км.), Самарскую область (42 тысячи км.), Татарстан (39,6 тысяч км.). Наименьшее количество автомобильных дорог приходится на Марий Эл (8,6 тысяч км.), Ульяновскую (13,2) и Пензенскую области (16,3).

Далее представляется необходимым представить долю автомобильных дорог федерального и межмуниципального значения, не отвечающим нормативным требованиям:

Таблица 4 - Доля федеральных и межмуниципальных автомобильных дорог в ПФО, не отвечающим нормативным требованиям, в % [там же]

Регионы	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ПФО	64,1	63,7	61,2	59,9	57,3	54,2
Б	46,0	45,5	45	44,7	44,3	43,3
МЭ	98,9	98,6	94,3	89	79,5	69,1
М	72,3	72,3	69,7	67,5	63,1	59,2
Т	53,7	53,6	53,1	52,5	51,6	49,7
У	54,2	52,6	52	49,5	49,8	50,5
Ч	61,5	57,1	55,9	59,4	54,9	52,5
ПК	52,5	48,4	51,6	43,9	37,9	-
КО	76	73,6	70,7	67,5	58,1	51,9
Н	71	70,1	65,3	64,6	63,6	61,4
О	75,5	75	72,1	69,2	65,7	63
П	36,2	36	33,2	32,6	32,5	29,9
С	72,7	71,1	68,4	65,4	60,1	55,5
Сар	91	90,1	86,7	86,2	84,2	73,7
Ульян	57	56	54,6	54,1	52,6	51

В период 2017-2022 гг. происходит значительное снижение доли а/д в Приволжском федеральном округе, не отвечающим нормативным требованиям. Так, за пять лет их количество снизилось на 7,9%. При этом представляется очевидным, что на региональном уровне указанный процесс происходит неравномерно. Например, незначительное улучшение ситуации имело место в Башкортостане (уменьшение доли составляет лишь 2,7%), Ульяновской области (6%), Удмуртской республике (3,7%), Татарстане (4%). При этом следует отметить тот факт, что в ряде регионов ситуация с автомобильными дорогами значительно улучшилась: в республике Марий-Эл количество не отвечающих нормативным требованиям а/д сократилось на 19,8%, в Кировской области – на 24,1%, в Саратовской области – на 17,4%.

В рамках настоящей работы особый интерес представляет количество автозаправочных станций (далее – АЗС) на дорогах общего пользования федерального, регионального, муниципального и местного значения в ПФО:

Таблица 5 - Количество АЗС в ПФО в период 2017-2021 гг. [там же]

Регионы	2017	2018	2019	2020	2021
ПФО	5828	5729	5709	5833	5813
Б	629	619	629	633	665
МЭ	142	143	139	144	166
М	124	127	142	142	196
Т	956	960	952	949	973
У	332	244	240	312	324
Ч	185	188	186	190	199

Регионы	2017	2018	2019	2020	2021
ПК	455	455	458	448	452
КО	224	225	227	230	209
Н	566	555	537	541	295
О	433	436	392	413	424
П	309	308	307	311	312
С	772	766	771	779	829
Сар	473	474	481	493	522
Ульян	228	229	248	248	247

Как следует из представленных данных, в период 2017-2021 гг. количество АЗС в ПФО сократилось на 15 станций. Несмотря на то, что в 2018 году количество станций достигает минимальных значений и составляет лишь 5729, уже к 2020 году их количество достигает максимальных значений в рамках всего рассматриваемого периода и составляет 5833. Несмотря на общее снижение количества АЗС, в действительности в рамках рассматриваемого периода лишь в пяти регионах оно имело место: в период 2017-2021 гг. в Удмуртской республике количество станций сократилось на 8, в Пермском крае – на 3, в Кировской области – на 15, в Оренбургской области – на 7. При этом следует акцентировать внимание на том факте, что самое значительное снижение наблюдается в Новгородской области – станций стало меньше на 271.

В остальных регионах в рамках рассматриваемого периода количество станций увеличилось. В частности, в Самарской области их стало больше на 57.

О.Д. Бурлакова в рамках своего исследования приходит к выводу о том, что значение метрополитена для транспортной инфраструктуры города, количество жителей в котором превышает один миллион человек, невозможно переоценить [Бурлакова, 2018]. Причина заключается в том, что в некотором смысле метрополитен является безальтернативным с экологической точки зрения транспортом: он не загрязняет окружающую среду.

Метрополитен присутствует в трех городах, расположенных на территории ПФО: в Самаре, Нижнем Новгороде и Казани. По этой причине следует проанализировать, сколько километров линий метрополитена было введено в период 2005-2021 гг.:

Таблица 6 - Введено в действие линий метрополитена (в двухпутном исчислении), в км [Плотность и эксплуатационная длина..., www]

Регионы	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ПФО	8,1	2,6	1,3	-	-	3	2,4	-	-
Татарстан	8,1	2,6	-	-	-	-	2,4	-	-
Нижегородская область	-	-	-	-	-	3	-	-	-
Самарская область	-	-	1,3	-	-	-	-	-	-

Несмотря на то, что нижегородский метрополитен по количеству станций занимает третье место в РФ после метрополитенов Москвы и Санкт-Петербурга, увеличение линий в ПФО в период 2005-2021 гг. было обусловлено за счет расширения метро Казани. Так, в период 2005-2019 гг. линий казанского метрополитена были увеличены на 13,1 километр. В 2018 году было добавлено 3 километра к линиям нижегородского метро. На Самарскую область приходится незначительная цифра – лишь 1,3 километра в 2015 году.

Что касается воздушной и водной инфраструктуры, то о них следует сказать следующее. В Приволжском федеральном округе на момент 1 января 2023 года расположено двадцать два аэропорта, восемнадцать из которых являются аэропортами федерального значения: Бугульма, Ижевск, Йошкар-Ола, Казань, Киров (Победилово), Нижнекамск (Бегишево), Нижний Новгород

(Стригино), Оренбург, Орск, Пенза, Пермь (Большое Савино), Самара (Курумоч), Саранск, Саратов (Гагарин), Ульяновск (Баратаевка), Ульяновск (Восточный), Уфа, Чебоксары [Приволжский федеральный округ, www]. Четырнадцать международных аэропортов расположены в следующих городах: Казань, Ижевск, Нижнекамск (Бегишево), Нижний Новгород (Стригино), Оренбург, Орск, Пермь (Большое Савино), Самара (Курумоч), Саранск, Саратов (Гагарин), Ульяновск (Баратаевка), Ульяновск (Восточный), Уфа, Чебоксары. Кроме того, в период 2005-2021 гг. в Приволжском федеральном округе увеличилось количество аэровокзалов, пропускная способность которых составила:

Таблица 7 - Пропускная способность (пассажир в час) введенных в действие аэровокзалов в Приволжском федеральном округе в период 2005-2021 гг. [там же]

Регион	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ПФО	-	40	400	-	228	300	-	600	-
Республика Татарстан	-	40	-	-	-	-	-	-	-
Республика Башкортостан	-	-	400	-	-	-	-	600	-
Республика Мордовия	-	-	-	-	-	300	-	-	-
Пермский край	-	-	-	-	228	-	-	-	-

Из этих данных следует, что новые аэровокзалы появились в 2010 году в Республике Татарстан, в 2015 году – в Республике Башкортостан, в 2017 – в Пермском крае, в 2018 году – в Республике Мордовия, в 2020 – снова в Башкортостане. Иными словами, в период 2005-2021 гг. аэровокзалы с пропускной способностью от четырехсот до шестисот человек были введены в действие на территории Республике Башкортостан.

Что касается количества взлетно-посадочных покрытий, то в указанный период оно выглядело следующим образом:

Таблица 8 - Введено в действие взлетно-посадочных полос с твердым покрытием, тыс. м² [там же]

Регионы	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ПФО	-	-	-	-	-	12,4	190,5	-	-
Пензенская область	-	-	-	-	-	12,4	-	-	-
Саратовская область	-	-	-	-	-	-	190,5	-	-

Таким образом, в период 2005-2021 гг. лишь в двух регионах Приволжского федерального округа, а именно в Пензенской и Саратовской областях, имело место активное введение в действие взлетно-посадочных полос с твердым покрытием: 12,4 тыс. м² в Пензенской области в 2018 году и 190,5 тыс. м² в Саратовской области в 2019 году.

На территории ПФО расположено двадцать речных портов (морские отсутствуют): Кировская область – 1 (Вятские поляны); Нижегородская область – 1 (Нижний Новгород); Пермский край – 2 (Березники, Пермь); Республика Башкортостан – 2 (Бирск, Уфа); Республика Марий Эл – 1 (Козьмодемьянск); Республика Татарстан – 4 (Казань, Набережные Челны,

пристань Тетюши, Чистополь); Самарская область – 3 (Самара, Сызрань, Тольятти); Саратовская область – 2 (Саратов, Энгельс); Удмуртская Республика – 2 (Камбарка, Сарапул); Ульяновская область – 1 (Ульяновск); Чувашская Республика – 1 (Чебоксары).

Обратимся к показателям рыночной инфраструктуры:

Таблица 9 - Количество кредитных организаций и их активы в ПФО в период 2020-2021 гг. [Приволжский федеральный округ: 2021 год..., www, 96]

Кол-во кредитных организаций (далее – КО)		Прирост КО в 2021 году относительно показателей предыдущего года	Активы в млрд. рублей		Прирост активов в 2021 году относительно показателей прошлого года
2020	2021		2020	2021	
229	210	- 8,3%	81,2	94,7	16,6

Таблица 10 - Прибыль кредитных организаций ПФО в период 2020-2021 гг. [там же]

Общий объем прибыли, полученный действующими КО в млн. рублей		Темп роста 2021 г. относительно показателей 2020 года
2020	2021	
11,7	22,2	188,45

Таблица 11 - Темп роста и снижения территориального присутствия действующих кредитных организаций в ПФО, в 2021 году относительно показателей 2020 года [там же, 98]

Регионы	Головные офисы	Филиалы	Представительства	Дополнительные офисы	Операционные кассы	Кредитно-кассовые офисы	Операционные офисы
	-16,4%	-3,7%	-26,7%	-4,8%	-14,3%	+7%	-10,9%
Б	0	0	-25%	-3,5%	-	+9,6%	-5,6%
МЭ	0	0	0	-1,1%	0	+14,3%	-3,8%
М	-100%	0	0	-36,5%	-80%	+12,5%	-31,3%
Т	-13,3%	-14,3%	-42,9%	-4,6%	-5,1%	+4,6%	-5,6%
У	0	0	0	-3,8%	-100%	+6,5%	-8,1%
Ч	-50%	0	0	-4,4%	-	+4,85%	-7,7%
ПК	-25%	0	-50%	-2,9%	+5,9%	+25,6%	-17,6%
К	0	0	0	-2,1%	-100%	+3,6%	-6,9%
НО	0	0	-25%	-8%	-33,3%	+11,4%	-18,2%
О	0	-25%	0	+0,5%	-64,3%	+5,7%	-13%
ПО	0	0	0	-0,4%	0	-4,3%	-7,1%
СО	-25%	-7,7	-33,3%	-3,5%	+20%	+1,5%	-9,8%
Сар.обл	-16,7%	0	-50%	-3,5%	-9,5%	+4,2%	-14,9%
Ульян. обл.	0	0	-50%	-4,1%	-	+6,3%	-6,4%

Представленные данные позволяют утверждать, что в период 2020-2021 гг. в ПФО имел место существенный рост активов банковских организаций: они увеличились на 13,5 миллиардов рублей.

Желая проанализировать социальную инфраструктуру, обратимся к распределению консолидированного бюджета ПФО и представим его в виде диаграммы:

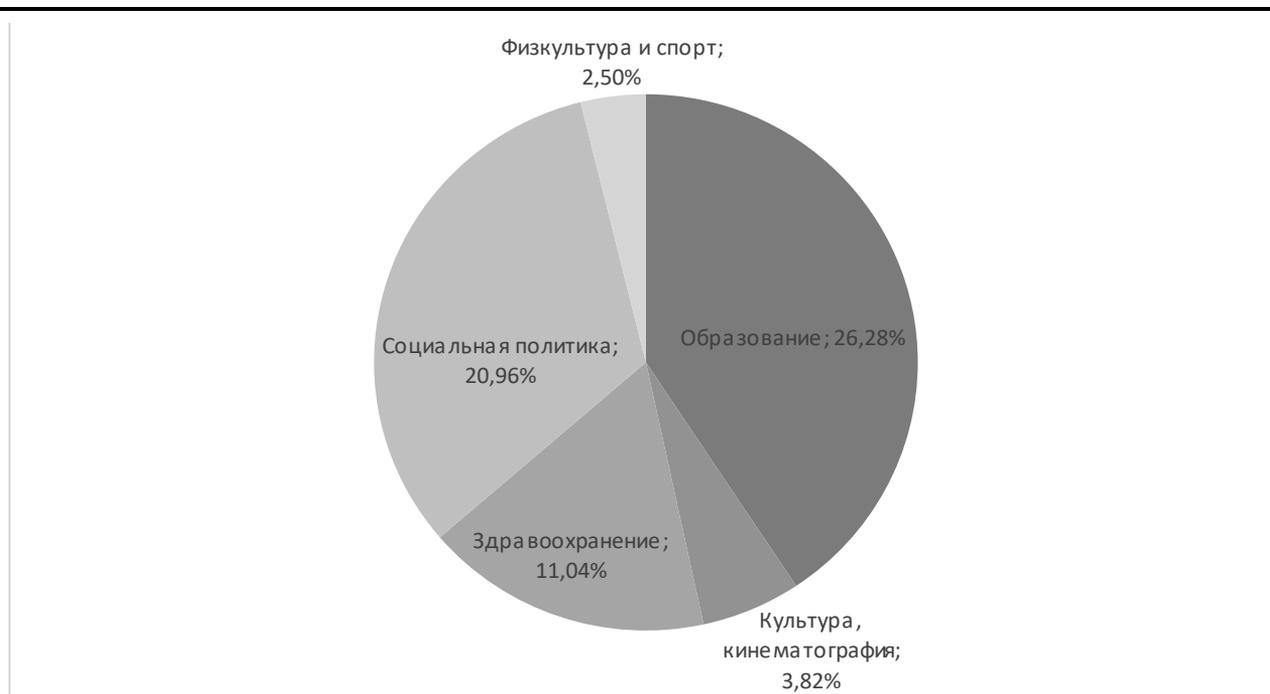


Рисунок 1 - Доля в общих расходах консолидированного бюджета в ПФО в 2022 году [там же, 30]

Таким образом, практически половина бюджета (47,24%) приходится на образовательную и социальную сферы. При этом остается неясным, в связи с чем лишь 2,5% бюджета выделяется на физическую культуру и спорт.

Таблица 12 - Социальная инфраструктура в ПФО в период 2005-2021 гг. [Регионы России, 2022]

Показатели	2005	2010	2015	2019	2020	2021
Жилищный фонд (млн. м ²)	630	679	745	800	814	832
Число больничных коек (в тыс.)	340,2	274,5	247,2	231,1	231,3	229,1
Стадионы с трибунами на 1500 и более мест	431	414	380	368	364	360
Площадки и поля	29221	30955	33659	32704	33152	33575
Спортивные залы	15626	17884	16339	16717	16928	16949
Плавательные бассейны	650	913	1160	1377	1428	1478
Ввод в действие жилых домов (число зданий)	37711	62348	69169	68978	72558	87361
Ученических мест в общеобразовательных организациях	17593	10029	5653	27811	24984	18817
Мест в дошкольных образовательных организациях	529	4417	28300	26628	20903	14005
Ввод в действие мощностей больничных организаций (коек)	1211	1683	555	127	1001	376

Заключение

На основании вышеизложенного приходим к выводу о том, что ключевыми тенденциями развития национальной и региональной инфраструктуры в ПФО являются следующие:

- высокий уровень производственной инфраструктуры и малое количество убыточных

- предприятий наблюдается в Чувашской Республике, Пензенской области, Республике Марий Эл. Однако в других регионах наблюдается обратная ситуация: в Самарской области 134 убыточных предприятия, а также низкий индекс производства – 80. В Ульяновской области ИП составляет 85,5 в 2023 году, данные об убыточных предприятиях отсутствуют в открытом доступе;
- наибольшая протяженность ж/д путей приходится на следующие регионы ПФО: Саратовская область (2291,1), Пермский край (1574,4), Республика Башкортостан (1450,7);
 - в период 2017-2022 гг. происходит значительное снижение доли автомобильных дорог в Приволжском федеральном округе, не отвечающим нормативным требованиям. Так, за пять лет их количество снизилось на 7,9%;
 - в период 2017-2021 гг. количество автозаправочных станций в ПФО сократилось на 15 станций;
 - несмотря на то, что нижегородский метрополитен по количеству станций занимает третье место в РФ после метрополитенов Москвы и Санкт-Петербурга, увеличение линий в ПФО в период 2005-2021 гг. было обусловлено за счет расширения метро Казани;
 - новые аэровокзалы появились в 2010 году в Республике Татарстан, в 2015 году – в Республике Башкортостан, в 2017 – в Пермском крае, в 2018 году – в Республике Мордовия, в 2020 – снова в Башкортостане;
 - в период 2005-2021 гг. лишь в двух регионах Приволжского федерального округа, а именно в Пензенской и Саратовской областях, имело место активное введение в действие взлетно-посадочных полос с твердым покрытием: 12,4 тыс. м² в Пензенской области в 2018 году и 190,5 тыс. м² в Саратовской области в 2019 году;
 - тенденции, касающиеся территориального присутствия КО в ПФО, существенно изменились: во-первых, во всех регионах наблюдается снижение количества операционных офисов (показатели колеблются в пределах 3,8-18,2%); во-вторых, во всех регионах кроме Оренбургской области уменьшилось количество дополнительных офисов; в-третьих, банковские организации во всех регионах кроме Пензенской области увеличили количество кредитно-финансовых офисов. Указанные выводы подтверждаются показателями по ПФО: операционных офисов стало меньше на 10,9%, дополнительных офисов – на 4,8, кредитно-финансовые офисы увеличились на 7%. При этом следует акцентировать внимание на том факте, что количество представительств уменьшилось на 26,7%: половина организаций «ушла» из Пермского края, Саратовской и Ульяновской областей;
 - следует говорить о том, что показатели, связанные со строительством жилых объектов, значительно улучшились в период 2005-2021 гг.: так, в рамках этого периода было построено порядка 202 миллионов м² жилищного фонда (около 49650 жилых домов за 16 лет). Увеличилось количество объектов спортивной инфраструктуры (площадки и поля, спортивные залы, плавательные бассейны), однако крупных стадионов стало меньше на 71. Количество мест в общеобразовательных учреждениях увеличилось до 18817 в 2021 году, в дошкольных образовательных организациях – до 14005 (рост составил 13476 мест). При этом количество больничных коек существенно уменьшилось – до 376.

Библиография

1. Бурлакова О.Д. Анализ инвестиционной привлекательности строительства метро в Самарской области // Аспирант. 2018. № 4 (41). С. 10-13.
2. Лысенко Н.Н. Экономика отрасли. Южно-Сахалинск, 2020. 282 с.
3. Назин К.Н. Экономика России. Инфраструктура. М.: Юрайт, 2023. 277 с.
4. Плотность и эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования, протяженность автомобильных дорог общего пользования по субъектам РФ за 2020 год. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.09.2021 г. № 1661. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие физической культуры и спорта» и о признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации.
6. Приволжский федеральный округ. URL: https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/
7. Приволжский федеральный округ: 2021 год – точка отсчета для новых трендов. URL: https://uiec.ru/wp-content/uploads/2022/07/Бюллетень_2022_ПрФО_el-1.pdf
8. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2022: Статистический сборник. Росстат. М., 2022. 1122 с.
9. Федеральная служба государственной статистики. Приволжский федеральный округ. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/509>
10. Akimova O. et al. Regional entrepreneurship support infrastructure: Volgograd region case study //WSEAS Transactions on Environment and Development. – 2020. – Т. 16. – С. 397-412.

Key trends in the development of national and regional infrastructure in the Volga Federal District

Mikhail V. Mikhailov

Postgraduate,
Cheboksary Cooperative Institute (Branch),
Russian University of Cooperation,
428025, 24, Gor'kogo ave., Cheboksary, Russian Federation;
e-mail: m89278432281@yandex.ru

Abstract

The functioning of the national economy depends on the development of infrastructure of individual regions, which indicates the relevance of this paper, the purpose of which is to analyse the key trends in the development of national and regional infrastructure in the Volga Federal District. This goal mediates the implementation of the following tasks: to disclose the content of the concept of "infrastructure"; to outline how national infrastructure differs from regional infrastructure; to analyse the production, transport, market and social infrastructure of the Volga Federal District. In the context of this study, it should be noted that regional infrastructure refers to a system of facilities and services that ensure the normal functioning of the economy and the quality of life of people in a certain region. In addition, it focuses on the needs of a specific region and can vary depending on its specifics, such as economic development patterns, geographical location, resource availability and industrial base. The classification we propose allows us to understand and evaluate infrastructure development at the regional level, which is important for regional authorities when planning and implementing development policies. The basis of the study is the data of the Federal State Statistics Service, the analytical bulletin of the Volga Federal District, as well as the

works of the following authors: N.N. Lysenko, K.N. Nazin. Scientific novelty consists in the systematisation of data on the topic of this paper. The obtained results can be used by both teachers and practicing economists.

For citation

Mikhailov M.V. (2023) Klyuchevye tendentsii razvitiya natsional'noi i regional'noi infrastruktury v Privolzhskom federal'nom okruge [Key trends in the development of national and regional infrastructure in the Volga Federal District]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (12A), pp. 77-88. DOI: 10.34670/AR.2024.85.63.009

Keywords

Trends, regional infrastructure, enterprises, railway tracks, credit organisations, social sphere, financing.

References

1. (2022) *Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli. 2022: Statisticheskii sbornik. Rosstat* [Regions of Russia. Socio-economic indicators. 2022: Statistical collection. Rosstat]. Moscow.
2. Akimova, O., Volkov, S., Kabanov, V., Ketko, N., & Kuzlaeva, I. (2020). Regional entrepreneurship support infrastructure: Volgograd region case study. *WSEAS Transactions on Environment and Development*, 16, 397-412.
3. Burlakova O.D. (2018) Analiz investitsionnoi privlekatel'nosti stroitel'stva metro v Samarskoi oblasti [Analysis of the investment attractiveness of metro construction in the Samara region]. *Aspirant* [Postgraduate], 4 (41), pp. 10-13.
4. *Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki. Privolzhskii federal'nyi okrug* [Federal State Statistics Service. Volga Federal District]. Available at: <https://rosstat.gov.ru/folder/509> [Accessed 11/11/2023]
5. Lysenko N.N. (2020) *Ekonomika otrasli* [Economics of the industry]. Yuzhno-Sakhalinsk.
6. Nazin K.N. (2023) *Ekonomika Rossii. Infrastruktura* [Economy of Russia. Infrastructure]. Moscow: Yurait Publ.
7. *Plotnost' i ekspluatatsionnaya dlina zheleznodorozhnykh putei obshchego pol'zovaniya, protyazhennost' avtomobil'nykh dorog obshchego pol'zovaniya po sub"ektam RF za 2020 god* [Density and operational length of public railway tracks, length of public roads in the constituent entities of the Russian Federation for 2020.]. Available at: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> [Accessed 11/11/2023]
8. *Postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 30.09.2021 g. № 1661. Ob utverzhdenii gosudarstvennoi programmy Rossiiskoi Federatsii «Razvitie fizicheskoi kul'tury i sporta» i o priznanii utrativshimi silu nekotorykh aktov i otdel'nykh polozenii nekotorykh aktov Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii* [Decree of the Government of the Russian Federation of September 30, 2021 No. 1661. On approval of the state program of the Russian Federation “Development of physical culture and sports” and on the recognition as invalid of certain acts and certain provisions of certain acts of the Government of the Russian Federation].
9. *Privolzhskii federal'nyi okrug* [Volga Federal District]. Available at: https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/7 [Accessed 11/11/2023]
10. *Privolzhskii federal'nyi okrug: 2021 god – tochka otscheta dlya novykh trendov* [Volga Federal District: 2021 is the starting point for new trends]. Available at: https://uiec.ru/wp-content/uploads/2022/07/Byulleten'_2022_PrFO_el-1.pdf [Accessed 11/11/2023]