

А.М.Калинин, А.В.Порошин

Состояние инфраструктуры городов-
организаторов Чемпионата мира по футболу
2018 года: сравнительный анализ



Москва

Введение

В условиях глобализации мирового экономического пространства крупнейшие международные спортивные мероприятия становятся одним из наиболее значимых и масштабных событий и общественной жизни, и экономики. «Экономика олимпиад» уже стала привычной темой многих исследований; мы предлагаем подобным образом оценить чемпионат мира по футболу, который будет проходить в России.

«Мундиали» привлекают внимание всего мира: на них съезжаются миллионы туристов, а телевизионные трансляции смотрит большинство жителей планеты. Вместе с тем, процесс подготовки любого крупного спортивного мероприятия подразумевает решение целого комплекса задач, связанных с формированием полноценной инфраструктуры, необходимой для комфорта спортсменов, болельщиков и местного населения, удобств для работы журналистов и спортивных функционеров, условий для тренировок и соревнований. Как показала практика недавних Евро-2012, проходившего на Украине и в Польше и Олимпиады-2012 в Лондоне, о чемпионатах судят не только по состоянию стадионов, но и по транспортным проблемам, ценам на гостиницы и чистоте улиц. В этой связи нам показалось интересно сравнить стартовые возможности российских городов, претендующих на проведение матчей Чемпионата мира по футболу 2018 года. Для этого мы попробуем провести сравнительный анализ по показателям обеспеченности инфраструктурой различных типов – транспортной, торговой, жилищной. Транспортная инфраструктура – основа для комфортного перемещения посетителей-туристов, обычно не располагающих собственным автомобилем и полагающихся на общественный транспорт. Торговая инфраструктура – это возможность городов «переварить» повышенный спрос, не прибегая к масштабному строительству временных сооружений, которые в дальнейшем потребуют демонтажа и могут исказить черты городской архитектуры. Жилищная инфраструктура – способность городов вместить приезжающих гостей, не только гостиничный фонд, но и комфортность частного жилого фонда, который мог бы быть сдан в аренду на время чемпионата.

Изучение состояния инфраструктуры в разрезе трех предложенных профилей, с нашей точки зрения позволило бы сформировать понимание проблемных зон, требующих внимания со стороны организаторов соревнований и структур, отвечающих за подготовку городского хозяйства.

Оценка качества транспортной, торговой и жилищной инфраструктуры городов-организаторов Чемпионата мира по футболу 2018 года

В 2018 году Россия примет крупнейшее спортивное многодневное мероприятие – Чемпионат мира по футболу. На проведение матчей турнира претендуют тринадцать городов:

- Москва;
- Санкт-Петербург;
- Нижний Новгород;
- Екатеринбург;
- Казань;
- Краснодар;
- Сочи;
- Самара;
- Ростов-на-Дону;
- Волгоград;
- Ярославль;
- Калининград;
- Саранск.

Анализ проводился на основе изучения ряда основных статистических показателей, регулярно собираемых региональными и муниципальными органами государственной статистики¹, а также содержащихся в исследованиях – вместимость номерного фонда гостиниц подсчитана компанией «Deloitte»².

Методология сравнения состояла в следующем. Изначально формировались таблицы показателей статистики для каждого региона. Далее каждому показателю присваивался свой балл, от -4 до +4. Если значение определённого показателя находилось в интервале от минус бесконечности до среднего значения переменной минус 1,5 стандартных отклонения, то балл = -4. Если значение определённого показателя

¹ Общая площадь земель. Количество железнодорожных платформ. Число маршрутов внутригородского наземного пассажирского транспорта. Число автозаправочных станций. Площадь магазинов и торговых центров. Количество мест в ресторанах, кафе и барах. Общая площадь жилых помещений. Число проживающих в ветхих и аварийных домах. База данных показателей муниципальных образований.

<http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst.htm>

Численность населения. http://www.perepis-2010.ru/results_of_the_census/VPN-BR.pdf

Общая площадь улично-дорожной сети, Москва. <http://www.dgkh.ru/?infsirdg>

Общая площадь улично-дорожной сети, Санкт-Петербург.

<http://web.archive.org/web/20071007144219/http://www.spbdorogi.ru/events/press-releases/86/>

Общая площадь улично-дорожной сети, Екатеринбург. <http://www.ezburg.ru/news/2/34785-v-ekaterinburge-128-let-nazad-bylo-prinyato-postanovlenie-o-kapitalnom-moshchenii-ulits/>

Площадь улично-дорожной сети, Казань. http://www.vsmsinfo.ru/files/materials_of_a_new_site/analiz_dorog.doc

² Количество гостиничных мест. http://www.deloitte.com/assets/Dcom-Russia/Local%20Assets/Documents/PDF_2011/dttl_Brochure_Hotels-Football_17072012_RUS.pdf

находилось в интервале от среднего значения переменной плюс 1,5 стандартных отклонения до плюс бесконечности, то балл = 4. Если значение определённого показателя попадает в интервал среднее значение плюс/минус 1,5 стандартных отклонения, то балл = $4 * ((\text{значение показателя} - \text{Среднее значение}) / 1,5 \text{ Стандартных отклонения})$.

Методология сравнения показателей на основе относительного сопоставления сформирована в силу анализа состояния трёх видов городской инфраструктуры, а также наличия в каждой из них достаточно большого числа независимых переменных. Применение абсолютного сопоставления могло бы привести к искажению реального соотношения городов, что являлось бы следствием значительного отклонения определённой территории по тому или иному показателю и, несмотря на близость позиций по остальным переменным, формирования в силу этого экстремальных различий в итоговом рейтинге. В рамках относительного сравнения города, имеющие высокие или низкие значения тех или иных показателей, как и территории, ситуация в которых является более типичной, получают баллы внутри относительно небольшого интервала – от -4 до 4, что позволяет получить более взвешенную общую оценку состояния инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура

Чтобы рассмотреть состояние транспортной среды городов-организаторов Чемпионата мира по футболу 2018 года, мы выбрали следующие ключевые показатели, характеризующие качество ситуации в сфере общественного и личного транспорта, актуальные с точки зрения подготовки к спортивным мега-событиям:

- Количество железнодорожных платформ (на 1 км² территории города);
- Число маршрутов внутригородского наземного пассажирского транспорта (на 1 км² территории города);
- Площадь улично-дорожной сети (на 1000 человек);
- Число автозаправочных станций (на 100 000 человек).

Существующие железнодорожные платформы и станции могут послужить одной из основных составляющих транспортной системы, формирующейся к Чемпионату мира по футболу, в качестве остановочных пунктов и пересадочных узлов для скоростных трамваев, пригородных поездов и лёгкого метро. Сеть внутригородского наземного пассажирского транспорта можно использовать для организации передвижения болельщиков и туристов на относительно небольшие расстояния между спортивными аренами, гостиницами, торговыми центрами, фан-зонами, станциями метрополитена и остановками пригородных поездов. Изучение размеров улично-дорожной сети в сопоставлении с численностью постоянного населения способно пролить свет на ситуацию с плотностью автомобильного трафика на городских магистралях, прежде всего, с точки зрения остроты проблемы «пробок».

Обеспеченность автозаправочными станциями важна с точки зрения возможности городов принять значительное количество болельщиков и туристов, отправившихся в поездку на личном транспорте, либо арендовавшим автомобиль на территории России.

Таблица 1. Обеспеченность транспортной инфраструктурой городов-организаторов ЧМ-2018 по футболу

Город	Количество платформ	Число маршрутов	Площадь улично-дорожной сети	Число АЗС
Москва	0,08	1,09	7,83	6,06
Санкт-Петербург	0,07	0,43	11,14	8,27
Нижний Новгород	0,05	0,22	16,46	7,76
Екатеринбург	0,04	0,18	9,14	12,52
Казань	0,03	0,10	19,67	11,54
Краснодар	0,03	0,39	22,32	15,30
Сочи	0,01	0,01	14,13	14,83
Самара	0,04	0,17	6,12	11,07
Ростов-на-Дону	0,07	0,44	18,45	12,29
Волгоград	0,04	0,09	23,07	12,73
Ярославль	0,04	0,28	20,66	9,97
Калининград	0,04	0,08	8,11	6,95
Саранск	0,07	0,36	30,96	15,13

Покрытие городских территорий железнодорожными платформами и станциями имеет наибольшую плотность в столице страны: в Москве на более чем 1000 квадратных километров городского пространства расположены 92 остановки пригородных поездов. Относительно благополучная ситуация также наблюдается в Ростове-на-Дону, Саранске и Санкт-Петербурге, где на каждый 1 км² городских площадей приходится 0,07 железнодорожных платформ. Города со средними показателями охвата городских земель железнодорожной инфраструктурой характеризуются наличием 0,3-0,4 платформ и станций на 1 км² площади. Огромные размеры территории города (3502 км²) стали причиной низкой обеспеченности городских территорий остановками железнодорожного транспорта, которых в столице Зимней Олимпиады 2014 года насчитывается 37.

Лидером по количеству маршрутов наземного пассажирского транспорта в расчёте на 1 квадратный километр территории также является Москва (1187 маршрутов автобусов, троллейбусов и трамваев). Более чем в два раза от неё по этому показателю отстают наиболее благополучные из остальных 12 городов – Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Краснодар и Саранск (0,3-0,4 маршрута на км²). И снова явным аутсайдером стал Сочи (0,01 маршрута на км²), огромные территории которого связываются между собой небольшим числом маршрутов автобусов, а также пригородными поездами.

Наиболее комфортные условия для заправки автомобилей топливом сложились в Краснодаре (114 заправок), а также в Саранске (45 заправок) и Сочи (64 заправок). Города со средним уровнем обеспеченности автозаправочными станциями характеризуются наличием 9-12 АЗС на 100 тысяч человек населения города. В наименее благополучном городе – Москве – этот показатель составляет 6,06 АЗС на 100 тысяч жителей города.

Таблица 2. Интегральный рейтинг обеспеченности транспортной инфраструктурой городов-организаторов ЧМ-2018 по футболу, баллы

Город	Платформы	Маршруты	Улицы и дороги	АЗС	Сумма баллов
Саранск	3	1	4	4	12
Ростов-на-Дону	3	1	1	1	6
Краснодар	-2	1	2	4	5
Волгоград	-1	-2	3	1	1
Москва	4	4	-3	-4	1
Ярославль	-1	0	2	-1	0
Санкт-Петербург	3	1	-2	-3	-1
Казань	-2	-2	1	0	-3
Самара	-1	-1	-4	3	-3
Екатеринбург	-1	-1	-3	1	-4
Нижний Новгород	0	-1	0	-3	-4
Сочи	-4	-3	-1	0	-8
Калининград	-1	-2	-3	-4	-10

Уверенным лидером по всем четырём показателям лидером является Саранск (12 баллов), показавший лучшие результаты по обеспеченности местного населения дорогами и тротуарами и автозаправочными станциями. Вторую позицию занял Ростов-на-Дону (6 баллов), где наблюдается благополучная ситуация в сфере железнодорожной инфраструктуры (2-е место) и общественного транспорта (2-е место), при этом имеются скорее средние показатели в отношении развития улично-дорожной сети (6-е место) и автозаправочных услуг (6-е место). Лидирующую тройку наиболее комфортных городов с точки зрения передвижения на личном и общественном транспорте замыкает Краснодар, котором достаточно широкий охват автомобилистов автозаправочными станциями и твёрдыми дорожными покрытиями сочетается с недостаточной плотностью маршрутов общественного транспорта и железнодорожных платформ.

Торговая инфраструктура

Для изучения уровня обеспеченности торговой инфраструктурой городов-организаторов Чемпионата мира по футболу 2018 года выбраны следующие ключевые индикаторы, отражающие состояние

потребительской сферы в целом и особенно актуальные в свете подготовки к данным мероприятиям:

- Площадь магазинов и торговых центров (м² на 1000 человек);
- Количество мест в ресторанах, кафе и барах (на 1000 человек).

Объём торговых площадей может служить индикатором готовности города удовлетворить потребность болельщиков и туристов в приобретении продовольственных и промышленных товаров. Совокупная вместимость ресторанов, кафе и баров важна не только с точки зрения общественного питания, но и в отношении центров развлечений и совместного времяпрепровождения гостей города.

Таблица 3. Обеспеченность торговой инфраструктурой городов-организаторов ЧМ-2018 по футболу

Город	Площадь магазинов и торговых центров	Количество мест в ресторанах, кафе и барах
Москва	663,56	39,11
Санкт-Петербург	716,68	43,13
Нижний Новгород	989,68	24,89
Екатеринбург	1013,48	31,40
Казань	851,16	30,45
Краснодар	1755,13	49,27
Сочи	637,22	104,27
Самара	1532,91	26,58
Ростов-на-Дону	817,45	32,71
Волгоград	613,26	15,54
Ярославль	927,52	23,51
Калининград	836,43	42,84
Саранск	436,13	16,90

С точки зрения обеспеченности торговыми площадями в расчёте на тысячу человек благополучными территориями являются Краснодар и Самара, которые по этому показателю намного опережают остальные города, основная группа которых характеризуется наличием 700-900 квадратных метров торговых пространств. Явным аутсайдером является Саранск, в котором ощущается нехватка торговых площадей – всего 436 м² на тысячу человек.

Единоличным лидером по уровню обеспеченности объектами общественного питания в силу санаторно-курортной ориентации экономики города выступает Сочи, в котором на каждую тысячу человек местного населения приходится более 100 мест в ресторанах, кафе и барах. В остальных городах ситуация более однородна (20-40 мест), а отстающими территориями в данном случае являются всё тот же Саранск, а также Волгоград (15-16 мест).

Таблица 4. Интегральный рейтинг обеспеченности торговой инфраструктурой городов-организаторов ЧМ-2018 по футболу, баллы

Город	Магазины и торговые центры	Рестораны, кафе и бары	Сумма баллов
Краснодар	4	1	5
Самара	4	-1	3
Сочи	-2	4	2
Екатеринбург	1	-1	0
Калининград	-1	1	0
Нижний Новгород	1	-1	0
Санкт-Петербург	-1	1	0
Казань	0	-1	-1
Москва	-2	0	-2
Ростов-на-Дону	-1	-1	-2
Ярославль	0	-2	-2
Волгоград	-2	-3	-5
Саранск	-4	-2	-6

В интегральном рейтинге качества торговой инфраструктуры лидером является Краснодар (5 баллов), который по обоим показателям вошёл в число двух наиболее благополучных городов. На втором месте расположилась Самара (3 балла), прежде всего за счёт очень высоких показателей обеспеченности жителей торговыми объектами. Город-курорт Сочи (2 балла), ставший лидером по уровню обеспеченности местами в пунктах общественного питания и занявший лишь десятое место по удельным размерам торговых площадей.

Жилищная инфраструктура

В целях анализа обеспеченности населения городов-организаторов мирового футбольного чемпионата жилищной инфраструктурой были выбраны следующие показатели, отражающие охват постоянного населения и временно приезжающих современными жилыми помещениями для проживания:

- Общая площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя (м² на 1 человека);
- Число проживающих в ветхих и аварийных домах (на 1000 человек);
- Количество гостиничных мест (на 1000 человек).

Первый показатель – это способность населения города демпфировать временный дефицит мест в гостиницах за счет предоставления жилья в аренду, - не только туристам, но и обеспечивающему персоналу, а также временно занятым на организации мероприятий. Второй – это «лицо города», его облик для туристов и временно приезжающих работников. Наконец, третий показатель непосредственно показывает вместимость гостиничного фонда, что отражает возможность предоставить комфортное временное жильё болельщикам и туристам.

Таблица 5. Обеспеченность жилищной инфраструктурой городов-организаторов ЧМ-2018 по футболу

Город	Средняя площадь жилых помещений	Число проживающих в ветхих и аварийных домах	Количество гостиничных мест
Москва	18,7	6,6	3,1
Санкт-Петербург	23,2	4,0	4,6
Нижний Новгород	23,1	15,4	1,7
Екатеринбург	24,0	19,2	1,9
Казань	23,5	7,7	3,2
Краснодар	28,8	4,3	2,7
Сочи	27,7	26,1	26,2
Самара	22,5	56,3	2,2
Ростов-на-Дону	22,9	12,1	2,6
Волгоград	21,5	15,3	2,1
Ярославль	22,4	12,3	3,1
Калининград	25,5	3,5	4,1
Саранск	24,0	14,7	1,1

Лидером по уровню обеспеченности местного населения жилыми площадями является Краснодар, в котором 745 тысяч жителей проживают на 21472 квадратных метрах совокупного жилого фонда. В весьма благоприятных жилищных условиях находятся жители Сочи (27,7 м² на одного человека).

На фоне этих двух городов Кубани ситуация в остальных городах выглядит куда менее благополучной. Относительно просторно проживают в Калининграде (25,5 м² жилой площади на человека), а также в Саранске и Екатеринбурге (примерно по 24 м² жилой площади на человека). Наиболее острая нехватка квартирного пространства ощущается в Москве, где в среднем на каждого из 11,5 миллионов человек приходится в среднем лишь 18,7 м² жилой площади.

Один из самых западных (Калининград) и один из самых южных (Краснодар) городов России находятся среди наиболее благополучных территорий и с точки зрения отягощённости жилищного фонда ветхими и аварийными домами. Лишь 3,5 и 4,2 человека из каждой тысячи населения Калининграда и Краснодара проживает в подобных условиях. В столице России также отмечается относительно невысокая доля граждан, проживающих в домах, планируемых к расселению (6,6 человек на 1000 жителей). При этом наиболее тяжелая ситуация складывается в Самаре, где в ветхом и аварийном фонде зарегистрирован более чем каждый двадцатый горожанин (56,3 человек на 1000 жителей).

Сочи не имеет конкурентов среди других территорий по удовлетворению потребностей туристов в размещении – курортный профиль экономики способствовал формированию соответствующего показателя на уровне 26,2 гостиничных места на 1000 человек постоянного населения города.

Все остальные города-организаторы Чемпионата мира по футболу 2018 года уступают главному курорту страны в 5-25 раз. Так, ближайшие преследователи Сочи – Санкт-Петербург и Калининград – могут одновременно разместить в своих гостиницах лишь около 4 человек на 1000 постоянных жителей города. Остальные города обладают ещё меньшими размерами гостиничного номерного фонда относительно численности населения территории (1-3 человека на 1000 жителей).

Таблица 6. Интегральный рейтинг обеспеченности жилищной инфраструктурой городов-организаторов ЧМ-2018 по футболу, баллы

Город	Средняя площадь	Ветхое и аварийное жильё	Гостиничные места	Сумма баллов
Сочи	4	-2	4	6
Краснодар	4	2	-1	5
Калининград	2	2	0	4
Санкт-Петербург	-1	2	0	1
Казань	0	1	-1	0
Ростов-на-Дону	-1	1	-1	-1
Саранск	0	0	-1	-1
Ярославль	-1	1	-1	-1
Екатеринбург	0	-1	-1	-2
Нижний Новгород	-1	0	-1	-2
Волгоград	-2	0	-1	-3
Москва	-4	2	-1	-3
Самара	-1	-4	-1	-6

В обобщённом рейтинге обеспеченности городского населения жилищной инфраструктурой выше всех располагается Сочи (6 баллов), не вошедший в число лидеров лишь по численности населения, проживающего в ветхом и аварийном фонде. На одну зачётную единицу от него отстал Краснодар, показавший хорошие результаты по качеству жилья, предназначенного для удовлетворения потребностей постоянного населения города.

Жители и гости занявшего третье место Калининграда тоже имеют достаточно широкие возможности вести свою жизнь в относительно современных и просторных помещениях. Жилищный фонд Санкт-Петербурга и Казани также характеризуется относительно благополучной ситуацией, при этом северной столице требуется обратить повышенное внимание на недостаточную площадь жилищных пространств, а столице Татарстана – на дефицит гостиничных мест.

Заключение

На основе проведённого исследования можно сделать вывод о том, что рассматриваемые города имеют разный уровень обеспеченности торговой инфраструктурой и жилищной инфраструктурой, характеризуются разным качеством транспортной среды.

Таблица 7. Интегральный рейтинг обеспеченности инфраструктурой городов-организаторов ЧМ-2018 по футболу, баллы

Город	Сумма баллов (транспортная инфраструктура)	Сумма баллов (торговая инфраструктура)	Сумма баллов (жилищная инфраструктура)	Общая сумма баллов
Краснодар	5	5	5	15
Саранск	12	-6	-1	5
Ростов-на-Дону	6	-2	-1	3
Санкт-Петербург	-1	0	1	0
Сочи	-8	2	6	0
Ярославль	0	-2	-1	-3
Казань	-3	-1	0	-4
Москва	1	-2	-3	-4
Екатеринбург	-4	0	-2	-6
Калининград	-10	0	4	-6
Нижний Новгород	-4	0	-2	-6
Самара	-3	3	-6	-6

Безоговорочным лидером совокупного рейтинга стал Краснодар (15 баллов). Столица Кубани обладает благоприятными инфраструктурными условиями в транспортной, торговой и жилищной сферах. Несколько уступая остальным городам-претендентам на право проведения матчей чемпионата мира по футболу 2018 года по уровню развития транспортных коммуникаций, столица Кубани занимает одни из лидирующих позиций по двум остальным анализируемым критериям – плотности торговых и развлекательных организаций (магазины, торговые центры, кафе, бары и кинотеатры) и обеспеченности современным жилым фондом.

С трёхкратным отставанием, вслед за Краснодаром, в обобщённом рейтинге расположился Саранск (5 баллов). Такой высокий результат наименее крупному по численности населению из городов, претендующих на проведение матчей Чемпионата, обеспечило, прежде всего, состояние транспортной инфраструктуры. В то время как с точки зрения развития потребительских услуг город уступает всем остальным городам. Имеющиеся торговые объекты, а также жилищный фонд, уровень развития которого также далёк от оптимального, недостаточно удовлетворяют потребности даже относительно небольшого числа жителей города.

Итоговое третье место занял Ростов-на-Дону (3 балла). Столь высокая позиция столицы Южного федерального округа также во многом сформировалась в силу относительно благоприятной транспортной ситуации в городе. При этом обеспеченность горожан объектами торговой и жилищной инфраструктуры находится на среднем уровне.

Ещё два города набрали нулевую итоговую сумму оценок - Санкт-Петербург (0 баллов) и Сочи (0 баллов). Северная столица характеризуется относительно благополучной ситуацией с точки зрения обеспеченности населения жилищным фондом, в то время как уровень развития транспортной инфраструктуры и потребительских услуг пока не вполне соответствует столь значительному числу жителей города и туристов. Если бы не низкая обеспеченность обширной территории города транспортными коммуникациями (железнодорожные платформы и маршруты общественного транспорта) и сопутствующими услугами (АЗС), Сочи мог бы занять одну из высших позиций в итоговой таблице.

Обращает на себя внимание восьмое итоговое место Москвы. Во многом это объясняется колоссальной численностью населения столицы России, которая предъявляет особенно высокие требования к количеству разнообразных объектов торговой и жилищной инфраструктуры, а также плотности транспортных коммуникаций.

Волгоград стал аутсайдером итогового рейтинга (-12 баллов), в котором он занимает достаточно низкие позиции в силу недостаточного охвата местного населения объектами торговой инфраструктуры и низкой обеспеченности горожан комфортными жилыми площадями. Относительно высокое качество транспортной среды не позволило городу подняться выше в таблице.

В целом большинство городов-организаторов предстоящего Чемпионата мира по футболу 2018 года отличает благополучная ситуация в одних сферах в сочетании с неблагоприятным положением дел в других. Таким образом, определив сильные и слабые позиции каждого из городов в преддверии организации крупнейших спортивных мероприятий, можно более осознанно распределять ресурсы, уделяя внимание устранению недостатков и укрепляя имеющиеся преимущества.

Комментарии по итогам определения городов-организаторов Чемпионата мира по футболу 2018 года

В субботу 29 сентября был объявлен окончательный список городов, в которых будут проводиться матчи Чемпионата мира по футболу. Счастливыми стали одиннадцать городов – Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Екатеринбург, Казань, Сочи, Самара, Ростов-на-Дону, Волгоград, Калининград и Саранск. Решением Международной федерации футбола так и не продвинулись дальше статуса претендентов два города – Краснодар и Ярославль.

Выбор городов проведения игр «мундиалю» в недостаточной степени соответствует оценке состояния инфраструктуры территорий. Так, два выбывших города – Краснодар и Ярославль – располагаются в первой половине интегрального рейтинга территорий, сформированного по результатам анализа качества транспортной, торговой и жилищной инфраструктуры. При этом столица Кубани и вовсе занимает первое место, лидируя с большим отрывом от своих конкурентов. Более того, Краснодар имеет высокие показатели во всех трёх проанализированных сферах. Положение Ярославля с точки зрения инфраструктурной обеспеченности выглядит не столь безупречно, но на фоне многих других городов, вошедших в итоговый список, выделяется относительным благополучием. Отметим и то, что в волжском городе не было выявлено значительных провалов – транспортные возможности, потребительские услуги и жилищный фонд развиты на уровне, близком к медианному.

В этой связи можно выдвинуть предположение, что причины утверждения одиннадцати и отклонения двух городов скорее лежат за пределами качества инфраструктуры соответствующих территорий. Публично высказанные Министром спорта В.Мутко мотивы исключения Краснодара и Ярославля³ не имеют тесной связи с качеством инфраструктуры, а продиктованы иными факторами – необходимостью более равномерно распределить территории проведения матчей, более широко представить географическое и культурное разнообразие страны и не выбирать два города из одного региона (в случае Краснодара), а также несоответствием проекта реконструкции стадиона требованиям Международной федерации футбола и близостью к другим городам проведения матчей (в случае Ярославля).

Итоговый выбор мог оказаться результатом влияния скрытых факторов, таких как федеральная поддержка руководителей субъектов, лоббистский потенциал региональных властей, публичная активность местных элит на федеральном уровне, политическая и электоральная управляемость, наличие возможностей привлечения внебюджетного финансирования затрат на строительство инфраструктурных объектов.

Перечисленные причины особенно актуальны в отношении Ярославля, в то время как реальные мотивы исключения Краснодара в целом представляются близкими к официальным. Кубанская власть, прежде всего, в лице главы администрации края А.Ткачёва, обладают значительной федеральной лоббистской поддержкой, что подтверждается длительной политической выживаемостью губернатора и сформировавшейся вокруг него элитной группы, выбора региона в качестве территории проведения Зимних Олимпийских игр и реализации на территории региона других важнейших проектов, имеющих стратегическую значимость в масштабах страны.

³ «Многие ещё не поняли масштаб бедствия». Виталий Мутко о подготовке России к проведению ЧМ-2018.

http://www.gazeta.ru/sport/2012/09/30/a_4793665.shtml

Поражение Краснодара не могло быть обусловлено недостатком политического веса региональной власти или неблагоприятным состоянием инфраструктуры. Скорее причиной стал ранее сделанный выбор Сочи в качестве столицы Зимней Олимпиады, предоставивший возможность использовать главный стадион Игр в качестве одной из арен для проведения матчей Чемпионата мира по футболу. В этих условиях трудно было рассчитывать на то, что в списке территорий проведения матчей «мундиалю» хватит места ещё одному городу Кубани.

Неудача Ярославля скорее является результатом влияния официально не озвученных факторов. Самый низкий результат «Единой России» на парламентских выборах среди всех субъектов и один из самых невысоких показателей поддержки В.Путина на выборах Президента, поражение кандидата правящей партии на выборах мэра Ярославля, неспособность региональной власти контролировать политическую и электоральную ситуацию и сдерживать нарастание внутриэлитных противоречий, во многом сформировали комплекс причин, обусловивших исключение волжского города из числа территорий организации Чемпионата мира по футболу. Частично это подтверждается последовавшими за перечисленными событиями отставкой губернатора С.Вахрукова и отказом высшего политического руководства страны от продолжения проведения в Ярославле Мирового политического форума. Кроме того, после назначения нового губернатора С.Ястребова областная власть проявляла пассивность в лоббировании кандидатуры Ярославля на федеральном уровне.

Публично высказанное В. Мутко обоснование того, почему в финальный список не вошёл Ярославль, выглядит не вполне соответствующим действительности. Ведь утверждение проекта реконструкции стадиона не могло проходить без формального или неформального участия Министерства спорта и Организационного комитета, а близость Ярославля к Москве не является уникальным явлением: вдвое меньший по численности населения Саранск находится в аналогичной удалённости сразу от трёх городов - Нижнего Новгорода, Казани и Самары.

Таким образом, оценка состояния инфраструктуры не стала решающим фактором при определении городов-организаторов Чемпионата мира по футболу 2018 года. Официально озвученные причины включения одних и исключения других территорий также не касаются инфраструктурной обеспеченности местного населения. Впрочем, ошибочно и полностью отрицать влияние ситуации в инфраструктурных сферах на утверждение списка городов проведения матчей «мундиалю». В этой связи можно утверждать, что качество транспортных коммуникаций, уровень развития потребительских услуг и размеры современного жилищного фонда были одними из важнейших факторов, принимавшимися во внимание на предварительной стадии отбора городов и формирования заявки на их основе.