

УДК 338.47

***АНАЛИЗ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРОЙ РЕГИОНА***

***Хузиахметов И.И.***

*Магистрант 3 г.о.,*

*Казанский (Приволжский) федеральный университет,*

*Казань, Россия*

**Аннотация**

В данной статье рассмотрен организационно-управленческий механизм в сфере транспортной инфраструктуры регионов ПФО (Нижегородской, Ульяновской, Самарской, Саратовской областей и республик Марий Эл, Татарстан, Чувашия). Проанализированы основные органы управления в сфере транспорта, подведомственные структуры; дан анализ нормативно-правовой базы на предмет ее полноты и государственных программ.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура; управление транспортной инфраструктурой; ПФО; министерство транспорта.

***ANALYSIS OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE MANAGEMENT  
SYSTEM OF THE REGION***

***Huziahmetov I.I.***

*Master of the third year,*

*Kazan (Federal) university,*

*Russia, Kazan*

**Annotation**

This article discusses the organizational and managerial mechanism in the field of transport infrastructure of the Volga Federal District's regions (Nizhny Novgorod, Ulyanovsk, Samara, Saratov Regions and Mari El, Tatarstan, Chuvashia Republics). There were analyzed the main authorities in the field of transport, subordinate structures, regulatory framework for its completeness and government programs.

**Keywords:** transport infrastructure; transport infrastructure management; VFD; Ministry of transportation.

Транспорт и устойчиво развивающаяся транспортная инфраструктура выступают одним из условий повышения уровня и качества жизни населения регионов, обеспечивают территориальную целостность и единство экономического пространства. Важность развития транспортной инфраструктуры отмечают и государственные деятели, например, в Послании Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию от 20.02.2019 г. отмечено, что развитие транспортной инфраструктуры, строительство дорог, портов, развитие авиасообщения необходимо нацелить на развитие регионов [4].

Анализ системы управления транспортной инфраструктурой региона необходимо начинать с определения понятия управления транспортной инфраструктурой. Управление транспортной инфраструктурой территории состоит в целенаправленной деятельности всех заинтересованных субъектов управления и хозяйствования под руководством органов власти и управления по достижению намеченных целей развития на основе эффективной адаптации к изменяющимся параметрам внешней среды [1, 42; 5, 140].

Ключевым субъектом управления транспортной инфраструктурой в Российской Федерации выступает Министерство транспорта Российской Федерации.

Федерации (далее – Минтранс РФ) [2]. К основным областям деятельности Минтранса РФ отнесены: автомобильный транспорт, дорожное хозяйство, авиационный транспорт, железнодорожный транспорт, морской и речной транспорт, транспортная безопасность, международное сотрудничество и пр. Среди подведомственных Минтрансу РФ служб и агентств следующие:

- Росавиация (Федеральное агентство воздушного транспорта);
- Росавтодор (Федеральное дорожное агентство);
- Росжелдор (Федеральное агентство железнодорожного транспорта);
- Росморречфлот (Федеральное агентство морского и речного транспорта);
- Росавтотранс (Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта»);
- Ространснадзор (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта).

На данный момент в Российской Федерации действует государственная программа «Развитие транспортной системы» [3], принятая на 2018-2024 годы. Программа направлена на ускорение товародвижения, снижение транспортоемкости экономики, повышение доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения, повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг и рост экспорта транспортных услуг, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, снижение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час пик.

Далее проведем анализ системы управления транспортной инфраструктурой в регионах Приволжского федерального округа, а именно, в Нижегородской, Ульяновской, Самарской, Саратовской областях и республиках Марий Эл, Татарстан, Чувашия.

Во-первых, развитие транспортной инфраструктуры напрямую зависит от наличия органа власти, который занимается регулированием данного развития. Если проанализировать наименования органов власти в этой сфере, получится следующая картина:

— Министерство транспорта и автомобильных дорог: Нижегородская область, Самарская область;

— Министерство транспорта и дорожного хозяйства: Саратовская область, Республика Марий Эл, Республика Татарстан, Чувашская Республика;

— Министерство промышленности, строительства, жилищно-коммунального комплекса и транспорта: Ульяновская область.

Таким образом, самый обширный функционал у министерства Ульяновской области, так как помимо транспорта орган власти регулирует еще отношения промышленности, строительства, жилищно-коммунального комплекса. На наш взгляд, это выступает скорее негативным моментом, так как в этом случае регулированием транспортной сферы занимается лишь специальный отдел – Департамент транспорта. Следовательно, развитию транспортной инфраструктуры уделяется меньше внимания, чем в остальных, узкоспециализированных, органах власти.

Второй фактор анализа – наличие и специфика подведомственных структур. В среднем у каждого министерства по 2 подведомственные структуры. Поделив их на профили, рассмотрим:

— Осуществления дорожной деятельности и использование автомобильных дорог: ГКУ Нижегородской области «Главное управление автомобильных дорог» (Нижегородская область), ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» (Ульяновская область), ГКУ Самарской области «Региональный телекоммуникационный центр» (Самарская область), ГКУ Республики Марий Эл «Марийскавтодор» (Республика Марий Эл), ГКУ «Главное управление содержания и развития дорожно-транспортного

комплекса Татарстана при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан» (ГКУ «Главтатдортранс») (Республика Татарстан), ГКУ Саратовской области «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» (Саратовская область).

— Производство общестроительных работ по строительству мостов, надземных автомобильных дорог, тоннелей и подземных дорог: ГУП Республики Марий Эл «Мостремстрой» (Республика Марий Эл).

— Эксплуатация и осуществление обслуживания оборудования, входящего в систему фотовидеофиксации нарушений ПДД и весового контроля: ГКУ Нижегородской области «Центр безопасности дорожного движения» (Нижегородская область), ГКУ Саратовской области «Региональный навигационно-информационный центр» (Саратовская область), КУ ЧР «Чувашупрдор» Минтранса Чувашии (Чувашская Республика).

— Проектирование, создание и внедрение автоматизированных информационных систем в транспортном комплексе: ГБУ «Дирекция региональной автоматизированной информационно-управляющей системы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан» (Республика Татарстан).

— Аэропорты: КП ЧР «Аэропорт Чебоксары» (Чувашская Республика).

Таким образом, по большей части подведомственные учреждения заняты в сфере осуществления дорожной деятельности и использования автомобильных дорог. Исследуемые регионы обладают моноструктурой, так как подведомственные министерствам организации являются автомобильно-дорожными.

Нормативно-правовая база регионов в сфере транспорта является примерно схожей. В стратегиях социально-экономического развития каждого из регионов выделен отдельный раздел, содержащий информацию о нынешней ситуации в сфере транспорта, перспективах развития, целевых индикаторах.

Законодательные основы развития транспорта на уровне региона представлены в Нижегородской области, Самарской области, Республике Марий Эл, Республике Татарстан, Чувашской Республике:

— Законы «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности»: Нижегородская область, Самарская область, Республика Татарстан.

— Законы «О пассажирских перевозках»: Республика Марий Эл, Республика Татарстан, Чувашская Республика.

Кроме того, в каждом регионе есть постановления правительства об утверждении государственной программы в сфере транспорта. Помимо перечисленных НПА в Саратовской области и Республике Татарстан приняты стратегические документы, касающиеся развития транспортного комплекса данных регионов. Следовательно, наиболее широкая региональная законодательная база в этой сфере представлена в Республике Татарстан.

Государственная программа развития транспортной инфраструктуры присутствует в каждом регионе, что является, безусловно, положительным моментом. Сравним основные направления государственных программ по количеству и характеру подведомственных программ:

— Ремонт, содержание и сохранение автомобильных дорог: Нижегородская область, Ульяновская область, Самарская область, Саратовская область, Республика Татарстан, Чувашская Республика.

— Повышение безопасности дорожного движения: Нижегородская область, Ульяновская область, Самарская область, Саратовская область, Республика Татарстан, Чувашская Республика.

— Развитие скоростного внеуличного транспорта: Нижегородская область, Самарская область, Республика Татарстан.

— Повышение качества транспортных услуг: Ульяновская область, Чувашская Республика.

- Развитие рынка газового моторного топлива: Саратовская область, Чувашская Республика.
- Развитие воздушного транспорта и аэронавигации: Республика Марий Эл, Республика Татарстан.
- Внедрение спутниковых навигационных технологий с использованием системы ГЛОНАСС и других результатов космической деятельности: Саратовская область.
- Содержание государственных бюджетных учреждений: Республика Марий Эл.
- Поддержка предприятий и организаций транспортной сферы: Республика Марий Эл.
- Развитие железнодорожной инфраструктуры: Республика Татарстан.
- Развитие речного транспорта: Республика Татарстан.
- Развитие сети логистических центров: Республика Татарстан.
- Энергосбережение и повышение энергетической эффективности в транспортной отрасли: Республика Татарстан.

Следовательно, преимущественно государственная программа в регионах направлена на содержание автомобильных дорог в надлежащем состоянии, обеспечение безопасности дорожного движения и развитие скоростного внеуличного транспорта. Наиболее обширной является государственная программа Республики Татарстан, так как она включает в себя большее число подпрограмм и характеризуется широким охватом направлений.

Кроме программ развития транспортной инфраструктуры региона в целом, разработаны программы развития транспортной инфраструктуры агломерационных территорий. Для агломерационных территорий крайне важна транспортная связанность территорий, сокращающая время проезда от одной точки агломерации до другой и повышающая доступность рабочих мест для населения. Таким образом, программа комплексного развития транспортной

инфраструктуры агломераций в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» представлена во всех исследуемых регионах, кроме Республики Марий Эл.

Кроме того, в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» на территории ряда регионов реализуются транспортные проекты. В частности, в Нижегородской области (3 проекта), Ульяновская область (1 проект), Самарская область (2 проекта), Саратовская область (2 проекта), Республика Татарстан (3 проекта).

Подводя итог анализа нормативно-правовой базы и организационно-управленческого аспекта, можем сказать, что наиболее развитыми являются Республика Татарстан и Нижегородская область, так как в обоих регионах существуют профильные министерства, достаточное количество подведомственных учреждений, также разработана широкая региональная законодательная база, государственная программа развития транспорта, учтены аспекты транспортного развития в стратегии социально-экономического развития республики.

Остальные регионы характеризуются примерно одинаковым уровнем развития в этой области, региональный орган исполнительной власти является профильным. Менее развито управление транспортной инфраструктурой в Ульяновской области, так как в профильном министерстве регулирование отношений по развитию транспортной инфраструктуры осуществляется лишь одним отделом, а не целым органом власти.

#### **Библиографический список:**

1. Иванов М.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки: дис.... канд. экон. наук / Иванов Михаил Валерьевич. – Нижний Новгород, 2016. – 196 с.



2. О Министерстве / Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <https://www.mintrans.ru/ministry> (Дата обращения: 04.12.2019).

3. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 г. №1596 / СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_286331/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286331/) (Дата обращения: 12.12.2019).

4. Послание Президента Федеральному Собранию от 20.02.2019 г. / Администрация Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/59863> (дата обращения: 13.10.2019)

5. Руднева Л.Н., Кудрявцев А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования // Российское предпринимательство. – 2013. – № 24. – С. 139-144

*Оригинальность 83%*