

УДК 338.47

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ РЕГИОНА

А.В. Купцов, Н.С. Соменкова, Л.Н. Перцева

ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского», Нижний Новгород, email: somenkova@iee.unn.ru, kav191982@yandex.ru, oranovamv@iee.unn.ru

Аннотация. В статье рассматривается организация работы пассажирского транспорта в Нижегородской области. Проанализированы основные показатели, характеризующие сферу пассажирского транспорта в регионе. Отдельное внимание уделяется изучению пассажирооборота автобусов, который является основным показателем пассажирских перевозок. В статье приводятся данные по количеству эксплуатируемых автобусов по регионам ПФО на 100 тыс. жителей. Показаны направления развития системы транспортного обслуживания населения и финансовое обеспечение в рамках регионального бюджета для реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» и регионального проекта «Развитие общественного транспорта Нижегородской области». Выявлены существующие проблемы пассажирского транспорта региона. Подробно исследована проблема снижения конкурентоспособности автобусного транспорта в системе региональных пассажирских перевозок. Поскольку во многом она связана с большим сроком эксплуатации и сильным износом больших автобусов предложен проект по модернизации автобусов большого и особо большого класса. В статье даны рекомендации по решению других выявленных проблем.

Ключевые слова: государственное управление, транспорт, пассажирские перевозки, закупка автобусов.

IMPROVEMENT OF THE ORGANIZATION OF TRANSPORT SERVICES FOR THE REGION'S POPULATION

A.V. Kuptsov, N.S. Somenkova, L.N. Pertseva

National Research State University named after N. I. Lobachevsky in Nizhny Novgorod, Nizhny Novgorod, email: somenkova@iee.unn.ru, kav191982@yandex.ru, oranovamv@iee.unn.ru

Abstract. This article examines the organization of passenger transport in the Nizhny Novgorod Region. Key indicators characterizing the regional passenger transport sector are analyzed. Particular attention is given to studying bus passenger turnover, a key indicator of passenger transportation. The article presents data on the number of buses in operation per 100,000 residents in the Volga Federal District. It also highlights development areas for the public transportation system and the regional budget funding for the implementation of the state program "Development of the Nizhny Novgorod Region Transport System" and the regional project "Development of Public Transport in the Nizhny Novgorod Region." Existing problems in the region's passenger transport are identified. The problem of declining bus competitiveness in the regional passenger transportation system is examined in detail. Since this is largely due to the long service life and severe wear of large buses, a project to modernize large and extra-large buses is proposed. The article provides recommendations for addressing other identified issues.

Keywords: public administration, transport, passenger transportation, purchase of buses.

Дата поступления статьи в редакцию: 14.05.2026

Дата принятия статьи в печать: 08.07.2026

Введение

Сфера транспорта является одной из ключевых сфер жизни общества, обеспечивающей реализацию права на свободу передвижения граждан. Развитая транспортная инфраструктура обеспечивает мобильность населения, формирует инвестиционную и туристскую привлекательность региона.

Ключевые цели и направления развития сферы транспорта определяются в Послании Президента РФ Федеральному Собранию РФ, в соответствии с которым разрабатываются документы на всех следующих этапах и, который определяет основные направления развития государства

[1]. В 2024 году горизонт планирования в рамках послания составил 6 лет. Документ выделяет множество целевых показателей, например, закупку 40 тыс. единиц общественного транспорта для субъектов РФ к 2030 году и строительство 50 обходов городов за шесть лет.

Важными документами стратегического целеполагания в сфере транспорта на федеральном уровне являются Стратегия национальной безопасности РФ, которая была утверждена Указом Президента РФ от 02.07.2021 № 400 и Стратегия научно-технологического развития, утвержденная Указом Президента РФ от 28.02.2024 г. № 145. Они определяют основные направления развития сферы транспорта, в рамках которых будет осуществляться деятельность, необходимая для обеспечения национальной безопасности и научно-технологического развития Российской Федерации [2, 3]. Анализ стратегий социально-экономического развития субъектов РФ показал, что вопросы долгосрочного развития сферы транспорта занимают важное место при разработке данных документов.

Среди приоритетов развития сферы транспорта Российской Федерации можно выделить повышение авиационной мобильности граждан, развитие региональных дорог, создание сети высокоскоростных железных дорог, повышение уровня связанности территории Российской Федерации путем создания интеллектуальных транспортных, энергетических и телекоммуникационных систем.

Цель исследования

Целью исследования является разработка предложений по развитию сферы транспорта в регионе.

Материал и методы исследования

Авторы использовали системный и сравнительный анализ. Материалами для исследования послужили статистические данные Федеральной службы государственной статистики и Министерства транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области.

Результаты исследования

Статистический ежегодник, выпускаемый территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Нижегородской области, содержит ряд показателей, анализ которых может стать опорой для формирования оценки текущего состояния отрасли в регионе.

Пассажирооборот автобусного транспорта является одним из основных показателей, используемых для оценки влияния общественного транспорта на сферу пассажирских перевозок, так как отражает суммарное расстояние, преодоленное пассажирами с помощью автобусного транспорта общего пользования.

Динамика этого показателя за последние годы представлена в таблице 1 и отражает общую тенденцию к снижению расстояния, преодолеваемого пассажирами с помощью автобусного транспорта общего пользования.

Таблица 1

Динамика пассажирооборота автобусного транспорта

Показатель	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования, млн. пассажиро-километров	5708,5	4040,7	2168,1	2651,0	3173,5	3523,6	3519,6

В контексте анализа снижения пассажирооборота автобусного транспорта в последние годы, стоит обратить внимание на снижение данного показателя относительно 2010 года в 2024 году, которое составило 38% [4]. Эти данные свидетельствуют о тенденции на стагнацию показателя пассажирооборота автобусного транспорта и небольшом снижении в долгосрочном периоде.

Такой показатель, как количество автобусов, находящихся во владении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, используемых для осуществления перевозок на регулярных маршрутах, отражает совокупность ресурсов в виде транспортных средств, которыми располагают перевозчики региона совокупно (табл.2).

Таблица 2

Динамика количества автобусов общего пользования

Показатель	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Кол-во автобусов общего пользования, осуществляющих перевозки на регулярных маршрутах, штук	3732	4082	4055	3432	3212	3163	3337

Уменьшение подвижного состава автобусов общего пользования, произошедшее в 2021 и 2022 году, коррелирует со значительным уменьшением пассажирооборота автобусного транспорта, произошедшим в 2020 году. Снижение пассажиропотока приводит к уменьшению доходности для перевозчиков, что может повлечь уменьшение собственности во владении перевозчика и сокращение штата. Среднее изменение уровня ряда с 2019 по 2024 год составило -149, тогда как коэффициент среднего темпа роста 0,963. Средний темп роста этого показателя меньше, чем у предыдущего, это свидетельствует о том, что число автобусов уменьшается быстрее, чем пассажирооборот автобусов общего пользования, из этого следует, что снижение числа автобусов в пользовании у перевозчиков произошло не пропорционально уменьшению пассажиропотока.

Статистика по количеству эксплуатационных автобусов общего пользования по регионам Приволжского Федерального округа за 2024 г. на 100 тыс. населения показывает, что Нижегородская область находится на 1 месте по этому показателю и при этом более чем в 2 раза опережает Республику Татарстан. Данные свидетельствуют о высокой обеспеченности населения региона автобусным обслуживанием, в том числе включая малые населенные пункты. При этом, в Нижегородской области данный показатель в последние годы находится на уровне среднего по Российской Федерации, тогда как в период до 2021 года значительно превышал среднероссийские значения.

Такой показатель как протяженность автомобильных дорог общего пользования даёт представление о совокупной длине всех дорог, которые могут использоваться, в том числе, для организации транспортного обслуживания населения. Увеличение этого показателя свидетельствует о расширении возможностей для организации качественного транспортного обслуживания с использованием нововведенных автомобильных дорог.

С 2019 по 2024 год среднее изменение уровня ряда составило 240,16 км, а коэффициент среднего темпа роста 1,007. На данный момент сохраняется стабильный рост протяженности автомобильных дорог общего пользования после почти двукратного увеличения этого показателя в 2018 году по отношению к 2010 году [4].

Интенсивность перевозок пассажиров по автомобильным дорогам общего и необщего пользования с твердым покрытием не относится напрямую к сфере транспортного обслуживания населения, но позволяет оценить, насколько снижение пассажирооборота автобусов общего пользования связана с повышением уровня автомобилизации. Коэффициент среднего темпа роста составил 1,002, а среднее изменение уровня ряда -5,74. Таким образом, можно увидеть, что коэффициенты среднего темпа роста текущего показателя и показателя пассажирооборота автобусов общего пользования примерно равны, что говорит о том, что снижение пассажиропотоков в автобусных перевозках объяснимо общими тенденциями на снижение пассажирооборота для автомобильных дорог с твердым покрытием.

При этом, при анализе этих показателей стоит учитывать увеличение общей протяженности дорог на этом промежутке времени, которое позволяет сделать вывод о том, что снижение пассажирооборота автобусов общего пользования происходит немного большими темпами по сравнению со снижением интенсивности перевозок пассажирам по дорогам общего пользования [5].

Статистика по электротранспорту официально не публикуется органами власти, но по имеющейся информации можно сделать вывод об интенсивном развитии этого вида транспорта, так как по сообщениям ЦРТС показатели пассажиропотока в феврале 2026 превысили аналогичные прошлогодние на 13%, а показатели пассажиропотока зимы 2024 года были выше, чем показатели зимы 2023 года на примерно на 2,3%. Помимо этого, происходят регулярные закупки нового подвижного состава трамваев и электробусов, а также развитие трамвайной системы Нижнего Новгорода.

Нижегородская канатная дорога в 2025 году показала значительный прирост пассажиропотока за счет увеличения числа кабин и туристической привлекательности в качестве достопримечательности.

Увеличение количества современных судов внутреннего плавания, таких как «Метеор 120Р» и «Валдай 45Р» обеспечивает устойчивый рост пассажиропотока речного транспорта региона. Тем не менее, участие этого вида транспорта в общегородской транспортной сети имеет ограниченный характер и связано прежде всего с обслуживанием туристических потоков.

Статистика по пригородным поездом также фиксирует увеличение спроса на этот вид перевозок. Рост пассажиропотока на пригородных электропоездах за год варьировался в районе 9–10%, что отражает важную роль этого вида транспорта в пассажирских перевозках региона.

Доступность межмуниципального общественного транспорта для населения Нижегородской области выросла: рост цен на пригородные поезда за 3 года составил 14,3% (рост стоимости проезда в одной тарифной зоне с 35 до 40 рублей), тогда как средняя зарплата в регионе за тот же срок выросла на 38,3%. При этом, стоит отметить, что на ряде пригородных автобусных маршрутов стоимость проезда за этот период выросла более чем на 38,3%.

Анализ показателей свидетельствует о развитии системы транспортного обслуживания населения Нижегородской области по некоторым направлениям, но анализ основных показателей свидетельствует о стагнации по ряду ключевых направлений развития и значительном снижении объемов пассажирооборота автобусов общего пользования в долгосрочной перспективе. Во многом, на ее развитие в регионе повлияла пандемия и ограничения, связанные с ней. Кроме того, на данный момент на рынке труда наблюдается существенный дефицит водительских кадров, что сказывается на обеспеченности населения общественным транспортом в условиях нехватки водителей на регулярных маршрутах пассажирских перевозок. При этом негативные тенденции в снижении числа эксплуатируемых автобусов и снижении пассажирооборота автобусного транспорта общего пользования наблюдались и ранее, что говорит о необходимости принятия мер для дальнейшего развития системы транспортного обслуживания населения.

Финансовое обеспечение сферы транспорта в рамках регионального бюджета планируется в размере 15009,6 млн рублей в 2026 году, 17024,4 млн в 2027 году, 17275 млн в 2028 году. За эти 2 года ожидается повышение финансирования сферы транспорта на 15,1%, тогда как в целом финансирование развития национальной экономики планируется увеличить на 23,7% [6].

Объемы финансирования государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» в 2026 снижены по отношению к предыдущему году и составляют 48002,6 млн рублей, в 2027 и 2028 году планируются расходы в размере 52960,9 и 58194,9 млн рублей соответственно [6].

Финансирование регионального проекта «Развитие общественного транспорта Нижегородской области» в последние годы снижалось: план на 2023 год предусматривал выделение 12 110 647 тысяч рублей, в 2024 году сумма уменьшилась до 8 686 462,3 тысячи рублей, а в 2025 объем его финансирования составил 7 663 535,3 тысячи рублей [7].

В 2024 году Контрольно-счетная палата Нижегородской области зафиксировала полное выполнение всех целевых показателей, предусмотренных региональными проектами в сфере транспорта. Тем не менее, реализация ряда мероприятий, предусмотренных планом по реализации Стратегии социально-экономического развития Нижегородской области, такие как строительство четвертого этапа Южного обхода Нижнего Новгорода или первый этап строительства обхода Балахны и Заволжья как части автомобильной дороги Р-152 задерживались по срокам выполнения. Таким образом, эффективность исполнения бюджета в сфере транспорта в Нижегородской области можно охарактеризовать как с отрицательной, так и с положительной стороны [7].

В рамках анализа реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» стоит отметить, что ее финансирование по сравнению с 2022 годом выросло почти в 2 раза (финансирование в 2022 году планировалось в размере 24 606 791,4 тысяч рублей). Анализ индикаторов, достижение которых планировалось в рамках программы в 2022 году, позволяет сделать вывод о высокой эффективности реализации программы: доля дорог в нормативном состоянии Нижегородской агломерации, количество рейсов «Валдай 45Р», пассажиропоток Нижегородской канатной дороги. При этом не удалось увеличить протяженность метрополитена по сравнению с 2022 годом. Ключевым политическим фактором реали-

зации государственной программы в сфере транспорта стало сокращение доли закупок у иностранных поставщиков в связи с новыми требованиями к государственным закупкам. В том числе, данный фактор мог повлиять на задержки строительства новых станций метрополитена города Нижнего Новгорода. В рамках социальной сферы ключевой проблемой при реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» стали изменения на рынке труда, следствием чего стал дефицит кадров в строительной сфере и сфере транспортных перевозок. По этой причине оказались затруднены строительство объектов дорожной инфраструктуры, а также развитие системы общественного транспорта.

Одной из главных проблем для сферы транспорта в Нижегородской области является тенденция снижения конкурентоспособности автобусного транспорта в системе региональных пассажирских перевозок. Эту проблему можно назвать ключевой, так как она ведет к обострению других проблем, связанных с ней. Один из ключевых показателей, характеризующих состояние сферы транспорта региона, пассажирооборот автобусов общего пользования в среднесрочной перспективе стагнирует и снижается в долгосрочной перспективе. Значения этого показателя напрямую связаны с рентабельностью перевозок, а в условиях, когда значительная часть регулярных маршрутов находится у частных перевозчиков, снижение рентабельности может стать критическим для финансового состояния перевозчика, что неминуемо ведет к ухудшению транспортного обслуживания.

Для решения обозначенной проблемы предлагается проект по закупке автобусов большого и особо большого класса в населенных пунктах Нижегородской области для обновления подвижного состава и увеличения средней вместимости транспортных средств, используемых в пассажирских перевозках региона.

Целью создания результата проекта является обеспечение обновления парка транспортных средств, используемых в пассажирских перевозках в Нижегородской области с увеличением (или без уменьшения) класса этих автобусов. Лица с ограниченными возможностями по итогам реализации проекта получают новые возможности для перемещения в пределах региона, так как часть используемых на данный момент для пассажирских перевозок транспортных средств, являются низкопольными, а значит, не предназначены для перевозки маломобильных групп населения. В ходе реализации проекта количество транспортных средств, используемых в пассажирских перевозках, с низким полом планируется увеличить.

Сроки реализации проекта запланированы на 2026 год и составляет 6 месяцев, начиная с 1 сентября 2026 года и заканчивая 25 февраля 2027 года.

Планируемый бюджет проекта составляет 263,172 млн рублей и включает в себя непосредственно стоимость закупаемых автобусов, а также затраты на обеспечение, сопровождение закупок.

Бюджет составлен с учетом возможности закупки 12 автобусов большого класса и 2 автобуса особо большого класса. За основу планирования бюджета взята стоимость автобусов, аналогичных городской модели НеФАЗ 5299, рыночная цена которого составляет 14 520-14 665 тысяч рублей и ЛиАЗ 6213, рыночная цена которого составляет 30-35 млн рублей.

На основании ограничений проекта, к которым относятся объем финансирования проекта и объем потребности в транспортном обслуживании населения отдельных территорий региона, можно сформулировать следующую его цель: обновление подвижного состава со сроком службы менее установленного, имеющегося у автобусных перевозчиков, участвующих в реализации проекта, не менее чем на 50% при увеличении класса используемых автобусов не менее чем в 50% случаев к 25 февраля 2027 года. К допущениям проекта относятся наличие запроса населения на обновление подвижного состава, используемого в пассажирских перевозках на ряде территорий Нижегородской области, а также достаточность финансирования проекта.

Выбор муниципальных образований и территорий, в рамках которых будет осуществляться проект, определялся на основе расчетных пассажиропотоков и качества состава транспортных средств, используемых перевозчиками. Наиболее очевидными муниципалитетами, участие которых в осуществлении проекта выглядит обоснованным, являются городские округа городов Бор, Арзамас и Нижний Новгород, а также маршруты, обеспечивающие межмуниципальное сообщение между городами Бор и Нижний Новгород. Для Бора и Арзамаса предлагается замена автобусов среднего класса на автобусы большого класса на ряде маршрутов, в случае Нижнего Новгорода — автобусов большого класса на автобусы особо большого класса. При выборе

автобусов, рекомендуемых к замене в рамках осуществления проекта, ориентируемый возраст подвижного состава должен быть не менее 7 лет для малого и среднего класса, а также 10 лет для большого класса. Контракты, заключающиеся с перевозчиками в крупных населенных пунктах, нередко содержат пункты о возрасте транспортных средств, используемых в перевозках, не более 4-х или 5-и лет, поэтому такие минимальные возрастные рамки морального и физического устаревания автобусов можно считать обоснованными. Помимо этого, высокий износ (около 60-80% после 7 лет эксплуатации) транспортных средств характерен для пассажирских перевозок по регулярным маршрутам.

Как одну из проблем управления сферой транспорта в Нижегородской области можно выделить отсутствие целевых показателей для регионального проекта «Развитие общественного транспорта» [8]. При этом, федеральный проект, на основе которого создан данный региональный проект, предусматривает наличие ряда целевых показателей. Отсутствие таких показателей ведет к уменьшению стимулов для органов государственной власти Нижегородской области при работе над улучшением обозначенной сферы. Мероприятия, сформированные в рамках работы над достижением таких целевых показателей, смогли бы способствовать развитию сферы транспортного обслуживания населения в Нижегородской области.

Такой показатель как пассажирооборот автобусного транспорта зависит от множества переменных. Его изменение может происходить как от влияния одного важного фактора, так и от совокупности факторов. В 2020 году значительное влияние на этот показатель оказали карантинные меры, которые значительно снизили частоту перемещений населения по городу. Одним из факторов, находящихся во взаимозависимости с пассажирооборотом, является состояние совокупности транспортных сетей муниципалитетов региона. Снижение качества транспортного обслуживания может привести к снижению пассажирооборота, а снижение пассажирооборота, в свою очередь, ведёт к уменьшению доходности для перевозчиков и соответственно снижению финансовых потоков, идущих, в том числе, на обновление подвижного состава и поддержание высокого выпуска транспортных средств на маршруты. В настоящее время дефицит водительских кадров во всех отраслях оказывает влияние на состояние транспортных сетей муниципалитетов Нижегородской области, что уменьшает ее привлекательность по отношению к личному транспорту. Эта ситуация оказывает влияние на пассажирооборот как напрямую, из-за уменьшения выпуска транспортных средств на маршруты, так и косвенно из-за снижения качества транспортного обслуживания. Таким образом, для решения этой проблемы необходимы изменения в качестве транспортного обслуживания, улучшение в обслуживании действующих маршрутных сетей муниципалитетов. Для нивелирования проблемы дефицита водительских кадров необходимо улучшение условий работы водителей, повышение привлекательности вакансии для потенциальных соискателей. Такие меры как снижение часов работы и упрощение выбора графика работы, повышение заработной платы, увеличение социальных гарантий для водителей приведут к повышению привлекательности этой должности и со временем компенсируют действующий дефицит водительских кадров. Эффективность применяемых мер можно будет оценить исходя из процента автобусных рейсов, выполняемых по расписанию. На данный момент большинство перевозчиков не могут выполнять расписание на своих маршрутах по причине дефицита водительских кадров.

Проблема отсутствия целевых показателей для регионального проекта может быть решена через анализ целевых показателей соответствующего федерального проекта, а также выработку аналогичных для проекта Нижегородской области. Одним из целевых показателей, которые могут быть приняты во внимание для регионального проекта, является количество мероприятий по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях в рамках приобретения транспортных средств по договорам лизинга, заключенным с публичным акционерным обществом «Государственная транспортная лизинговая компания» со скидкой. Введение аналогичного целевого показателя для регионального проекта могло бы обеспечить устойчивое развитие общественного транспорта региона, особенно в городах и агломерациях, где средний возраст и класс подвижного состава не соответствуют потребностям населения. Ограниченные финансовые средства, выделяемые на реализацию проекта, подразумевают разработку избирательных требований к получению скидки на лизинг, включающих требование к населенным пунктам, в рамках которых будет осуществляться перевозка пассажиров.

Создание отдела по управлению системой общественного транспорта области могло бы способствовать росту профессионализма и качества принимаемых решений в вопросах организации системы транспортного обслуживания населения, так как в текущей системе соответствующие решения распределены между существующими отделами, имеющими свою отдельную сферу деятельности и подведомственной организацией ГКУ НО ЦРТС, сотрудники которого преимущественно не являются государственными служащими. Такой отдел мог быть создан на базе существующего отдела водного, воздушного и железнодорожного транспорта с увеличением штата с передачей ему ряда функций, которые в настоящий момент относятся к структурным подразделениям ЦРТС.

Заключение

С целью решения существующих проблем и создания эффективной системы государственного управления в сфере транспорта Нижегородской области следует сконцентрировать внимание на реализации ряда мероприятий. Основными из которых являются: проведение закупки автобусов большого и особо большого класса на маршруты, где наблюдается большой износ транспорта и длительные интервалы ожидания, улучшение условий работы водителей, повышение привлекательности вакансии для потенциальных соискателей создание отдела по управлению системой общественного транспорта с передачей ему определенных полномочий.

Проведение этих действий позволит улучшить транспортную систему Нижегородской области, повысить ее привлекательность для предпринимателей, туристов и потенциальных жителей и обеспечить устойчивость социально-экономического развития в регионе.

Литература

1. Послание Президента РФ Федеральному Собранию. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 29.02.2024. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_471111/?ysclid=ma5klcnkbz167853081 (дата обращения 11.05.2026).
2. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400. [Электронный ресурс] URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389271/ (дата обращения 11.05.2026).
3. О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации: Указ Президента РФ от 28.02.2024 № 145. [Электронный ресурс] URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_470973/ (дата обращения 11.05.2026).
4. Транспорт: сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Нижегородской области. [Электронный ресурс]. URL: <https://52.rosstat.gov.ru/folder/32682> (дата обращения 11.05.2026).
5. Статистический ежегодник «Нижегородская область»: сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Нижегородской области. [Электронный ресурс]. URL: https://52.rosstat.gov.ru/publication_collection/document/41619 (дата обращения 11.05.2026).
6. Бюджет для граждан по проекту закона Нижегородской области об областном бюджете на 2026 год и на плановый период 2027 и 2028 годов. [Электронный ресурс]. URL: <https://mf.nobl.ru/upload/uf/d95/piasrq1faj9gzo3bz69e4vs3ico1uuap/> (дата обращения 11.05.2026).
7. Национальные проекты: сайт Контрольно-счетной палаты Нижегородской области. [Электронный ресурс]. URL: <https://ksp.r52.ru/national-projects/> (дата обращения 11.05.2026).
8. Министерство транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.nobl.ru/about/> (дата обращения 11.05.2026).