



Издается в Российской Федерации с 2007 г.  
Социально-экономическое пространство регионов  
Все права защищены  
ISSN: 2949-3943  
2025. 19(4): 228-241

[www.vestnik.sutr.ru](http://www.vestnik.sutr.ru)



УДК 338.49

## Роль автодорожной сети в обеспечении устойчивого функционирования сферы услуг в субъектах Сибирского федерального округа

Ольга Александровна Чистякова<sup>a</sup>\*, Жанна Павловна Шнорр<sup>a</sup>,  
Екатерина Борисовна Денисенко<sup>a</sup>

<sup>a</sup>Сибирский университет потребительской кооперации, г. Новосибирск, Российская Федерация

**Аннотация.** Данная статья посвящена исследованию состояния автодорожной сети в регионах Сибирского федерального округа. Цель данной работы – выявить особенности, структурные дисбалансы и ключевые проблемы развития дорожной инфраструктуры на общероссийском и региональном уровнях на примере Сибирского федерального округа. Объектом исследования является автодорожная сеть, а объектом наблюдения выступают регионы Сибирского федерального округа. Исследование доказывает, что существующая модель развития дорожной сети в регионах Сибирского федерального округа, характеризующаяся хроническим недофинансированием, низкими темпами модернизации и концентрацией ресурсов на ограниченном числе магистралей, ведет к углублению инфраструктурного разрыва с остальной страной. Это создает риски для экономической интеграции, освоения ресурсов и качества жизни. Работа обосновывает необходимость смены приоритетов: требуются опережающее развитие дорожного каркаса Сибирского федерального округа, кардинальное увеличение финансирования местных дорог и разработка сбалансированных программ, направленных на преодоление транспортной изоляции обширных территорий.

**Ключевые слова:** сфера услуг, автодорожная сеть, транспортная инфраструктура, плотность дорог, грузонапряженность, качество дорожного покрытия, грузоперевозки, региональное развитие, инфраструктурный разрыв.

### 1. Введение

Автомобильные дороги – это «кровеносная система» страны, фундаментальный инфраструктурный актив, который определяет уровень и качество жизни людей, экономическое развитие регионов и страны в целом, а также их территориальную целостность и безопасность.

Инвестиции в развитие автодорожной сети – это инвестиции в будущее развитие, социальную стабильность и экономический суверенитет. Отставание в развитии дорожной сети приводит к «замыканию» регионов в себе, стагнации и оттоку населения, что в масштабах всей страны создает серьезные риски.

Расширение дорожной сети страны приводит к снижению грузонапряженности, что должно приводить к уменьшению расходов на ремонт дорожного полотна и повышению скорости и качества грузовых перевозок ([Чечнева, 2010](#)).

\* Корреспондирующий автор  
Адреса электронной почты: [chistiakowa.ol@yandex.ru](mailto:chistiakowa.ol@yandex.ru) (О.А. Чистякова)

Несмотря на значительные усилия по развитию транспортной инфраструктуры, степень освоенности территории России автомобильными дорогами — особенно в расчёте на плотность населения — остаётся недостаточной. Подобная ситуация обусловлена масштабами страны, контрастностью географических и климатических условий отдельных субъектов, а также неравномерностью их социально-экономического и инфраструктурного развития. Однако, кроме количественного фактора, важную роль играет и их качественное состояние. Хорошие дороги — это не прихоть, а рациональное и экономически обоснованное ожидание граждан и бизнеса от государства, напрямую влияющее на благополучие страны.

Развитие автодорожной инфраструктуры преследует цель выравнивания транспортной доступности регионов, что напрямую влияет на равномерность предоставления и потребления услуг в различных территориальных условиях ([Денисенко, Шахнович, 2021](#)).

Для эффективного функционирования экономики необходимо увеличение покрытия территории сетью автомобильных дорог минимум в 2-3 раза.

Хотя транспортные коммуникации формируют единую пространственную основу для функционирования регионов РФ, уровень автодорожного обеспечения отдельных территорий остаётся несбалансированным. При этом дорожная инфраструктура и автомобильный транспорт проявляют выраженную зависимость от локальных географических, демографических и административных условий — в большей мере, чем другие отрасли ([Распоряжение Правительства РФ, 2021](#)).

Несмотря на то, что Сибирский федеральный округ расположен на евразийском транспортном коридоре, его интеграция в национальную и международную логистическую систему ограничена слабой транспортной освоенностью территории. Основные связи с другими субъектами Российской Федерации осуществляются посредством железнодорожных магистралей — Транссиба и БАМа, а в арктической зоне — через Северный морской путь. Такая транспортная недостаточность негативно влияет на развитие сферы услуг, включая торговлю, логистику и доступность инфраструктурных ресурсов.

Неравномерное развитие автодорожной сети ограничивает мобильность ресурсов и товаров, снижает доступность рыночных и социальных услуг в отдалённых регионах и, как следствие, угрожает экономической безопасности страны через ослабление её пространственной и функциональной целостности.

Изучение ситуации, складывающейся в транспортно-логистической сфере отдельных регионов и федеральных округов, а также анализ состояния автодорожной сети необходимы для их пространственного развития, обусловлены необходимостью адаптации к новой геоэкономической реальности и технологическим императивом перехода к цифровой инфраструктуре.

Степень изученности проблемы.

Исследованию транспортной доступности территорий посвящены труды российских и зарубежных экономистов А.Г. Гранберга, П.А. Минакира, М. Портера и др.

Изучению влияния состояния транспортной системы на экономику региона посвящены работы А.А. Широва, Ю.Н. Лапыгина, С. В. Полянской, Д. Д. Ульзетуевой, Д.П. Фролова, Н.В. Зубаревича, Т.А. Прокофьевой, Р.В. Соколова, А. А. Адаменко, А. С. Цысова, С.А. Белова, И.Ю. Золотовой, Н. А. Осокина, В. В. Нотченко, Е. Л. Линевой, С. И. Протасеня, Ю. С. Сушкова, Т. В. Усковой, Н. Ю. Чаусова, С. В. Верхоламочкина и т.д.

Оценке реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» посвящены работы Е. В. Болдановой, Г. Н. Войниковой, Н. В. Ворошилова, И.В. Гореловой, Э. Д. Шамоян, Е. В. Масленниковой и др.

Информационная база и методы исследования.

Методологическую базу эмпирического анализа составили официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики (Росстат), доступные в открытом режиме и охватывающие период с 2014 по 2024 год ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#)). В процессе исследования также были задействованы нормативно-правовые документы, профильные научные публикации и аналитические материалы, посвящённые оценке состояния и тенденций развития региональной автодорожной сети, включая данные, размещённые в сети Интернет.

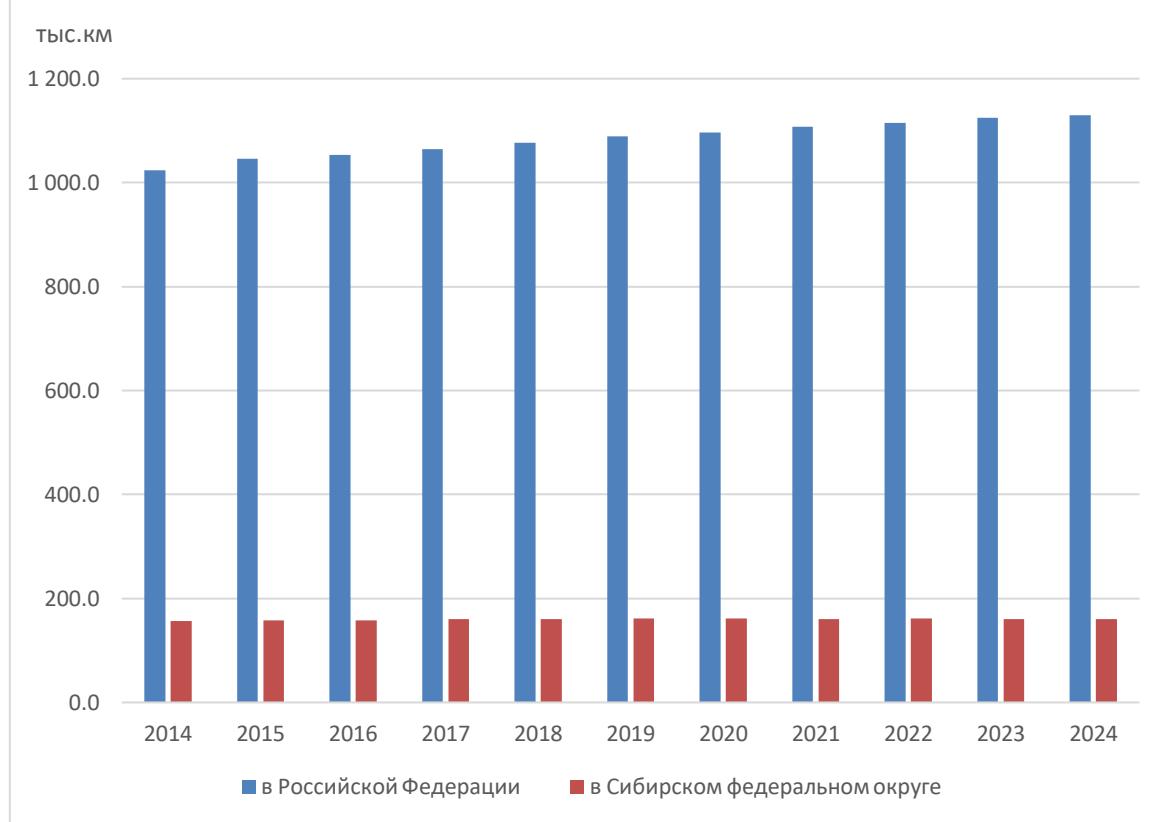
Исследование охватывает общероссийский уровень и детализировано по субъектам Сибирского федерального округа (далее — СФО), что позволило провести сравнительный анализ и выявить внутрирегиональные диспропорции.

В работе применялся комплекс общенаучных и статистических методов, таких как индукция и дедукция, наблюдение, группировка данных, сравнительный анализ, структурно-динамический анализ, статистические методы группировки и расчета относительных показателей, методы графического и табличного представления данных, абстрактно-логический метод.

#### Результаты.

В соответствии со ст. 5 Федерального закона от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования. К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц ([Турлаев, Кузменко, Окольнишникова, 2021](#)).

За последнее десятилетие (2014–2024 гг.) в Российской Федерации отмечается системное расширение автодорожной инфраструктуры, что является важным условием для развития региональной сферы услуг. Общая протяжённость автомобильных дорог общего пользования выросла на 9,1 % – с 1 451,2 до 1 583,2 тыс. км. В Сибирском федеральном округе увеличение составило 7,8 тыс. км (3,6 %), и к 2024 году сеть достигла 223,2 тыс. км.



**Рис. 1.** Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Российской Федерации и СФО в 2014–2024 годах\*

Источник: составлено авторами ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#))

Как следует из [Рисунка 1](#), в Российской Федерации протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием за период с 2014 по 2024 годы, возросла на 106,2 тыс. км или на 10,4% и составила в 2024 году 1 130 тыс. км., а в СФО увеличилась всего на 3,8 тыс. км или на 2,4% и составила на конец 2024 года 160,7 тыс. км.

Поскольку за анализируемый период темп роста протяженности дорог с твердым покрытием (10,4%) выше темпа роста протяженность дорог общего пользования (9,1%) можно говорить о том, что общероссийский вектор развития автодорожной сети направлен не только на количественный рост, но и на улучшение качества автодорог.

Вместе с тем следует отметить, что темпы прироста протяжённости автомобильных дорог в Сибирском федеральном округе за 2014–2024 гг. существенно уступают среднероссийским показателям. Так, общий прирост дорожной сети в СФО составил 3,6 %, что более чем в 2,5 раза ниже общероссийского уровня. Ещё более заметный разрыв наблюдается по дорогам с твёрдым покрытием: их прирост в округе — 2,4 %, что почти в 4 раза меньше, чем в целом по стране.

В результате доля Сибирского федерального округа в общей сети автомобильных дорог России сократилась:

- по общей протяжённости — с 14,5 % до 14,1 %,
- по дорогам с твёрдым покрытием — с 10,8 % до 10,2 %.

Такое отставание в развитии дорожной инфраструктуры ограничивает транспортную доступность региона, снижает эффективность логистических цепочек и сдерживает развитие сферы услуг — особенно в сегментах, зависящих от мобильности товаров и населения, таких как торговля, доставка и потребительская кооперация. Анализируя динамику удельного веса дорог с твердым покрытием в среднем по стране (с 70,5% в 2014 году до 71,4% к 2024 году) и в СФО (с 72,8% в 2014 году до 72% к 2024 году) можно заключить, что изначально структура дорожной сети в СФО была относительно качественной, но ее модернизация и развитие в последнее десятилетие происходят крайне медленно.

Следует также отметить, что за 10 лет — с 2014 по 2024 годы — на Сибирский федеральный округ приходится менее 6% прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования, и менее 4% прироста автодорог с твердым покрытием, что недопустимо мало для столь стратегически важного в транспортном смысле макрорегиона.

Исходя из данных таблицы 1 видно, что с 2014 по 2024 годы как в Российской Федерации, так и в Сибирском федеральном округе протяженность дорог общего пользования прирастала, в основном, за счет местных и федеральных дорог, а протяженность региональных автодорог сокращалась. Низкие темпы роста федеральных дорог и отсутствие роста региональных усугубляют инфраструктурные проблемы СФО.

В [Таблице 1](#) приведены данные о протяженности и структуре автомобильных дорог общего пользования в зависимости от их назначения в Российской Федерации и в СФО.

С 2014 по 2024 годы в Российской Федерации наибольшая доля приходится на автодороги местного значения — более 60% на протяжении всего анализируемого периода, темп роста 14,8%, что позволяет сделать заключение об активном развитии дорожной инфраструктуры в муниципалитетах. На втором месте автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения — их доля за период с 2014 по 2024 год составляет более 30%, однако заметна тенденция к ее снижению. Протяженность автомобильных дорог федерального значения на протяжении всего анализируемого периода растет, что приводит и к увеличению их доли — с 3,6% в 2014 году до 4,1% в 2024 году, темп роста 26,7% и свидетельствует о приоритете развития стратегически важных магистралей.

Структура дорог в Сибирском федеральном округе в целом соответствует общероссийским значениям, однако следует отметить, что сокращение протяженности дорог регионального или межмуниципального значения, также как и прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения происходит более медленными темпами, чем в целом по стране. Это ведет к усилению структурного дисбаланса между Российской Федерацией и Сибирским федеральным округом. Обращает на себя внимание малый прирост федеральных трасс, которые являются каркасом транспортной системы. Это усугубляет инфраструктурный разрыв и тормозит интеграцию Сибирского федерального округа в общероссийскую экономическую и транспортную систему, ограничивая потенциал развития макрорегиона.

Согласно [Таблице 2](#), распределение автодорог общего пользования по регионам СФО носит крайне неравномерный характер.

Лидирующую позицию занимают Алтайский край, Красноярский край и Иркутская область, на которые приходится более половины всей дорожной сети. В совокупности с Новосибирской и Омской областями их доля превышает 75 %.

Для остальных субъектов округа характерна слабая транспортная оснащенность, что ограничивает доступность и качество услуг

Таблица 1. Структура автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации Сибирского федерального округа в 2014-2022 годах\*

Наименование показателя	Значение показателя по годам											Абсолютное изменение 2024 г. к 2014 г.	Темп роста 2024 г. к 2014 г., %
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Автомобильные дороги общего пользования, всего, тыс. км:													
в Российской Федерации	1 451,2	1 480,5	1 498,5	1 507,8	1 531,5	1 542,2	1 553,7	1 566,1	1 575,6	1 579,9	1 583,2	132,0	109,1
- в том числе:													
местного значения	884,3	912,9	934,0	943,7	966,7	976,7	987,8	999,1	1 008,0	1 012,4	1 015,3	131,0	114,8
регионального или межмуниципального значения	515,3	515,8	512,6	511,0	510,4	508,2	505,5	503,4	503,0	502,4	502,5	-12,8	97,5
федерального значения	51,7	51,9	52,0	53,1	54,3	57,3	60,4	63,7	64,5	65,2	65,5	13,8	126,7
в Сибирском федеральном округе	215,4	220,7	223,4	224,6	224,7	225,2	226,0	225,5	225,4	224,2	223,2	7,8	103,6
- в том числе:													
местного значения	125,4	130,8	133,4	134,6	134,7	135,3	136,3	135,8	135,6	134,6	133,7	8,3	106,6
регионального или межмуниципального значения	83,3	83,2	83,3	83,2	83,3	83,2	82,5	82,5	82,5	82,4	82,4	-0,9	98,9
федерального значения	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	0,5	107,5
Структура автомобильных дорог общего пользования, всего, %:													
в Российской Федерации	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	-
- в том числе:													
местного значения	60,9	61,7	62,3	62,6	63,1	63,3	63,6	63,8	64,0	64,1	64,1	3,2	-
регионального или межмуниципального значения	35,5	34,8	34,2	33,9	33,3	33,0	32,5	32,1	31,9	31,8	31,7	-3,8	-
федерального значения	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,7	3,9	4,1	4,1	4,1	4,1	0,5	-
в Сибирском федеральном округе	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	-
- в том числе:													
местного значения	58,2	59,3	59,7	59,9	60,0	60,1	60,3	60,2	60,2	60,0	59,9	1,7	-
регионального или межмуниципального значения	38,7	37,7	37,3	37,1	37,1	37,0	36,5	36,6	36,6	36,8	36,9	-1,8	-
федерального значения	3,1	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	0,1	-

\* выполнено по [5]

Обращает на себя внимание сокращение удельного веса Алтайского края в протяженности дорог общего пользования по федеральному округу (с 25,8% в 2014 году до 23,5% в 2024 году) и заметный рост данного показателя Иркутской области (с 13,5% в 2014 году до 14,2% в 2024 году) и Республики Тыва (с 2,6% в 2014 году до 4,1% в 2024 году).

**Таблица 2.** Структура автодорог общего пользования Сибирского федерального округа в 2014-2022 годах в региональном разрезе\*

Наименование показателя	Значение показателя по годам										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Удельный вес региона в протяженности автодорог общего пользования по СФО, всего, %:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100,0	100
- в том числе:											
Алтайский край	25,8	25,2	24,9	24,7	24,4	24,1	24,0	23,7	23,7	23,8	23,5
Красноярский край	14,9	14,6	14,6	14,5	14,5	14,5	14,4	14,5	14,4	14,4	14,5
Иркутская область	13,5	13,7	13,7	13,8	13,9	13,8	13,8	14,0	13,9	14,1	14,2
Новосибирская область	12,1	12,7	12,6	12,5	12,5	12,5	12,5	12,6	12,6	12,0	12,1
Омская область	10,9	10,7	10,7	10,6	10,6	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7	10,8
Кемеровская область	9,3	9,0	9,0	9,0	9,1	9,1	9,4	9,3	9,4	9,4	9,5
Томская область	4,9	5,0	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	5,0	5,0	5,0	5,1
Республика Тыва	2,6	3,2	3,7	3,8	3,8	4,0	4,0	4,0	4,0	4,1	4,1
Республика Хакасия	3,3	3,1	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4	3,5	3,5	3,5	3,5
Республика Алтай	2,7	2,8	2,8	2,7	2,8	2,9	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9
Плотность автодорог общего пользования федерального, регионального или муниципального и местного значения с твердым покрытием по СФО, всего, км дорог на 1000 кв. км территории:	36	36	36	37	37	37	37	37	37	37	37
- в том числе:											
Алтайский край	224	221	220	221	215	217	210	202	200	200	196
Кемеровская область	176	174	175	177	178	177	182	180	186	185	185
Новосибирская область	102	109	110	111	112	115	116	116	117	118	118
Омская область	98	98	98	98	99	99	100	101	100	94	95
Республика Хакасия	88	87	87	91	93	93	93	94	94	94	94
Республика Алтай	47	48	49	49	49	49	50	50	50	50	50
Иркутская область	29	30	30	31	32	31	32	32	33	33	33
Томская область	24	24	24	24	24	24	25	25	25	25	25
Республика Тыва	20	21	21	21	21	21	21	22	22	22	22
Красноярский край	11	12	11	12	12	12	12	12	12	12	12
* Справочно: плотность автодорог общего пользования в РФ, км дорог на 1000 кв. км территории	60	61	62	62	63	64	64	65	65	66	66

Источник: составлено авторами ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#))

Плотность автомобильных дорог – важный показатель обеспеченности территорий дорожной сетью. В СФО данный показатель в 1,7 раз ниже, чем в целом по стране – на конец 2024 года 37 км дорог на 1000 кв. км территории Сибирского федерального округа против 65 км дорог на 1000 кв. км территории Российской Федерации. Также четко прослеживается внутренняя дифференциация регионов СФО по данному показателю. Половина регионов СФО имеет плотность автомобильных дорог выше среднероссийских показателей, например, Алтайский край (196 км дорог на 1000 кв. км территории), Кемеровская область (185 км дорог на 1000 кв. км территории) и Новосибирская область (118 км дорог на 1000 кв. км территории). Вторая половина, за счет значительной протяженности и/или слабого развития территории имеют показатели существенно ниже среднероссийских, например, Красноярский край (12 км автодорог на 1000 кв. км территории), Республика Тыва (22 км автодорог на 1000 кв. км территории) и Томская область (25 км автодорог на 1000 кв. км территории).

Таким образом, обеспеченность автодорожной сетью Сибирского федерального округа неравномерное, с концентрацией в отдельных регионах и серьезным отставанием крупных территорий. Это создает дисбаланс в транспортной доступности внутри округа. В наибольшей степени требует развития транспортная инфраструктура в Красноярском крае, Республиках Алтай и Тыва, Иркутской и Томской областях.

В [Таблице 3](#) приведены данные о грузонапряженности автодорог общего пользования в СФО.

**Таблица 3.** Грузонапряженность дорог общего пользования в Сибирском федеральном округе в 2014-2022 годах\*

Наименование показателя	Значение показателя по годам										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Грузонапряженность, тыс. тонно-км на 1 км дорог общего пользования											
в Сибирском федеральном округе:	83,6	71,8	67,2	70,4	76,3	87,7	88,9	89,0	103,1	105,3	108,2
- в том числе:											
Республика Алтай	23,9	15,3	17,6	21,7	24,9	15,5	15,0	17,3	18,5	23,5	13,7
Республика Тыва	53,5	33,1	23,6	21,5	28,2	33,0	14,0	11,0	13,7	18,0	17,1
Республика Хакасия	246,3	69,3	55,0	39,9	36,7	51,0	57,7	69,3	80,0	111,4	96,2
Алтайский край	28,4	27,5	25,1	33,2	38,5	39,3	41,7	43,9	42,6	40,4	43,9
Красноярский край	138,0	100,3	83,1	94,4	92,5	103,4	121,4	131,5	171,4	180,4	193,1
Иркутская область	77,3	83,2	88,7	77,0	77,6	77,6	73,8	77,7	79,9	87,1	89,3
Кемеровская область - Кузбасс	66,7	69,7	67,4	60,9	57,2	57,5	57,8	47,2	47,4	52,9	54,6
Новосибирская область	73,5	67,1	83,0	82,2	112,2	166,9	184,5	197,2	219,4	230,9	214,5
Омская область	71,2	65,8	58,6	65,1	70,9	98,8	95,5	57,0	91,5	90,1	99,9
Томская область	252,8	266,8	220,1	252,8	260,4	248,5	193,2	204,1	232,0	192,5	217,3

\*Источник: составлено авторами ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#))

Напряженность эксплуатации дорог в целом по СФО повышается, что особенно заметно после начала специальной военной операции. За 10 лет нагрузка на дорожную сеть общего пользования по всему округу выросла на 29,4%, с 83,6 до 108,2 тыс. тонно-км/км.

Неравномерная реакция регионов Сибирского федерального округа на рост транспортной нагрузки приводит к выраженной дифференциации по грузонапряжённости дорог. В то время как в Республиках Хакасия, Тыва и Алтай наблюдается снижение или нестабильность этого показателя, в Красноярском крае, Новосибирской и Томской областях он остаётся устойчиво высоким – более чем в два раза выше среднего по СФО. Такая перегрузка инфраструктуры негативно сказывается на её состоянии, снижает надёжность транспортных связей и может ограничивать развитие логистики, торговли и других сегментов региональной сферы услуг.

Данные [Таблицы 4](#) позволяют увидеть общероссийский тренд изменения ситуации соответствия автомобильных дорог нормативным требованиям к эксплуатации:

– по региональным автодорогам ситуация улучшается (доля автодорог, не соответствующих нормативным требованиям снижается с 62,9% в 2014 году до 49,4% к 2022 году);

– по автодорогам местного значения ситуация «оставляет желать лучшего» – доля не отвечающих требованиям дорог довольно высока – порядка 45% от общей протяженности к 2024 году.

Это указывает на сознательный приоритет в распределении ресурсов: средства в первую очередь направляются на поддержание магистралей, несущих основную нагрузку, в ущерб дорогам местного значения. Региональные автодороги приводят в соответствие с нормативными требованиями по их эксплуатации, а вот местным автодорогам уделяется меньше внимания – в результате увеличивается удельный вес дорог, не соответствующих требованиям по эксплуатации.

**Таблица 4.** Соответствие автомобильных дорог нормативным требованиям к эксплуатации в Российской Федерации и Сибирском федеральном округе в 2014-2022 годах\*

Наименование показателя	Значение показателя по годам										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Доля автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям, %:											
в Российской Федерации											
- дороги регионального или муниципального значения	62,9	61,9	58,5	56,9	57,6	55,8	54,2	51,8	49,4	н/д	н/д
- дороги местного значения	43,4	44,8	46,5	46,8	47,2	48,0	47,2	47,0	46,3	45,6	45,4
в Сибирском федеральном округе:											
- дороги регионального или муниципального значения, в т.ч.:	48,5	57,8	57,5	56,3	57,9	57,0	55,4	53,2	50,7	н/д	н/д
Республика Алтай	83,1	87,6	81,8	80,8	80,6	79,2	77,4	72,6	64,3	н/д	н/д
Республика Тыва	58,3	56,7	55,7	54,8	46,8	46,8	52,5	51,3	51,3	н/д	н/д
Республика Хакасия	33,4	32,5	32,5	31,6	31,4	31,3	31,2	31,4	31,3	н/д	н/д
Красноярский край	32,1	30,0	33,0	28,6	28,6	32,2	30,0	28,0	28,5	н/д	н/д
Иркутская область	74,9	73,7	73,5	73,1	71,7	69,6	67,3	65,9	63,8	н/д	н/д
Кемеровская область - Кузбасс	66,4	66,0	65,2	64,8	63,3	60,1	57,5	53,4	48,3	н/д	н/д
Новосибирская область	64,0	64,0	63,6	63,3	63,3	60,7	59,6	57,5	55,0	н/д	н/д
Омская область	67,0	66,0	65,0	64,0	62,1	60,4	58,4	55,8	53,5	н/д	н/д
Томская область	79,2	77,2	73,6	73,4	76,2	75,0	71,2	66,8	61,1	н/д	н/д
Алтайский край	52,2	51,7	51,2	50,6	62,0	60,6	59,6	57,9	54,3	н/д	н/д
- дороги местного значения, в т.ч.:	41,8	43,9	47,9	49,9	49,7	51,5	51,7	50,7	50,6	52,1	52,0
Республика Алтай	76,8	77,7	77,1	76,4	81,9	79,7	75,0	70,5	70,1	69,1	72
Иркутская область	64,2	63,5	63,1	62,1	58,3	56,8	55,0	53,1	51,3	51,8	51
Республика Тыва	36,8	48,7	55,0	55,5	57,2	58,5	58,5	58,5	60,9	60,4	61

Республика Хакасия	33,7	32,4	34,6	40,0	41,5	42,9	43,6	44,2	41,8	41,2	41
Алтайский край	59,2	61,2	64,5	70,3	69,8	68,7	67,9	66,6	66,0	68,8	68
Красноярский край	27,5	29,5	40,8	42,8	42,2	44,2	43,8	43,8	43,5	42,7	43
Кемеровская область - Кузбасс	11,3	12,1	11,6	11,8	9,6	13,7	15,7	16,0	19,8	23,2	25
Новосибирская область	13,3	11,4	12,8	13,9	22,5	37,3	45,4	44,4	45,3	48,4	50
Омская область	53,9	55,3	66,5	66,0	64,2	63,2	61,3	60,1	58,2	58,2	58
Томская область	14,2	36,6	40,3	38,9	37,9	39,3	39,5	38,0	38,2	69,1	72

\*Источник: составлено авторами ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#))

В СФО соответствие автодорог нормативным требованиям к эксплуатации хуже, чем в целом по стране. И если доля региональных автодорог, не отвечающих нормативным требованиям, к 2022 году почти сравнялась со среднероссийским уровнем (50,7% в СФО против 49,4% в среднем по РФ), то в отношении дорог местного значения ситуация только ухудшилась – за последнее десятилетие доля автодорог не соответствующих нормативным требованиям возросла с 41,8% в 2014 году до 52,0% в 2024 году.

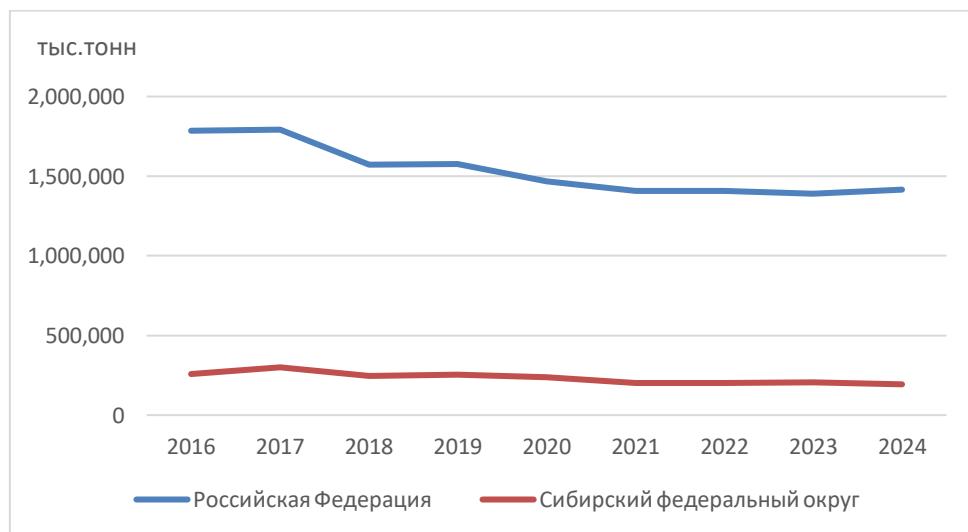
Это указывает на сложности в содержании дорожной сети на муниципальном уровне, прежде всего за счет хронического недофинансирования.

Лидерами по качеству дорог регионального значения являются Республика Хакасия и Красноярский край. Их показатели стабильно лучше средних как по СФО, так и по России. Аутсайдерами являются Республика Алтай, Томская область и Иркутская область, в которых доля региональных автодорог, не отвечающих нормативным требованиям, стабильно выше 60%.

Наиболее проблемными регионами по состоянию местных автомобильных дорог являются Томская область, где отмечен катастрофический рост доли автодорог не соответствующих нормативным требованиям с 14,2% в 2014 году до 72% в 2024 году, Республика Алтай и Алтайский край, со стабильно критическим уровнем порядка 70%.

Проблема местных дорог – это в первую очередь проблема бюджетной обеспеченности муниципалитетов. У них часто нет достаточных собственных доходов для содержания протяженной дорожной сети, особенно в условиях сурового сибирского климата, который ускоряет износ. Даже значительные усилия недостаточны для преодоления накопленного за многие годы кризиса.

Повышение грузонапряженности и, соответственно, ухудшение качества автодорог, может быть связано с увеличивающимся объемом перевозимых грузов и увеличением дальности их перевозки.



**Рис. 2.** Динамика перевозки грузов автотранспортом организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) в 2016-2024 годах в Российской Федерации и Сибирском федеральном округе\*

\*Источник: составлено авторами ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#))



**Рис. 3.** Динамика перевозки грузов автотранспортом на коммерческой основе (за плату) организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) в 2016-2024 годах в Российской Федерации и Сибирском федеральном округе\*

Источник: составлено авторами ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#))

Как видно из представленных на [Рисунке 2](#) данных в Российской Федерации наблюдается устойчивый тренд к снижению перевозок крупным и средним бизнесом. Это может быть обусловлено снижением транспортной активности этих предприятий в рамках их собственной (некоммерческой) логистики. В Сибирском федеральном округе также наблюдается снижение объемов перевозки грузов автомобильным транспортом, однако тренд здесь можно охарактеризовать как более мягкий. Доля СФО в общероссийском объеме колебалась в районе 11-16%, не показывая роста.

В секторе перевозки грузов на коммерческой основе в Российской Федерации наблюдается стабильный рост, может быть обусловлено общенациональным трендом на коммерциализацию и аутсорсинг логистики: компании всё чаще не возят грузы сами, а пользуются услугами профессиональных перевозчиков. В СФО тренд противоположный – рынок платных логистических услуг СФО развивается медленнее, чем в среднем по стране. При этом дальность коммерческих перевозок в СФО выросла в несколько раз ([Таблица 5](#)).

**Таблица 5.** Дальность перевозки грузов автомобильным транспортом в регионах Сибирского федерального округа в 2016-2024 годах\*

Наименование показателя	Значение показателя по годам									Темп роста 2024 г. к 2016 г., %
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Дальность перевозки 1 усл. тонны груза автомобильным транспортом организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства), км										
в Российской Федерации	60,0	70,2	75,5	86,4	96,3	110,8	113,7	116,5	126,8	211,4
в Сибирском федеральном округе, в т.ч.:	41,6	37,7	47,4	55,3	60,5	68,6	75,6	76,9	83,6	201,2
Республика Алтай	164,2	229,1	81,2	163,4	105,7	82,1	90,8	114,8	62,7	38,2
Республика Тыва	22,1	16,8	14,6	15,5	11,7	9,7	13,5	20,9	23,7	107,1
Республика Хакасия	28,1	23,0	27,5	36,9	44,1	57,5	82,4	79,0	71,6	254,6

Алтайский край	47,2	44,4	49,5	55,6	66,9	61,1	58,6	60,2	65,0	137,8
Красноярский край	27,5	32,5	34,6	34,4	36,8	45,7	46,0	50,1	62,4	227,0
Иркутская область	60,3	45,4	63,3	65,0	62,9	68,3	74,0	64,1	77,2	128,0
Кемеровская область	28,4	29,5	27,6	24,7	23,4	35,1	41,9	40,3	37,4	131,9
Новосибирская область	81,1	89,4	117,4	181,4	247,7	260,1	262,9	304,2	261,1	322,0
Омская область	47,0	50,3	56,2	105,3	113,2	51,4	89,4	88,9	102,8	218,9
Томская область	36,4	38,4	39,7	39,8	43,5	48,6	62,9	78,9	89,5	246,3
Дальность перевозки 1 усл. тонны груза автомобильным транспортом организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) на коммерческой основе (за плату), км										
в Российской Федерации	135	153	179	204	234	259	255	258	264	195,7
в Сибирском федеральном округе, в т.ч.:	40	48	70	86	100	126	149	149	163	404,5
Республика Алтай	79	78	136	169	39	84	80	193	н/д	-
Республика Тыва	213	28	116	408	83	26	26	62	н/д	-
Республика Хакасия	84	34	32	61	53	223	343	198	273	326,0
Алтайский край	372	154	166	167	214	222	183	191	209	56,2
Красноярский край	26	41	53	40	51	62	73	82	116	451,0
Иркутская область	47	95	90	98	117	122	153	150	149	318,6
Кемеровская область	16	14	21	19	17	31	36	34	31	202,6
Новосибирская область	207	233	255	354	557	579	568	648	553	267,1
Омская область	140	165	166	362	429	138	239	208	270	193,3
Томская область	128	103	34	50	88	69	99	127	138	108,4

\*Источник: составлено авторами ([Сайт Федеральной службы государственной статистики](#))

Как видно из данных [Таблицы 5](#) за период с 2016 по 2024 годы перевозить грузы автомобильным транспортом в Российской Федерации стали дальше вдвое (в том числе и на коммерческой основе), что может быть связано с оптимизацией логистических сетей, ростом межрегиональной торговли и развитием магистральной транспортной инфраструктуры. Данная тенденция характерна и для СФО. Однако, обращает на себя внимание тот факт, что в сегменте автоперевозок, осуществляемых на коммерческой основе (за плату) наблюдается взрывной рост дальности – порядка 4 раз, что указывает на интенсивное развитие именно рыночного, коммерческого логистического сектора в округе.

Абсолютным лидером по дальности перевозки грузов в период с 2016 по 2024 годы была Новосибирская область, что подтверждает статус региона как крупнейшего логистического и распределительного хаба. В сегменте коммерческих перевозок к 2024 году Новосибирская область также сохраняет лидерство по абсолютным значениям (553 км) при высоком темпе роста (267,1%).

Томская область, Республика Хакасия и Красноярский край показали рост дальности перевозки грузов в анализируемом периоде значительно выше среднего по округу.

В 2024 году значительно ниже среднерегионального значения (126,8 км) показатели дальности перевозки в Республике Тыва (23,7 км) и Кемеровской области (37,4 км). Эти регионы можно назвать аутрайдерами в Сибирском федеральном округе.

Следует отметить, что в большинстве регионов СФО дальность перевозки грузов на коммерческой основе значительно превышает общую, что довольно логично, так как коммерческие перевозчики ориентированы на более эффективные и длинные маршруты.

#### Выводы и заключение.

Как показывает проведенное исследование, за период с 2014 по 2024 годы в России в целом наблюдалось позитивное развитие дорожной инфраструктуры как в количественном,

так и в качественном отношении. Однако это развитие было крайне неравномерным. Сибирский федеральный округ значительно отстал от общероссийских темпов, особенно в строительстве и модернизации дорог с твердым покрытием. Низкие темпы прироста дорог с твердым покрытием на фоне общего роста по стране указывают на сохраняющийся и углубляющийся инфраструктурный разрыв, что может серьезно сдерживать экономический потенциал и социальное развитие стратегически важного макрорегиона.

Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» сдвинула ситуацию с «мертвой точки» и обозначила движение в сторону создания современной и надежной транспортной инфраструктуры.

За период с 2014 по 2024 годы в России произошло перераспределение дорожной сети в пользу дорог местного и федерального значения при сокращении доли региональных дорог. Однако Сибирский федеральный округ развивался значительно медленнее среднероссийских темпов по всем категориям дорог. Наиболее критичным является слабый прирост федеральных трасс, которые являются каркасом транспортной системы.

Автодорожная сеть Сибирского федерального округа характеризуется сильной пространственной поляризацией и общей стагнацией. Крайне низкая и неравномерная плотность дорог с твердым покрытием, особенно в крупнейших по площади регионах (например, в Красноярском крае), указывает на структурный дисбаланс и хроническое недофинансирование развития транспортной инфраструктуры на большей части территории СФО.

В большинстве регионов СФО приоритет отдается ремонту дорог регионального значения, в то время как состояние местной дорожной сети системно ухудшается или остается критически плохим. Это создает серьезные проблемы для жителей сельской местности и малых городов, повышает риски экономической интеграции округа, освоения ресурсов и качества жизни населения.

В ключевых регионах СФО наблюдается сложная ситуация с транспортной нагрузкой на автодорожную сеть, влекущая за собой ухудшение качества автодорог. Через наиболее развитые в экономическом и логистическом плане субъекты Сибирского федерального округа – Красноярский край, Новосибирскую и Томскую области проходит основной грузопоток, однако развитость автодорожной сети в них нельзя считать достаточной.

Резкий рост грузонапряженности на фоне медленного расширения и модернизации дорожной инфраструктуры значительно повышает риски ускоренного износа дорожного полотна, роста аварийности, снижения

Существующая модель, при которой ресурсы концентрируются на поддержании региональных магистралей под растущей нагрузкой, ведет к углублению дисбаланса. Местная дорожная сеть в ключевых регионах (таких как Новосибирская или Томская области) становится «слабым звеном», ограничивающим экономическое развитие и качество жизни.

Все вышеперечисленное указывает на острую необходимость опережающего развития дорожной сети, особенно в регионах-лидерах по грузонапряженности.

В 2021 г. был утвержден обновленный паспорт данного проекта, который стал называться «Безопасные качественные дороги» [6]. Одной из основных целей данного проекта является увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 60% (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.), а также увеличение доли автомобильных дорог в крупнейших городах, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85% ([Александренко, Ильиных, 2022](#)).

Для ускоренного приведения автомобильных дорог регионального и местного значения в нормативное состояние необходима разработка теоретических и методологических основ принятия управлеченческих решений ([Слободчикова, 2021](#)).

Для устойчивого развития территорий СФО необходимо существенное увеличение финансирования и повышение эффективности управления автомобильными дорогами местного значения. Без этого социально-экономическое развитие многих районов будет затруднено. Должен быть пересмотрен механизм финансовой поддержки местных дорог, возможно, через создание целевых субсидий или увеличение доли муниципалитетов в налоговых доходах. Также, необходима разработка сбалансированных программ, где улучшение региональных трасс не ведет к «забвению» местных.

Без этого транспортная система Сибирского федерального округа потеряет целостность и эффективность.

## Литература

**Чечнева, 2010.** – Чечнева, Ю. В. К вопросу о классификации транспортных услуг / Ю.В. Чечнева // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2010. – №12 [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-klassifikatsii-transportnyh-uslug>

**Денисенко, Шахнович, 2021.** – Денисенко, Е. Б. Роль автомобильного транспорта в структуре грузовых перевозок в Российской Федерации / Е. Б. Денисенко, Р. М. Шахнович // Эффективность сферы товарного обращения и труда : Сборник научных статей VII Писаренковских чтений, Гомель, 09–10 ноября 2021 года / Редколлегия: С.Н. Лебедева [и др.]. Под научной редакцией Т.В. Гасановой. – Гомель: Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации, 2021. – С. 32-35.

**Распоряжение Правительства РФ, 2021.** – Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [Электронный ресурс]. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/).

**Турлаев, Кузменко, Окольнишникова, 2021.** – Турлаев, Р. С. Развитие сферы автомобильных грузовых перевозок на рынке транспортно-логистических услуг России / Р.С. Турлаев, Ю.Г. Кузменко, И.Ю. Окольнишникова // ЭПП. – 2021. – №4 [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitiye-sfery-avtomobilnyh-gruzovyh-perevozok-na-rynke-transportno-logisticheskikh-uslug-rossii>

**Сайт Федеральной службы.** – Сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gks.ru/>.

**Шамоян, Масленникова, 2021.** – Шамоян Э. Д. Проблемы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» / Э. Д. Шамоян, Е.В. Масленникова // Общество, экономика, управление. – 2021. – Т.6. – №3. – С. 27–32. [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-realizatsii-natsionalnogo-proekta-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi>.

**Александренко, Ильиных, 2022.** – Александренко А. С. Направления развития транспортной инфраструктуры и их стратегии / А. С. Александренко, А.С. Ильиных // Фундаментальные и прикладные вопросы транспорта. – 2022. – № 1(4). – С. 34–40 [Электронный ресурс]. – URL: [https://fpvt.ru/wp-content/uploads/2022/06/%E2%84%96-14-2022-%Do%AF%Do%9D%Do%92%Do%90%Do%Ao%Do%AC-%Do%9C%Do%90%Do%Ao%Do%A2\\_%Do%A1%Do%9A%Do%90%Do%A7%Do%90%Do%A2%Do%AC.pdf](https://fpvt.ru/wp-content/uploads/2022/06/%E2%84%96-14-2022-%Do%AF%Do%9D%Do%92%Do%90%Do%Ao%Do%AC-%Do%9C%Do%90%Do%Ao%Do%A2_%Do%A1%Do%9A%Do%90%Do%A7%Do%90%Do%A2%Do%AC.pdf)

**Полянская, Ульзетуева, 2024.** – Полянская С.В., Ульзетуева Д. Д. Анализ состояния автомобильных дорог регионального значения Российской Федерации // Управленческое консультирование. – 2024. – №2. – С. 160–178 [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sostoyaniya-avtomobilnyh-dorog-regionalnogo-znacheniya-rossiyskoy-federatsii>

**Слободчикова, 2021.** – Слободчикова Н.А. Состояние сети автомобильных дорог регионального и местного значения Байкальского региона. – Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. – 2021. – Т.11. – №1. – С. 74–83. [Электронный ресурс]. – URL: <https://doi.org/10.21285/2227-2917-2021-1-74-8>

## References

**Chechneva, 2010.** – Chechneva, Yu. V. K voprosu o klassifikaczi transportnykh uslug / Yu.V. Chechneva // Aktual`nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk. – 2010. – #12 [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-klassifikatsii-transportnyh-uslug>

**Denisenko, Shakhnovich, 2021.** – Denisenko, E. B. Rol` avtomobil`nogo transporta v strukture gruzovykh perevozok v Rossiijskoj Federaczii / E. B. Denisenko, R. M. Shakhnovich // Efektivnost` sfery tovarnogo obrashcheniya i truda : Sbornik nauchnykh statej VII Pisarenkovskikh chtenij, Gomel`, 09–10 noyabrya 2021 goda / Redkollegiya: S.N. Lebedeva [i dr.]. Pod nauchnoj redakcziej T.V. Gasanovoj. – Gomel` : Belorusskij torgovo-e`konomicheskij universitet potrebitel`scoj kooperacii, 2021. – S. 32-35.

**Rasporyazhenie Pravitel`stva RF, 2021.** – Rasporyazhenie Pravitel`stva RF ot 27.11.2021 g. № 3363-р «O Transportnoj strategii Rossijskoj Federaczii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda» [Elektronnyj resurs]. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/).

**Turlaev, Kuzmenko, Okol`nishnikova, 2021.** – Turlaev, R. S. Razvitiye sfery avtomobil`nykh gruzovykh perevozok na rynek transportno-logisticheskikh uslug Rossii / R.S. Turlaev, Yu.G. Kuzmenko, I.Yu. Okol`nishnikova // E`PP. – 2021. – #4 [E`lektronnyj resurs]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitiye-sfery-avtomobilnyh-gruzovyh-perevozok-na-rynek-transportno-logisticheskikh-uslug-rossii>

**Sajt Federal`noj sluzhby.** – Sajt Federal`noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki [E`lektronnyj resurs]. – URL: <http://www.gks.ru/>.

**Shamoyan, Maslennikova, 2021.** – Shamoyan E. D. Problemy realizacii natsional`nogo proekta «Bezopasnye i kachestvennye avtomobil`nye dorogi» / E. D. Shamoyan, E.V. Maslennikova // Obshhestvo, ekonomika, upravlenie. – 2021. – T.6. – #3. – S. 27–32. [E`lektronnyj resurs]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-realizatsii-natsionalnogo-proekta-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi>.

**Aleksandrenko, Il`inykh, 2022.** – Aleksandrenko A. S. Napravleniya razvitiya transportnoj infrastruktury i ikh strategii / A. S. Aleksandrenko, A.S. Il`inykh // Fundamental`nye i prikladnye voprosy transporta. – 2022. – #1(4). – S. 34–40 [E`lektronnyj resurs]. – URL: [https://fpvt.ru/wp-content/uploads/2022/06/%E2%84%96-14-2022-%Do%AF%Do%9D%Do%92%Do%90%Do%Ao%D0%AC-%Do%9C%Do%90%Do%Ao%D0%A2\\_%Do%A1%Do%9A%D0%90%D0%A7%D0%90%D0%A2%D0%AC.pdf](https://fpvt.ru/wp-content/uploads/2022/06/%E2%84%96-14-2022-%Do%AF%Do%9D%Do%92%Do%90%Do%Ao%D0%AC-%Do%9C%Do%90%Do%Ao%D0%A2_%Do%A1%Do%9A%D0%90%D0%A7%D0%90%D0%A2%D0%AC.pdf)

**Polyanskaya, Ul`zetueva, 2024.** – Polyanskaya S.V., Ul`zetueva D. D. Analiz sostoyaniya avtomobil`nykh dorog regional`nogo znacheniya Rossijskoj Federacii // Upravlencheskoe konsul`tirovanie. – 2024. – #2. – S. 160–178 [E`lektronnyj resurs]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sostoyaniya-avtomobilnyh-dorog-regionalnogo-znacheniya-rossijskoy-federacii>

**Slobodchikova, 2021.** – Slobodchikova N.A. Sostoyanie seti avtomobil`nykh dorog regional`nogo i mestnogo znacheniya Bajkal`skogo regiona. – Izvestiya vuzov. Investiczi. Stroitel`stvo. Nedvizhimost`. – 2021. – T. 11. – #1. – S. 74–83. [E`lektronnyj resurs]. – URL: <https://doi.org/10.21285/2227-2917-2021-1-74-8>

UDC 338.49

## The role of the road network in ensuring the sustainable functioning of the service sector in the Siberian Federal District

Olga A. Chistyakova<sup>a,\*</sup>, Zhanna P. Shnorra, Ekaterina B. Denisenko<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Siberian University of Consumer Cooperation, Novosibirsk, Russian Federation

**Abstract.** This article is devoted to the study of the state of the road network in the regions of the Siberian Federal District. The purpose of this work is to identify the features, structural imbalances, and key problems of road infrastructure development at the national and regional levels, using the example of the Siberian Federal District. The object of the study is the road network, and the object of observation is the regions of the Siberian Federal District. The study proves that the current model of road network development in the regions of the Siberian Federal District, characterized by chronic underfunding, low rates of modernization, and the concentration of resources on a limited number of highways, is leading to a deepening of the infrastructure gap with the rest of the country. This poses risks to economic integration, resource development, and the quality of life. The paper substantiates the need to change priorities: the advanced development of the road network in the Siberian Federal District, a significant increase in funding for local roads, and the development of balanced programs aimed at overcoming the transport isolation of vast territories are required.

**Keywords:** service sector, road network, transport infrastructure, road density, traffic intensity, road surface quality, cargo transportation, regional development, and infrastructure gap.

\* Corresponding author

Email addresses: [chistiakowa.ol@yandex.ru](mailto:chistiakowa.ol@yandex.ru) (O.A. Chistyakova)