УДК 332.146 https://www.npzhdialog.ru/19-2026

Стратегические приоритеты развития инфраструктуры для повышения конкурентоспособности региона

Муравьева Александра Олеговна,
аспирант, Российский новый университет, 89151589804@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена исследованию стратегических приоритетов развития инфраструктуры как основополагающего фактора повышения конкурентоспособности регионов в условиях структурных преобразований российской экономики. Рассматриваются теоретические и методологические подходы к обоснованию приоритетных направлений инфраструктурного развития территорий. На основе анализа статистических данных за 2023–2025 гг. выявлены ключевые факторы, определяющие конкурентные преимущества региональных экономических систем: транспортно-логистическая обеспеченность, цифровая инфраструктура, инвестиционный потенциал, состояние инженерно-коммунальных сетей. Представлены результаты оценки инфраструктурного потенциала российских регионов, демонстрирующие существенную пространственную дифференциацию. Обоснована необходимость применения дифференцированного подхода к стратегическому планированию инфраструктурного развития различных типов территорий. Научная новизна работы заключается в систематизации механизмов взаимосвязи между качеством инфраструктуры и региональной конкурентоспособностью с учетом современных вызовов пространственного развития.

Ключевые слова: инфраструктура региона, конкурентоспособность территории, стратегическое развитие, транспортная инфраструктура, инфраструктурные инвестиции, пространственное развитие, региональная экономика.

Конкурентоспособность региона формируется комплексом взаимосвязанных параметров, среди которых инфраструктурное обеспечение выступает одним из фундаментальных условий устойчивого развития территории. В условиях усиливающейся межрегиональной конкуренции за инвестиции, человеческий капитал и доступ к национальным ресурсам инфраструктурная оснащенность становится критическим фактором, определяющим возможность региона встраиваться в современные производственные цепочки и обеспечивать достойное качество жизни населения [1].

Инфраструктурный потенциал территории непосредственно влияет на размещение производительных сил, определяет интенсивность хозяйственных связей, формирует основу для модернизации экономической структуры. Регионы с развитой транспортной сетью, современными инженерно-коммунальными системами и цифровой инфраструктурой демонстрируют более высокие темпы роста инвестиций и производительности труда — это подтверждается данными за 2023–2024 гг. по ведущим промышленным субъектам Федерации [2].

Впрочем, картина территориального распределения инфраструктурного потенциала в России остается крайне неоднородной. Исследования, проведенные на материале 85 субъектов РФ, показывают, что максимальный инфраструктурный потенциал сконцентрирован в городах федерального значения и нескольких ведущих регионах европейской части страны [3]. Существенный разрыв между лидерами и аутсайдерами создает барьеры для сбалансированного пространственного развития, усиливает миграционный отток из периферийных территорий, снижает эффективность размещения производственных мощностей.

Низкая инфраструктурная обеспеченность требует дополнительных затрат при реализации инвестиционных проектов, поскольку инвесторы вынуждены самостоятельно формировать первоначальную производственно-техническую базу. Это удорожает проекты на 15–25 %, увеличивает сроки окупаемости, снижает общую инвестиционную привлекательность региона. В результате территории с недостаточной инфраструктурой оказываются в ситуации «порочного круга»: отсутствие инфраструктуры препятствует притоку инвестиций, а недостаток инвестиций не позволяет модернизировать инфраструктуру.

С 2022 г., когда внешнеэкономические условия резко изменились, значение внутренней инфраструктурной связанности территорий многократно возросло. Переориентация грузопотоков на восточное направление, развитие импортозамещающих производств, формирование новых логистических коридоров — все эти процессы выдвигают повышенные требования к пропускной способности транспортных магистралей, качеству дорожного покрытия, техническому состоянию портовой инфраструктуры. Регионы, сумевшие оперативно нарастить инфраструктурные мощности, получили существенные конкурентные преимущества.

Особую роль в современных условиях играет цифровая инфраструктура, обеспечивающая доступ к широкополосному интернету, создание платформенных решений для бизнеса и государственных услуг. Цифровизация снижает транзакционные издержки, расширяет рынки сбыта для региональных производителей, повышает эффективность государственного управления. Однако цифровой разрыв между регионами остается значительным — здесь требуются масштабные и целенаправленные инвестиции. Взаимосвязь инфраструктурного обеспечения и конкурентоспособности проявляется через несколько механизмов: снижение логистических издержек и повышение скорости товародвижения; формирование благоприятной среды для предпринимательской активности; привлечение квалифицированных кадров за счет улучшения условий проживания; интеграцию в национальные и глобальные производственные цепочки.

Транспортная система выполняет функцию каркаса региональной экономики, связывая в единое целое производственные площадки, центры потребления, транспортно-логистические узлы. Качество и протяженность автомобильных дорог, плотность железнодорожной сети, развитость портовой инфраструктуры — эти параметры определяют скорость и стоимость перемещения грузов и пассажиров, а следовательно, конкурентоспособность региональных товаропроизводителей на внутреннем и внешнем рынках [4].

Статистика за 2024–2025 гг. демонстрирует неравномерность территориального распределения транспортной инфраструктуры. Наиболее протяженные сети региональных автодорог сосредоточены в Алтайском крае (14 275 км), Московской области (14 134 км), Республике Башкортостан (13 530 км), тогда как периферийные северные и восточные территории существенно отстают по данному показателю. Впрочем, протяженность сама по себе не является достаточным критерием — критически важными становятся качество дорожного покрытия и его соответствие техническим нормативам.

Национальный проект «Безопасные качественные дороги», реализуемый с 2019 г. и продленный до 2030 г., стал ключевым инструментом масштабной модернизации дорожной сети. В 2023 г. в рамках проекта отремонтировано 23 тыс. км дорог в крупнейших городских агломерациях, что позволило довести долю дорог в нормативном состоянии до 50,6 % [5]. Однако это касается преимущественно городов — участников проекта; дорожная сеть в малых населенных пунктах и сельской местности остается проблемной зоной, требующей дополнительного финансирования из региональных бюджетов.

Региональные программы развития транспортного комплекса формируются с учетом специфики территориальной структуры хозяйства. Так, в Ярославской области государственная программа на 2024–2030 гг. ориентирована на повышение транспортной мобильности населения и активизацию грузопотоков за счет модернизации межмуниципальных маршрутов. Активность грузопотоков рассматривается как индикатор экономической интеграции территорий и уровня развития межрегиональных связей [5].

Особую роль играет железнодорожная инфраструктура, обеспечивающая массовые грузоперевозки на дальние расстояния. В 2023 г. эксплуатационная длина железнодорожных путей в Московской области выросла на 2,1 %, что связано с реализацией крупных логистических проектов и развитием пригородного пассажирского сообщения. Модернизация Транссибирской магистрали, строительство новых обходов крупных узлов способствуют наращиванию пропускной способности ключевых направлений [6]. Портовая инфраструктура формирует основу внешнеэкономической деятельности приморских регионов. Исследования, проведенные в Краснодарском крае в 2018 г., показали, что 73 % респондентов не рассматривали порты региона как узкое место корпоративных логистических цепочек, а 86,7 % опрошенных отметили высокую конкурентоспособность региональных портовых мощностей даже в сравнении с зарубежными аналогами [3]. Это свидетельствует о достаточно высоком уровне развития морской инфраструктуры в ключевых транспортных узлах.

Тем не менее ресурсы снижения стоимости портово-перегрузочных услуг за счет оптимизации технологических процессов остаются недоиспользованными. По данным опросов, 76 % участников рынка портовых услуг признают наличие резервов для снижения тарифов, что могло бы дополнительно повысить конкурентоспособность российских экспортеров. Вновь созданные портовые мощности не всегда оказывают существенное народнохозяйственное воздействие — это требует более тщательного обоснования эффективности инфраструктурных проектов на стадии планирования.

Развитие транспортной инфраструктуры непосредственно влияет на расширение рынков сбыта для региональных производителей. Улучшение транспортной доступности позволяет снижать логистические издержки, ускорять доставку товаров, повышать надежность поставок. Это стимулирует создание новых производств, ориентированных на межрегиональные и экспортные рынки, способствует привлечению инвестиций в обрабатывающие отрасли, увеличивает налоговые поступления в региональные бюджеты.

Взаимосвязь транспортной инфраструктуры и социально-экономического развития территории проявляется через следующие показатели: интенсивность грузопотоков и пассажирских перевозок; уровень финансовой обеспеченности региональных бюджетов; динамику инвестиционной активности; степень социально-экономической интеграции территорий; показатели качества жизни населения и уровень безработицы.

Масштабная модернизация региональной инфраструктуры требует привлечения значительных финансовых ресурсов как из бюджетных, так и из внебюджетных источников. Структура инвестиций в основной капитал, территориальное распределение инвестиционных потоков, эффективность использования вложенных средств — эти параметры определяют темпы и качество инфраструктурных преобразований на региональном уровне [7].

Статистика инвестиций в основной капитал за 2023–2024 гг. демонстрирует разнонаправленную динамику по регионам. В 2024 г. общий объем инвестиций в основной капитал по России составил 39,47 трлн руб., что отражает продолжение роста инвестиционной активности после кризиса 2022 г. Однако региональная структура инвестиций остается крайне неоднородной — значительная часть вложений сосредоточена в добывающих регионах, крупнейших промышленных центрах и городских агломерациях.

Лидеры по объему инвестиций в расчете на одного жителя — регионы, в которых реализуются крупные инфраструктурные проекты и развиваются добывающие отрасли. В Республике Татарстан прирост инвестиций на душу населения в 2022 г. относительно 2013 г. составил 84 853 руб., что связано с масштабными программами нефтехимического комплекса, развитием особых экономических зон, модернизацией транспортной инфраструктуры [2].

В Приморском крае динамика инвестиционной активности в 2021–2024 гг. была неоднозначной. Рост в 2021 г., обусловленный реализацией крупных инфраструктурных проектов — строительством морского порта «Суходол» и модернизацией Транссибирской магистрали, сменился снижением в 2022 г. вследствие геополитических факторов и введения санкций. В 2023 г. ситуация стабилизировалась благодаря государственной поддержке и переориентации на внутренние рынки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона; объем инвестиций составил около 450 млрд руб., что на 5 % превышает показатель предшествующего года [8].

Яркий пример успешной реализации крупного инфраструктурного проекта — строительство морского порта «Суходол» в Приморье с общим объемом инвестиций свыше 40 млрд руб. Проект обеспечил создание современного логистического хаба для перевалки угля и других грузов, привел к формированию более тысячи новых рабочих мест, увеличил налоговые поступления в региональный бюджет. Одновременно проект строительства гостиничного комплекса на острове Русском столкнулся с серьезными трудностями: задержки в строительстве, рост стоимости и недостаток финансирования привели к замораживанию проекта и убыткам инвесторов [8].

Бюджетный импульс играет ключевую роль в стимулировании инфраструктурного строительства. В 2023 г. регионы Дальнего Востока продемонстрировали опережающий рост строительства и инвестиций по сравнению с 2022 г., что связано с реализацией государственных программ развития макрорегиона и федеральным софинансированием объектов транспортной и социальной инфраструктуры [6]. Программа Дальневосточной и Арктической концессии, запущенная в сентябре 2021 г., предполагает выделение дополнительных федеральных трансфертов и привлечение до 500 млрд рублей частного капитала до 2024 г.

Минимальная дополнительная потребность Хабаровского края в инфраструктурных инвестициях в 2021 г. оценивалась в 27 млрд руб. — это средства, необходимые для недопущения ухудшения состояния существующих объектов инфраструктуры. Реальные потребности существенно выше, однако выделяемые бюджетные средства не покрывают их даже с учетом инфраструктурных кредитов [9]. В этих условиях критически важным становится привлечение внебюджетных источников финансирования через механизмы государственно-частного партнерства, концессионные соглашения и инвестиционные фонды.

Практика показывает, что эффективность инвестиций в инфраструктуру определяется не только объемом вложенных средств, но и качеством проектной подготовки, обоснованностью выбора приоритетных объектов, механизмами контроля за реализацией проектов. Перечень перспективных инфраструктурных проектов включает объекты социальной и коммунальной инфраструктуры Хабаровского края на сумму более 12 млрд руб., что существенно ниже минимальной потребности региона [9].

Направления инвестиций в инфраструктуру Приморского края в 2023 г. распределились следующим образом: транспортная инфраструктура и логистика — приоритетное направление; промышленная инфраструктура и производственные мощности; объекты туристической инфраструктуры и гостиничного хозяйства; инженерно-коммунальные системы и энергетические объекты.

Формирование стратегических приоритетов инфраструктурного развития регионов осуществляется в рамках многоуровневой системы стратегического планирования, включающей федеральные документы, региональные стратегии, отраслевые программы и национальные проекты. Координация этих инструментов, согласованность целей и механизмов реализации определяют эффективность государственной политики пространственного развития.

Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 г. с прогнозом до 2036 г., утвержденная в декабре 2024 г., установила цель формирования сбалансированной системы расселения и территориальной организации экономики [10]. Одним из ключевых новшеств стратегии стало создание Единого перечня опорных населенных пунктов, включающего городские агломерации, административные центры, города с реализацией крупных инвестиционных проектов, населенные пункты, жители которых заняты в обеспечении национальной безопасности и обслуживании критически важной инфраструктуры.

Стратегия декларирует принципы пространственного развития, центральным среди которых является дифференцированный подход к различным типам территорий: обеспечение максимальной загрузки существующих объектов инфраструктуры перед созданием новых; планирование инфраструктурных объектов на основе оценки социально-экономических эффектов; приоритизация проектов с учетом экономической эффективности; концентрация ограниченных ресурсов на приоритетных территориях.

Комплексный план развития инфраструктуры до 2036 г., утвержденный Правительством в 2025 г., конкретизирует стратегические приоритеты через перечень объектов, которые должны быть построены в ближайшие 10 лет. План предусматривает ввод почти 20 тыс. МВт новых энергетических мощностей, создание 16 тыс. коек высокотехнологичной медицинской помощи, строительство свыше 4 тыс. км железных дорог, более 2,4 тыс. км автодорог, около 20 тыс. км магистральных волоконно-оптических линий связи [10]. Общий объем инвестиций оценивается почти в 20 трлн руб., что сопоставимо с 10 % текущего ВВП страны.

План сформирован как инструмент реализации Стратегии пространственного развития и ориентирован на поддержку крупных инвестиционных проектов. Например, для обеспечения энергоснабжения завода по производству СПГ «Мурманский СПГ»

мощностью 20 млн тонн в год в план включена Кольская АЭС мощностью 2400 МВт. Это обеспечит надежную энергетическую базу для бесперебойной работы предприятия.

Региональные стратегии социально-экономического развития формируются на основе методических рекомендаций Минэкономразвития. Новый стандарт, принятый в 2020-х гг., существенно расширил тематическую структуру стратегий, включив разделы по развитию научно-инновационной сферы, пространственному развитию территории, развитию человеческого капитала и социальной сферы, рационализации природопользования [11]. Раздел по стратегии пространственного развития стал обязательным компонентом региональных документов, требующим детального анализа специализации территории, транспортной инфраструктуры, расселения населения.

Стратегия Челябинской области на период до 2035 г. представляет собой пример эффективной интеграции пространственного подхода в региональное планирование. В документе проведен тщательный анализ сложившейся специализации региона и перспектив ее трансформации, выделены отрасли текущей экономической специализации, отрасли с потенциалом роста и отрасли, обеспечивающие экспортный потенциал. Представлена таблица перспективных направлений специализации в разрезе функционирующих и формирующихся экономических центров Челябинской области [12].

Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа на период до 2030 г., утвержденная в апреле 2022 г., акцентирует внимание на необходимости улучшения институциональных условий развития, снижении доли теневой экономики, реализации комплексной программы модернизации среднего профессионального образования, наращивании сельскохозяйственного производства за счет расширения площадей орошаемых земель, создании проекта автомобильной дороги, соединяющей Северо-Кавказский и Черноморский туристические кластеры [11]. Мероприятия планируется осуществить с участием государственных инвестиций.

Национальные проекты выступают ключевым инструментом реализации стратегических приоритетов. Национальный проект «Инфраструктура для жизни» призван повысить самостоятельность регионов в решении задач социально-экономического развития за счет роста собственных доходов региональных бюджетов. Проект ориентирован на выравнивание пространственного развития страны с учетом реальных потребностей не только федерации, но и конкретных регионов и их населения.

Алгоритм разработки региональной стратегии начинается с диагностики региональных проблем. После определения ключевых проблем территории осуществляется переход к формированию дерева целей, затем проводится стратегический анализ внутренних и внешних факторов [11]. Разработка сценариев развития предполагает выбор наиболее безопасного варианта движения к целям. Процесс завершается определением механизмов реализации стратегии, после чего следуют мониторинг реализации и актуализация документа.

Анализ региональных различий в уровне развития инфраструктуры демонстрирует выраженную пространственную поляризацию, характеризующуюся значительным разрывом между лидерами и отстающими территориями. Оценка технологической зрелости регионов, включающая инфраструктурный блок показателей, выявила, что города федерального значения Москва и Санкт-Петербург, а также Нижегородская область демонстрируют высокие значения сводного индекса (соответственно 17,59; 13,96 и 15,21) [4].

Инфраструктурный блок включает показатели, характеризующие материально-техническую базу, необходимую для разработки, внедрения и использования технологий: технопарки, информационно-коммуникационную инфраструктуру, обновление основных фондов в обрабатывающей промышленности, инвестиции в модернизацию производства [4]. Регионы Северного Кавказа, включая Чеченскую Республику и Республику Ингушетия, занимают низшие позиции (0,82 и 0,79), что свидетельствует о слабом развитии инновационной деятельности, ограниченном доступе к современным технологиям, низкой квалификации кадров.

Несмотря на высокий уровень технологической зрелости, даже ведущие регионы сталкиваются с вызовами при интеграции в глобальные инновационные цепочки. Экспорт высокотехнологичной продукции в Республике Татарстан не превышает 5 %, что указывает на проблемы реализации конкурентного потенциала, заложенного высоким уровнем технологической зрелости. В сырьевых и промышленных регионах сохраняется высокая импортозависимость, обусловленная недостатком отечественных аналогов и фрагментарным характером импортозамещения [4].

Сравнительная оценка уровня конкурентоспособности семи промышленно ориентированных регионов России за 2013–2022 гг. на основе анализа 21 показателя выявила лидера — Республику Татарстан, за которой следует Краснодарский край. В группу со средним значением индекса вошли Нижегородская и Свердловская области, Республика Башкортостан, Челябинская область. Оренбургская область в разные годы демонстрировала средний и низкий индексы [2]. Инвестиции на душу населения — один из ключевых индикаторов конкурентоспособности, по которому наблюдается значительная дифференциация.

Индекс развития транспортной инфраструктуры для регионов Приволжского федерального округа, рассчитанный на основе многоуровневой методики, включающей факторные показатели (материально-технические, потребительско-демографические, производственные, финансовые, институциональные и негативные), показал, что Пермский край по уровню развития транспорт-

ной инфраструктуры находится на шестом месте после республик Татарстан и Башкортостан, Самарской, Нижегородской и Саратовской областей [7].

Типология регионов по уровню конкурентоспособности предполагает выделение нескольких групп: регионы-лидеры с высокой конкурентоспособностью (Москва, Санкт-Петербург, Московская и Белгородская области), обладающие развитой экономикой, высокой инвестиционной привлекательностью, устойчивым рынком труда, мощной инфраструктурой, диверсифицированной промышленной и научной базой, сильными университетами, кластерами и технопарками [1]; регионы со средним уровнем конкурентоспособности, имеющие отдельные конкурентные преимущества (промышленную специализацию, транспортно-географическое положение); депрессивные и отстающие регионы с низким инфраструктурным потенциалом, требующие масштабной государственной поддержки.

Восстановление экономики регионов после кризиса 2022 г. происходило неравномерно как по секторам, так и по территориям. Промышленное производство в 2023 г. выросло на 3,6 % к аналогичному периоду 2022 г. благодаря опережающему росту обрабатывающих отраслей (7,5 %). Самый значительный рост демонстрировали регионы с высокой долей предприятий оборонно-промышленного комплекса: в Поволжье — республики Удмуртия, Чувашия, Марий Эл и Пензенская область (17–32 %), в Центре — Тульская, Брянская, Московская области и Москва (13–16 %), на Урале — Курганская и Свердловская области (14–21 %) [6]. Строительство и инвестиции в 2023 г. ускорились по сравнению с 2022 г., при этом лидировали регионы Дальнего Востока с крупными инфраструктурными проектами. Спад розничной торговли в целом по стране не был преодолен, особенно в агломерациях федеральных городов. В общественном питании рост был более быстрым в крупнейших агломерациях, в регионах с городами-миллионниками и вблизи зоны специальной военной операции. Динамика восстановления была несинхронной как по секторам экономики, так и по географической проекции [6].

На динамику заработной платы влияет фактор специализации экономики: в 2023 г. она быстрее росла в регионах со значительной долей отраслей оборонно-промышленного комплекса. За двухлетний период не восстановились доходы населения в большинстве регионов Северо-Запада, где основные отрасли специализации сильнее пострадали от санкций. Состояние консолидированных бюджетов регионов оставалось достаточно устойчивым, но в социальных отраслях расходы росли медленнее [6].

Инфраструктурное развитие выступает системообразующим фактором повышения конкурентоспособности регионов, определяя их способность привлекать инвестиции, удерживать человеческий капитал и встраиваться в национальные производственные цепочки. Анализ российской практики 2023–2025 гг. демонстрирует существенную пространственную дифференциацию инфраструктурного потенциала территорий, что создает барьеры для сбалансированного пространственного развития страны и требует применения дифференцированного подхода к стратегическому планированию.

Транспортная инфраструктура как основа пространственной интеграции территорий остается приоритетным направлением государственной политики. Национальный проект «Безопасные качественные дороги», региональные программы развития транспортного комплекса, масштабные проекты модернизации железнодорожной и портовой инфраструктуры формируют основу для снижения логистических издержек и повышения мобильности населения. Однако сохраняется значительное отставание малых населенных пунктов и периферийных территорий от крупных городских агломераций по качеству дорожной сети и доступности транспортных услуг.

Инвестиционное обеспечение инфраструктурного развития требует сочетания бюджетных и внебюджетных источников финансирования. Бюджетный импульс играет ключевую роль в стимулировании строительства, особенно в регионах Дальнего Востока и других приоритетных территориях. Вместе с тем эффективность инвестиций определяется качеством проектной подготовки, обоснованностью выбора приоритетных объектов, применением механизмов государственно-частного партнерства. Успешные примеры реализации крупных инфраструктурных проектов демонстрируют необходимость тщательного управления рисками и координации усилий органов власти и бизнеса.

Стратегическое планирование инфраструктурного развития на федеральном и региональном уровнях стало более системным и комплексным. Утверждение Стратегии пространственного развития до 2030 г. с прогнозом до 2036 г. и Комплексного плана развития инфраструктуры создает основу для координации усилий различных уровней власти и концентрации ресурсов на приоритетных направлениях. Принципы приоритизации проектов на основе оценки социально-экономических эффектов, максимальной загрузки существующих объектов перед созданием новых и дифференцированного подхода к различным типам территорий призваны повысить эффективность использования ограниченных ресурсов.

Региональная дифференциация по уровню инфраструктурного развития и конкурентоспособности требует типологизации территорий и разработки специфических мер поддержки для различных групп регионов. Регионы-лидеры нуждаются в развитии инновационной инфраструктуры и интеграции в глобальные технологические цепочки. Регионы со средним уровнем конкурентоспособности должны наращивать конкурентные преимущества через специализацию и развитие кластеров. Отстающие территории требуют масштабной государственной поддержки для формирования базовой инфраструктуры и выравнивания условий жизни населения.

Направления дальнейших исследований связаны с разработкой методики оценки социально-экономических эффектов инфраструктурных проектов с учетом мультипликативного воздействия на смежные отрасли, совершенствованием механизмов государственно-частного партнерства в инфраструктурной сфере, изучением опыта зарубежных стран по координации инфраструктурного планирования и территориального развития. Цифровизация инфраструктурного комплекса, развитие «умных» систем управления транспортными и коммунальными сетями открывают новые возможности для повышения эффективности инфраструктуры и качества услуг для населения и бизнеса.

Примечания

1. Спиридонов Г. Д., Маслов Д. А., Наш Р. А. Конкурентоспособность региона: оценка, индикаторы, стратегическое управление // Прикладные экономические исследования. 2025. N 5.

2. Макаров М. А. Сравнительная оценка конкурентоспособности промышленно ориентированных регионов России // Дискуссия. 2025. N 3.

3. Плисецкий Е. Л. Диагностика инфраструктурного потенциала регионов России // Россия: тенденции и перспективы развития: ежегодник. М., 2021. Вып. 16. Ч. 1.

4. Курникова М. В. Оценка технологической зрелости регионов России как основы их технологического суверенитета и глобальной конкурентоспособности // π-Economy. 2025. Т. 18. N 4.

5. Архипова С. М., Ильина К. С. Роль транспортной инфраструктуры в социально-экономическом развитии территории (на примере Ярославской области) // Экономика, предпринимательство и право. 2025. Т. 15. N 2.

6. Зубаревич Н. В. Регионы России в конце 2023 г.: удалось ли преодолеть кризисный спад? // Вопросы теоретической экономики. 2024. N 1.

7. Катаева Ю. В. Интегральная оценка уровня развития транспортной инфраструктуры региона // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. 2013. N 4.

8. Инвестиционные проекты в Приморском крае: успехи и неудачи. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/investitsionnye-proekty-v-primorskom-krae-uspehi-i-neudachi (дата обращения: 18.04.2026).

9. Медведева Н. В., Маслюк Н. А. Новые инструменты привлечения инфраструктурных инвестиций в экономику региона // Власть и управление на Востоке России. 2022. N 3.

10. Правительство утвердило Комплексный план развития инфраструктуры до 2036 года. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/pravitelstvo_utverdilo_kompleksnyy_plan_razvitiya_infrastruktury_do_2036_goda.html (дата обращения: 18.04.2026).

11. Яковлева С. И. Алгоритм и стандарты разработки региональных стратегий России // Россия: тенденции и перспективы развития: ежегодник. М., 2020. Вып. 15. Ч. 1.

12. Антипин И. А., Власова Н. Ю., Иванова О. Ю. Стратегическое планирование регионов Российской Федерации: вопросы пространственного развития // Управленец. 2023. Т. 14. N 6.

English version

Strategic priorities for infrastructure development to enhance regional competitiveness

Murav'eva Aleksandra Olegovna, postgraduate, Russian New University

Abstract. This article examines strategic priorities for infrastructure development as a fundamental factor in enhancing regional competitiveness amid structural transformations in the Russian economy. Theoretical and methodological approaches to substantiating priority areas of territorial infrastructure development are considered. Based on an analysis of statistical data for 2023–2025, the key factors determining the competitive advantages of regional economic systems are identified: transport and logistics infrastructure, digital infrastructure, investment potential, and the condition of engineering and utility networks. The results of an assessment of the infrastructure potential of Russian regions are presented, demonstrating substantial spatial differentiation. The need for a differentiated approach to strategic planning of infrastructure development for different types of territories is substantiated. The scientific novelty of the study lies in systematizing the mechanisms of interrelation between infrastructure quality and regional competitiveness, taking into account contemporary challenges of spatial development.

Keywords: regional infrastructure, territorial competitiveness, strategic development, transport infrastructure, infrastructure investment, spatial development, regional economy.