

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования**  
**«Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»**  
**Высшая школа экономики и управления**  
**Кафедра «Экономическая теория, региональная экономика, государственное и муниципальное управление»**

**ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ**

**Заведующий кафедрой,**

\_\_\_\_\_/ В.С. Антонюк /

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 г.

**Управление транспортным комплексом региона**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**ЮУрГУ – 38.03.04.2020.018.ВКР**

**Руководитель, к.э.н., доц. кафедры ЭТГМУ**

\_\_\_\_\_/ Т.М.Каретникова /

«22» июня 2020 г.

**Автор**

**студент группы ЭУ – 538**

\_\_\_\_\_/ В.В.Саблин/

«22» июня 2020 г.

**Нормоконтролер, к.э.н., доц. кафедры ЭТГМУ**

\_\_\_\_\_/ А.Ж. Телюбаева /

«22» июня 2020 г.

**Челябинск 2020**

## АННОТАЦИЯ

Саблин В.В. Управление транспортным комплексом региона. Челябинск: ЮУрГУ, ЗЭУ–538, 82 с., 35 ил., 13 табл., библиографический список – 51 наименование, 13 листов плакатов формата А4.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью разработки рекомендаций по совершенствованию управления региональной транспортной системой.

Объект исследования – транспортный комплекс региона (Челябинская область).

Предмет исследования – управление транспортным комплексом региона.

В работе раскрываются функции и инструменты управления транспортным комплексом региона, анализируется практика управления транспортным комплексом региона, разработаны рекомендации по совершенствованию управления региональной транспортной системой региона.

Результаты работы имеют практическую значимость и могут быть реализованы.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1 ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС: СУЩНОСТЬ И ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ	
1.1 Структура и функции транспортного комплекса региона.....	6
1.2 Инструменты государственного управления транспортным комплексом .	14
2 АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА	
2.1 Анализ состояния транспортного комплекса региона .....	24
2.2 Анализ практики управления транспортной системой региона .....	38
3 РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РЕГИОНА	
3.1 Основные направления совершенствования управления транспортным комплексом региона .....	57
3.2. Модернизация интернет-портала Министерства дорожного хозяйства и транспорта региона как условие совершенствования управления транспортным комплексом.....	63
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	72
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....	76

## ВВЕДЕНИЕ

Транспорт – неотъемлемая составляющая материально-технической базы общества. Без транспорта невозможно современное производство. Он связывает различные удаленные друг от друга страны, области, районы, города, посёлки нашей огромной страны и обеспечивает ее внешнеэкономические связи.

Решение крупномасштабных экономических и социальных задач тесно связано с развитием и повышением эффективности всех видов транспорта. Особое место транспорта в сфере производства заключается в том, что, с одной стороны, транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, а потому особую отрасль вложения производственного капитала.

Таким образом, транспорт играет очень важную роль как в жизни каждого человека так и в экономике мира в целом. Для продуктивного функционирования транспортной системы необходимо управлять ею. В настоящее время система управления транспортным комплексом не совершенна и имеет ряд проблем, которые необходимо решать.

Транспортный комплекс является одним из ключевых секторов экономики современного мегаполиса. Его роль подчеркивается значительным вкладом транспорта в формирование макроэкономических показателей страны в целом и соответствующего региона, а также существенным влиянием на другие отрасли экономики и социальную сферу.

Цель работы – разработка рекомендаций по совершенствованию управления региональной транспортной системой.

Объект исследования – транспортный комплекс региона (Челябинская область).

Предмет исследования – анализ управления транспортным комплексом региона.

Задачи исследования:

– рассмотреть структуру, функции и инструменты управления транспортным

комплексом региона;

- провести анализ состояния транспортного комплекса региона;
- проанализировать практику управления региональной транспортной системой;
- определить направления совершенствования управления региональной транспортной системой.

# 1 ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС: СУЩНОСТЬ И ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ

## 1.1 Структура и функции транспортного комплекса региона

С позиции экономики, транспорт относится к самостоятельным отраслям экономики. При этом его одновременно относят и к сфере материального производства, и к отраслям сферы услуг. Хотя непосредственно сам транспорт не производит материальную продукцию, однако он принимает непосредственное участие в ее создании, обеспечивая производственные связи между предприятиями, отраслями и территориями, тем самым выступая важнейшим элементом экономической инфраструктуры [23]. Транспорт выступает в качестве важного фактора комплексного территориального развития, оказывая влияние на размещение производства и расселение населения, а также хозяйственную специализацию регионов.

Экономическое значение транспорта проявляется в комплексной организации отрасли, включающей в себя не только непосредственно сам транспорт (автотранспорт, авиатранспорт, железнодорожный транспорт, речной транспорт, трубопроводный транспорт, электронный транспорт и проч. его технические виды), но также и пути сообщения (автомобильные дороги, авиалинии, железнодорожные пути, морские пути, линии электропередач и проч.), и совокупность обслуживающих их предприятий. В этой связи правомерно говорить о комплексном характере данной отрасли народного хозяйства – транспортном межотраслевом комплексе, – включающем совокупность близких по профилю деятельности технологически связанных отраслей, образующих единый комплекс.

Транспортный комплекс, таким образом, предстает как совокупность отраслей народного хозяйства, специализирующихся на удовлетворении потребностей общественного производства в перемещении грузов и пассажиров. Он включает в себя отрасли транспортного машиностроения, транспортного строительства,

магистрального транспорта [35].

В настоящее время накоплен определенный терминологический опыт в определении содержания понятия «транспортный комплекс». Часто оно используется с такими понятиями как «транспортная отрасль», «транспортная система», «транспортная инфраструктура». Отличаются они разными методологическими подходами, но при всем этом содержание понятия целесообразно рассматривать на основе комплекса подходов.

В соответствии с отраслевым подходом транспортный комплекс рассматривается как «совокупность предприятий и организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов от грузоотправителей грузополучателям». С позиции межотраслевого подхода транспортный комплекс представляет собой «комплекс транспортных предприятий; организаций по поддержанию подвижного состава в нормальном эксплуатационном состоянии; погрузочной техники, перевозчиков, экспедиторов и других посредников, включая инфраструктурные и сервисные предприятия» [48].

Описанный подход находит практическое выражение в экономико-статистическом учете. Так, в целях отраслевого статистического учета транспортная деятельность описана в подразделе «Н – Транспортировка и хранение». Данный раздел включает перевозку грузов и пассажиров, подчиняющуюся либо не подчиняющуюся расписанию по железной дороге, трубопроводам, автомобильной дороге, водным или воздушным транспортом, а также сопряженную с ней деятельность (деятельность вокзалов и терминалов, стоянок для транспортных средств, обработку и хранение груза и т.д.) [7]:

- код ОКВЭД 49 «Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта»;
- код ОКВЭД 50 «Деятельность водного транспорта»;
- код ОКВЭД 51 «Деятельность воздушного и космического транспорта»;
- код ОКВЭД 52 «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»;
- код ОКВЭД 53 «Деятельность почтовой связи и курьерская деятельность».

Иная деятельность классифицирована в иных разделах ОКВЭД (Общероссийский классификатор видов экономической деятельности). Так, деятельность по капитальному ремонту или обслуживанию транспортных средств, кроме автомобильных включена в раздел 33.1 классификатора; деятельность по строительству, содержанию и ремонту автомобильных дорог, железнодорожных путей, портов, аэродромов – в раздел 42; деятельность по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств – в раздел 45.20 и проч.

С отраслевым и межотраслевым подходом к пониманию транспортного комплекса связан и системный подход, в рамках которого транспортный комплекс рассматривается как система взаимосвязанных элементов. Данный подход находит свое практическое применение в рамках действующего законодательства. В частности, понятие транспортного комплекса дано в федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»: «транспортный комплекс – это объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, а также транспортные средства» [4]. Согласно данному закону, транспортный комплекс включает 3 ключевых элемента:

- транспортные средства;
- объекты транспортной инфраструктуры;
- субъекты транспортной инфраструктуры.

Транспортные средства – это «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами» [4]. К числу транспортных средств относятся:

- транспортные средства автомобильного транспорта;
- воздушные суда;
- морские и речные суда;
- железнодорожный подвижной состав;



– транспортные средства городского наземного электрического транспорта.

Объектами транспортной инфраструктуры признается технологический комплекс, который включает:

- железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции;
- объекты инфраструктуры внеуличного транспорта;
- тоннели, эстакады, мосты;
- морские терминалы, акватории морских портов;
- речные порты;
- искусственные острова, установки, сооружения, буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы;
- аэродромы и аэропорты;
- участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов;
- здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, а также объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств [4].

Субъектами транспортной инфраструктуры признаются физические лица, юридические лица, а также индивидуальные предприниматели, которые являются собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств и которые используют их на законном основании [4].

При рассмотрении понятия нельзя ограничиваться только отраслевым, межотраслевым и системными подходами к содержанию понятия транспортный комплекс, не учитывая тот факт, что транспорт является частью производственно-социальной инфраструктуры региона. Транспортный комплекс является неотъемлемым компонентом производственной инфраструктуры, обеспечивающей пространственное разделение труда, непрерывность

воспроизводственных процессов, и как следствие, возможность получения эффекта на основе комплексного взаимодействия различных отраслей экономики. Его активное развитие и функционирование является одним из факторов повышения темпов экономического роста региона. Кроме того, социальная роль транспорта заключается в создании нормальных условий жизнедеятельности населения региона [48].

Функционирование транспортного комплекса на отдельной территории влечет за собой тесную взаимосвязь транспорта с другими элементами экономики (рисунок 1). При этом, экономическая система территории представляет собой совокупность отраслей производства региона, уровень развития каждой отдельной отрасли оказывает влияние на функционирование региона в целом.

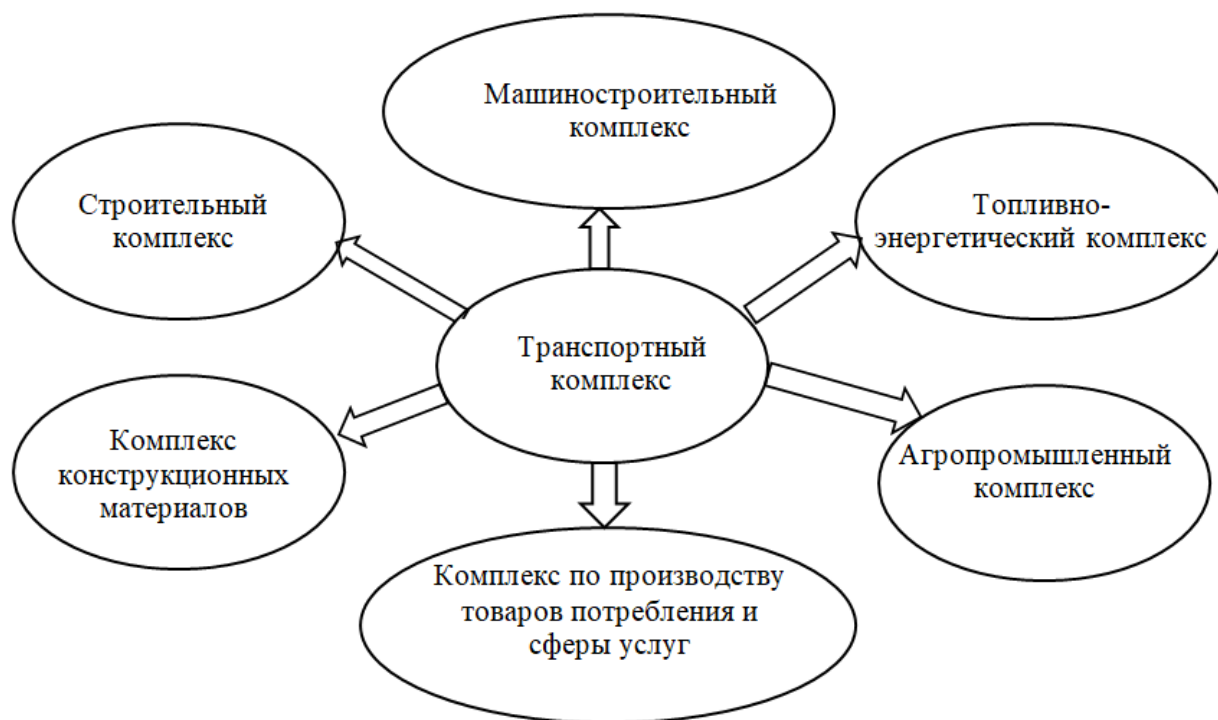


Рисунок 1 – Связи транспортного комплекса [48]

Согласованное развитие отдельных подсистем оказывает существенное влияние на транспортный комплекс, поскольку, выступая связующим звеном при взаимодействии с экономическими субъектами, влияет на экономику региона в целом. Исходя из этого, высокий уровень развития транспортного комплекса предопределяет новые возможности экономического роста региона [40].

Ключевыми функциями транспортного комплекса выступают (рисунок 2):

- перемещение грузов и людей;
- обеспечение межотраслевых связей;
- обеспечение межрегиональных и международных связей [21].

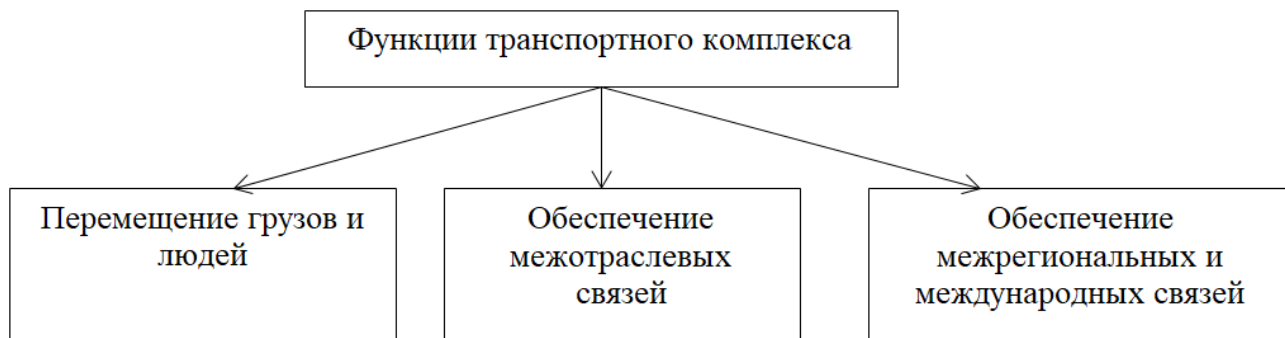


Рисунок 2 – Функции транспортного комплекса [21]

Таким образом, транспортный комплекс региона выступает одним из основополагающих элементов инфраструктуры территориальной экономики, он способствует объединению отдельных экономических субъектов, обеспечивает территориальное разделение труда, связи между регионами, между центром страны и ее окраинами. Развитие транспортного комплекса обеспечивает основу развития всей социально-экономической системы региона.

Характеризуя транспортный комплекс, необходимо выделить и его экономические особенности:

- создаваемая на транспорте стоимость заключается в перемещении грузов и пассажиров;
- создание и потребление стоимости происходит синхронно, одновременно;
- капитал на транспорте возрастает только в денежной (не в товарной) форме;
- ценообразование на транспорте происходит на основе закона стоимости, при этом цена транспортной продукции принимает особую форму тарифов и фрахтов;
- количество труда, затрачиваемого на перевозку грузов, зависит от их веса и расстояния;
- транспорт отличается высокой энергоемкостью и является материалоемкой отраслью экономики;

– для транспорта характерны линейные формы размещения [29].

Указанные особенности определяют особенности организации управления транспортным комплексом, формируя особенности поведения субъектов системы.

На рисунке 3 представлен ключевой подход к пониманию сущности транспортного комплекса региона, который заложен в основу настоящего исследования. Таким образом, транспортный комплекс включает сеть транспортных линий, транспортных узлов и технических средств перевозки, а также работу по перевозке грузов и пассажиров, а также систему управления комплексом.

Основными видами транспорта в условиях России являются железнодорожный и речной, однако вместе с тем их значение постепенно снижается, а также автомобильный, трубопроводный, морской и авиационный, значение которых в перевозках, наоборот, все возрастает. Каждый вид транспорта имеет свои особенности и выполняет свою особую роль в перевозках грузов и пассажиров. Транспортная работа оценивается показателями: вес перевезенных грузов (измеряется в тоннах), число перевезенных пассажиров (в чел.), грузооборот (в тн./км), пассажирооборот (в чел./км).

Транспортная сеть вместе с транспортными узлами (транспортная система) образует пространственно-экономический каркас, на который опирается вся экономическая и хозяйственная деятельность субъектов.

Сеть транспортных линий характеризуется такими показателями, как протяженность (в тыс. км), плотность (в км/кв. км территории). Транспортная сеть России размещается крайне неравномерно, ее плотность понижается от Центральной России к северным и восточным регионам и по большей части совпадает с зоной основного хозяйственного развития.

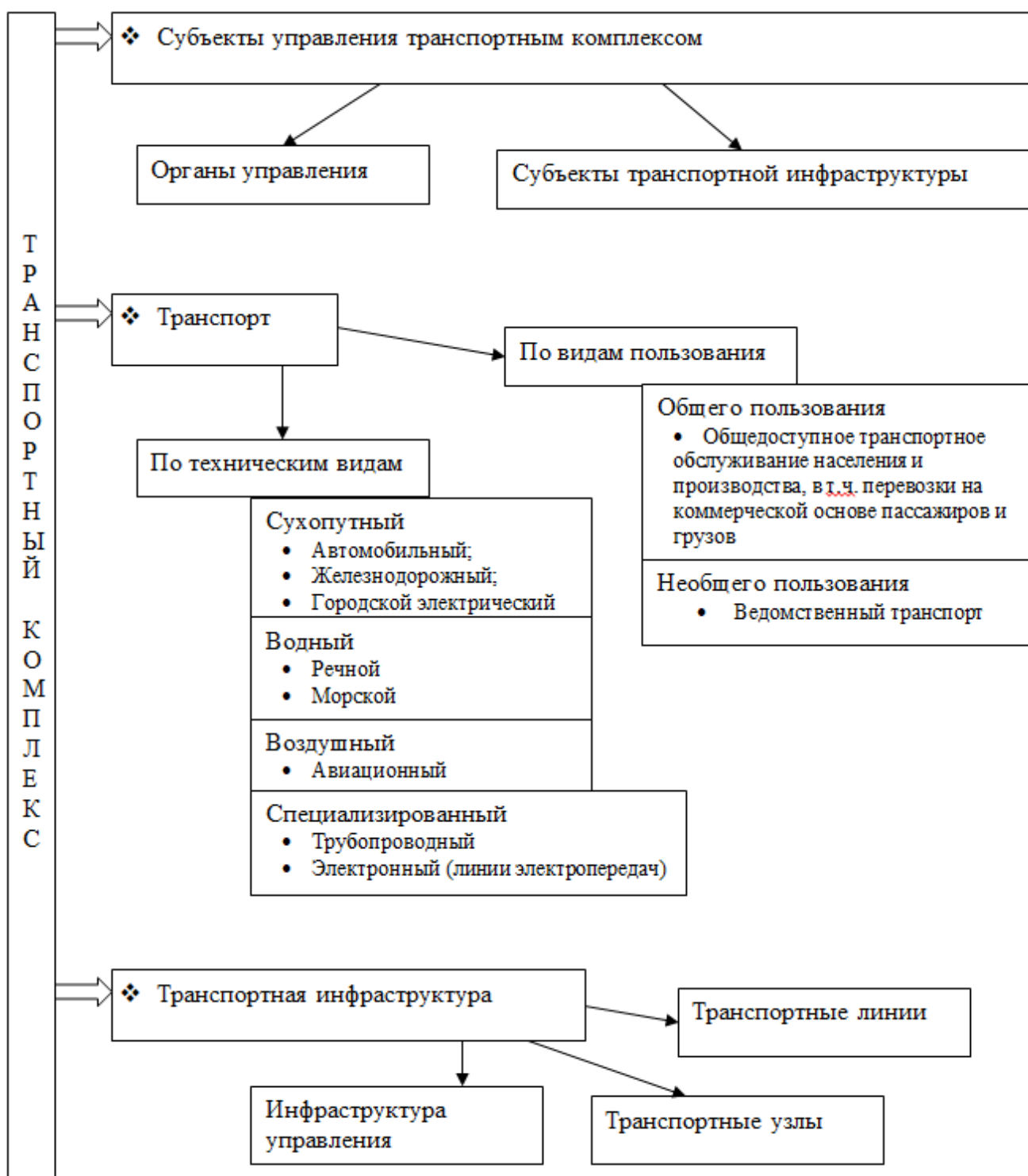


Рисунок 3 – Транспортный комплекс

Особой формой организации транспорта являются региональные транспортные системы (РТС), которые формируются в пределах социально-экономических регионов, в частности пределах отдельных субъектов Российской Федерации, что повышает значимость органов управления в ее формировании.

Таким образом, транспорт – это особая сфера материального производства и

самостоятельная отрасль экономики. Транспортный комплекс – это совокупность всех видов транспорта, объединенных между собой транспортными каналами, узлами, формирующими инфраструктуру комплекса.

## 1.2 Инструменты государственного управления транспортным комплексом

Специфика транспортного комплекса обуславливает необходимость вмешательства государства при управлении сферой. Задачи (рисунок 4) регулирования транспортного комплекса обусловлены следующими факторами:

- деятельность транспорта требует регуляции в интересах общественной безопасности (безопасности дорожного движения, экологическая безопасность, при ликвидации чрезвычайных ситуаций);

- с экономических позиций транспорт, как отрасль инвестиционно емкая, характеризующаяся наличием высоких барьеров входа, а также отрасль общественно-значимая (если речь идет об общественном транспорте) является естественной монополией, что выступает сдерживающим фактором его развития и требует участия государства (региональных и местных органов власти);

- зачастую транспорт подвержен конкурентной борьбе, что влечет за собой необходимость регулирования заработной платы работников транспортной отрасли;

- транспортный комплекс характеризуется высокими общественными затратами в части создания элементов его инфраструктуры (транспортные линии и транспортные узлы), что обуславливает дополнительное финансирование отрасли;

- транспорт наряду с системой материально-технического снабжения и связью сам выступает важнейшим элементом инфраструктуры национальной экономики, обеспечивающей формирование базы ее развития;

- ценообразование и тарифы транспортного комплекса обуславливают общую динамику цен в национальной экономике, поскольку современная транспортная

сфера характеризуется высоким коэффициентом перевозимости производимых товаров, что обуславливает инфляционные процессы;

– транспортный комплекс является ключевым звеном системы предупреждения, предотвращения и ликвидации последствий ситуаций чрезвычайного характера и играет важную роль в обеспечении обороноспособности страны.

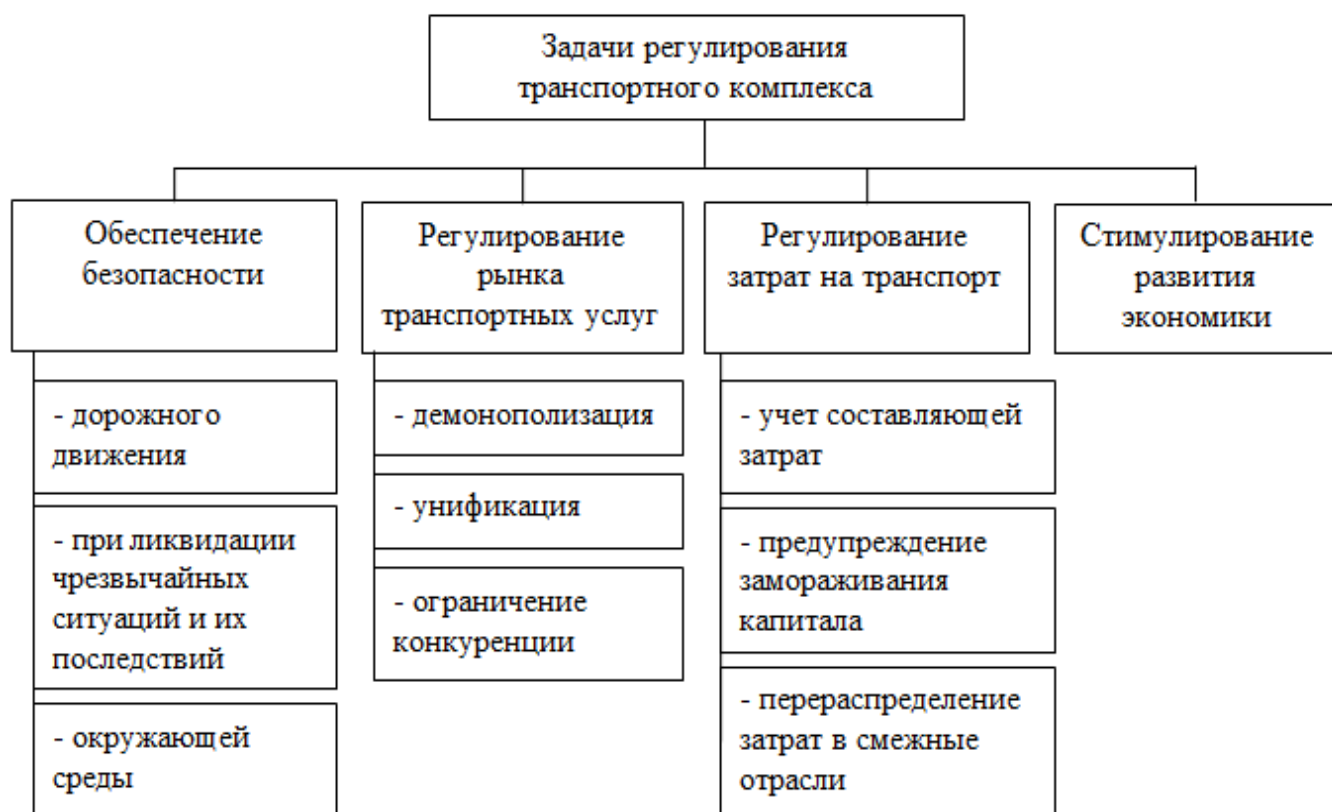


Рисунок 4 – Задачи регулирования транспортного комплекса

В рамках разграничения полномочий по управлению транспортным комплексом на региональном и местном уровне выполняются такие функции, как:

- контроль за ценообразованием;
- вопросы применения налоговых льгот (в пределах местных налогов);
- покрытие текущих убытков транспортных предприятий, занимающихся социально-значимыми перевозками;
- развитие региональной транспортной инфраструктуры.

Перечисленные функции реализуются с применением различных инструментов управления.

Методы регулирования транспортной инфраструктуры классифицируются:

- по сферам деятельности (правовые, экономические и административные, общественные);
- по государственным уровням (региональные, федеральные, международные);
- по длительности применения (краткосрочные, долгосрочные);
- по степени воздействия (прямые, косвенные); по целям воздействия (защитные, поддерживающие, стимулирующие, контролирующие);
- по периодичности применения (постоянные, периодические).

Инструменты регулирования транспортной деятельности укрупненно можно подразделить на:

- нормативно-правовые;
- экономические;
- комплексные (рисунок 5).

Нормативно-правовые методы по области своего воздействия, своей направленности могут быть подразделены на определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг. В числе нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность автомобильного транспорта, можно отметить правила дорожного движения, устав автомобильного транспорта, правила перевозок опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т.д.

К нормативно-правовым методам регулирования рынка транспортных услуг относятся: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.) [30].

Среди экономических методов можно выделить комплексные и частные. Комплексные методы предполагают изменение системы производственных отношений, и в частности отношений собственности. Это национализация транспортных компаний либо их приватизация. Частные методы экономического регулирования транспортной деятельности осуществляются при неизменной системе производственных отношений. Это: налоги, тарифы, штрафные санкции,



оплата дополнительных операций, кредитов, дотаций и т.д.



Рисунок 5 – Инструменты регулирования транспортного комплекса

Комплексные методы регулирования транспортной деятельности представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер, которые сложно разделить и обособить [30].

Основополагающая цель лицензирования объединяет две, по своей сути разные задачи:

- регулирование рынка транспортных услуг;
- обеспечение безопасности транспортной деятельности.

Двойственность задач лицензирования и их характер определяют неоднородный характер объектов (субъектов) лицензирования. Лицензированию

подлежит определенному виду деятельности. Автотранспортная деятельность многопланова и включает целый комплекс услуг: автомобильные перевозки; техническое обслуживание и ремонт автомобилей (обеспечение хранения и заправка автомобилей топливом, смазочными материалами и т.д.). В настоящее время практически во всех странах существует сложная дифференциация лицензий по различным признакам. В общем виде обеспечение безопасности автотранспортной деятельности предъявляет определенные требования к лицам, занимающимся такой деятельностью (субъекты лицензирования), а также к используемым техническим средствам (объекты лицензирования).

Регулирование транспортной деятельности имеет свою специфику, обусловленную состоянием комплекса, технико-технологическими особенностями и критической важностью деятельности комплекса для всех отраслей экономики и для населения страны. Эта специфика обуславливает и особые потребности отрасли в развитии государственного регулирования, а компаний – в эффективной стратегии взаимодействия с органами государственной власти в правовом поле.

Наиболее востребованными направлениями развития госрегулирования являются:

- разработка моделей тарифного регулирования услуг инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок, а также ценовой политики компаний в этих секторах;

- повышение эффективности субсидирования социально-значимых видов деятельности, разработка стратегии компаний на субсидируемых рынках;

- техническое регулирование, учитывающее экономическую эффективность, объективные потребности отрасли и современные технологические возможности транспортного производства;

- стандартизация в области доступности и качества транспортного обслуживания.

Управление тарифными ставками – основной инструмент регулирования

спроса и предложения перевозочных услуг. Тарифообразование напрямую влияет на:

- финансовое положение транспортных компаний;
- развитие конкуренции и качество оказываемых услуг;
- грузо- и пассажирооборот;
- стоимость товаров и услуг отраслей народного хозяйства.

Существуют два вида расчета тарифов:

- экономически обоснованный (рассчитываемый компаниями с учетом государственных заказов);
- для платёжеспособного спроса (устанавливают субъекты Российской Федерации и Федеральной антимонопольной службой с учетом реальной платежеспособности населения и грузовладельцев).

Тарифы, установленные в рамках регионального заказа для населения, в большинстве случаев значительно ниже экономически обоснованного уровня, что обусловлено ключевой обязанностью государственных органов – увязать интересы транспортных организаций и пользователей услуг посредством планирования и регулирования тарифной системы.

Государственная помощь в виде субсидирования предоставляется субъектам рынка в следующих случаях:

- в случаях, если реально установленные тарифы на перевозки ниже экономически обоснованного уровня и не покрывают расходы компаний-перевозчиков;
- для строительства и модернизации объектов инфраструктуры, новых направлений в связи с реализацией новых проектов и проведением мероприятий на определенных территориях.

При этом субъекты РФ и транспортные компании должны произвести соответствующие расчеты и обосновать свою потребность в предоставлении денежных средств [35].

Установление единых правил к объектам технического регулирования база для

обеспечения безопасного передвижения пассажиров и грузов, построения эффективной системы использования ресурсов и охраны окружающей среды. В целом в процессе составления технических регламентов решаются вопросы, связанные с установлением единых технических требований к:

- строительству и модернизации объектов инфраструктуры;
- работе транспортных средств.

На сегодняшний день многие технические регламенты не актуализированы или вовсе отсутствуют [41].

Стандартизация перевозочной деятельности – установление единых норм и правил для всех задействованных в отрасли лиц, направленных на достижение эффективной и упорядоченной работы системы.

Стандарты затрагивают все факторы, влияющие на развитие и отрасли в целом, и каждого предприятия – политические, социальные, экономические, технические и другие. Совокупность стандартов обеспечивает сбалансированное взаимодействие всех участников отрасли за счёт определения шаблонов и алгоритмов работы, а также установления пороговых значений различных качественных и количественных показателей. Введение системы стандартов приводит к следующим эффектам:

- упрощение взаимодействия структурных образований;
- взаимозаменяемость услуг путем их унификации (что ведет к здоровой конкуренции на рынке);
- защита пользователей услуг от некачественного обслуживания;
- обеспечение качественных услуг за счет требований к технико-эксплуатационным характеристикам объектов транспортной инфраструктуры и их оборудования;
- установление условий состояния транспортных средств;
- обеспечение комфортной и безопасной среды для перевозки пассажиров [35].

Разработка государственных и отраслевых стандартов и контроль за их соблюдением – прерогатива органов государственной власти. На настоящий

момент в Российской Федерации существуют серьезные проблемы в рассматриваемом секторе: во-первых, отсутствует комплекс взаимодополняющих стандартов, а во-вторых, многие существующие на сегодня стандарты устаревшие и не соответствуют реальным условиям.

Особая роль среди инструментов государственного управления транспортным комплексом отводится государственным программам его развития. В текущее время принята и реализуется Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года №1734-р). Это комплексный программный документ, являющийся основой для разработки системы федеральных и региональных целевых программ. В частности за период реализации стратегии были приняты и реализованы ряд федеральных целевых программ, сформированных по отраслевому принципу («Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт» и «Гражданская авиация»).

Приоритетами развития транспортной системы:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;
- развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения.

Таким образом, государственное управление транспортным комплексом –

деятельность государственных, региональных и муниципальных органов власти и местного самоуправления, осуществляемая в целях регулирования деятельности субъектов сферы, развития транспортной инфраструктуры. Ключевая задача государственного управления в сфере связана с формированием и обеспечением реализации условий функционирования пассажирских и грузовых перевозок посредством системы нормативно-правовых, экономических и комплексных инструментов, используемых при оперативном и стратегическом планировании. Важная роль в управлении сферой отводится тарифному регулированию, стандартизации, лицензированию и сертификации, а также комплексным государственным программам.

#### Выводы по главе 1

Транспортный комплекс предстает как совокупность отраслей народного хозяйства, специализирующихся на удовлетворении потребностей общественного производства в перемещении грузов и пассажиров. Его ключевыми функциями выступают: перемещение грузов и людей, обеспечение межотраслевых связей, обеспечение межрегиональных и международных связей. В отраслевом аспекте транспортный комплекс региона выступает одним из основополагающих элементов инфраструктуры территориальной экономики, он способствует объединению отдельных экономических субъектов, обеспечивает территориальное разделение труда, связи между регионами, между центром страны и ее окраинами. Развитие транспортного комплекса обеспечивает основу развития всей социально-экономической системы региона.

Транспортный комплекс – это совокупность всех видов транспорта, объединенных между собой транспортными каналами, узлами, формирующими инфраструктуру комплекса. В данном аспекте транспортный комплекс предстает как объект управления со стороны государственных органов и органов местного самоуправления. В целях управления транспортным комплексом применяются различные методы регулирования, к числу которых относятся нормативно

правовые, экономические и комплексные. В рамках каждого из них реализуется определенный набор инструментов, таких как: утверждение правил дорожного движения, правил перевозок опасных грузов, стандарты экологической безопасности транспорта и транспортной деятельности, лицензирование, квотирование, разрешения, ограничения, налоги, тарифы, штрафы. Особым инструментом, обеспечивающим комплексное воздействие на сферу, выступают государственные программы.

## 2 АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА

### 2.1 Анализ состояния транспортного комплекса региона

Транспортный комплекс Челябинской области представлен такими видами транспорта, как воздушный транспорт, легковой и грузовой автотранспорт, железнодорожный транспорт (таблица 1).

Таблица 1 – Элементы транспортного комплекса Челябинской области

Элемент транспортного комплекса	Характеристика
Воздушный транспорт	Количество аэродромов – 2: Магнитогорск, Челябинск (Баландино)
Дорожное хозяйство	М-5 «Урал» -Москва- Рязань Пенза - Самара-, Уфа –Челябинск (из 2-х участков: км 1549 – 1610 и от км 1618) – 314,3 км Подъезд к г. Екатеринбург (до км 130) – 118,8 км Р-254 (М-51) - «Иртыш»Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск (до км 55) – 42,5 км А-310 (М-36) -Челябинск – Троицк граница с Республики Казахстан – 128,1 км
Автомобильный транспорт	16 -автотранспортных предприятий; 5 - трамвайных депо; 2 – троллейбусных парка
Железнодорожный транспорт	По территории субъекта проходят участки Южно-Уральской железной дороги.

Представим количественную и качественную характеристику элементов транспортного комплекса Челябинской области.

В таблице 2 представлены данных, позволяющие оценить протяженность путей сообщения (железнодорожных путей общего пользования, а также автомобильных дорог общего и необщего пользования) в Челябинской области и их изменение в период 2017-2019 годов.

Анализ данных таблицы показывает, что в исследуемом периоде протяженность железнодорожных путей общего пользования в регионе не изменилась и составила 1 795,3 км на конец 2019 года.



Протяженность автомобильных дорог на конец 2019 года достигла 28 385,7 км, увеличившись на 5 103,6 км по сравнению с 2017 годом (таблица 2).

Таблица 2 – Протяженность путей сообщения в регионе, км [18, 19]

Транспортные пути	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Железнодорожные пути общего пользования	1 795,3	1 795,3	1 795,3	100,0	100,0
Автомобильные дороги общего пользования	23 282,1	23 733,8	28 385,7	101,9	119,6
необщего пользования	21 287,8	21 749,0	26 916,6	102,2	123,8
	1 994,3	1 984,8	1 469,1	99,5	74,0
Из общей протяженности автомобильных дорог - дороги с твердым покрытием - всего, в т.ч.:	19 141,9	19 442,7	22 393,9	101,6	115,2
общего пользования, из них:	17 767,6	18 078,3	21 098,1	101,7	116,7
федерального значения	603,7	611,3	611,3	101,3	100,0
регионального или межмуниципального значения	8 567,0	8 593,0	8 651,0	100,3	100,7
местного значения	8 596,9	8 874,0	11 835,8	103,2	133,4
необщего пользования	1 374,3	1 364,4	1 295,8	99,3	95,0

Отмечается положительная динамика темпов роста протяженности автомобильных дорог в регионе (рисунок 6).

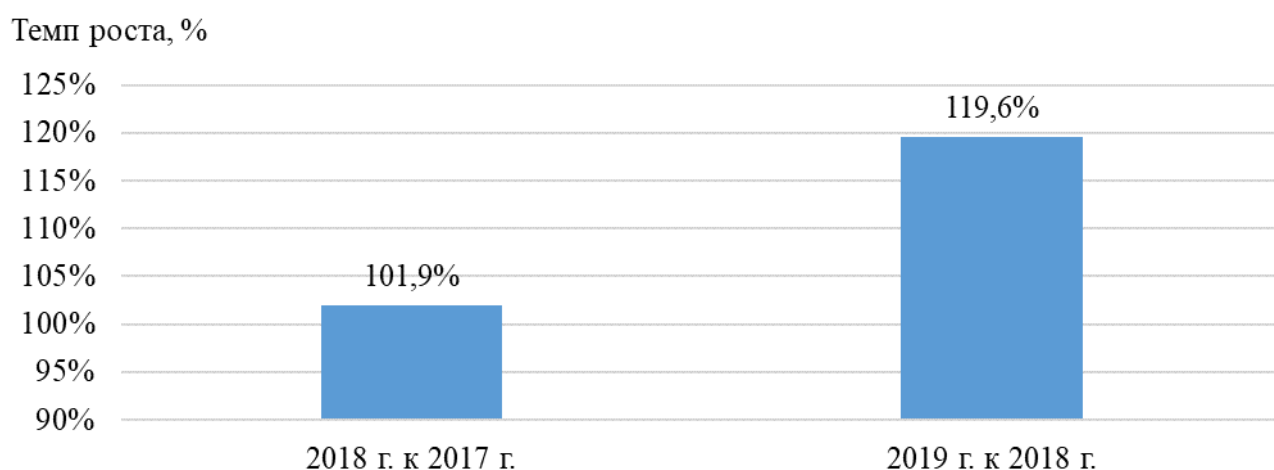


Рисунок 6 – Темпы роста протяженности автомобильных дорог в регионе

Прирост автомобильных дорог обеспечивается за счет активного их строительства. При этом отмечается рост протяженности автомобильных дорог общего пользования в сравнении с автомобильными дорогами необщего

пользования (дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций, физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд), что представлено на рисунке 7.

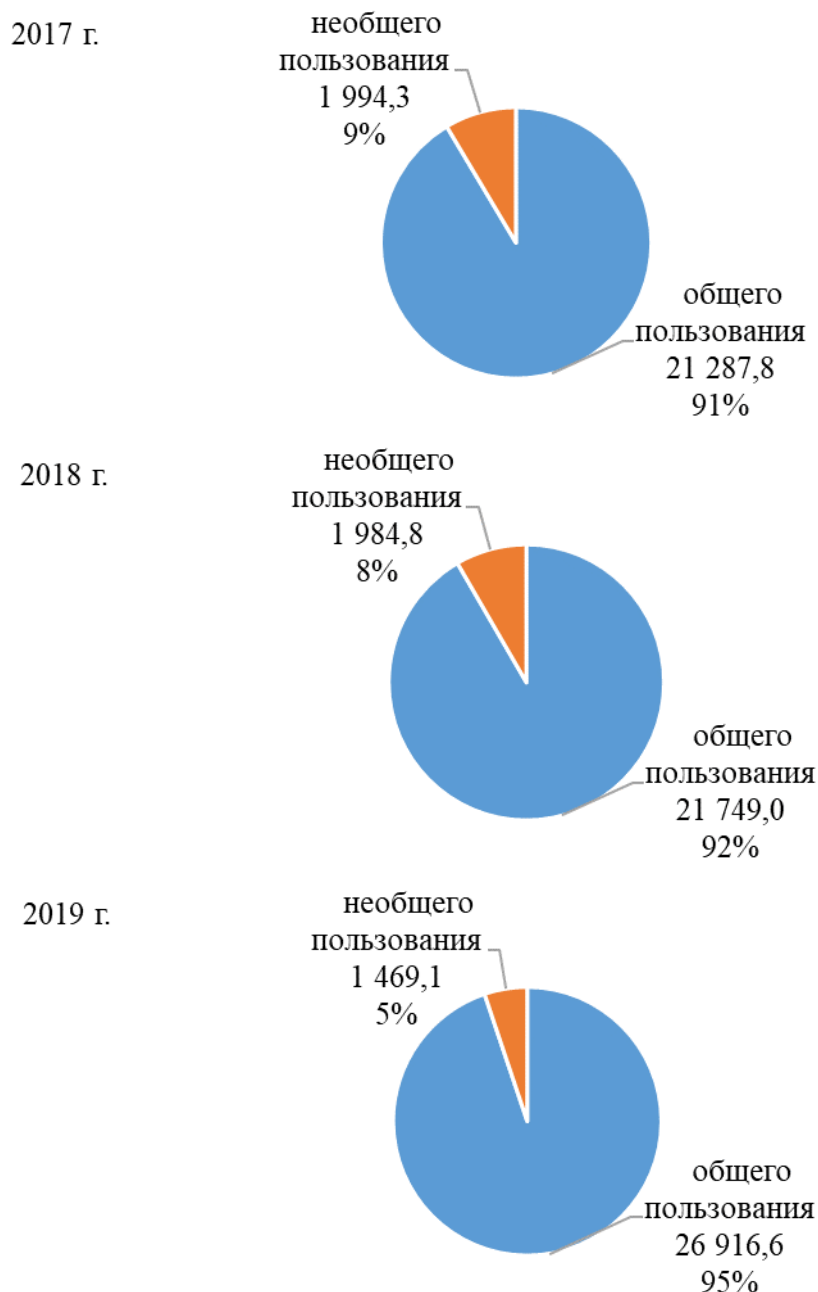


Рисунок 7 – Структура автомобильных дорог в регионе в зависимости от их назначения

Отмечается прирост автомобильных дорог с твердым покрытием в регионе в исследуемом периоде (рисунок 8). Вместе с тем, темпы прироста автомобильных

дорог с твердым покрытием ниже темпа прироста автомобильных дорог в целом, что является косвенным свидетельством ухудшения качества дорог.

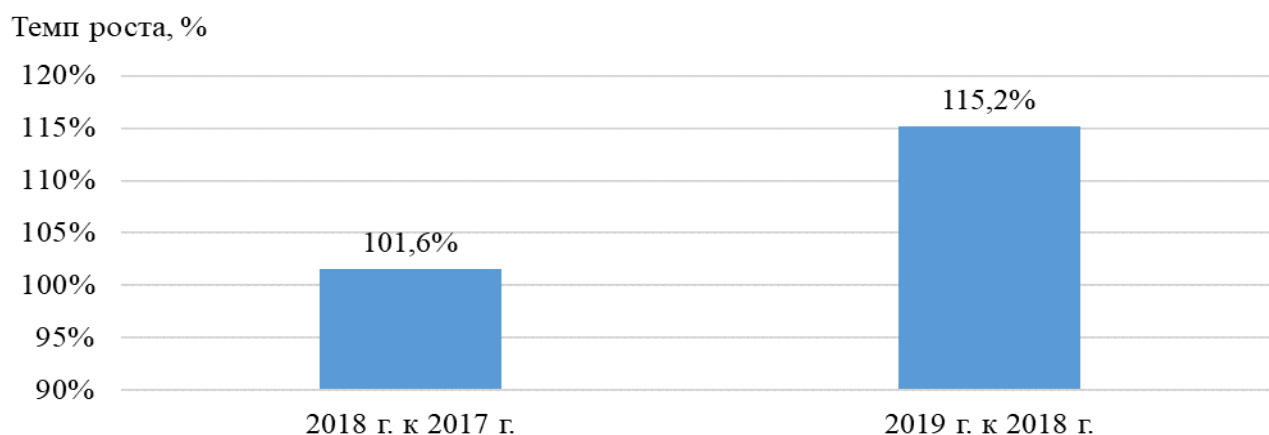


Рисунок 8 – Темпы роста протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием в регионе

Прирост автомобильных дорог с твердым покрытием в регионе обеспечивается в основном за счет соответствующего прироста автомобильных дорог местного значения (рисунок 9).

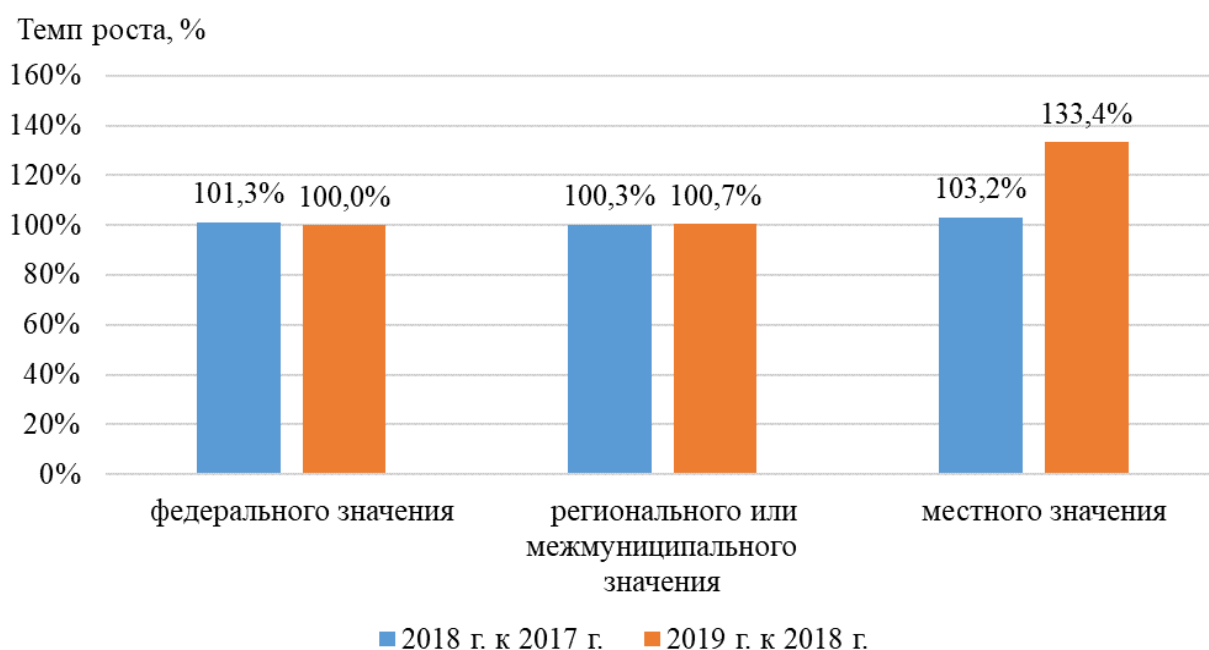


Рисунок 9 – Темпы роста протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием в регионе в зависимости от значения

Далее рассмотрим показатели качества автомобильных дорог в Челябинской области и отметим динамику его изменения в исследуемом периоде. Данные для

анализа представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Качественные показатели автомобильных дорог в регионе, % [18, 19]

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Удельный вес дорог с твердым покрытием из общей протяженности автомобильных дорог	82,2	81,9	78,9	99,6	96,3
Удельный вес дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием	69,9	69,7	65,2	99,7	93,5
Удельный вес дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования – всего, в т.ч.:					
регионального или межмуниципального значения	47,5	47,5	47,5	100,0	100,0
местного значения	9,0	8,5	1,9	94,4	22,4

Анализ данных таблицы показывает, что удельный вес дорог с твердым покрытием из общей протяженности автомобильных дорог в исследуемом периоде сокращается (рисунок 10), что свидетельствует о снижении качества автомобильных дорог в регионе.

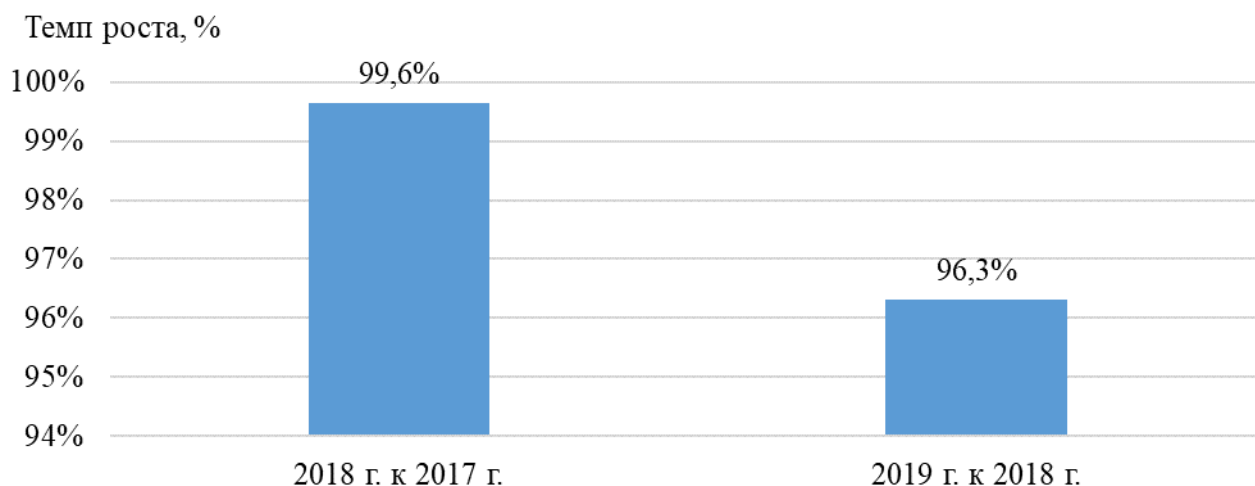


Рисунок 10 – Темпы роста удельного веса дорог с твердым покрытием из общей протяженности автомобильных дорог в регионе

В течение исследуемого периода, что удельный вес дорог с твердым покрытием из общей протяженности автомобильных дорог сократился с 82,2% (2017 год) до 78,9% (2019 год).

Отмечается снижение удельного веса дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (рисунок 11), что свидетельствует о тенденции развития дорожного строительства за счет применения устаревших технологий.

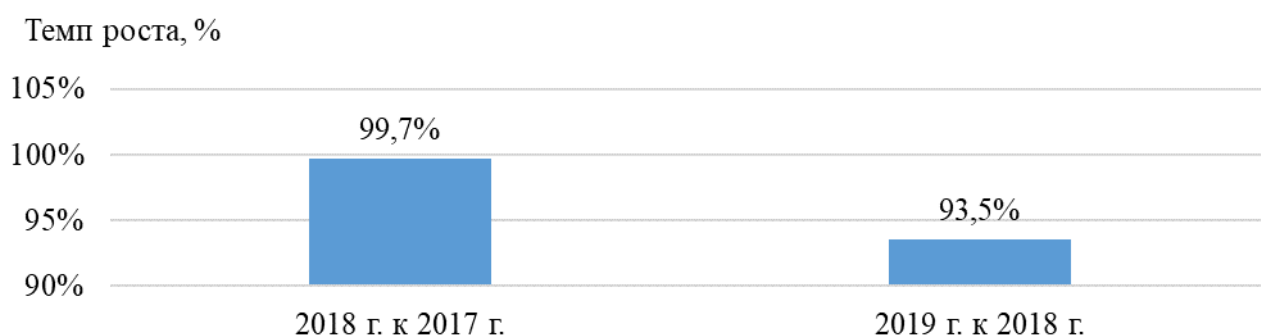


Рисунок 11 – Темпы роста удельного веса дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в регионе

Однако вместе с тем, отмечается сокращение удельного веса дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования (рисунок 12), что свидетельствует о росте ответственности дорожно-строительных организаций.

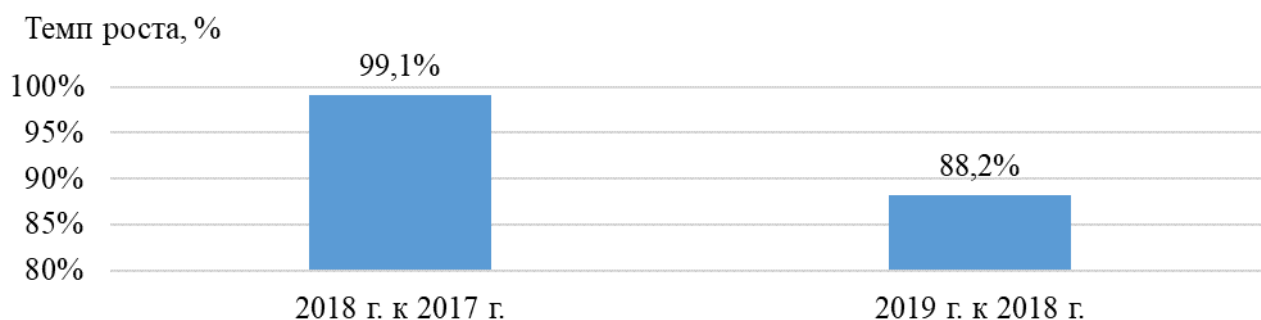


Рисунок 12 – Темпы роста удельного веса дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в регионе

Повышение качества возводимых автотранспортных путей отмечается в

большей части на дорогах местного значения, о чем свидетельствуют понижающиеся темпы роста дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в зависимости от значения (рисунок 13).

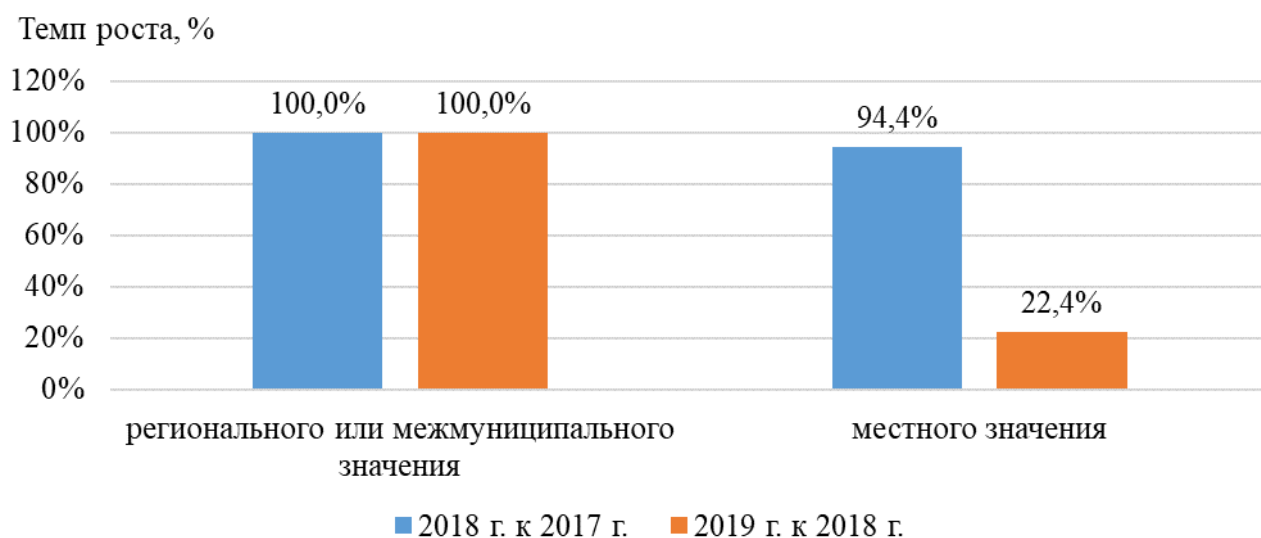


Рисунок 13 – Темпы роста удельного веса дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в регионе в зависимости от значения

Далее рассмотрим показатели, характеризующие наличие грузовых транспортных средств и их использование в период 2017-2019 годов (таблица 4).

Таблица 4 – Показатели, характеризующие грузовые перевозки в регионе [18, 19]

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Грузовые автомобили (включая пикапы и легковые фургоны), шт.	136 705	138 341	137 562	101,2	99,4
Перевезено грузов, млн. т	33	32	36	95,8	114,8
Грузооборот, млн. т - км	3 932	3 818	5 835	97,1	152,8

Данные таблицы 4 свидетельствуют о сокращении наличия грузовых транспортных средств в регионе при одновременном наращивании объемов грузоперевозок и показателей грузооборота (рисунок 14).

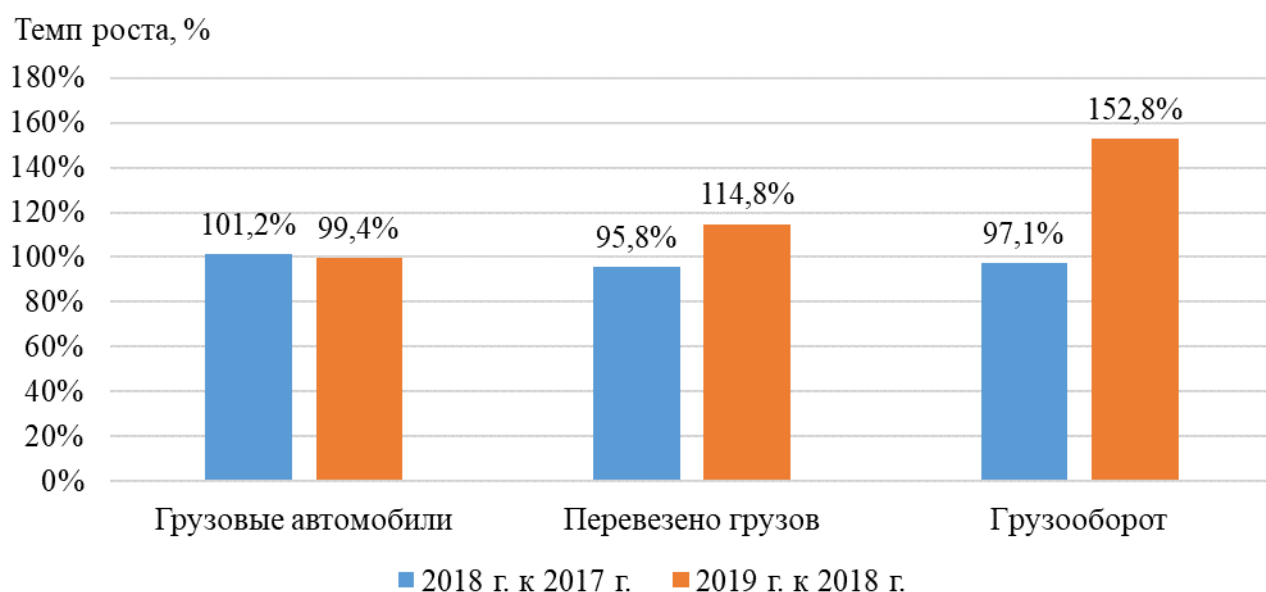


Рисунок 14 – Темпы роста показателей, характеризующих грузовые перевозки в регионе

Динамика данных, представленных на рисунке 14, позволяет сделать вывод об интенсификации использования грузовых транспортных средств в регионе.

В таблице 5 представлены показатели, характеризующие наличие пассажирских транспортных средств и их использование в период 2017-2019 годов.

Таблица 5 – Показатели, характеризующие пассажирские перевозки в регионе [18, 19]

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Автобусы - всего, из них:	20 599	20 503	19 361	99,5	94,4
автобусы общего пользования	3 986	4 771	4 739	119,7	99,3
в расчете на 100 000 человек населения	114	137	136	120,2	99,3
Перевезено пассажиров, млн. чел.	127	110	100	86,2	90,7
Пассажирооборот, млн. пасс - км	2 316	1 600	1 583	69,1	98,9

Данные таблицы 5 свидетельствуют о сокращении наличия пассажирских транспортных средств (автобусов общего пользования) в регионе при одновременном сокращении объемов перевозки пассажиров и показателей

пассажиروоборота (рисунок 15). Динамику данных показателей невозможно прокомментировать однозначно, ввиду отсутствия данных о потребностях в перевозках пассажиров.

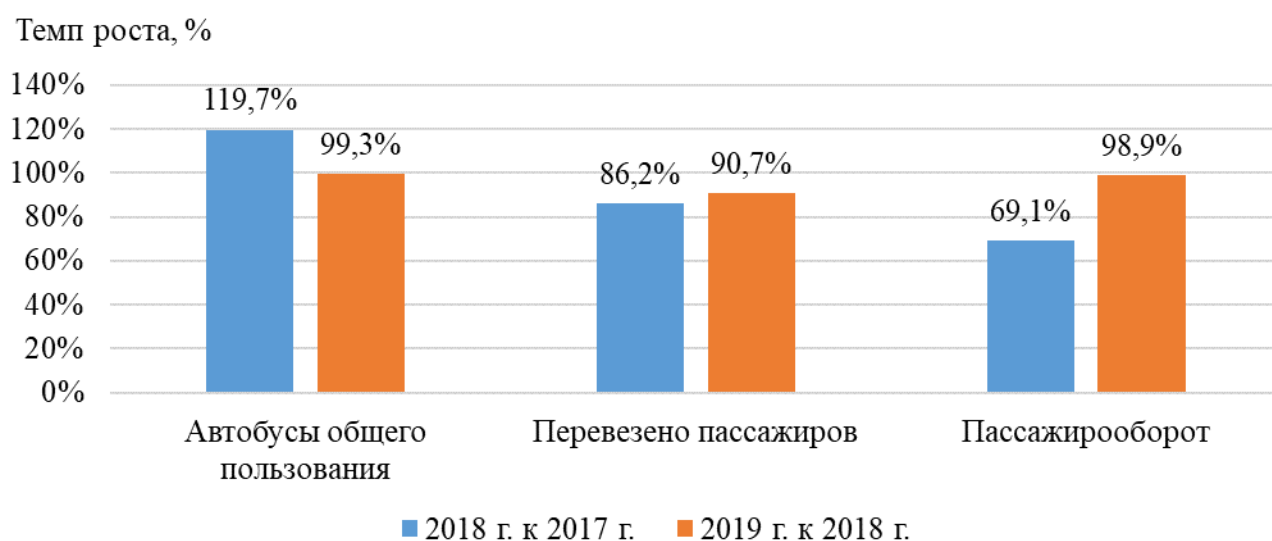


Рисунок 15 – Темпы роста показателей, характеризующих пассажирские перевозки в регионе

В целях проведения качественного анализа состояния транспортного комплекса, представим также его социально-экономическую характеристику.

В таблице 6 представлены показатели, характеризующие динамику количества предприятий транспортного комплекса, его роль в формировании всего объема предприятий в регионе, количество и динамику занятых, а также состояние основных фондов транспортного комплекса региона.

В целом данные таблицы 6 свидетельствуют о росте значимости транспортного комплекса в регионе, о чем свидетельствует рост показателя удельного веса количества предприятий транспортного комплекса в общем числе предприятий региона, а также рост показателя удельного веса численности занятых в транспортном комплексе региона в общей численности занятых на всех предприятиях.

Вместе с тем, тенденции развития социально-экономических показателей регионального транспортного комплекса нельзя характеризовать как однозначно положительные.



Таблица 6 – Показатели, характеризующие число, количество занятых и состояние основных фондов транспортного комплекса региона [18, 19]

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Количество предприятий Транспортного комплекса, ед.	4 596	5 814	5 390	126,5	92,7
в т.ч. удельный вес в общем числе предприятий региона, %	6,6	5,9	6,0	89,4	101,7
Численность занятых в Транспортном комплексе, тыс. чел.	120,6	115,9	115,0	96,1	99,2
в т.ч. удельный вес в общей численности занятых на предприятиях региона, %	6,9	6,7	6,6	97,1	98,5
Наличие основных фондов, млн. руб.	516 366	518 484	523 346	100,4	100,9
в т.ч. удельный вес в общем объеме основных фондов предприятий региона, %	17,4	17,0	16,2	97,7	95,3
Ввод в действие основных фондов в течение года, млн. руб.	12 345	13 419	11 786	108,7	87,8
Степень износа основных фондов, % от общего объема	67,1	67,3	67,4	101,0	101,0

Данные таблицы 6 свидетельствуют о сокращении количества предприятий транспортного комплекса региона в период 2018-2019 годы (рисунок 16).

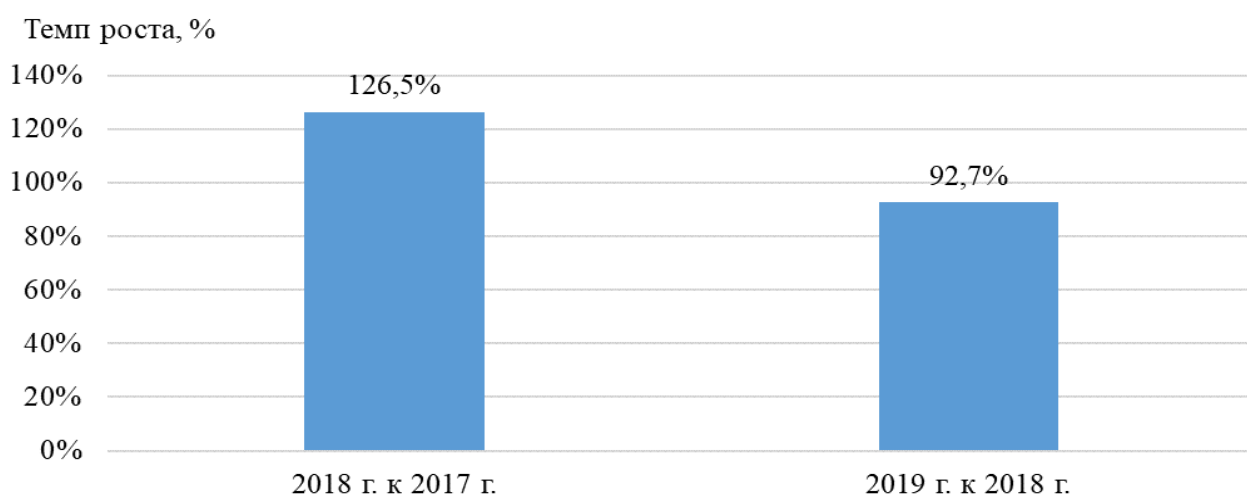


Рисунок 16 – Темпы роста количества предприятий транспортного комплекса в регионе

Вместе с тем, доля предприятий транспортного комплекса в общем числе предприятий региона в том же периоде увеличивается (рисунок 17).

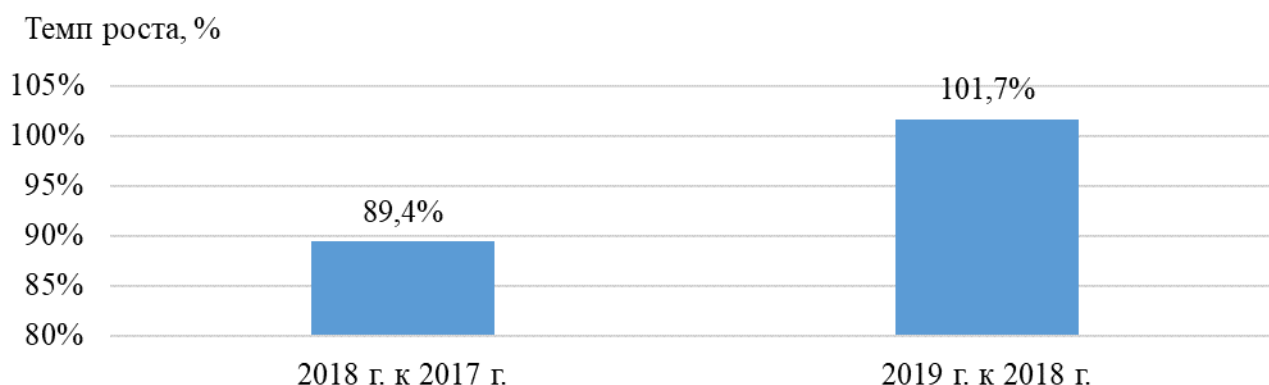


Рисунок 17 – Темпы роста удельного веса предприятий транспортного комплекса в общем числе предприятий региона

Данное обстоятельство характеризует повышение значимости предприятий транспортного комплекса в регионе. На фоне общего снижения количества предприятий в регионе, снижение количества предприятий транспортного комплекса не столь очевидно.

Если рассматривать ситуацию с занятостью населения в транспортном комплексе региона в сравнении с занятостью по всем отраслям экономики, то здесь отмечается аналогичная ситуация. В условиях общего экономического спада, занятость в транспортном комплексе сокращается более медленными темпами, нежели по всем экономическим субъектам региона (рисунок 18).

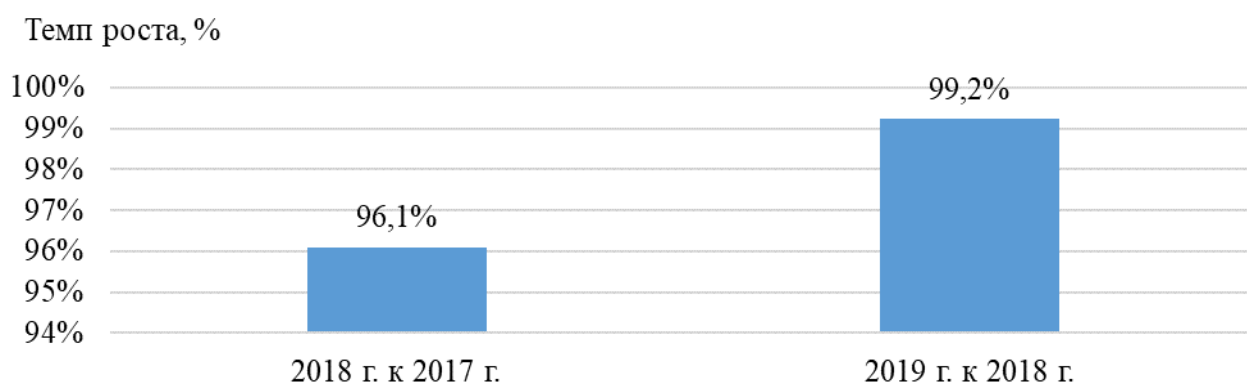


Рисунок 18 – Темпы роста количества занятых в транспортном комплексе региона

Аналогичная ситуация и с динамикой удельного веса занятых в транспортном

комплексе в общей численности занятых на предприятиях региона (рисунок 19).

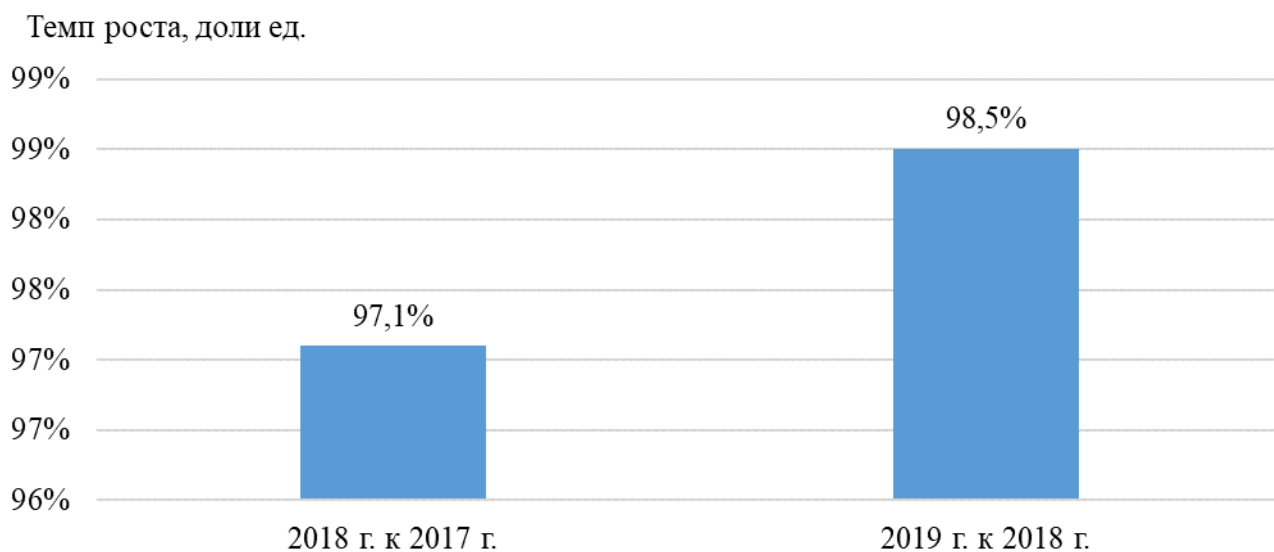


Рисунок 19 – Темпы роста удельного веса занятых в транспортном комплексе в общей численности занятых на предприятиях региона

Предприятия регионального транспортного комплекса наращивают величину (в стоимостной оценке) основных фондов. Показатель наличия основных фондов комплекса демонстрирует положительную динамику в сравнении с предшествующим периодом (рисунок 20).

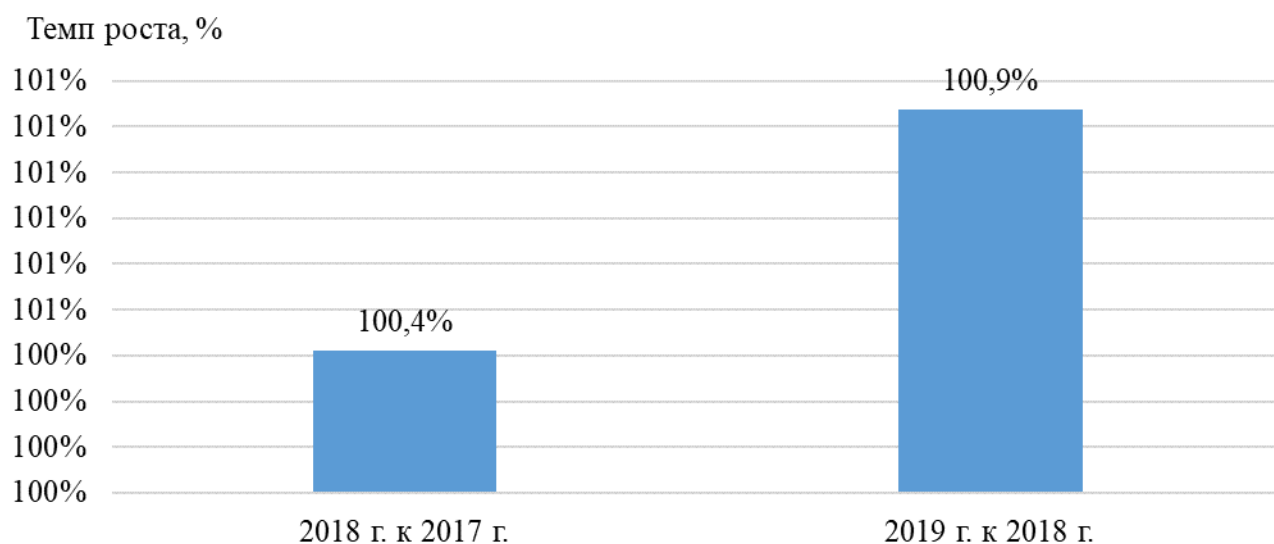


Рисунок 20 – Темпы роста величины основных фондов транспортного комплекса региона

Вместе с тем, удельный вес основных фондов транспортного комплекса в общем объеме основных фондов предприятий региона демонстрирует тенденцию

к сокращению (рисунок 21).

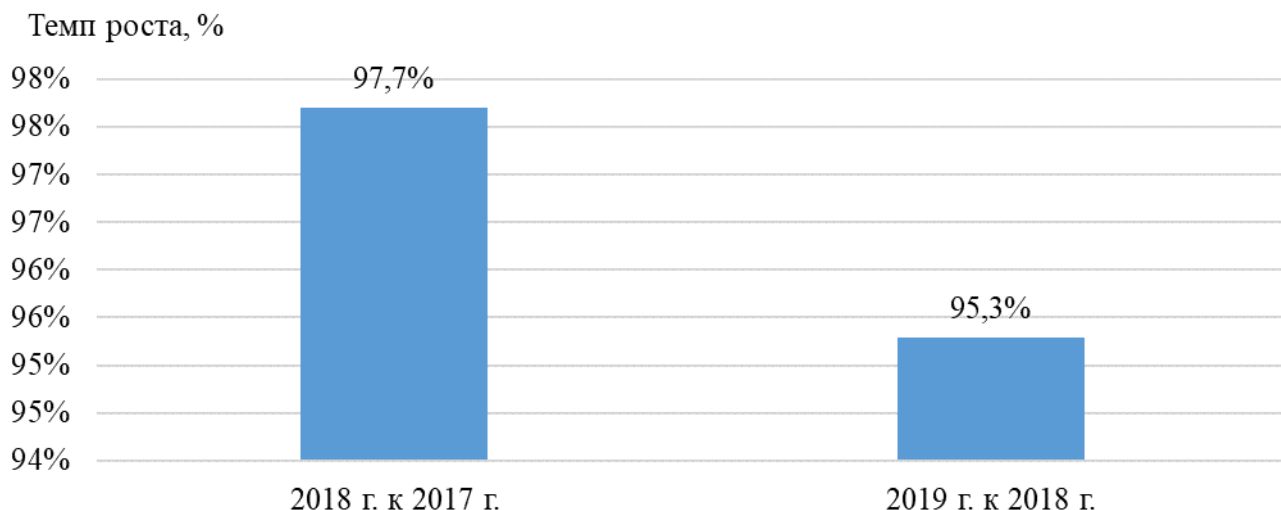


Рисунок 21 – Темпы роста удельного веса занятых в транспортном комплексе в общей численности занятых на предприятиях региона

Данная ситуация отражает неудовлетворительное состояние обеспечения транспортного комплекса основными фондами. Это наглядно отражает рисунок 22, на котором представлена динамика ввода основных фондов предприятиями регионального транспортного комплекса.

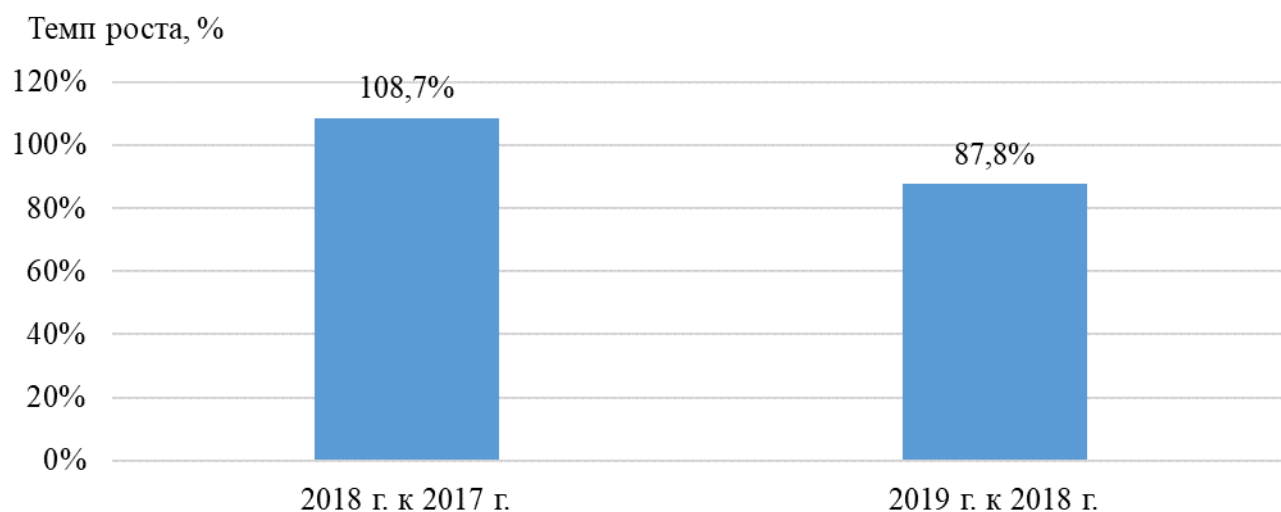


Рисунок 22 – Темпы роста ввода основных фондов предприятиями транспортного комплекса региона

Результат отрицательной динамики ввода основных фондов предприятиями регионального транспортного комплекса проявляется в динамике показателя степени износа основных фондов предприятий регионального транспортного

комплекса (рисунок 23).

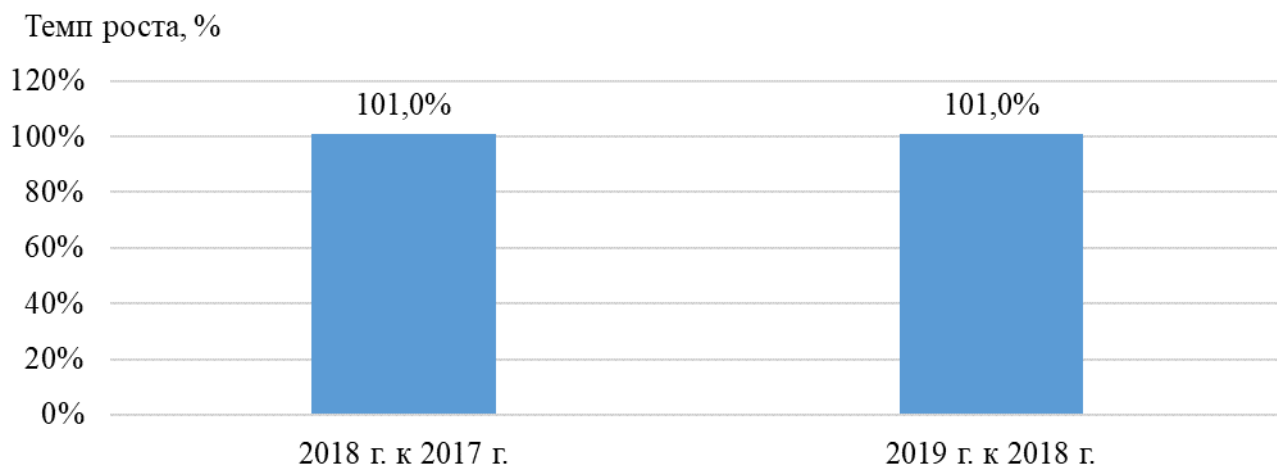


Рисунок 23 – Темпы роста износа основных фондов предприятий транспортного комплекса региона

В результате, степень износа основных фондов предприятий транспортного комплекса региона, исчисленная как удельный вес изношенных основных фондов в общем их объеме, достиг 67,4% к концу 2019 года.

Таким образом, подводя итог проведенному анализу, следует выделить положительные и отрицательные моменты в состоянии транспортного комплекса Челябинской области. К числу положительных моментов следует отнести достаточную развитость транспортного комплекса региона. Региональная транспортная сеть развивается, по большей части за счет активного ее развития на местных уровнях управления. Отмечается рост нагрузки на транспортную сеть, по большей части за счет прироста грузоперевозок. Это обусловило возрастание роли транспортного комплекса в регионе и в условиях кризисных тенденций позволило удерживать экономические позиции сферы в сравнении с иными отраслями промышленности.

Вместе с тем, регион характеризуется ухудшением состояния транспортной сети (отмечается рост удельного веса дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования), а также ростом физического износа основных фондов транспортного комплекса (которые представлены в основном подвижным составом). Выявленные

негативные тенденции могут отрицательно сказаться на перспективах развития транспортного регионального комплекса и, соответственно региональном социально-экономическом развитии, что требует соответствующих мер со стороны органов управления.

## 2.2 Анализ практики управления транспортной системой региона

Ключевым органом управления транспортом и дорожным хозяйством в Челябинской области является Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. Его деятельность определена Положением О структуре и штатной численности Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области, утвержденным постановлением Губернатора Челябинской области №280 от 29 декабря 2014 года [14].

Министерство регулирует сферу транспорта и дорожного хозяйства в рамках реализации единой государственной политики. В своей работе Министерство руководствуется действующим законодательством и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, Правительства Челябинской области, Губернатора Челябинской области, Законодательного Собрания Челябинской области.

Задачи Министерства напрямую сопутствуют главным направлениям развития социальной и экономической составляющей Челябинской области, которые представлены в Стратегии социального и экономического развития Челябинской области до 2020 года.

На рисунке 24 представлена организационная структура Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области

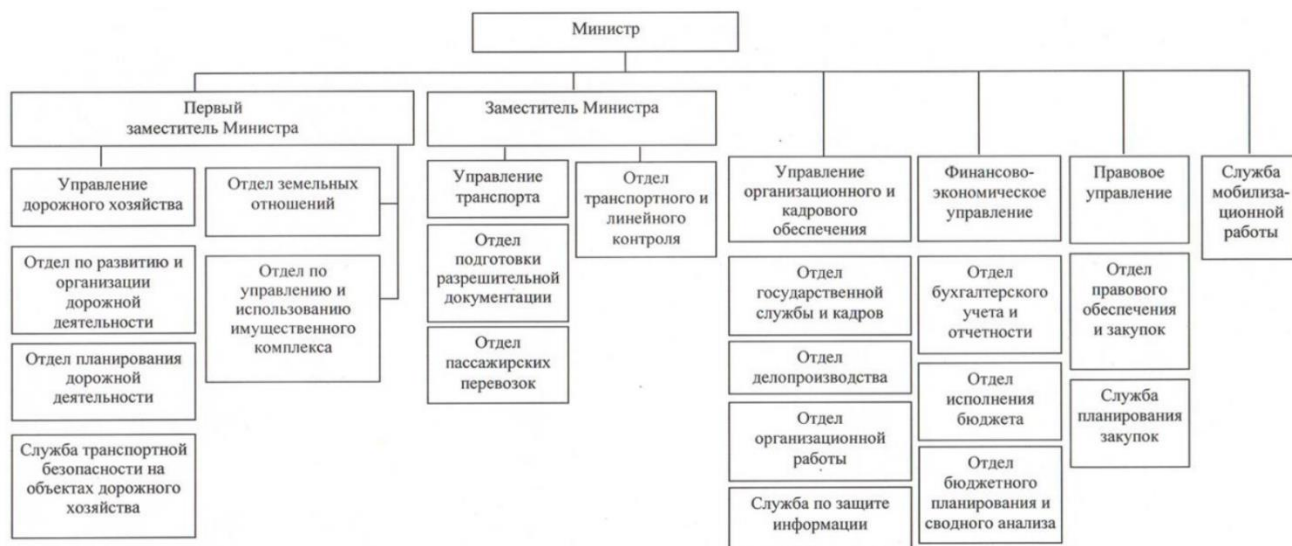


Рисунок 24 – Организационная структура Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области [14]

В соответствии с рисунком отметить признаки формирования подразделений. Основной принцип – по направлениям деятельности. В соответствии с данным принципом выделены подразделения:

- управление дорожного хозяйства;
- отдел земельных отношений;
- управление транспорта;
- отдел транспортного и линейного контроля;
- управление организационного и кадрового обеспечения;
- финансово – экономическое управление;
- правовое управление;
- служба мобилизационной работы.

Основными задачами Министерства являются:

- 1) разработка и реализация единой государственной политики Челябинской области в отраслях дорожного хозяйства и транспорта;
- 2) определение приоритетности направлений развития отраслей и организаций, находящихся в ведении Министерства;
- 3) информационное обеспечение органов государственной власти Челябинской области, органов местного самоуправления, организаций и

населения Челябинской области по вопросам, входящим в компетенцию Министерства;

4) обеспечение развития конкуренции и инвестиционной привлекательности курируемых отраслей, повышение доступности услуг их организаций [14].

Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области в целях исполнения своих задач, участвует в реализации государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых программ, государственных программ Челябинской области и инвестиционных программ в подведомственных отраслях.

В настоящее время Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области реализуется Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», а также государственная программа Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы». Кроме того, дорожный фонд региона модернизируется в рамках федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года» [15, 16].

В целях финансового обеспечения реализуемых проектов и программ в регионе сформирован Дорожный фонд Челябинской области. В таблице 7 представлены данные, характеризующие основные направления и объемы расходования ассигнований Дорожного фонда Челябинской области в период 2017-2019 годы (по состоянию на 1 января).

Данные в таблице представлены в разрезе запланированного финансирования и фактического использования бюджетных средств, что позволяет сделать качественный анализ:

- преимущественных направлений финансирования мероприятий в части развития транспортного комплекса;
- степени эффективности бюджетного планирования.



Таблица 7 – Основные направления и объемы расходования ассигнований  
Дорожного фонда Челябинской области, млн. руб. [16]

Направления финансирования	2017 г.		2018 г.		2019 г.	
	план	факт	план	факт	план	факт
1. Автомобильные дороги регионального значения	8 316,4	8 137,1	8 254,7	8 042,6	8 543,2	7 656,3
содержание автомобильных дорог	4 841,5	4 841,5	5 083,3	5 083,3	4 985,8	4 979,7
ремонт и капитальный ремонт	1 407,7	1 392,9	983,9	872,3	711,2	318,9
строительство и реконструкция	1 532,5	1 385,6	1 517,2	1 432,6	719,3	705,8
субсидии из федерального бюджета	70,8	70,4	214,7	214,2	1 523,2	1 171,5
межбюджетные трансферты из федерального бюджета на финансовое обеспечение дорожной деятельности	300,0	300,0	300,0	300,0	301,9	240,2
обеспечение деятельности (оказание услуг) подведомственного казенного учреждения Челябинскавтодор	164,0	146,7	155,6	140,2	301,9	240,2
2. Субсидии местным бюджетам на содержание дорог муниципального значения	4 362,8	3 855,1	5 187,6	3 652,1	8 508,6	6 748,5
3. Иные мероприятия (развитие систем аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» в Челябинской области)	0,0	0,0	0,0	0,0	810,1	529,5
Итого	12 679,3	11 992,2	13 442,4	11 694,7	17 862,0	14 404,8

Данные таблицы свидетельствуют о ежегодном приросте объемов финансирования различных мероприятий в части содержания, ремонта и строительства дорожной сети региона как на региональном, так и на местном уровнях (рисунок 25), в основном за счет прироста финансирования и расходования средств для исполнения мероприятий в рамках реализуемых программ из федерального бюджета.

Фактический прирост расходования средств увеличился с 11 992,2 млн. рублей (2017 год) до 14 404,8 млн. рублей (2019 год) – на 20%.



Рисунок 25 – Темпы роста финансирования Дорожного фонда региона

В условиях роста фактического финансирования и освоения бюджетных средств на мероприятия по улучшению дорожного фонда региона, из данных рисунка 24 видно, что отдельные направления реализации мер стали финансироваться хуже. В частности на протяжении исследуемого периода сокращаются объемы финансирования содержания, ремонта, строительства и реконструкции, капитального строительства дорог регионального значения. Данный факт объясняет ранее сделанные выводы (п.2.1 исследования) об ухудшении ситуации дорожного регионального фонда в сравнении с дорожным

фондом муниципальных образований. Из рисунка 24 наглядно виден существенный рост субсидирования местных бюджетов.

Также анализ данных таблицы 7 показывает наличие существенных расхождений между величинами запланированных и фактически освоенных средств (рисунок 26).



Рисунок 26 – Отклонения планового и фактического финансирования Дорожного фонда региона

Таким образом, отмечается наличие существенных разрывов между

показателями планового финансового обеспечения мер и фактического исполнения. Это приводит к недостаточному финансированию запланированных мероприятий в части улучшения состояния регионального и муниципального дорожного фонда.

На рисунке 27 представлена система программных мер, в рамках которых осуществляется финансирование реализации мероприятий по развитию транспортного комплекса в регионе в исследуемом периоде.

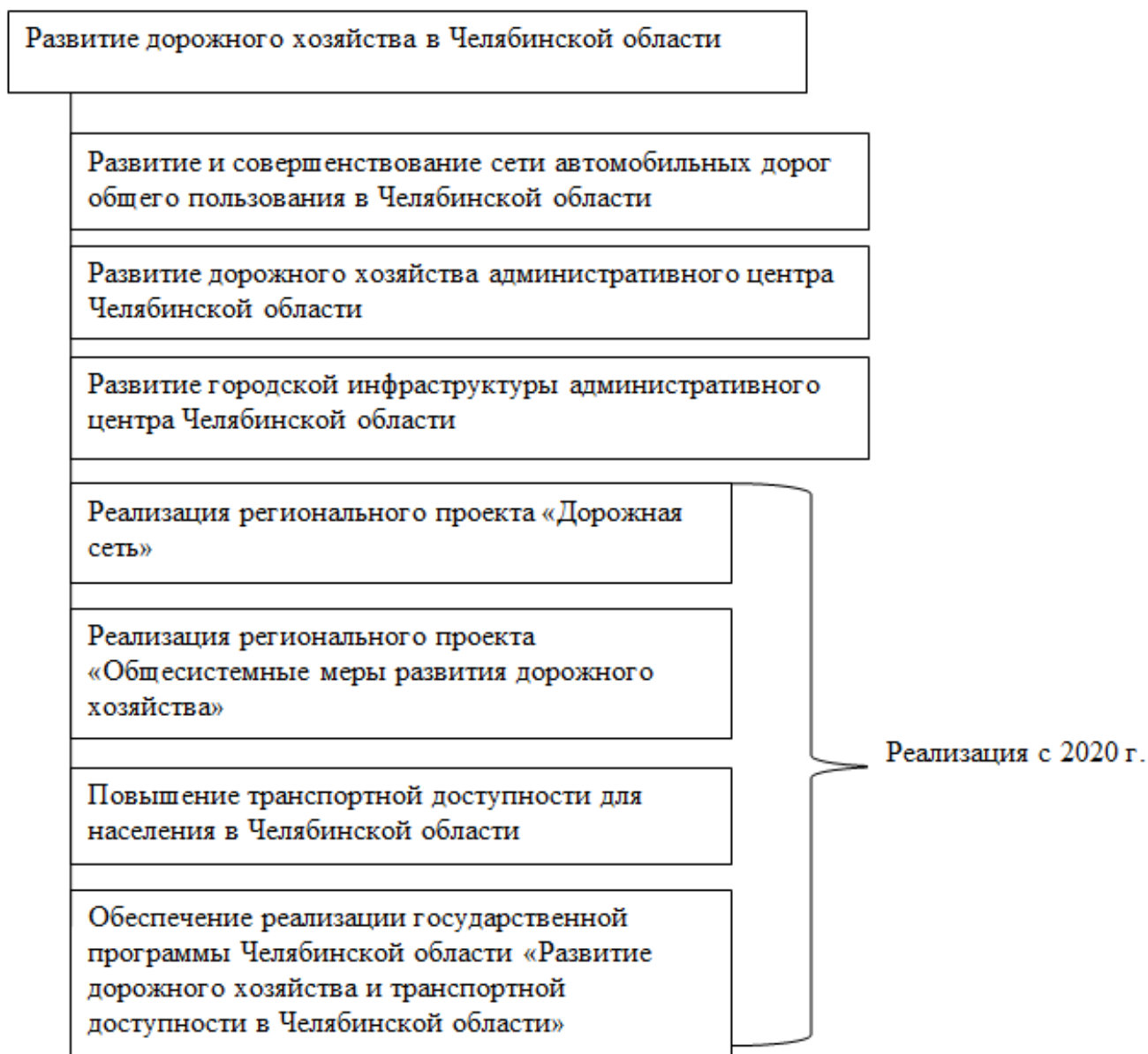


Рисунок 27 – Система программных мер по развитию транспортного комплекса региона [5]

В таблице 8 представлены показатели финансирования программ,

реализуемых на территории Челябинской области.

Таблица 8 – Направления финансирования программ, реализуемых в регионе

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения	1 668 013,8	1 383 391,6	1 775 230,2	82,9	128,3
Содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения	5 221 603,6	7 612 577,0	8 965 423,6	145,8	117,8
Предоставление субсидий местным бюджетам муниципальных образований на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования местного значения	1 118 807,1	453 388,2	423 158,6	40,5	93,3
Предоставление иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства	0,0	222 270,3	0,0	х	0,0
Расходы на управление дорожным хозяйством	76 000,0	77 978,4	79 521,6	102,6	102,0
Итого	8 084 424,4	9 749 605,5	11 243 334,0	120,6	115,3

Из данных таблицы видно, что финансирование программ возрастает. В 2018 году финансирование программных мер по развитию транспортного комплекса региона увеличилось на 20,6% в сравнении с 2017 годом и составило 9 749 605,5 тыс. рублей, в 2019 году – увеличилось на 15,3% в сравнении с 2018 годом и достигло 11 243 334,0 тыс. рублей (рисунок 28)

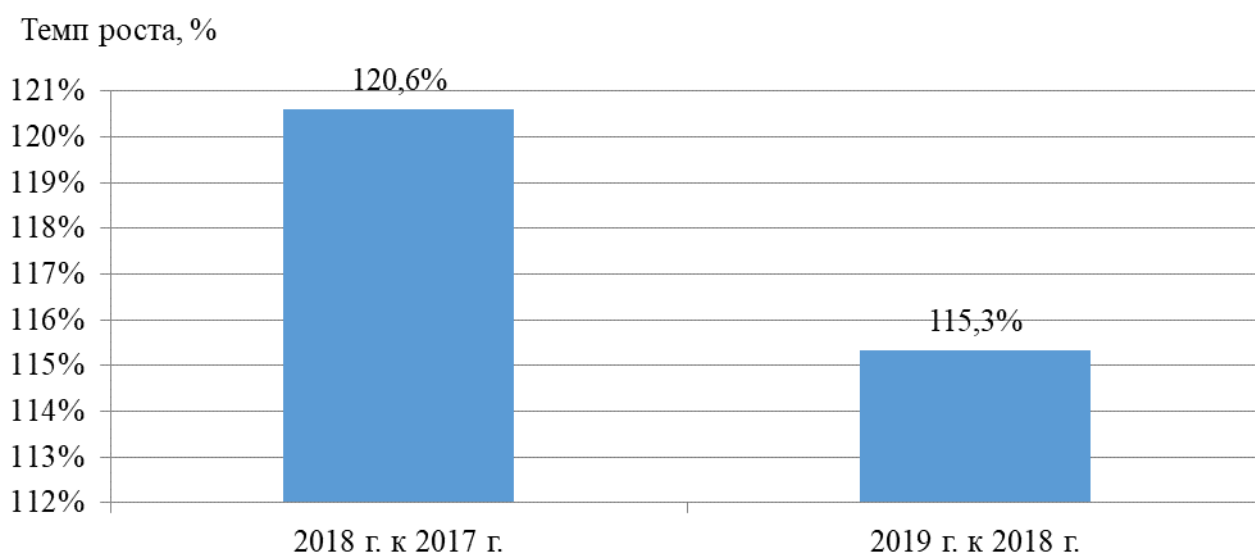


Рисунок 28 – Темпы роста финансирования программных мер по развитию транспортного комплекса региона

В таблице 9 представлены показатели, достигнутые по итогам реализации программных мер по развитию транспортного комплекса региона.

Таблица 9 – Показатели, достигнутые по итогам реализации программных мер по развитию транспортного комплекса в регионе

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Увеличение протяженности, обеспечение сохранности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения на территории Челябинской области, км	20715	21033	25564	101,5	121,5
Объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, км	81,42	77,63	36,36	95,3	46,8
Комплексное содержание объектов улично- дорожной сети в административном центре Челябинской области, км	566,2	0	0	0,0	х
Комплексное содержание объектов улично- дорожной сети в административном центре Челябинской области, тыс. кв км	0	9783	9783	х	100,0

## Окончание таблицы 9

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Количество построенных и благоустроенных пешеходно-транспортных и пешеходных набережных, земельных участков, в том числе в центральной части административного центра Челябинской области, ед.	0	0	5	x	x
Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения, ед.	0	0	3	x	x
Увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, ед.	0	0	429	x	x
Количество внедренных интеллектуальных транспортных систем на территории Челябинской области	Планируется в 2021 г.			x	x
Выполнение ремонта асфальтового покрытия улиц и дорог административного центра Челябинской области	573452	809118	936633	141,1	115,8
Приведение в нормативное состояние дорожной сети городской агломерации, %	52,5	59,1	0	112,6	0,0
Снижение количества мест концентрации дорожно- транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городской агломерации относительно уровня 2016 года, %	34	4	0	11,8	0,0
Количество участков автомобильных дорог административного центра Челябинской области, вдоль которых установлены защитные экраны, ед.	0	0	5	x	x
Количество транспортных развязок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения административного центра Челябинской области, оформленных с использованием малых архитектурных форм, ед.	0	0	4	x	x
Улучшение качества инженерной инфраструктуры города Челябинска в результате использования иных межбюджетных трансфертов, %	0	0	23	x	x

Из данных таблицы видно, что в результате реализации программных мер отмечается положительная динамика протяженности, обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения (рисунок 29).

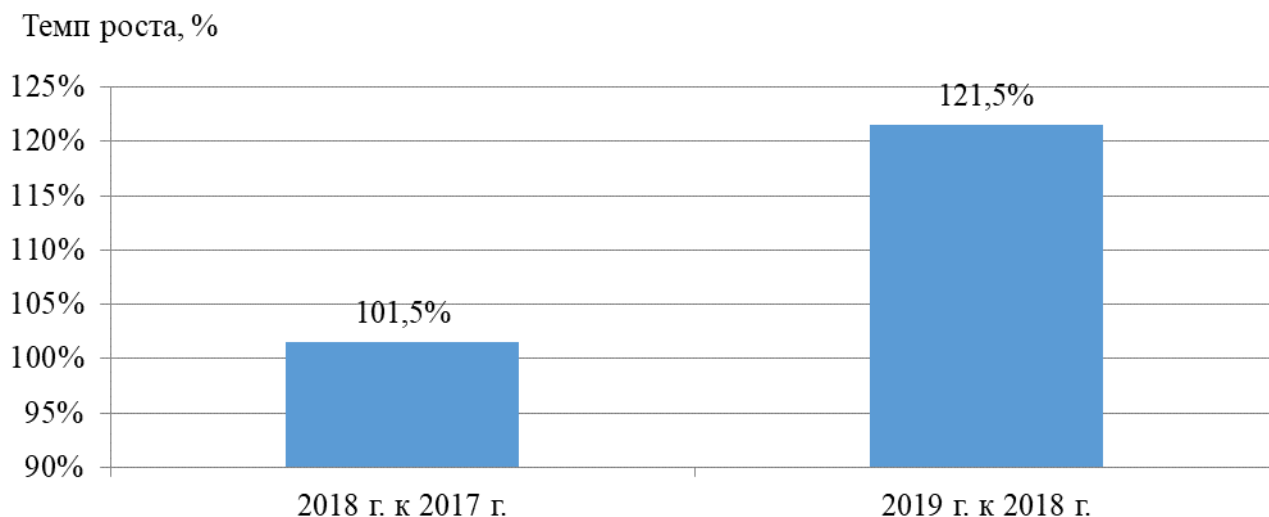


Рисунок 29 – Темпы роста протяженности, обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения региона

Наблюдается положительная динамика с понижающимся трендом выполнения ремонта асфальтового покрытия улиц и дорог административного центра Челябинской области (рисунок 30).

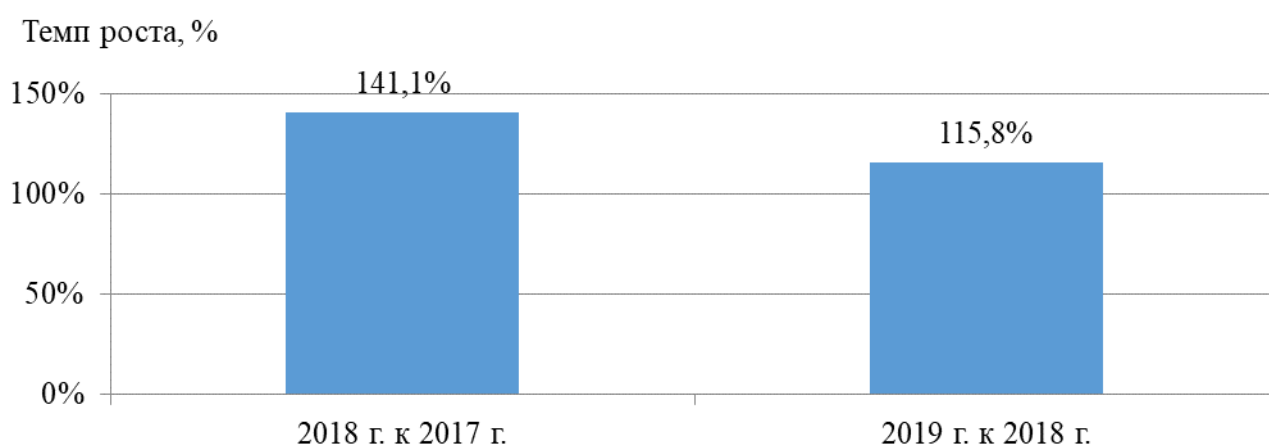


Рисунок 30 – Темпы роста выполнение ремонта асфальтового покрытия улиц и дорог административного центра Челябинской области

Вместе с тем наблюдается отрицательная динамика объемов ввода в



эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения (рисунок 31).

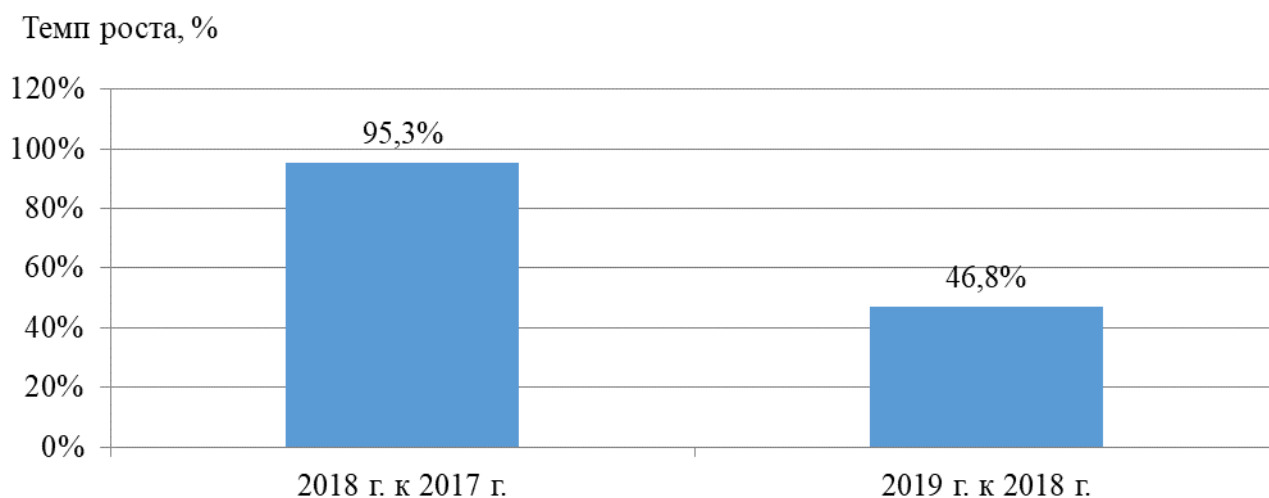


Рисунок 31 – Темпы роста протяженности, обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения региона

Остальные меры, направленные на развитие транспортного комплекса в регионе реализуются разово. В частности:

– в 2017-2018 годах были реализованы меры, направленные на снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городской агломерации относительно уровня 2016 года, с 34% до 4%;

– в 2017-2018 годах были реализованы меры по приведению в нормативное состояние дорожной сети городской агломерации с 52,5% до 59,1%;

– в 2018 году были установлены стационарные камеры фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения в количестве 429 ед;

– в 2018-2019 годах были выделены финансовые ресурсы на комплексное содержание объектов улично- дорожной сети в административном центре Челябинской области;

– в 2019 году было построено и благоустроено 5 пешеходно-транспортных и пешеходных набережных, земельных участков, в том числе в центральной части административного центра Челябинской области;

– в 2019 году было размещено 3 автоматических пункта весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения.

Ряд мер запланирован к реализации в перспективном периоде. В частности запланировано внедрение интеллектуальных транспортных систем на территории Челябинской области на 2021 год.

Следующим важным направлением деятельности Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области связано с планированием и регулированием ключевых транспортных общедоступных маршрутов. В действующем реестре межмуниципальных маршрутов Челябинской области в настоящее время зарегистрированы 358 маршрутов, 273 из которых являются действующими. Большая часть межмуниципальных маршрутов на текущий момент не организована по причине невозможности найти подрядчика на его обслуживание. К примеру, можно привести г. Троицк, в котором нарушены транспортное сообщение с рядом населенных пунктов: п. Скалистый, п. Шантарино, п. Полесье и проч. Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области организует конкурсные процедуры по определению права на получение свидетельств об осуществлении перевозок по одному или нескольким межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок. Однако отсутствуют заявки на организуемый конкурс. Аналогично обстоят дела и с иными маршрутами.

Одной из причин отсутствия конкурентной борьбы за право осуществления межрегиональных перевозок пассажиров являются экономические причины. Тарифная политика, реализуемая Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области в 2018-2019 годах направлена на недопущение роста тарифов на услуги пассажирского транспорта, в том числе и на услуги

межрегиональных перевозок пассажиров. Динамику роста индекса тарифов на услуги пассажирского транспорта в сравнении с предыдущим годом можно увидеть в таблице 10. За период 2018-2019 годы средний прирост тарифов составил всего 1,7%, в то время как в предыдущие периоды он колебался в пределах 7-10%. Такая ситуация приводит к обратному эффекту регулирования, что и было выявлено ранее при исследовании динамики межмуниципального пассажиропотока (п. 2.1 исследования).

Таблица 10 – Оценка влияния динамики тарифов на перевозки на индексы цен в регионе

Показатель	Значение			Темп роста, %	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2018 г. к 2017 г.	2019 г. к 2018 г.
Индекс тарифов на грузовые перевозки, % к предыдущему году	108,7	101,0	104,7	92,9	103,7
Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта, % к предыдущему году	108,0	111,0	101,7	102,8	91,6
Индексы цен производителей промышленных товаров, % к предыдущему году	114,9	107,1	107,9	93,2	100,7
Индексы цен производителей сельскохозяйственной продукции, % к предыдущему году	103,8	88,1	114,8	84,9	130,3
Величина корреляции изменения тарифов на грузовые перевозки и динамики цен производителей промышленных товаров, доли ед.	0,9180				
Величина корреляции изменения тарифов на грузовые перевозки и динамики цен производителей сельскохозяйственной продукции, доли ед.	0,5666				

Из данных таблицы видно, что существует прямая связь между индексом тарифов на грузовые перевозки и индексом цен производителей промышленных товаров, что проявляется в высоком показателе корреляции.

На рисунке 32 представлена динамика индекса тарифов на грузовые перевозки в регионе.

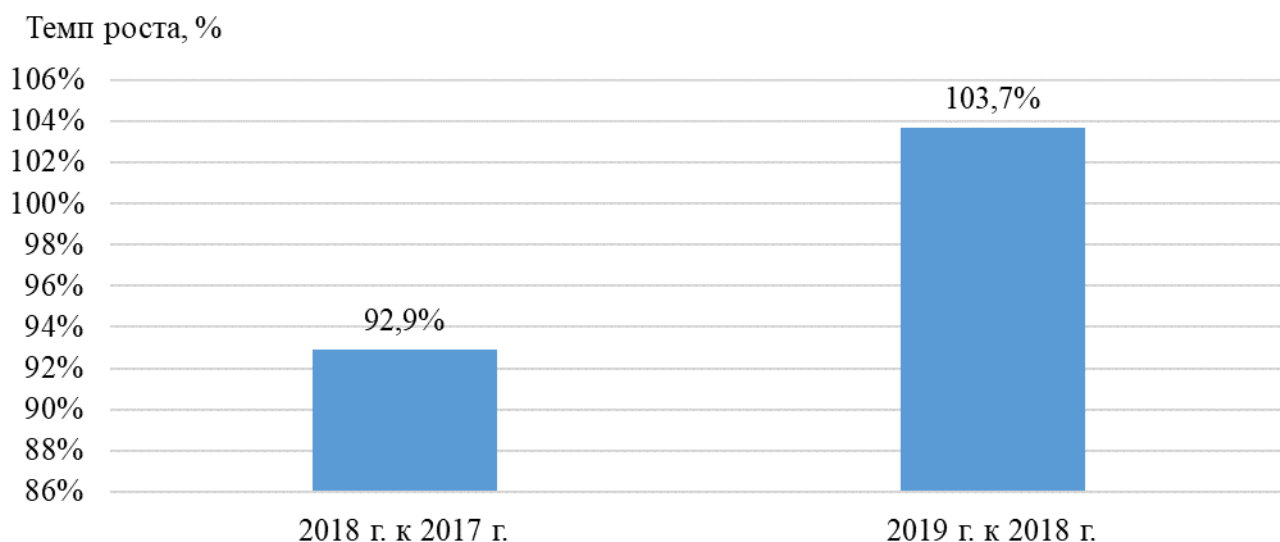


Рисунок 32 – Темпы роста индекса тарифов на грузовые перевозки в регионе

На рисунке 33 представлена динамика индекса тарифов на услуги пассажирского транспорта в регионе.

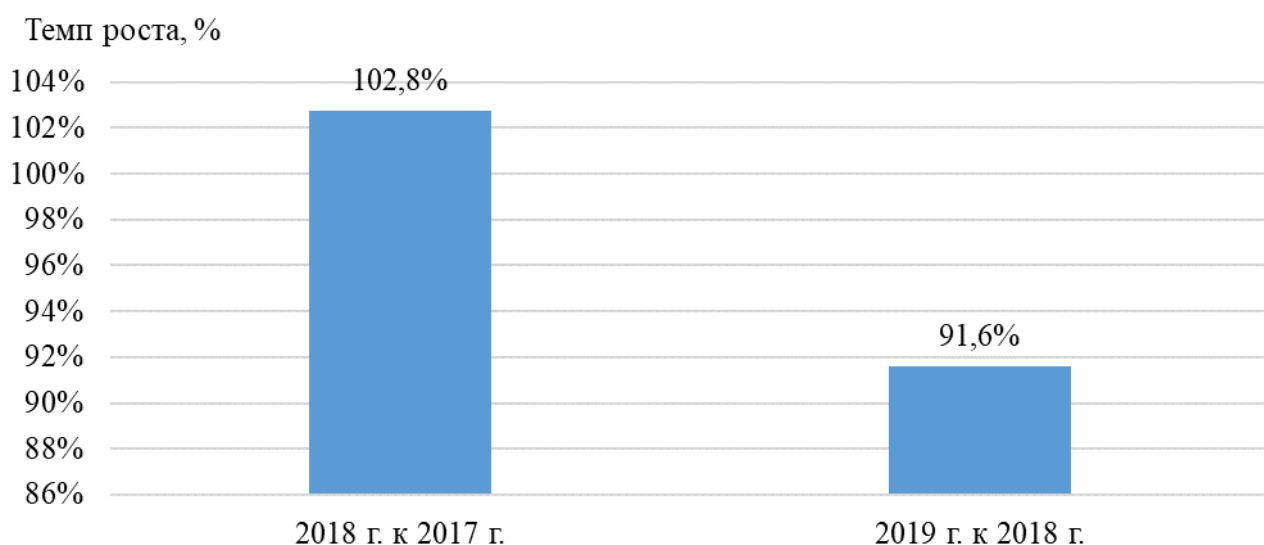


Рисунок 33– Темпы роста индекса тарифов на услуги пассажирского транспорта в регионе

Неудовлетворительное состояние дорожного фонда и ухудшение его состояния (что было выявлено ранее при оценке показателя удельного веса дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, в п. 2.1 исследования) приводит к необходимости более частой смены транспортного состава. И если тарифное

регулирование пассажирских перевозок осуществляется в административном порядке, то регулирование тарифов на грузовые перевозки находится под влиянием конкурентных факторов. Это обуславливает более высокую динамику тарифов на грузовые перевозки в сравнении с пассажирскими, что также видно из данных, представленных в таблице 8.

Поскольку транспортная отрасль играет весомую роль при ценообразовании в иных отраслях экономики, положительная динамика тарифов в ней неизбежно влечет за собой рост цен производителей. Это касается, прежде всего производителей, реализующих товары вне региона, что обуславливает наличие тесной корреляционной связи между изменения тарифов на грузовые перевозки и динамики цен производителей промышленных товаров в сравнении с производителями сельскохозяйственной продукции, потребляемой по большей части внутри региона.

На рисунке 34 представлена динамика индексов цен производителей промышленных товаров и производителей сельскохозяйственной продукции в регионе.



Рисунок 34 – Темпы роста индексов цен производителей промышленных товаров и производителей сельскохозяйственной продукции в регионе

Таким образом, существует прямая связь между состоянием и эффективным

управлением транспортным комплексом региона и общим социально-экономическим положением как в регионе, так и в масштабах национальной экономики.

Подводя итог проведенному исследованию, можно заключить, что ключевым органом управления транспортом и дорожным хозяйством в Челябинской области является Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. В настоящее время Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области реализуется Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», а также государственная программа Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы». Кроме того, дорожный фонд региона модернизируется в рамках федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года».

Ключевые направления деятельности управляющего органа региональной власти в части регулирования транспортного комплекса связаны с развитием транспортной сети и узлов, планированием и регулированием ключевых транспортных общедоступных маршрутов, а также тарифное регулирование перевозок.

Анализ практики управления транспортной системой региона позволил выделить ряд проблем, связанных с реализацией политики развития транспортного комплекса Челябинской области. К их числу можно отнести:

- выделение меньшего объема средств на важные направления в части содержания, ремонта, строительства и реконструкции, капитального строительства дорог регионального значения, а также наличие существенных разрывов между показателями планового финансового обеспечения мер и фактического исполнения что приводит к ухудшению состояния дорожного регионального фонда и росту тарифов на грузовые перевозки;
- неудовлетворительная практика тарифного регулирования пассажирских

перевозок, что приводит к существенному сокращению межмуниципальных транспортных маршрутов.

## Выводы по главе 2

В работе был проведен анализ состояния транспортного комплекса Челябинской области. По итогам проведенного анализа были выделены положительные и отрицательные моменты в состоянии транспортного комплекса Челябинской области. К числу положительных моментов следует отнести достаточную развитость транспортного комплекса региона. Региональная транспортная сеть развивается, по большей части за счет активного ее развития на местных уровнях управления. Развитие транспортной сети обуславливает возможности прироста грузоперевозок, что в итоге обусловило возрастание роли транспортного комплекса в регионе и в условиях кризисных тенденций позволило удержать экономические позиции сферы в сравнении с иными отраслями промышленности. Вместе с тем, регион характеризуется ухудшением состояния транспортной сети (отмечается рост удельного веса дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования – 49,4% по состоянию на 2019 г.), а также ростом физического износа основных фондов транспортного комплекса – 67,4% по состоянию на 2019 г.). Выявленные негативные тенденции могут отрицательно сказаться на перспективах развития транспортного регионального комплекса и, соответственно региональном социально-экономическом развитии, что требует соответствующих мер со стороны органов управления.

Ключевым органом управления транспортом и дорожным хозяйством в Челябинской области является Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. В настоящее время Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области реализуется Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», а также государственная программа Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на

2015-2022 годы».

Ключевые направления деятельности управляющего органа региональной власти в части регулирования транспортного комплекса связаны с развитием транспортной сети и узлов, планированием и регулированием ключевых транспортных общедоступных маршрутов, а также тарифное регулирование перевозок. В настоящее время реализуются ряд программ: «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области», «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в Челябинской области», «Развитие дорожного хозяйства административного центра Челябинской области», «Развитие городской инфраструктуры административного центра Челябинской области», в рамках которых осуществляются меры по развитию транспортного комплекса региона.

Анализ практики управления транспортной системой региона позволил выделить ряд проблем, связанных с реализацией политики развития транспортного комплекса Челябинской области. К их числу можно отнести:

- выделение меньшего объема средств на важные направления в части содержания, ремонта, строительства и реконструкции, капитального строительства дорог регионального значения, а также наличие существенных разрывов между показателями планового финансового обеспечения мер и фактического исполнения что приводит к ухудшению состояния дорожного регионального фонда и росту тарифов на грузовые перевозки;

- большая часть мер, реализуемых в рамках программ по развитию транспортного комплекса, носит разовый характер;

- неудовлетворительная практика тарифного регулирования пассажирских перевозок, что приводит к существенному сокращению межмуниципальных транспортных маршрутов.



### 3 РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РЕГИОНА

#### 3.1 Основные направления совершенствования управления транспортным комплексом региона

Региональная политика должна строиться с учетом целей, приоритетов и проблем развития транспортного комплекса. Цели управления транспортным комплексом региона:

- снижение транспортных издержек в себестоимости продукции за счет развития транспортной сети, эффективной логистики с использованием оптимальных транспортных схем и перемещения грузопотоков на специализированные виды транспорта;
- развитие транспортных, логистических центров и складского хозяйства;
- повышение транспортной мобильности населения за счет развития внутренних перевозок;
- расширение доступности транспортных услуг на внутреннем рынке;
- обеспечение безопасности транспортной деятельности;
- формирование конкурентоспособной системы экспорта транспортных услуг [26].

Транспортный комплекс Челябинской области является мощным имущественным комплексом, является важной составной частью производственной структуры региона, формирующей его инфраструктуру.

Челябинская область является одним из наиболее крупных в экономическом отношении субъектов Российской Федерации с развитой инфраструктурой и выгодным транспортно-географическим положением, способствующим развитию межрегионального сотрудничества и выходу на мировой рынок.

Автомобильные дороги общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения имеют стратегическое значение для

пространственного развития Челябинской области. Формируя дорожную сеть, они связывают городские и сельские населенные пункты, обеспечивают их жизнедеятельность и по существу предопределяют и обеспечивают возможности их развития.

Сеть автомобильных дорог позволяет обеспечить доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки. Более 50 процентов отраслей экономики Челябинской области ориентированы в своей деятельности на использование автомобильного транспорта, эффективность которого связана с уровнем развития автомобильных дорог.

Развитая сеть автомобильных дорог позволяет обеспечить и мобильность населения, что является основой перераспределения трудовых ресурсов. Самым распространенным видом пассажирского транспорта в Челябинской области являются автобусы. Разветвленная сеть автобусных маршрутов включает в себя междугородные маршруты, связывающие город Челябинск с районными центрами, и внутренние маршруты, выполняющие роль муниципального сообщения. На территории Челябинской области действуют 162 пригородных маршрута и 128 междугородных маршрутов.

Вместе с тем, для региона актуальными остаются следующие проблемы:

– низкие технические параметры дорожного покрытия автомобильных дорог местного значения, которые имеют немаловажное значение в структуре опорной сети автомобильных дорог, формируя 51,6% всей дорожной сети региона. Большая часть данных дорог характеризуется низкими техническими параметрами, имеет грунтовое покрытие или покрытие из песчано-гравийной смеси, деревянные мосты. Постоянный рост интенсивности движения по автомобильным дорогам привел к тому, что большая часть дорог Челябинской агломерации имеет высокую степень износа. В частности, 72 километра автомобильных дорог имеют грунтовое покрытие; 223 сельских населенных пункта не имеют связи с дорогами с твердым покрытием;

– транспортно-эксплуатационное состояние большей части мостов не соответствует современным нормативным требованиям по грузоподъемности и габаритам. В неудовлетворительном состоянии находятся 35 мостовых сооружений, некоторые мостовые сооружения имеют уровень износа, близкий к предельному;

– отсутствуют обходы для вывода транзитного транспорта из городских и крупных сельских населенных пунктов, что приводит к снижению скорости потока, значительным потерям времени для пассажиров, повышению аварийности, ухудшению состояния окружающей среды;

– проблема работы общественного и социально-значимого транспорта: подвижной состав автобусов устарел, требует капитального ремонта инфраструктура транспорта. Одной из приоритетных задач в Челябинской области является поддержка садоводства и огородничества. На территориях, не имеющих регулярного автобусного сообщения, необходимо развивать и поддерживать садовые сезонные межмуниципальные маршруты, являющиеся социально значимыми маршрутами для граждан Челябинской области.

Помимо вышеназванных проблем, анализ практики управления транспортной системой региона позволил выделить ряд проблем, связанных с реализацией политики развития транспортного комплекса Челябинской области. К их числу можно отнести:

– выделение меньшего объема средств на важные направления в части содержания, ремонта, строительства и реконструкции, капитального строительства дорог регионального значения, а также наличие существенных разрывов между показателями планового финансового обеспечения мер и фактического исполнения что приводит к ухудшению состояния дорожного регионального фонда и росту тарифов на грузовые перевозки;

– большая часть мер, реализуемых в рамках программ по развитию транспортного комплекса, носит разовый характер;

– неудовлетворительная практика тарифного регулирования пассажирских

перевозок, что приводит к существенному сокращению межмуниципальных транспортных маршрутов.

Указанные проблемы влияют на ограничение роста экономики Челябинской области и негативным образом сказывается на безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и состоянии окружающей среды.

В таблице 11 представлен SWOT-анализ транспортного комплекса Челябинской области.

Таблица 11 – SWOT-анализ транспортного комплекса региона

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Прозрачность административных процедур</li> <li>- Разветвленная дорожная сеть</li> <li>- Наличие устойчивого спроса населения на транспортные услуги</li> <li>- Наличие областной нормативной правовой базы в части организации транспортного обслуживания населения региона по межмуниципальным перевозкам</li> <li>- Наличие регионального дорожного фонда</li> <li>- Доступность перевозок</li> <li>- Маневренность</li> <li>- Высокая конкуренция перевозчиков</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Низкие технические параметры дорожного покрытия автомобильных дорог</li> <li>- Высокий уровень физического и морального износа транспортных средств</li> <li>- Незаинтересованность перевозчиков в обслуживании маршрутов с низким пассажиропотоком</li> <li>- Наличие нелегальных перевозчиков</li> <li>- Наличие убытков на пригородных перевозках</li> <li>- Отсутствие эффективных инструментов для организации оперативного управления транспортно-дорожной сферой</li> </ul>
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Использование телекоммуникационных сетей и применение информационных систем для организации оперативного управления транспортно-дорожной сферой</li> <li>- Обновление подвижного состава при конкурсном отборе</li> <li>- Обеспечение эффективной работы транспортных предприятий на межмуниципальных перевозках</li> <li>- Оперативное реагирование перевозчиков на изменения в спросе на услуги перевозок</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Рост стоимости ГСМ</li> <li>- Снижение платежеспособности населения и предприятий</li> <li>- Сокращение потребности в транспортных перевозках вследствие угрозы пандемии</li> </ul>

На рисунке 35 представлены направления совершенствования управления транспортным комплексом в Челябинской области, выделенные по итогам составления матрицы SWOT-анализа транспортного комплекса региона.

Исходя из проведенного анализа проблем, направления совершенствования

транспортного комплекса региона видится в использовании возможностей развития сферы в целях минимизации (нейтрализации) выявленных слабых сторон. С учетом сказанного, к числу направлений совершенствования транспортного комплекса Челябинской области можно отнести:

Направления совершенствования управления транспортным комплексом в регионе
1. Совершенствование организации управления транспортным комплексом региона на основе внедрения автоматизированных информационных систем
2. Повышение качества пассажирских перевозок посредством модернизации транспортного состава, оптимизации межмуниципальных транспортных маршрутов
3. Снижение затрат на перевозки и улучшение экологической ситуации посредством перехода на газомоторное топливо
4. Повышение эффективности межмуниципальных перевозок посредством оптимизации маршрутной сети, создание регионального предприятия «Областная пригородная компания»
5. Улучшение качества дорожного фонда посредством создания реестра приоритетного дорожного строительства и ремонта

Рисунок 35 – Направления совершенствования управления транспортным комплексом в регионе

Рассмотрим перечисленные направления.

1. Совершенствование организации управления транспортным комплексом региона на основе внедрения автоматизированных информационных систем. Данное направление целесообразно развивать с учетом уже имеющихся ресурсов и наработок. В частности в регионе создана информационная база дорожных объектов, транспортной инфраструктуры, разработана интерактивная карта объектов капитального ремонта, в которую изменения вносятся ежедневно в

ручном режиме. Внедрение комплексных информационных систем может позволить полностью автоматизировать процесс управления транспортным комплексом региона, сделать его прозрачным для всех заинтересованных субъектов: управляющих органов, организаций и предприятий транспортного комплекса, населения. Кроме того, сделает его удобнее и комфортнее для граждан.

2. Повышение качества пассажирских перевозок посредством модернизации транспортного состава, оптимизации межмуниципальных транспортных маршрутов. Необходимо осуществить модернизацию транспортного состава, который изношен в настоящее время более чем на 67%. Важным направлением является работа с территориями, на которых работают нелегальные перевозчики.

3. Снижение затрат на перевозки и улучшение экологической ситуации посредством перехода на газомоторное топливо. В настоящее время транспорт заправляется преимущественно дизельным топливом, стоимость которого составляет 29,0 руб./литр. Газомоторное топливо имеет существенно более низкие ценовые характеристики – 4,5 руб./ литр, кроме того оно более экологичное. Необходимо развивать предложение и строительство автозаправочных станций, предлагающих газомоторное топливо.

4. Повышение эффективности межмуниципальных перевозок посредством оптимизации маршрутной сети, создание регионального предприятия «Областная пригородная компания». Областная пригородная компания призвана развивать транспортное сообщение между муниципальными образованиями с использованием железнодорожного состава РЖД.

5. Улучшение качества дорожного фонда посредством создания реестра приоритетного дорожного строительства и ремонта. Создание такого реестра в масштабах региона затруднено ввиду отсутствия информационных комплексных решений.

Следует заметить, что каждое из перечисленных направлений становится возможным к более эффективной реализации при использовании

информационной составляющей, что свидетельствует в пользу приоритета реализации первого из перечисленных направлений. В частности, внедрение информационных систем управления транспортным комплексом будет способствовать возможности реализации мониторинга транспорта, пассажиропотока, что в итоге позволит оптимизировать маршрутную сеть межмуниципальных перевозок и сделать их более эффективными. Внедрение систем мониторинга за перемещением транспорта, контроля расхода топлива также положительно скажется на эффективности межмуниципальных перевозок. Внедрение информационных систем возможно и в процессы управления дорожным строительством и ремонтом.

Информационные системы, как показал проведенный анализ, могут быть внедрены во все элементы управления транспортным комплексом, что повышает их значимость в аспекте разработки мер совершенствования управления транспортным комплексом Челябинской области.

### 3.2. Модернизация интернет-портала Министерства дорожного хозяйства и транспорта региона как условие совершенствования управления транспортным комплексом

В условиях развития информационно-коммуникационных технологий все сферы деятельности государственных органов в электронном виде являются востребованными гражданами и организациями различных форм собственности. Сфера управления транспортным комплексом может быть подключена и внедрена в систему электронного правительства на уровне региона, что будет способствовать повышению информационной открытости и прозрачности данной отрасли и во многом облегчит решение проблем, характерных для сферы.

В рамках совершенствования управления транспортным комплексом на региональном уровне, а также развития электронного правительства Челябинской области целесообразно создать информационный портал Министерства

дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области на уровне региона.

В нем должны быть предусмотрены разделы:

- о Министерстве дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области;
- нормативные документы, регламентирующие деятельность органа управления, административные регламенты;
- проекты развития сферы дорожного хозяйства, транспорта и инфраструктуры Челябинской области, реализуемые в настоящее время;
- итоги деятельности и отчетность, сведения о проверках, проводимых Министерством;
- интерактивная карта состояния дорожного фонда региона;
- интерактивная карта межмуниципальной маршрутной сети;
- текущее состояние, итоги развития и проблемы регулируемой области;
- интернет-приемная Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области;
- перечень подведомственных организаций и реестр организаций, деятельность которых контролируется Министерством, их публикуемая отчетность;
- информация для жителей региона (маршруты, тарифы, льготы, формы и образцы заявлений, структурированный перечень органов власти и организаций, в которые можно обратиться по различным вопросам, электронный калькулятор тарифов на перевозки и др. информацию);
- информация для инвесторов и соинвесторов (в рамках режима госзакупок) с указанием перечня возможных к реализации проектов и др. информацию.

Данный информационный портал целесообразно разместить в сети интернет на платформе единого Геоинформационного портала электронного правительства Челябинской области (<http://gis.inf74.ru>).

В рамках комплексного решения необходимо реализацию следующих направлений цифровых решений:

- Дорожные объекты: формирование единой информационной базы дорожных



объектов, объектов транспортной инфраструктуры в регионе с полным набором показателей по каждому объекту. Каждый объект получает электронный паспорт, где содержится исчерпывающий перечень его характеристик;

– Капитальный ремонт: формирование программ капитального ремонта и контроля за ходом их исполнения и итогов реализации;

– Дорожный надзор: обеспечение автоматизации работы инспекции с единой базой подконтрольных объектов, содержащих сведения по техническим, энергетическим и аварийным показателям по каждому объекту;

– Раскрытие информации: обеспечение автоматизации контроля деятельности подведомственных и подконтрольных организаций;

– Мониторинг: обеспечение автоматизации сбора и анализа показателей сферы в муниципальных образованиях и в целом по субъекту РФ – Челябинской области;

– Управление целевыми программами: обеспечение автоматизации процессов формирования, согласования и утверждения целевых программ (федерального, регионального, муниципального и ведомственного уровней), контроля их реализации, оптимизации работы органов власти по сбору и анализу отчетной информации, обеспечения оперативного формирования отчетов;

– Аналитика: обеспечение поддержки управленческих решений, предназначена для удобного отображения аналитической информации посредством интерактивных средств визуализации (карт, графиков, диаграмм);

– Портал «Электронное ведомство»: обеспечение электронного взаимодействия граждан и остальных участников сфере транспортного комплекса.

В таблице 12 представлен сравнительный анализ действующей и предлагаемой моделей информационного портала Министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области.

Таблица 12 – Сопоставление действующей и предлагаемой моделей информационного портала Министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области

Направления цифровых решений	Действующая модель информационного портала	Предлагаемая модель информационного портала
Дорожные объекты	Информационная база дорожных объектов, транспортной инфраструктуры	Единая информационная база дорожных объектов, транспортной инфраструктуры в регионе с полным набором показателей по каждому объекту. Каждый объект получает электронный паспорт, где содержится исчерпывающий перечень его характеристик
Капитальный ремонт	Интерактивная карта объектов капитального ремонта Изменения вносятся ежедневно в ручном режиме	Система предназначена для формирования программ капитального ремонта и контроля над их исполнением Включает интерактивную карту объектов капитального и срочного ремонта. Изменения формируются автоматически
Дорожный надзор	Не автоматизирован	Автоматизация работы инспекции с единой базой подконтрольных объектов, содержащих сведения по техническим, энергетическим и аварийным показателям по каждому объекту
Раскрытие информации	Сбор отчетности реализуется в ручном режиме с последующим внесением данных в программный комплекс и их обработкой	Автоматизации контроля деятельности подведомственных и подконтрольных организаций. Предлагаемое программное решение содержит в себе реестр подведомственных и подконтрольных организаций
Мониторинг	Реализуется в ручном режиме	Автоматизация сбора и анализа показателей сферы в муниципальных образованиях и в целом по субъекту
Управление целевыми программами	Реализуется в рамках ведомственного программного решения Частичная автоматизация	Полная автоматизация процессов формирования, согласования и утверждения целевых программ (различных уровней), контроля их реализации, оптимизации работы органов власти по сбору и анализу отчетной информации, обеспечения оперативного формирования отчетов
Аналитика	Реализована частично	Отображение аналитической информации посредством интерактивных средств визуализации (карт, графиков, диаграмм и др.)
Электронное ведомство	Реализовано частично в рамках портала bus.gov.ru	Электронное взаимодействие граждан и остальных участников сфере транспортного комплекса. Система позволяет гражданам принимать активное участие в жизни отрасли и ее развитие в регионе

Пользователями Интернет-портала будут выступать:

1. Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области как ключевой орган управления транспортным комплексом региона.

2. Органы местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области, реализующих управление сферой на местах.

3. Граждане, как основные пользователи услуг дорожного хозяйства и транспортного сообщения.

4. Предприятия и организации транспортного комплекса, обслуживающие транспортные линии и транспортные узлы региона, являющиеся представителями инфраструктуры комплекса.

5. Инвесторы, заинтересованные (потенциально заинтересованные) в финансовых вложениях в развитие сферы.

6. Вышестоящие органы управления – Министерство транспорта Российской Федерации, контролирующее ход реализации федеральных программ и проектов по развитию сферы.

В таблице 13 представлен круг пользователей для каждого из предлагаемых разделов Интернет-портала.

Таблица 13 – Круг пользователей для разделов Интернет-портала

Направления цифровых решений	Пользователи разделов Интернет-портала
Дорожные объекты	Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Органы местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области
Капитальный ремонт	Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Органы местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области
Дорожный надзор	Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Предприятия и организации транспортного комплекса
Раскрытие информации	Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области

## Окончание таблицы 13

Направления цифровых решений	Пользователи разделов Интернет-портала
Мониторинг	Министерство транспорта Российской Федерации Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Органы местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области
Управление целевыми программами	Министерство транспорта Российской Федерации Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Инвесторы
Аналитика	Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Органы местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области Инвесторы Граждане
Электронное ведомство	Министерство строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Органы местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области Предприятия и организации транспортного комплекса Инвесторы Граждане

Создание информационного портала Министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области будет способствовать:

1. Повышению информационной «прозрачности» сферы для всех участников отрасли. Проектом определен круг пользователей информационного портала, в который включены не только органы управления исследуемой сферой, но также и предприятия и организации, формирующие ее инфраструктуру и обеспечивающие ее деятельность, а также граждане и реальные и потенциальные инвесторы. Для каждого из пользователей определен набор информации, исходя из интересов субъекта.

2. Формированию конкурентной среды в отрасли. Обеспечение информационной прозрачности обеспечит раскрытие информации о ключевых экономических условиях присутствия в отрасли, что будет способствовать как

притоку новых участников сферы, которых данные условия заинтересуют, а также выравниванию ценовых диспропорций между регионами. В конечном счете будет обеспечена оптимальная конкурентная среда в транспортном комплексе региона между всеми его непосредственными участниками.

3. Своевременному выявлению проблем сферы а, следовательно, более эффективному и своевременному их решению и/или предотвращению. Возможность получения необходимого объема и качества информационных данных о текущем состоянии и перспективных направлениях развития каждого из объектов сферы заинтересованным субъектам позволит формировать объективные выводы о состоянии сферы и, соответственно, предпринимать необходимые действия для решения выявленных проблем.

4. Вовлечению общественного сообщества в решение проблем сферы. Открытие части данных для широких кругов общественности позволит обеспечить вовлечение граждан в процессы выявления проблем сферы, а также поиска оптимальных путей их решения. Посредством электронного ведомства может быть создан эффективный инструмент взаимодействия граждан и управляющих органов.

5. Повышению инвестиционной привлекательности сферы. Предоставление доступа к информации о целевых программах, аналитике позволит настоящим инвесторам контролировать ход реализации тех проектов, в которых они участвуют, а будущим инвесторам – выбирать привлекательные для них проекты и организовывать их обсуждение и согласование условий посредством электронного ведомства.

6. Разработке перспективных направлений, форм и методов решения проблем сферы. Комплексная реализация перечисленных направлений внедрения цифровых решений и их практическое воплощение в рамках информационного портала позволит разрабатывать объективные и эффективные управленческие решения в сфере с учетом интересов всех субъектов.

Таким образом, реализация проекта целесообразна на территории региона.

### Выводы по главе 3

Исходя из проведенного анализа проблем, направления совершенствования транспортного комплекса региона видятся в использовании возможностей развития сферы в целях минимизации (нейтрализации) выявленных слабых сторон. К числу направлений совершенствования транспортного комплекса Челябинской области были отнесены:

1. Совершенствование организации управления транспортным комплексом региона на основе внедрения автоматизированных информационных систем.
2. Повышение качества пассажирских перевозок посредством модернизации транспортного состава, оптимизации межмуниципальных транспортных маршрутов.
3. Снижение затрат на перевозки и улучшение экологической ситуации посредством перехода на газомоторное топливо.
4. Повышение эффективности межмуниципальных перевозок посредством оптимизации маршрутной сети, создание регионального предприятия «Областная пригородная компания».
5. Улучшение качества дорожного фонда посредством создания реестра приоритетного дорожного строительства и ремонта.

Следует заметить, что каждое из перечисленных направлений становится возможным к более эффективной реализации при использовании информационной составляющей, что свидетельствует в пользу приоритета реализации первого из перечисленных направлений, что и было заложено в основу разрабатываемого проекта создания информационного портала Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области на уровне региона.

Данный проект учитывает интересы органов управления исследуемой сферой, предприятий и организаций, формирующих ее инфраструктуру и обеспечивающих ее деятельность, а также граждан и реальных и потенциальных инвесторов. Каждый из указанных субъектов получит доступ к необходимому

объему информации, которая позволит принимать качественные решения, исходя из собственных интересов. В совокупности учет интересов большинства заинтересованных сторон позволит обеспечить совершенствование управления транспортным комплексом региона, что является одним из существенных условий развития сферы.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе был проведен анализ транспортного комплекса региона (Челябинская область) с целью разработки рекомендаций по совершенствованию управления региональной транспортной системой. По итогам проведенного исследования сформулированы следующие ключевые выводы.

Транспортный комплекс предстает как совокупность отраслей народного хозяйства, специализирующихся на удовлетворении потребностей общественного производства в перемещении грузов и пассажиров. Его ключевыми функциями выступают: перемещение грузов и людей, обеспечение межотраслевых связей, обеспечение межрегиональных и международных связей. В отраслевом аспекте транспортный комплекс региона выступает одним из основополагающих элементов инфраструктуры территориальной экономики, он способствует объединению отдельных экономических субъектов, обеспечивает территориальное разделение труда, связи между регионами, между центром страны и ее окраинами. Развитие транспортного комплекса обеспечивает основу развития всей социально-экономической системы региона.

Транспортный комплекс – это совокупность всех видов транспорта, объединенных между собой транспортными каналами, узлами, формирующими инфраструктуру комплекса. В данном аспекте транспортный комплекс предстает как объект управления со стороны государственных органов и органов местного самоуправления. В целях управления транспортным комплексом применяются различные методы регулирования, к числу которых относятся нормативно правовые, экономические и комплексные. В рамках каждого из них реализуется определенный набор инструментов, таких как: утверждение правил дорожного движения, правил перевозок опасных грузов, стандарты экологической безопасности транспорта и транспортной деятельности, лицензирование, квотирование, разрешения, ограничения, налоги, тарифы, штрафы. Особым инструментом, обеспечивающим комплексное воздействие на сферу, выступают



государственные программы.

В работе был проведен анализ состояния транспортного комплекса Челябинской области. По итогам проведенного анализа были выделены положительные и отрицательные моменты в состоянии транспортного комплекса Челябинской области. К числу положительных моментов следует отнести достаточную развитость транспортного комплекса региона. Региональная транспортная сеть развивается, по большей части за счет активного ее развития на местных уровнях управления. Развитие транспортной сети обуславливает возможности прироста грузоперевозок, что в итоге обусловило возрастание роли транспортного комплекса в регионе и в условиях кризисных тенденций позволило удержать экономические позиции сферы в сравнении с иными отраслями промышленности. Вместе с тем, регион характеризуется ухудшением состояния транспортной сети (отмечается рост удельного веса дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования – 49,4% по состоянию на 2019 г.), а также ростом физического износа основных фондов транспортного комплекса – 67,4% по состоянию на 2019 г.). Выявленные негативные тенденции могут отрицательно сказаться на перспективах развития транспортного регионального комплекса и, соответственно региональном социально-экономическом развитии, что требует соответствующих мер со стороны органов управления.

Ключевым органом управления транспортом и дорожным хозяйством в Челябинской области является Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. В настоящее время Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области реализуется Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», а также государственная программа Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы».

Ключевые направления деятельности управляющего органа региональной

власти в части регулирования транспортного комплекса связаны с развитием транспортной сети и узлов, планированием и регулированием ключевых транспортных общедоступных маршрутов, а также тарифное регулирование перевозок. В настоящее время реализуются ряд программ: «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области», «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в Челябинской области», «Развитие дорожного хозяйства административного центра Челябинской области», «Развитие городской инфраструктуры административного центра Челябинской области», в рамках которых осуществляются меры по развитию транспортного комплекса региона.

Анализ практики управления транспортной системой региона позволил выделить ряд проблем, связанных с реализацией политики развития транспортного комплекса Челябинской области. К их числу можно отнести:

- выделение меньшего объема средств на важные направления в части содержания, ремонта, строительства и реконструкции, капитального строительства дорог регионального значения, а также наличие существенных разрывов между показателями планового финансового обеспечения мер и фактического исполнения что приводит к ухудшению состояния дорожного регионального фонда и росту тарифов на грузовые перевозки;
- большая часть мер, реализуемых в рамках программ по развитию транспортного комплекса, носит разовый характер;
- неудовлетворительная практика тарифного регулирования пассажирских перевозок, что приводит к существенному сокращению межмуниципальных транспортных маршрутов.

Исходя из проведенного анализа проблем, направления совершенствования транспортного комплекса региона видятся в использовании возможностей развития сферы в целях минимизации (нейтрализации) выявленных слабых сторон. К числу направлений совершенствования транспортного комплекса Челябинской области были отнесены:

1. Совершенствование организации управления транспортным комплексом региона на основе внедрения автоматизированных информационных систем.

2. Повышение качества пассажирских перевозок посредством модернизации транспортного состава, оптимизации межмуниципальных транспортных маршрутов.

3. Снижение затрат на перевозки и улучшение экологической ситуации посредством перехода на газомоторное топливо.

4. Повышение эффективности межмуниципальных перевозок посредством оптимизации маршрутной сети, создание регионального предприятия «Областная пригородная компания».

5. Улучшение качества дорожного фонда посредством создания реестра приоритетного дорожного строительства и ремонта.

Следует заметить, что каждое из перечисленных направлений становится возможным к более эффективной реализации при использовании информационной составляющей, что свидетельствует в пользу приоритета реализации первого из перечисленных направлений, что и было заложено в основу разрабатываемого проекта создания информационного портала Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области на уровне региона.

Данный проект учитывает интересы органов управления исследуемой сферой, предприятий и организаций, формирующих ее инфраструктуру и обеспечивающих ее деятельность, а также граждан и реальных и потенциальных инвесторов. Каждый из указанных субъектов получит доступ к необходимому объему информации, которая позволит принимать качественные решения, исходя из собственных интересов. В совокупности учет интересов большинства заинтересованных сторон позволит обеспечить совершенствование управления транспортным комплексом региона, что является одним из существенных условий развития сферы.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (изм. от 28.04.2020) – Глава 40. Перевозка. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_9027](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027).
2. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ (ред. от 01.03.2020). – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72386](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386).
3. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ (ред. от 29.12.2017). – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182659](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182659).
4. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 02.12.2019). – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_66069](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069).
5. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р (с изм. от 12.05.2018). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902132678>.
6. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 (ред. от 21.02.2020). – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_85364](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_85364).
7. ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2). Общероссийский классификатор видов экономической деятельности: Приказ Росстандарта от 31.01.2014 г. № 14-ст (ред.

от 12.02.2020). – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_163320](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163320).

8. Об областном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов: Закон Челябинской области от 26.12.2018 г. № 852-ЗО (в ред. от 26.12.2019). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/550309109>.

9. Об областном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов: Закон Челябинской области от 26.12.2017 г. № 636-ЗО (в ред. от 20.12.2018). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/450395352>.

10. Об областном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов: Закон Челябинской области от 23.12.2016 г. № 470-ЗО (в ред. от 25.12.2017). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/429093076>.

11. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа: Закон Челябинской области от 30.12.2015 г. № 293-ЗО (с изм. от 04.09.2019). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/432997671>.

12. О внесении изменений в статью 4 Закона Челябинской области «О транспортном налоге»: Закон Челябинской области от 02.10.2018 г. № 778-ЗО (с изм. от 09.04.2020). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/920304076>.

13. О перераспределении полномочий по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок между органами местного самоуправления Челябинского городского округа, Копейского городского округа, Сосновского муниципального района и органами государственной власти Челябинской области: Закон Челябинской области от 30 декабря 2019 г. № 71-ЗО. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/561668315>.

14. Об утверждении Положения, структуры и штатной численности Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области: Постановление Губернатора Челябинской области от 29.12.2014 г. № 280 (с изм. от 05.02.2020). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/423908721>.

15. О государственной программе Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства и транспортной доступности в Челябинской области»: Постановление

Правительства Челябинской области от 19.12.2019 г. № 552-П. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/561693876>.

16. Об утверждении плана реализации государственной программы Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы» на 2019 год и плановый период 2020-2021 годов: Приказ Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области от 19.02.2020 г. № 69 – Режим доступа: <http://mindortrans74.ru/htmlpages/Show/DX/Normativnyuepravovyeakty>.

17. Доклад о реализации Транспортной стратегии на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р. Отчетный период: 2018 год. – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/documents/7/10041>.

18. Статистический ежегодник по Челябинской области: Стат.сборник / Челябинскстат. – Челябинск, 2019. – 435 с.

19. Статистический ежегодник по Челябинской области: Стат.сборник / Челябинскстат. – Челябинск, 2018. – 443 с.

20. Абдюшева, Д.Р. Анализ современного состояния транспортного комплекса России / Д.Р. Абдюшева // Вестник университета. – 2018. – № 8. – С. 56-61.

21. Абдюшева, Д.Р. Современные тенденции развития транспортного комплекса Российской Федерации / Д.Р. Абдюшева, В.С. Горин // В сборнике: Приоритетные и перспективные направления научно-технического развития Российской Федерации. Материалы I-й Всероссийской научно-практической конференции. – 2018. – С. 146-149.

22. Абызов, В.В. Государственное регулирование транспортного комплекса: зарубежный опыт и российская практика / В.В. Абызов // Вестник Тамбовского университета. – 2015. – № 1. – С. 237-242.

23. Бардаль, А.Б. Направления развития регионального транспортного комплекса / А.Б. Бардаль // В сборнике: Ученые записки. Сборник статей. Под

ред. О.М. Прокапало; Российская академия наук, Дальневосточное отделение, Институт экономических исследований. – Хабаровск, 2018. – С. 30-39.

24. Василенко, И.А. Государственное и муниципальное управление/ И.А. Василенко. – М.: Юрайт, 2016. – 416 с.

25. Гаврилов, Д.С. Совершенствование управления на транспорте/ Д.С. Гаврилов, В.А. Грановский // Молодой ученый. – 2014. – №12. – С. 40-42.

26. Герами, В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для вузов / В. Д. Герами, А. В. Колик. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 533 с.

27. Гимазова, Ю.В. Государственное и муниципальное управление: учебник для академического бакалавриата / Ю.В. Гимазова, Н.А. Омельченко. – М.: Издательство Юрайт, 2019. – 453 с.

28. Гольчевская И.В. Увеличение инвестиций – залог безопасности транспортного комплекса / И.В. Гольчевская, В.Э. Каутц // В сборнике: Безопасность транспорта и сложных технических систем. Материалы Всероссийской молодежной научно-практической конференции. – 2018. – С. 339-342.

29. Горев, А.Э. Информационные технологии на транспорте: учебник для вузов / А.Э. Горев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 289 с.

30. Квасов, И.Н. Совершенствование системы управления транспортным комплексом Омской области / И.Н. Квасов // В сборнике: Проблемы и перспективы развития менеджмента в России. Материалы VI Международной научно-практической конференции; отв. ред. Д.И. Чернявский. – 2018. – С. 70-79.

31. Мухаев, Р. Т. Система государственного и муниципального управления в 2 т. Том 1: учебник для вузов / Р. Т. Мухаев. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 299 с.

32. Набоков, В.И. Российская транспортная логистика в современных условиях / В.И. Набоков, К.В. Некрасов // Экономика и предпринимательство. –

2017. – Том 10 (ч.2). – С.121-125.

33. Набоков, В.И. Проблемы российской транспортной логистики / В.И. Набоков, К.В. Некрасов // Экономика и предпринимательство. – 2016. – Том 12 (ч.1). – С.680-683.

34. Научно-технические аспекты инновационного развития транспортного комплекса: Материалы IV Международной научно-практической конференции, в рамках 4-го Международного Научного форума Донецкой Народной Республики / Донецкая академия транспорта. – 2018. – 365 с.

35. Некрасов, К.В. Проблемы и направления развития транспортной логистики / К.В. Некрасов, В.И. Набоков // Финансовая экономика. – 2018. – Том 5. – С.1229-1231.

36. Осейчук, В.И. Теория государственного управления: учебник и практикум для вузов / В.И. Осейчук. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 342 с.

37. Основы государственного и муниципального управления: учебник и практикум для вузов / Г.А. Меньшикова [и др.]; под редакцией Г.А. Меньшиковой, Н.А. Пруеля. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 340 с.

38. Охотский, Е.В. Теория и механизмы современного государственного управления в 2 ч. Часть 1: учебник и практикум для вузов / Е.В. Охотский. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 367 с.

39. Охотский, Е.В. Теория и механизмы современного государственного управления в 2 ч. Часть 2: учебник и практикум для вузов / Е. В. Охотский. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2020. – 299 с.

40. Павлова, Е. И. Экология транспорта: учебник и практикум для вузов / Е. И. Павлова, В. К. Новиков. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 418 с.

41. Персианов, В.А. Транспортный комплекс постсоветской России / В.А. Персианов, П.В. Метёлкин, А.В. Курбатова, С.С. Гончаренко, П.М. Гуреев // Вестник транспорта. – 2018. – № 9. – С. 2-7.

42. Региональная экономика и управление развитием территорий: учебник и



практикум для вузов / И. Н. Ильина [и др.]; под общей редакцией Ф.Т. Прокопова. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 355 с.

43. Рослякова, Н.А. Исследование взаимосвязи транспортного и промышленного комплексов Северо-западного федерального округа / Н.А. Рослякова // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2018. – № 2. – С. 106-116.

44. Современные технологии управления транспортным комплексом России: инновации, эффективность, результативность: Сборник материалов I Национальной научно-практической конференции / Редколлегия: В.А. Козырев, Г.В. Черняева, Н.Н. Зенина. – 2018. – 684 с.

45. Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура: учебник и практикум для вузов / А.И. Солодкий, А.Э. Горев, Э.Д. Бондарева. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 290 с.

46. Чепель, А.А. Государственное регулирование развития транспортного комплекса / А.А. Чепель, О.Н. Салий // Современные научные исследования и разработки. – 2018. – Т. 2. – № 5 (22). – С. 579-583.

47. Чуканов, А.Ю. Повышение эффективности работы транспортного комплекса с учетом применения концепции «умный город» / А.Ю. Чуканов, С.А. Мозгов, Д.М. Костина, Э.Н. Бусарин // В сборнике: Научно-технические аспекты инновационного развития транспортного комплекса. Материалы IV Международной научно-практической конференции, в рамках 4-го Международного Научного форума Донецкой Народной Республики. Донецкая академия транспорта. – 2018. – С. 99-102.

48. Экономика отрасли. Автотранспорт: учебник и практикум / Е.В. Будрина [и др.]; под редакцией Е.В. Будриной. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 268 с.

49. Официальный сайт Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mindortrans74.ru>.

50. Официальный сайт Министерства транспорта Тверской области

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mintrans.tver.ru>.

51. Официальный сайт Федерального дорожного агентства РОСАВТОДОР  
[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosavtodor.ru>.