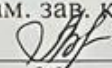


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

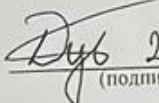
Факультет Экономический
Кафедра Экономической теории и государственного управления
Направление подготовки 38.03.04 – Государственное и муниципальное управление

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зам. зав. кафедрой
 В.В. Лазарева
« 29 » июня 2021 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА


на тему: Управление транспортным комплексом в регионе (на примере министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области)

Исполнитель
студент группы 773-об

 29.06.2021
(подпись, дата)

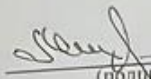
Е.Е. Дубровина

Руководитель
доцент, к.т.н.

 29.06.2021
(подпись, дата)

В.З. Григорьева

Нормоконтроль
ст. преподаватель

 29.06.2021
(подпись, дата)

Л.Н. Михайленко

Благовещенск 2021

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования


АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет Экономический

Кафедра Экономической теории и государственного управления

УТВЕРЖДАЮ

Зам. зав. кафедрой _____

 В.В. Лазарева

« 21 » апреля 2021 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе студента Дубровиной Елены Евгеньевны

1. Тема выпускной квалификационной работы Управление транспортным комплексом в регионе (на примере Министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области)

(утверждено приказом от 24.05.2021 № 1008-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной выпускной квалификационной работы « ____ » июня 2021

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе нормативно-правовые акты, учебная литература, научные статьи, статистические данные

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические и правовые основы управления транспортным комплексом на региональном уровне; Анализ состояния и деятельности управления транспортного комплекса в Амурской области

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 14 рисунков, 18 таблиц, 1 приложение

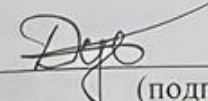
6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разлов) _____

7. Дата выдачи задания 21.04.2021

Руководитель выпускной квалификационной работы Григорьева Вера Захаровна, доцент, к.т.н.

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата)



«21» апреля 2021

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 55 с., 14 рисунков, 18 таблиц, 50 источника, 1 приложение

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ, УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА,
МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ.

Актуальность темы бакалаврской работы обусловлена важностью изучения управления транспортным комплексом Амурской области.

Объект исследования: региональный транспортный комплекс.

Предмет исследования: организационно-экономические отношения, возникающие в деятельности региональных исполнительных органов в Амурской области.

Целью является на основе теоретических и правовых аспектов управления транспортным комплексом и анализа деятельности государственного органа власти по управлению транспортным комплексом выявить проблемы и предложить меры по их решению.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- 1) изучить теоретические и нормативно - правовые основы управления транспортным комплексом;
- 2) провести анализ состояния транспортного комплекса и деятельности Министерства транспорта и дорожного хозяйства в Амурской области;
- 3) выявить проблемы по управлению транспортным комплексом и разработать пути их решения.

При исследовании были использованы следующие методы: статистические методы анализа и логический методы анализа.

Для изучения темы бакалаврской работы были использованы: учебные пособия, нормативно-правовые акты федерального и областного уровня, научные статьи и публикации, электронные источники.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретико-правовые основы управления транспортного комплекса в регионе	8
1.1 Сущность, функции и классификация транспортного комплекса	8
1.2 Факторы развития регионального транспортного комплекса	14
1.3 Организации и управление транспортным комплексом в регионе	17
1.4 Нормативно правовое обеспечение деятельности государственных органов власти по управлению транспортным комплексом	23
2 Анализ управления транспортного комплекса в Амурской области	28
2.1 Анализ состояния транспортного комплекса в Амурской области	28
2.2 Анализ деятельности Министерства транспорта и дорожного хозяйства по управлению транспортным комплексом	34
2.3 Проблемы и меры по совершенствованию управления транспортного комплекса Амурской области	45
Заключение	48
Библиографический список	52
Приложение А Структура Министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области	56

ВВЕДЕНИЕ

Транспортный комплекс и его управление функционирования не только в регионе, но и в России в целом всегда является актуальным.

Востребованность пассажирооборота и грузоперевозов является одной из важных потребностей людей. Транспорт – это одна из составляющих частей базы экономики не только региона, но и страны, обеспечивающая функционирование экономики.

Актуальность данной выпускной квалификационной работы исследования обусловлена тем, что транспорт является самой обширной отраслью, которая крепко держит свои позиции в транспортном комплексе не только страны, но и регионов.

Организация грузо- и пассажироперевозок связана напрямую с транспортом. В экономике транспорту и транспортному комплексу отведена роль, т.к. от его работы зависит не только эффективность, но и качество с развитие внешнеэкономических связей любого региона и страны. Востребованность перемещения пассажиров и грузов является одной из важных потребностей людей в экономической системе.

Внешняя торговля очень тесным образом связана с транспортом. Он осуществляет доставку товара от экспортера к импортеру. Главной особенностью транспортного комплекса внешней экономической деятельности (далее ВЭД) является влияние, которое оказывает транспортные услуги, этот современный этап характеризуется как тенденция к укрупнению и планировка грузовых единиц.

Транспорт является основным компонентом сектора экономики, который обеспечивает сферу производства. Функционирование транспортного сектора является важным фактором социально-экономического роста, экономической безопасности и устойчивости государства. Необходимость достижения экономической полезности определяет улучшения невыгодных приемов перемещения грузов и пассажиров.

В современном мире присутствует конкуренция при выборе транспортных услуг не только для пассажироперевозок, но и для эффективного вида транспорта для доставки торговых грузов. Транспортировка грузов осуществляется несколькими способами: железнодорожными, автомобильным транспортом, морским путем и авиаперевозками. Транспорт не имеет прямого отношения к продукции, которую выпускает. Его главная функция это передвижение продукта, которая продлевает оборот этого товара и именно это поднимает его стоимость. Именно поэтому чем будет меньше цена перевозок, тем ниже получается для самих покупателей конечная цена товара.

Основные виды грузов (товаров) транспорта – это нефть, металл, газ, руды, сырье и уголь:

- промышленность;
- сельское хозяйство;
- строительная индустрия;
- внутренняя и внешняя торговля.

В современном мире железнодорожный транспорт и пути являются одним из приоритетным видом транспорта не только в регионе, но и в стране в целом. На долю ж/д доводится более 80 % грузооперевоза и примерно 40 % пассажироперевоза региона и страны. Несмотря на все это перевозки железнодорожными путями занимают уйму времени, но это не мешает им оставаться в фаворитах, т.к. железнодорожный транспорт считается очень надежным и безопасным для перевозок. Железная дорога в экономике не имеет соперников, так как является одним из фаворитов. Поэтому можно сказать, перевозки груза помогают развитию экономики.

На сегодняшний день активным направлением транспортировки являются международные грузоперевозки. Они определяются фактором, обуславливающим развитие экономики не только региона и страны, но и берет в себя участие в развитии мировой экономики. Именно благодаря ним создаются и налаживаются торговые отношения между собой. Налаживание связей дает возможность предприятиям продать свой товар и закупить продукт и т.д.

Целью является на основе теоретических и правовых аспектов управления транспортным комплексом и анализа деятельности государственного органа власти по управлению транспортным комплексом выявить проблемы и предложить меры по их решению.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- 1) изучить теоретические и нормативно - правовые основы управления транспортным комплексом;
- 2) провести анализ состояния транспортного комплекса и деятельности Министерства транспорта и дорожного хозяйства в Амурской области;
- 3) выявить проблемы по управлению транспортным комплексом и разработать пути их решения.

Объект исследования: транспортный комплекс в регионе.

Предмет исследования: организационно-экономические отношения, возникающие в деятельности региональных исполнительных органов в Амурской области.

1.1 Сущность, функции и классификация транспортного комплекса

Транспорт это одна из важнейших частей экономики не только региона, но и страны в целом. Транспорт повышает эффективность производства предприятий и создает условия для размещения сил производства по территории региона и страны в целом.¹

Транспорт не только позволяет пользоваться ресурсами и эффективно разрешать чрезвычайные ситуации (ЧС), но и способствует уединению государства. В этом состоит его значение в политике. В обеспечении развития всех отраслей экономики – экономическое значение общества. Значение транспорта, состоящее в распространении с помощью его ценностей называется культурным.²

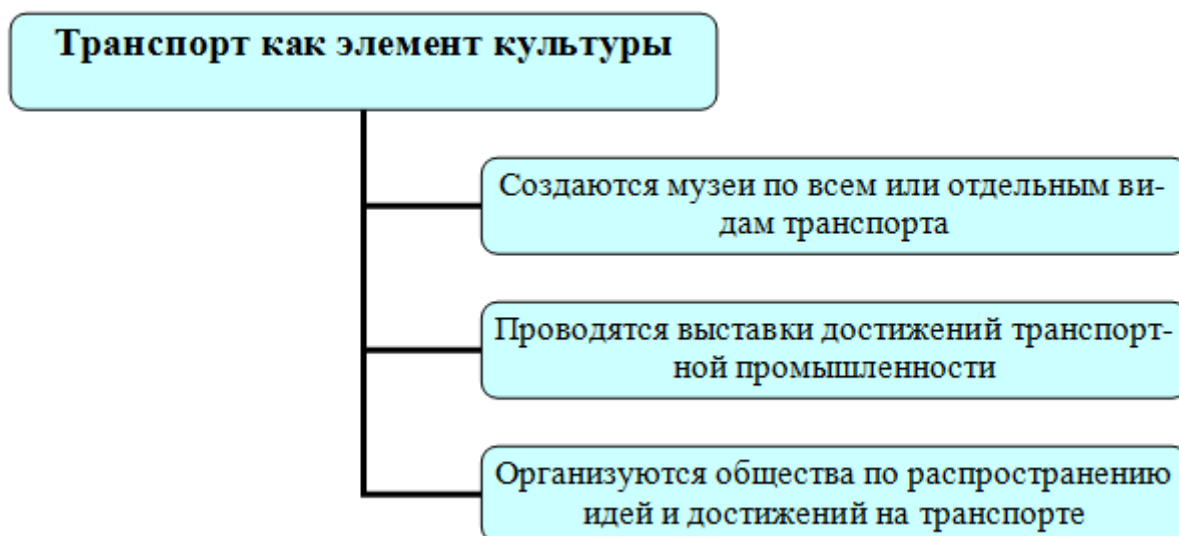


Рисунок 1 – Транспорт как элемент культуры

Нынешнее ситуация транспортной системы Российской Федерации можно охарактеризовать низким уровнем производства большого количества предприятий и износом множества средств, что в свою очередь приводит в

¹ Галабурда, В.Г. Единая транспортная система. Транспорт, 2000. С. 295.

² Попов, Г. Транспорт. Автомобильный транспорт, 2004. С. 26.

первую очередь к отсутствию финансирования и инвестиций для сложившихся проблем. Также одной из глобальной характеристики является тот факт, что практически 10 % населения страны отрезаны от другой территории страны. Структура непосредственных предприятий — перевозчиков и посредников представляет собой транспортное пространство, в приоритете которого присутствует мелкий капитал, именно это является умозаключением распада экономики в 90-е годы. Фундаментальным источником финансирования дорожного хозяйства нашей страны является Федеральный дорожный фонд России.

Инфраструктура транспорта составляет основу транспортного комплекса и определяет собой транспортную сеть, используемую для перевозок грузов и пассажиров, также она обеспечивает эффективное использование транспортных средств и устройств.³

Транспортный комплекс - это совокупность нескольких отраслей, которые существуют для удовлетворения потребностей в грузоперевозе и пассажироперевозе. Помимо транспорта в него входит и транспортная промышленность.

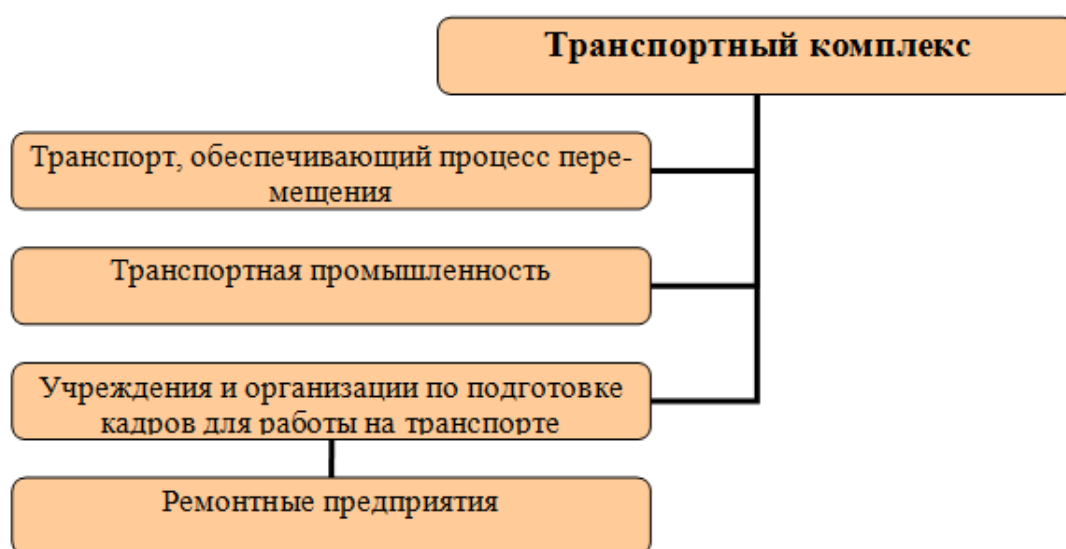


Рисунок 2 – Виды транспортного комплекса

³ Троицкая, Н. А. Транспортная система России : учебник. Москва, 2018. С. 206.

Ниже рассмотрим транспортную систему и ее виды (рисунок 3).

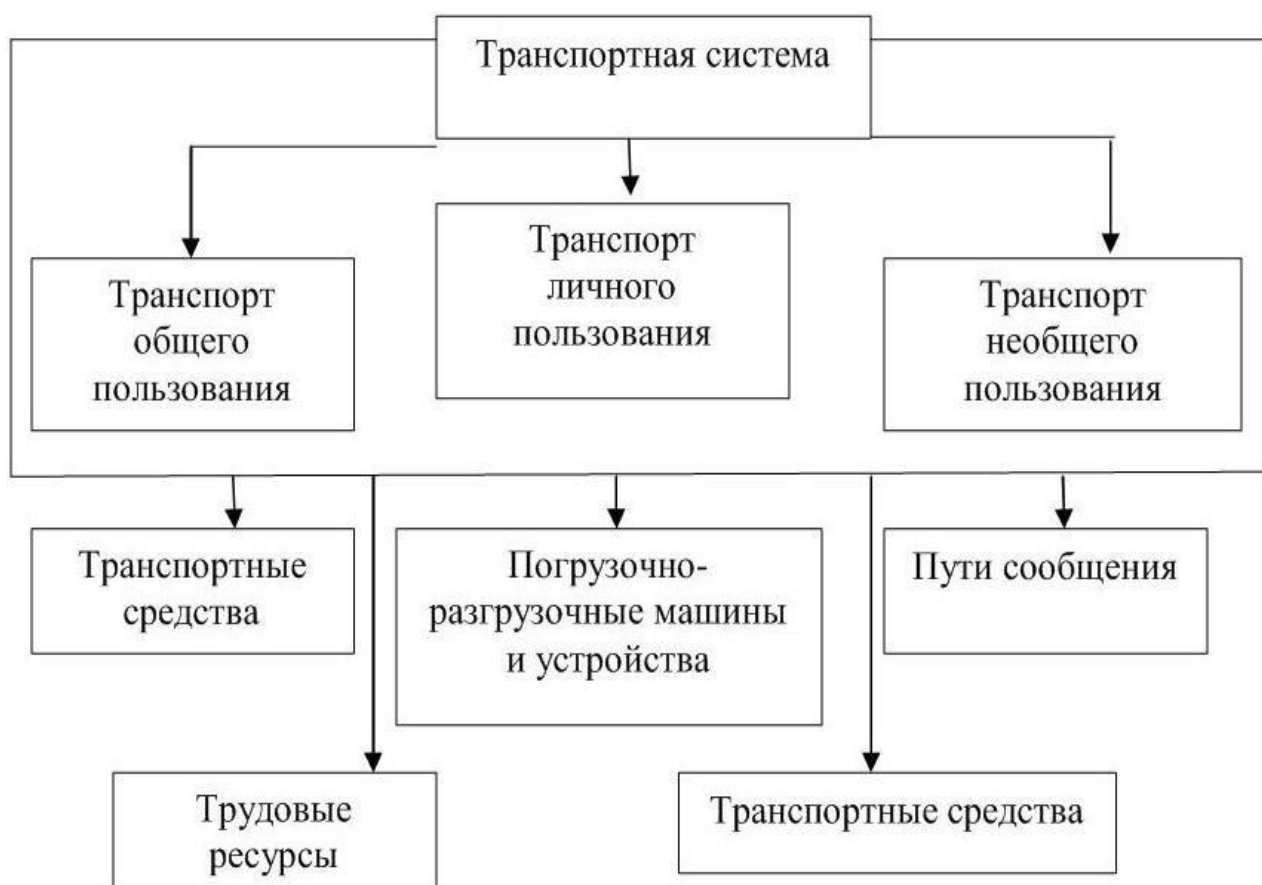


Рисунок 3 – Виды транспортной системы РФ

Важной особенностью транспортных сетей - территориальная организация, а именно их схема размещения элементов сети на возможных уровнях.⁴

Как мы знаем транспорт является частью инфраструктуры рынка, а с другой стороны транспорт представляется как субъект рынка, который продает свои услуги. Разные виды транспорта могут выполнять различные функции. Ниже мы с вами рассмотрим функции транспортного рынка РФ (рисунок 4).

Одна из основной функций транспортного рынка Российской Федерации является стимулирующая.⁵

⁴ Милославская, С.В. Транспортные системы и технологии перевозок. Учебное пособие. М. : ИНФРА-М, 2015.

⁵ Классификация, функции рынка транспортных услуг [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://mydocs.ru> (дата обращения: 15.05.2021).



Рисунок 4 – Функции транспортного рынка Российской Федерации

1) Стимулирование осуществляется путем вложения инвестиций в ТК. Соотношение значений валового внутреннего продукта и показателей развития транспорта. После этого изучается характер и коэффициенты зависимостей между определенными разделениями. Целостная модель формируется через корреляцию наивысшего количества факторов и элементов ТК, влияющих на динамику валового внутреннего продукта.⁶

2) Интеграционная функция заключается в создании единой сети транспортных сетей и проявление процессов на разных уровнях.

3) Дистрибутивная включает в себя движения товарного потока в системе.

4) Структурообразующая участвует в создании структуры производства и формировании региональных различий в образовании цен.

⁶Функции рынка транспортных услуг [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://mydocx.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

5) Комплементарная является значимым условием оказания услуг для туристов.

6) Для оценки уровня развития региона применяется индикативная функция транспорта.

7) Социальная функция является неосновной, но не без нее работу транспортного органа нельзя представить. Обеспечение равного доступа всем людям общества через повышение степени транспортной доступности.⁷

Следующим, что мы рассмотрим это транспорт пользования.

Выделяют транспорт общего и необщего пользования.

Транспорт общего пользования – это транспорт, который в соответствии с действующими законоположениями должен осуществлять перевозки грузов и пассажиров независимо от того, кем они были предъявлены: госпредприятиями или учреждениями, общественной организацией, фирмой или частным лицом.

Транспорт пользования составляет основу единой транспортной системы государства. Транспорт общего пользования составляет основу единой транспортной государственной системы⁸.

Виды транспорта общего пользования показаны на рисунке 5 ниже.

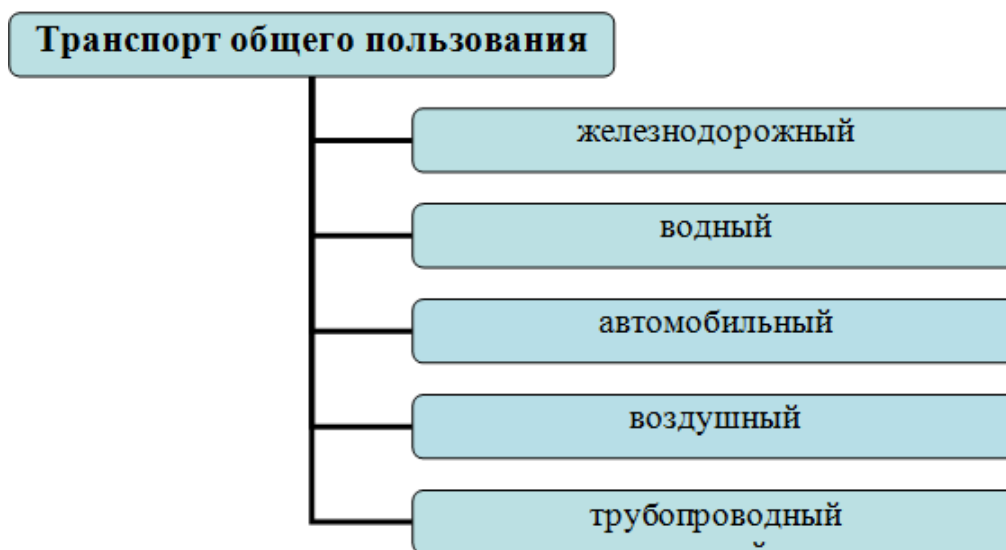


Рисунок 5 – Виды транспорта общего пользования

⁷ Функции транспортного комплекса [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://studfile.net> (дата обращения: 15.05.2021).

⁸ Вукан, Р.В. Транспорт в городах, удобный для жизни. М. : Территория будущего, 2011. С. 574.

Транспорт необщего пользования представляет собой ведомственный транспорт, выполняющий перевозки лишь для своего предприятия. Также его называют еще промышленным, а небольшие по протяженности пути – подъездными путями.

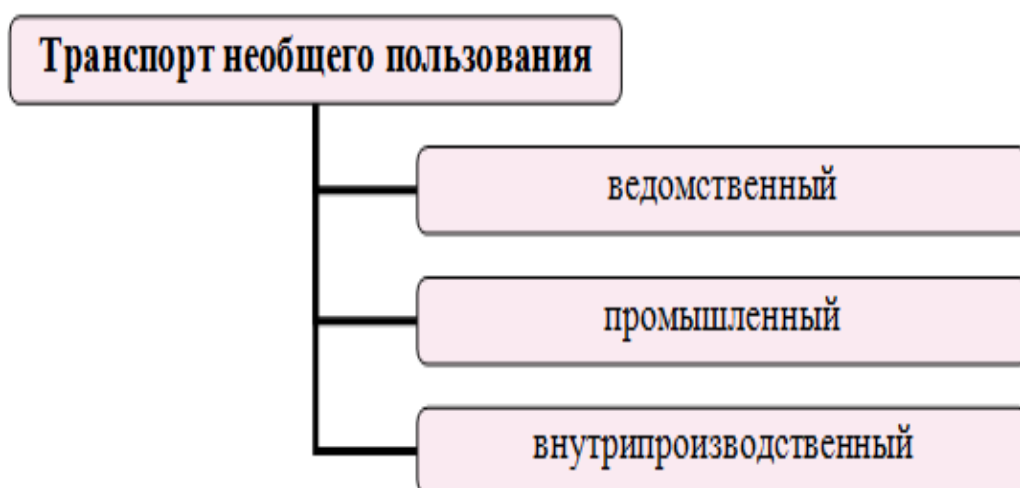


Рисунок 6 – Виды транспорта необщего пользования

В качестве транспорта необщего пользования служат:

- железные дороги;
- морской или речной;
- автомобильный;
- воздушный;
- трубопроводный транспорт.

Мы можем рассмотреть несколько неосновных видов транспорта и их характеристику на рисунке 1⁹.

Таблица 1 - Неосновных виды транспорта и их характеристика

Название	Характеристика
1	2
Магистральный транспорт	понимается как транспорт общего пользования. Немагистральным считается промышленный и городской транспорт.
Универсальный транспорт	транспорт как железнодорожный, морской, речной,

⁹ Аксенов, И. Я. Единая транспортная система : учебник. М. : Высш. шк., 1991. С. 383.

1	2
	автомобильный и воздушный транспорты.
Неуниверсальный транспорт	считается специальный транспорт, предоставленный для выполнения только одного вида перевозок грузов и пассажиров.
Дискретный транспорт	любой транспорт, где предметы перевозки (грузы или пассажиры) переходят по линиям единицами или отдельными группами (партиями) с помощью непосредственно движущихся транспортных единиц (автомобилей, поездов, судов, самолетов и т. п.).
Непрерывный транспорт	это такой транспорт, где предметы перевозки переходят в виде непрерывного потока с помощью различного рода гибких линий, шнеков, скребков, эскалаторов, а также трубопроводов.

1.2 Факторы развития регионального транспортного комплекса

Внешняя среда влияет на развитие транспортной инфраструктуры путем подобных факторов, которые представлены на рисунке 8¹⁰.



Рисунок 8 – Факторы развития транспортной инфраструктуры

¹⁰ Исследование факторов, влияющих на развитие транспортной инфраструктуры региона [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://cyberleninka.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

На развитие транспортной инфраструктуры регионов также оказывают влияние следующие факторы (рис. 9)¹¹.

К факторам, препятствующим развитию транспортных инфраструктур можно отнести:

Таблица 2 - Факторы, препятствующие развитию транспортных инфраструктур и их влияние

Специфические факторы	Влияние на развитие транспортной инфраструктуры
Сложившаяся инфраструктура	Мощности транспортной инфраструктуры сложились с учетом ресурсных и технологических ограничений. Так, любое транспортное средство имеет ограничения по объему и скорости перемещения грузов.
Климатические особенности	Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах с неблагоприятными климатическими условиями (зоны вечной мерзлоты, заболоченность).
Географические	Рельеф местности. Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах со сложным рельефом.
Экологические	Экологические нормы и нормативы. Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах с особыми природоохранными зонами
Социальные	Плотность населения. Территориальное разделение труда. Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах с малой плотностью населения.
Политические	Территориальное и национальное единство страны. Внешнеполитическая политика.

Подходы, представленные выше, к развитию транспортной инфраструктуре представляют¹²:

- 1) формирование и развитие транспортной инфраструктуры исходя из социально-экономического потенциала региона;
- 2) развитие транспортной инфраструктуры и ее влияние на уровень социально-экономического развития региона.

Если придерживаться логике сложившегося подхода, к развитию

¹¹ Исследование факторов, влияющих на развитие транспортной инфраструктуры региона [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://cyberleninka.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

¹² Троицкая, Н.А. Общий курс транспорта. М. : Академия, 2014. С. 274.

транспортной инфраструктуры построенной на опережающем развитии социально-экономических процессах, то северные территории отрицают подобный подход. Трудно обсуждать развитие экономики в отдаленных и труднодоступных территориях, вопреки богатым залежам полезных ископаемых и прочих полезных природных ресурсов, пока не представится развитая транспортная инфраструктура.

Функционирование транспортного комплекса влечет за собой теснейшую взаимосвязь транспорта с другими отраслями экономики региона и страны. При этом экономическая система представляет собой соотношение отраслей производства и уровень развития отдельной отрасли, оказывающее влияние на функционирование региона и страны в целом. Исходя из этого, можно понять, что высокий уровень развития транспортного комплекса предопределяет новые возможности экономического роста региона и страны.¹³

Также следует отметить, что транспортный комплекс региона любой территории имеет специфику в системе взаимосвязей между собой, которая влияет на его структуру. Каждый из компонентов имеет свои особенности, которые зависят от различных факторов: природных ресурсов, особенностей географического положения, размещения производства. Транспортный комплекс, обслуживая интересы юридических и физических лиц, фигурирует собой подсистему региональной экономики, обладая свойствами системы.

Система в широком смысле слова подразумевает собой «множество элементов, которые находятся в отношениях друг с другом и образуют определенное целостное единство».

К числу факторов, оказывающих воздействие на работу транспортного комплекса можно отнести: количественный и квалификационный состав персонала, состояние подвижного состава, а также, условия, в которых функционирует транспортный комплекс (законодательные акты, размер бюджетных средств).

Транспортный комплекс можно разделить на элементы по видам

¹³ Троицкая, Н.А. Единая транспортная система. М. : Академия, 2017. С. 134.

транспорта:

- автомобильный;
- железнодорожный;
- морской;
- внутренний водный;
- трубопроводный.

Все виды транспорта выполняют свои функции в регионе. ТК представляет одну из сложнейших подсистем экономики региона, которая обладает рядом особенностей¹⁴:

- транспорт не создает вещественный продукт;
- тесная взаимосвязь с отраслями региона;
- значительный период окупаемости инфраструктурных фондов;
- высокая значимость для экономики региона.

Транспортный комплекс как подсистема экономики обеспечивает целостность и единство экономики.

Вывод можно сделать такой, что основной задачей транспорта на региональном уровне - удовлетворение потребностей экономики. ТК является одним из главных факторов развития экономики, так как он служит основой в взаимодействии и создает условия самостоятельности и единства экономики страны.¹⁵

1.3 Организации и управление транспортным комплексом в регионе

На федеральном уровне самым важным документом регулирования транспортной деятельности является Гражданский кодекс Российской Федерации часть 2 (ГК РФ ч.2).

Вопросы деятельности перевозчиков предопределяются федеральными законами, постановлениями Правительства Российской Федерации и т.д.

Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 "О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России

¹⁴ Транспортный комплекс и его влияние на региональное развитие | Статья в журнале «Молодой ученый» [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://moluch.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

¹⁵ Черникова, А. Е. Транспортный комплекс и его влияние на региональное развитие. 2016. С. 303-305.

(2010-2021 годы)" утвердило федеральную целевую программу транспортной системы России на 2010—2021 гг., которая имеет несколько подпрограмм «Развитие экспорта транспортных услуг»; «Железнодорожный транспорт»; «Автомобильные дороги»; «Морской транспорт»; «Внутренний водный транспорт»; «Гражданская авиация»; «Государственный контроль и надзор в сфере транспорта».

Действуют Федеральный закон от 08.08.01 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц», который необходим при создании новых транспортных предприятий; Приказ Министерства транспорта РФ от 12 мая 2005 года № 45 "Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года"¹⁶, утвердивший Транспортную стратегию РФ на период до 2020 года. В ней говорится о реформе пассажирского транспорта и о том, что она должна быть направлена на создание экономически эффективной и доступной системы транспорта. Это возможно только при наличии равных условий и развитии конкуренции. Для этого необходим переход от покрытия убытков операторов из бюджетов всех уровней к рыночным мерам.

На местном уровне управления действуют правовые документы, как Устав муниципального образования, постановления и распоряжения региональных и местных органов власти, целевые программы, стандарты качества, правила дорожного движения, стандарты по экологической безопасности и т.д., проводится лицензирование.

Формирование транспортного обслуживания населения относится к полномочиям региональных властей.

Полномочия органов местного самоуправления в области транспортного обслуживания населения определяет Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ (ред. от 26.05.2021) "Об общих принципах организации местного

¹⁶ Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

самоуправления в Российской Федерации" (вступ. в силу с 07.06.2021)¹⁷.

Органы МС создают условия для оказания транспортных услуг населению региона и организацию транспортного обслуживания населения.

В собственности находятся предприятия и организации, которые занимаются перевозками. Органы МС привлекают организации и предприятия, заключая с ними договора к обслуживанию транспорта.

Структура всех маршрутов составляет муниципальную маршрутную сеть. Организация обустройства, оптимизация и содержание маршрутов сети и остановочных пунктов осуществляются органами местного самоуправления за счет местного бюджета и долевого участия перевозчиков.

Управление городским транспортным хозяйством представляет собой систему со всеми присущими качествами: цель, принципы и методы управления, задачи, функции и т.д.



Рисунок 10 – Задачи управления транспортного хозяйства

В крупных городах создается служба эксплуатации перевозок при управлении, выполняющая следующие функции¹⁸:

¹⁷ Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ [Электронный ресурс] Федеральный закон от 06.10.2003.№ 131-ФЗ. справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹⁸ Старикова, Н.Е. Транспортная система России. 2009. С. 383.

- обследование пассажиропотоков;
- разработка маршрутов движения с размещением всех остановочных пунктов;
- распределение подвижного состава по паркам, маршрутам и внемаршрутным перевозкам;
- составление расписаний движения и графиков выпуска автобусов на линию.



Рисунок 11 – Функции управления транспортного хозяйства

В настоящее время в большинстве городов России созданы муниципальные учреждения «Управление транспорта, связи и дорожного

хозяйства города» (МинтрансАмур, или Управление), имеющее статус юридического лица.

В состав Минтранса входят следующие основные подразделения:

- управление правовой работы и организации транспортного обслуживания автомобильным транспортом;
- отдел железнодорожного, водного и воздушного транспорта;
- отдел организации транспортного обслуживания автомобильным транспортом;
- отдел планирования и развития дорожного хозяйства;
- отдел формирования и исполнения бюджета дорожного комплекса;
- отдел финансирования учета и отчетности;
- служба правовой работы, государственных закупок и финансового контроля.

Основные полномочия данных управлений:¹⁹

- а) осуществляется государственный надзор за обеспечением сохранности автомобильных дорог;
- б) осуществляет разработку основных направлений инвестиционной политики в области развития автомобильных дорог;
- в) осуществляет дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог и обеспечивает безопасность дорожного движения на них;
- г) осуществляет использование автомобильных дорог при организации и проведении мероприятий по гражданской обороне, мобилизационной подготовке в соответствии с законодательством РФ;
- д) осуществляет планирование дорожной деятельности на основании документов территориального планирования;
- е) организует транспортное обслуживание населения автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, воздушным транспортом (пригородное и межмуниципальное сообщение);

¹⁹ Портал Правительства Амурской области региона [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://www.amurobl.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

ж) проводит единую государственную транспортную политику на территории области;

з) формирует систему управления пассажирским транспортом общего пользования;

и) разрабатывает и реализует программы развития в области пассажирского транспорта общего пользования;

к) инвестирует капиталоемкие проекты модернизации и развития пассажирского транспорта;

л) взаимодействует с территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, межрегиональными и международными организациями по вопросам пассажирских перевозок;

м) осуществляет полномочия по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам на территории Амурской области, отнесенные Федеральным законом от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ "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".

На региональном уровне управление транспортом осуществляется департаментами транспорта и связи администрации региона.

За счет создания муниципальных учреждений в городах России осуществляется государственное регулирование деятельности транспортного комплекса. Эти учреждения представляют одну из организационных форм реализации местным самоуправлением социальных функций.

Эти учреждения не являются коммерческими и финансируются за счет местного и регионального бюджета, платных услуг населению по смете, исходя из затрат на их содержание. На транспорте они синхронизируют действия предприятий разных форм собственности, занимающихся различными перевозками; разрабатывают целевые программы, регулируют экономическую политику, контролируют их реализацию и соблюдение нормативно-правовых

актов.

Такая система организации управления позволяет осуществить финансирование предприятий городского транспорта, контролировать транспортную деятельность в регионе, совмещать стратегические мероприятия с оперативным управлением и обеспечивать скоординированные действия Министерства транспорта и связи Российской Федерации с действиями городских администраций.

Транспортная политика направлена на перерождение транспорта общего пользования. Попытки отдать городской транспорт в частные руки не достигли никакого успеха, в связи с этим, он становится объектом активного вмешательства государства.

Критерии функционирования муниципального пассажирского транспорта разделены на критерии эффективности работы транспорта и критерии эффективности управления им (рис. 12).



Рисунок 12 - Критерии эффективности функционирования транспорта

1.4 Нормативно правовые обеспечение деятельности

государственных органов власти по управлению транспортным комплексом

Министерство транспорта Российской Федерации и научно-исследовательские учреждения транспортной отрасли существенно интенсифицировали свою деятельность по подготовке законодательно-правовой базы автотранспортной деятельности. В последние года образовалось прилично много новых законов, которые регулируют правила ведения бизнеса на различных видах транспорта²⁰

Источником транспортного права является совокупность нормативно-правовых актов, регулирующих транспортную деятельность.

Основными нормативными документами, регулирующими автотранспортную деятельность можем рассмотреть в таблице 3.

Таблица 3 - Нормативные документы, регулирующие автотранспортную деятельность

№	Название	Принят	Характеристика
	1	2	3
1	ФЗ №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»	08.11.2007	Регламентирует муниципальный и региональный надзор за сохранностью автомобильных дорог. Муниципальный надзор осуществляется органом местного самоуправления. Также к отношениям, связанным с осуществлением государственного надзора в области применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года N 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля.

²⁰ Курская, Т. Н. Анализ транспортно-экспедиционного обслуживания в современной России. 2015. С. 182-185.

Продолжение таблицы 3

	1	2	3
2	ФЗ №16-ФЗ (ред. от 23.07.2008) «О транспортной безопасности» (принят ГД ФС РФ 19.01.2007)	09.02. 2007	Осуществляет вмешательство в противоправные действия, как-то угрожающих безопасности транспорта, помимо этого проводит оценку уязвимости объектов транспорта), также в законе рассматривается устройства, предназначенные для перевозки объектов
3	ФЗ №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»	08.11. 2007	транспорта и транспортной инфраструктуры Регулирует отношения, которые возникают при оказании услуг транспорта. Также федеральный закон рассматривает правила и общие условия перевозок пассажиров и грузов
4	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МПД)	14.11. 1975	Конвенция МДП создана для облегчения международных перевозок грузов путем упрощения процесса таможенных перевозок и применения системы международных гарантий. В основе этой системы лежат: общий документ, книжка МДП, система гарантий, меры таможенного контроля и безопасность транспорта. Такую систему могут уполномоченные операторы
5	Распоряжение Министерства транспорта РФ № АМ 23-. О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте».	14.04. 2008	В данном распоряжении приведены значения норм расхода топлив для автомобильного транспорта общего назначения, норма расхода топлива на работу автомобилей, также методы расчета расхода топлив при использовании, справочные нормативные данные по расходу материалов и др.
6	Транспортная стратегия Российской Федерации на период	22.11. 2008	Наиболее важным документом является определяет цели

Продолжение таблицы 3

	1	2	3
	<p>до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р»</p>		<p>и приоритеты развития транспорта. Одна из основных целей этой стратегии это удовлетворение потребностей развития экономики и общества в транспортных услугах. Также в стратегии прописано два этапа реализации: первый этап - завершение развития транспортной системы методами инвестирования и переход к системному развитию по всем направлениям,</p>
			<p>второй этап - развитие транспортной системы по всем направлениям. Основная задача заключается в совершенствовании регулирования автотранспорта, создание единого правовой базы для осуществления деятельности в РФ.</p> <p>В данной стратегии в качестве основных целей представлены:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) формирование условий для эффективного социально-экономического развития; 2) повышение мобильности населения; 3) укрепление экономической независимости, безопасности и обороны страны; 4) снижение издержек экономики; 5) повышение конкурентоспособности экономики. В стратегии говорится о том, что гос. регулирование необходимо, пока существуют опасность, потребности и развитие транспортной деятельности, Доступ из информационно-правовой системы «Консультант-плюс».

Нужно отметить, что единой базы для автомобильного транспорта не было создано, деятельность автомобильной отрасли по-прежнему в большей степени регламентируется устаревшими нормативными документами. До настоящего времени еще не созданы законы, регулирующие развитие отрасли, также нет четких стандартов и требований к транспорту.

Автотранспортная отрасль является важнейшей отраслью Российской Федерации, развивающаяся как единая часть национальной транспортной системы. Эффективность развития экономики в первую очередь зависит от четко налаженного транспортного обеспечения²¹.

Автомобильный транспорт в нашей стране способствует решению масштабных проблем, таких как устранение экономического отставания районов, расширение связей между регионами и странами и др.

²¹ Попов, Г. Транспорт. Автомобильный транспорт. 2004. С. 24-26.

2 АНАЛИЗ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 Анализ состояния транспортным комплексом в Амурской области

Амурская область является транспортным центром Дальнего Востока, ее роль возрастает в связи с увеличением грузооборота и в результате развития экспорта и импорта со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.²²

В настоящее время в Амурской области для обслуживания региона существует пять видов транспорта: железнодорожный, городской электрический, воздушный, речной, автомобильный. Железнодорожный транспорт используется как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Это можно рассмотреть на рисунке 13.



Рисунок 13 – Транспортная инфраструктура Амурской области

Транспортная система зоны устойчивого развития - единственное

²² Васильев, В. Развитие автомобильного транспорта - мнения сторон. 2004. С. 32-35.

экономическое пространство. Создание благоприятных условий для ведения бизнеса, для успешного развития и ведения бизнеса зависит от его положительного развития. Давайте рассмотрим основные показатели транспорта:

- Длина путей сообщения общего пользования;
- Грузооборот транспорта;
- Пассажирооборот транспорта общего пользования.

Для того чтобы охарактеризовать транспортный комплекс Амурской области проанализируем следующие показатели.

Протяженность путей сообщения общего пользования проанализируем в таблице 4.²³

Таблица 4 – Протяженность путей сообщения общего пользования 2015-2019 гг
в км.

	2015	2016	2017	2018	2019
Железнодорожные пути	2920	2920	2920	2920	2920
Автомобильные дороги	16335	16363	16242	16463	16296
Внутренние водные судоходные пути	2572	2572	2572	2572	2572

Протяженность путей сообщения общего пользования, оборудованных для автомобильных дорог, в общем количестве составила в 2019 году 16296 км. (в 2018 году – 16463 км.), что на 1,1 % меньше, нежели в предыдущем году.

Также давайте рассмотрим автомобильные дороги общего пользования в таблице 5²⁴.

Таблица 5 – Удельный вес автомобильных дорог общего пользования 2015-2019 гг
в процентах

	2015	2016	2017	2018	2019
1	2	3	4	5	6
Дороги общего пользования	37,8	35,4	35,4	35,9	36,3

²³ Амурский статистический ежегодник: сборник. - Благовещенск: Амурстат, 2018. С. 758.

²⁴ Амурский статистический ежегодник: сборник. - Благовещенск: Амурстат, 2019. С. 583.

Продолжение таблицы 5

1	2	3	4	5	6
Дороги с твердым покрытием	98,3	98,5	98,6	96,6	96,6
Дороги с усовершенствованным покрытием	27,6	28,5	28,4	28,1	28,2
Дороги, отвечающие нормативным требованиям	75,5	76,1	75,2	30,2	33,5

На долю грунтовых дорог, состояние и эксплуатация которых зависит от погодных условий, приходится 23 % от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, 50 % составляют дороги с гравийным (шлаковым) и щебеночным покрытием, требующим частого ремонта²⁵.

Второй показатель, который мы проанализируем - перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта организаций всех видов деятельности (в тысячах) за 2018-2020 гг. (рисунок 14 и таблица 6).

В ТЫС.

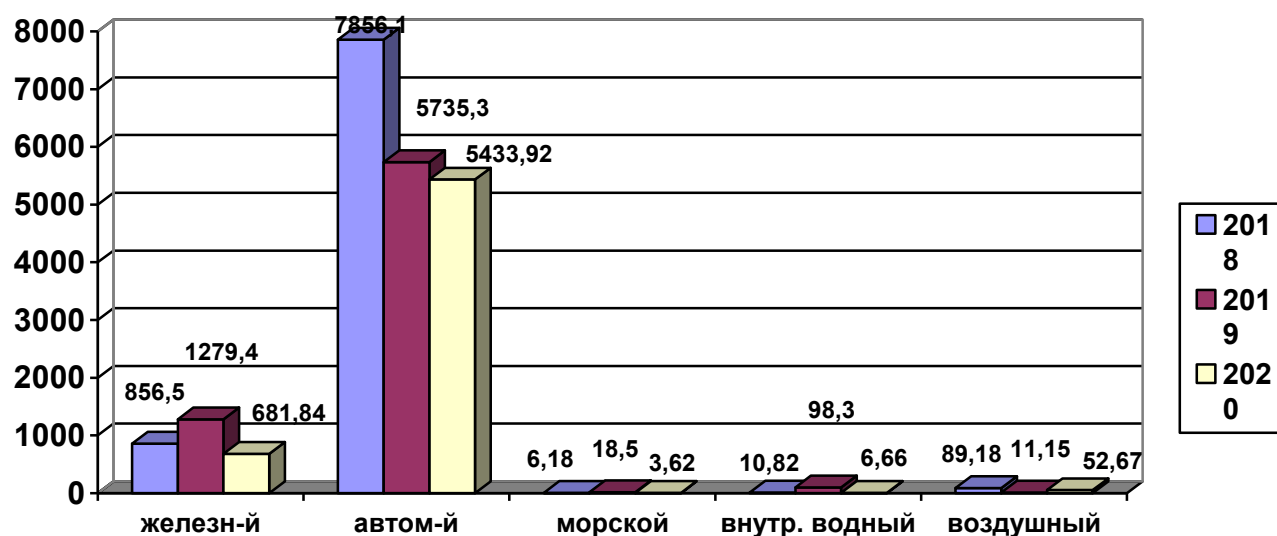


Рисунок 14 - Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта организаций всех видов деятельности за 2018-2020 гг.

Таблица 6 - Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта организаций всех видов деятельности за 2018-2020 гг.

В ТЫС. ТОНН

²⁵ Амурский статистический ежегодник: сборник. - Благовещенск: Амурстат, 2020. С. 345.

	2018	2019	2020
Железнодорожный	856,5	1279,4	681,84
Автомобильный	7856,1	5735,30	5433,92
Морской	6,18	18,5	3,62
Внутр. водный	10,82	98,3	6,66
Воздушный	89,18	11,15	52,67

Проанализировав рисунок 14 и таблицу 6 можно заметить, что важное значение на территории Амурской области имеют: автомобильные, железнодорожные и воздушные пути, остальные находятся в состоянии минимального спроса.

Более точный анализ можно провести, проанализировав перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта организаций всех видов деятельности за период 2018-2020 гг. в таблице 7.

Таблица 7 – Динамика перевозок грузов и грузооборот по видам транспорта организаций всех видов деятельности за 2019-2020 гг

В ТЫС. ТОНН

	Годы			Темп прироста, в процентах	
	2018	2019	2020	2020/2018	2020/2019
Железнодорожный	856,5	1279,4	681,84	- 20,4	- 46,7
Автомобильный	7856,1	5735,30	5433,92	- 30,8	- 5,3
Морской	6,18	18,5	3,62	- 41,4	- 80,4
Внутр. водный	10,82	98,3	6,66	- 38,5	- 93,2
Воздушный	89,18	11,15	52,67	- 40,9	372,4

За период 2019-2020 гг. большие изменения потерпели такие транспорты отраслей, как:

- железнодорожный снизился почти на 47 %;
- очень сильно снизился морской транспорт – на 80,4 %;
- также отрицательная динамика просматривается на внутренне водном транспорте – 93,2 %;
- воздушный транспорт в свою очередь увеличился почти на 373 %.

По данным Росстат, в апреле 2020 г. введение ограничительных мер, связанных с распространением коронавирусной инфекции, негативно отразилось на работе грузового железнодорожного транспорта. Отрицательная динамика сохранялась и в последующие месяцы, что сказывается на итоговых показателях 2020 года.²⁶

Мы можем рассмотреть ведущий из видов транспорта более углубленно, представив его объемы перевозок в таблицах.

Анализируя таблицу 7 можно сказать, что объем перевозок грузов железнодорожного транспорта в период 2018-2020 гг. снизился почти на 30 %. Это происходит с учетом ликвидации некоторых частей железнодорожного транспорта, такой причиной является изношенность составов и минимальное финансирование для поддержания и развития инфраструктуры.

Таблица 8 - Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам грузов

В МЛН. ТОНН

	2018		2019		2020	
	МЛН. ТОНН	В процен тах	МЛН. ТОНН	В процен тах	МЛН. ТОНН	В процен тах
Отправлено грузов - всего	943,6	100	930,8	100	661,16	100
каменный уголь	374,9	39,75	372,0	39,97	256,22	38,75
нефть и нефтепродукты	236,6	25,07	232,0	24,93	156,08	23,61
черные металлы	78,1	8,28	73,8	7,93	49,55	7,49
химические и минеральные удобрения	59,2	6,27	60,5	6,50	46,79	7,08
строительные грузы	124,0	13,14	124,2	13,34	101,77	15,40
цемент	25,1	2,66	26,3	2,82	19,29	2,92
лесные грузы	45,7	4,84	42,0	4,51	31,46	4,75

По данным таблицы 8 мы видим, что в приоритете грузовых перевозок находится каменный уголь – 38,75 %. В аутсайдерах находится цемент – 2,92 %.

Следующий показатель, который мы рассмотрим это пассажирские перевозки.

²⁶ Итоги 2020 г. автомобильные грузоперевозки [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://logistics.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

Пригородное железнодорожное сообщение осуществляется по 13 маршрутам в 5 районах: Архаринский, Магдагачинский, Сковородинский, Тындинский и Селемджинский, между населенными пунктами которых отсутствует альтернативное транспортное сообщение.

Территория Амурской области охвачена железнодорожным транспортом протяженностью свыше 3 тысяч километров и соединяет 148 населенных пунктов области.

Анализ перевозки пассажиров по отдельным видам транспорта общего пользования таблица 9.²⁷

Таблица 9 – Динамика перевозок пассажиров по отдельным видам транспорта общего пользования 2015-2019 гг.

в тыс. человек

	Годы			Темп прироста, в процентах	
	2017	2018	2019	2019/2017	2019/2018
железнодорожный транспорт	1291,0	1342,0	1370,0	6,2	2,1
автобусный транспорт (включая маршрутные такси)	51566,2	51254,4	51704,0	0,27	0,9

Автобусным транспортом общего пользования в 2019 году перевезено 51,7 млн. человек, что на 0,9 % больше уровня 2018 года и на 0,27 % выше ниже уровня 2017 года.

Железнодорожным транспортом за 2019 год перевезено 1370,0 тыс. человек, что на 2,1 % больше предыдущего года и на 6,2 % – 2017 года.

Анализ показателей транспортного комплекса амурской области показал:

- Протяженность путей сообщения общего пользования, оборудованных для автомобильных дорог с каждым годом уменьшается;
- 50 % автомобильных дорог общего пользования требует ремонта;
- Морской и внутриводный транспорт находятся в динамике спада;
- Эффективность большинства отраслей снизилось из-за ситуации в мире

²⁷ Курская, Т. Н. Анализ транспортно-экспедиционного обслуживания в современной России. 2015. С. 182-185.

с COVID-19.

2.2 Анализ деятельности Министерства транспорта и дорожного хозяйства по управлению транспортным комплексом

Министерство транспорта и дорожного хозяйства является исполнительным органом государственной власти Амурской области, проводящим государственную политику и осуществляющим межотраслевое управление в сфере транспорта и дорожного хозяйства, градостроительства, строительного комплекса, ценообразования и сметного нормирования в строительстве, координирует деятельность других исполнительных органов государственной власти Амурской области в этих сферах Амурской области по управлению транспортным комплексом (рисунок 15).

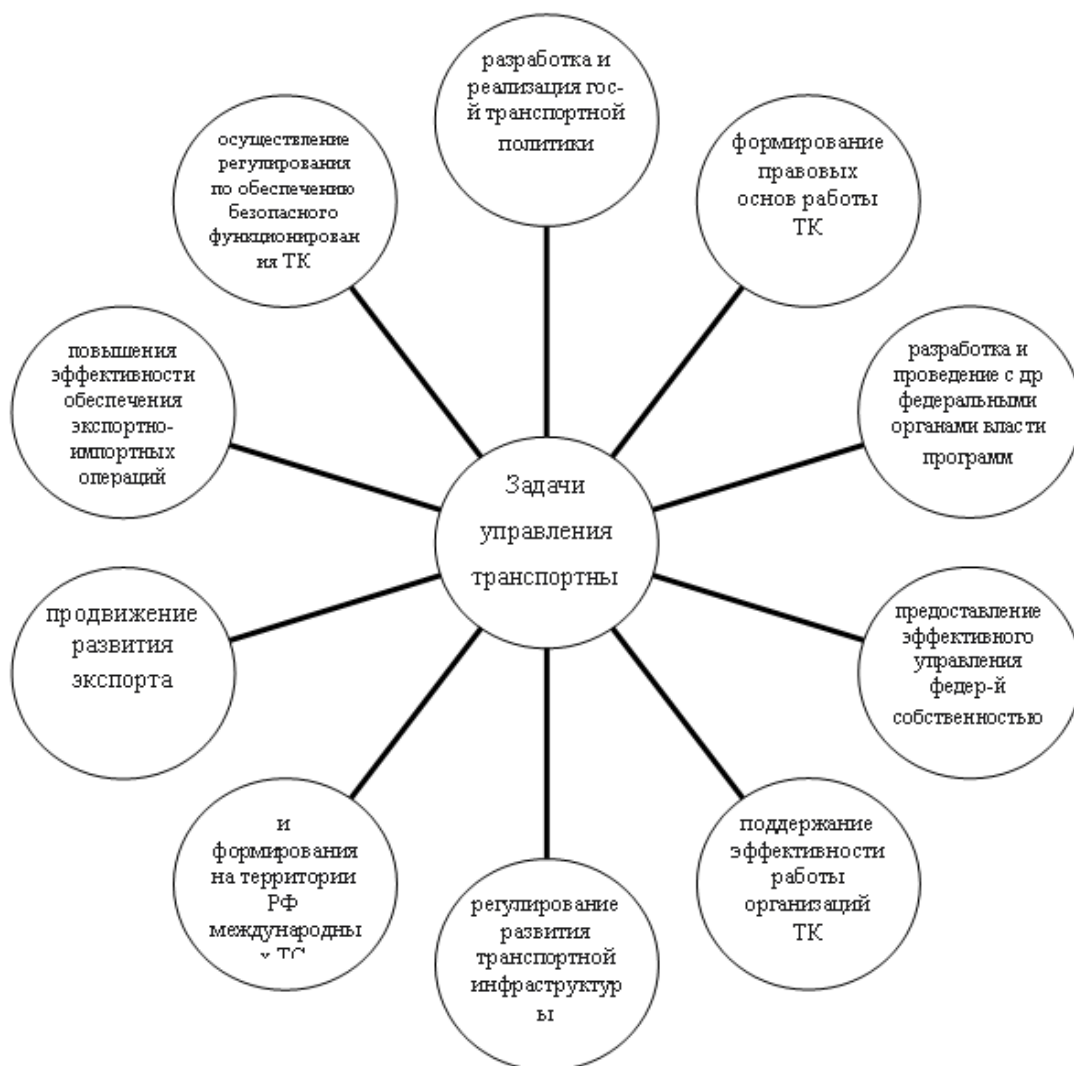


Рисунок 15 - Задачи Министерства транспорта и дорожного хозяйства

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области имеет в своей структуре управления, отделы и иные подразделения (Приложение А).²⁸

Транспортным комплексом занимаются:

- управление правовой работы и организации транспортного обслуживания автомобильным транспортом;
- отдел железнодорожного, водного и воздушного транспорта;
- отдел организации транспортного обслуживания автомобильным транспортом;
- отдел планирования и развития дорожного хозяйства;
- отдел формирования и исполнения бюджета дорожного комплекса;
- отдел финансирования учета и отчетности;
- служба правовой работы, государственных закупок и финансового контроля.

Министерство транспорта и дорожного хозяйства осуществляет работу с 2015 года²⁹.

Организация работы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области:

1) Министерство возглавляет министр транспорта и дорожного хозяйства Амурской области, замещающий государственную должность, назначаемый на должность и освобождаемый от должности губернатором Амурской области.

2) Министр имеет первого заместителя министра, заместителей министра, которые назначаются на должность и освобождаются от должности губернатором Амурской области.

3) В период отсутствия министра его обязанности исполняет первый заместитель министра или один из заместителей министра.

4) Финансирование расходов осуществляется за счет ассигнований,

²⁸ Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области. Структура [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://agro.amugobl.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

²⁹ Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области. Организация [Электронный ресурс] офиц. сайт. 2021. URL: <https://amugobl.ru> (дата обращения: 15.05.2021).

предусмотренных в областном бюджете на содержание аппарата министерства.
(В редакции Постановления Губернатора Амурской области от 11.02.2020 г. № 31).

5) Министр:

- Осуществляет общее руководство министерством на основе единоначалия и несет ответственность за выполнение возложенных на министерство задач;

- Утверждает штатное расписание министерства в пределах установленной Правительством Амурской области численности и фонда оплаты труда, также смету расходов на содержание министерства на соответствующий финансовый год;

- Распределяет обязанности между первым заместителем и своими заместителями, начальниками структурных подразделений министерства и устанавливает их ответственность;

- Вносит на рассмотрение губернатора Амурской области и Правительства Амурской области проекты нормативных правовых актов по вопросам, входящим в компетенцию министерства;

- Подписывает приказы по вопросам, входящим в компетенцию министерства;

- Представляет особо отличившихся служащих министерства к присвоению почетных званий и награждению государственными наградами РФ, наградами губернатора Амурской области и Правительства Амурской области;

- Осуществляет полномочия представителя нанимателя (работодателя) в отношении государственных служащих (работников) министерства;

- Утверждает положения о структурных подразделениях министерства, должностные регламенты и должностные инструкции;

- Открывает и закрывает счета, совершает по ним операции, подписывает финансовые документы;

- Без доверенности действует от имени министерства в отношениях с

органами государственной власти и местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими и физическими лицами;

- Выполняет иные.

Деятельность министерства направлена на реализацию государственных программ и национальных проектов. Рассмотрим несколько из них:

1) Государственная программа "Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2025 годы":

- Подпрограмма «Развитие транспортного комплекса»;

- Подпрограмма «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области»;

- Подпрограмма «Обеспечение реализации основных направлений государственной политики в сфере реализации государственной программы».

Плановые показатели подпрограмм государственной программы "Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2025 годы" мы можем рассмотреть в таблице 10.

Таблица 10 - Плановые показатели подпрограмм государственной программы "Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2025 годы"

Подпрограмм а	Показатели (индикаторы)	2018	2019	2020
1	2	3	4	5
Развитие транспортног о комплекса	Количество пассажиров, перевезенных всеми видами транспорта, тыс. чел.	51 000	51050	51100
	Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения, чел.	17,10	16,10	15,20
	Удельный расход топливно-энергетических ресурсов на перевозку пассажиров общественным транспортом, кг у.т./тыс. пасс./км	28,24	28,02	28,04
Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской обл.	Повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, ликвидация недоремонта, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, в процентах (от общей протяженности дорог регионального или межмуниципального значения)	76,4	33,3	33,4

1	2	3	4	5
	Прирост автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, отвечающих требованиям законодательства об энергосбережении, в процентах	0,12	0,1	0,1
	Повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог местного значения, ликвидация недоремонта, в процентах	2,2	2,2	2,2
Обеспечение реализации основных направлений государственной политики в сфере реализации государственной программы	Уровень среднего балла по результатам мониторинга и финансового менеджмента	Большее либо равно среднему баллу комплексной оценки	Больше либо равно среднему баллу комплексной оценки	Большее либо равно среднему баллу комплексной оценки

2) Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»:

- Федеральный проект «Дорожная сеть»;
- Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»;
- Федеральный проект «Безопасность дорожного движения».

В Амурской области:

- Региональный проект "Дорожная сеть Амурской области и Благовещенской городской агломерации" и "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства";
- Региональный проект "Безопасность дорожного движения".

Таблица 11 - Цели, целевые и дополнительные показатели национального проекта

Показатели (индикаторы)	2019	2020	2021
1	2	3	4
Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в процентах	44,10	44,90	45,80
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, в процентах	46,00	52,00	60,00
Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в процентах	10,10	9,90	9,70
Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения	11,70	10,90	9,80
Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, в процентах	10,00	20,00	40,00

Рассмотрим плановые показатели национального проекта в таблице 12.

Таблица 12 - Плановые показатели проектов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

Проект	Показатели (индикаторы)	2019	2020	2021
1	2	3	4	5
Федеральный проект «Дорожная сеть»	Доля автомобильных дорог регионального значения Амурской области, соответствующих нормативным требованиям, в процентах	75,7	75,8	75,9
	Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети Амурской области, в процентах	88	82	76
	Увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, в процентах	111	133	150
	Доля дорожной сети Благовещенской агломерации, находящаяся в нормативном состоянии, в процентах	68	69	72,5
	Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках реализации регионального проекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла, предусматривающего объединение в один контракт различных видов дорожных работ, в процентах	10	20	35

Продолжение таблицы 12

1	2	3	4	5
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, в процентах	10,0	20,0	40,0
	Увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, в процентах	111,0	131,0	150,0
Федеральный проект «Безопасность дорожного движения».	Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения, ед.	16,4	15,13	13,53

3) Национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»:

- Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»;
- Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»;
- Федеральный проект «Транспортно-логистические центры»;
- Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»;
- Федеральный проект «Северный морской путь»;
- Федеральный проект «Европа – Западный Китай»;
- Федеральный проект «Морские порты России»;
- Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»;

- Федеральный проект «Внутренние водные пути».

Рассмотрим основные ожидаемые результаты реализации и фактические показатели по государственной программе "Развитие транспортной системы Амурской области" и плановые показатели за 2015-2019 гг в общей таблице 13.

Таблица 13 – Выполнение показателей (индикаторы) государственной программы "Развитие транспортной системы Амурской области"

Показатели (индикаторы)	2018		2019		2020	
	план	факт	план	факт	план	факт
1	2	3	4	5	6	7
Транспортная подвижность населения, тыс. пассажиро-километров:	8,5	20,58	8,6	22	8,7	49,50
Автомобильные дороги общего и необщего пользования	...	20,5	...	21,8	...	...
Внутренние водные судоходные пути	...	0,08	...	0,2	...	...
Транспортная подвижность населения, в процентах	187,1	190,8	192,9	194,6	259	263
Дороги общего пользования	...	35,9	...	36,3	...	...
Дороги с твердым покрытием	...	96,6	...	96,6	...	...
Дороги с усовершенствованным покрытием	...	28,1	...	28,2	...	...
Дороги, отвечающие нормативным требованиям	...	30,2	...	33,5	...	...
Число дорожно-транспортных происшествий, единиц:	1190	1213	1160	1293	980	...
Погибло, человек	...	136	...	142	...	...
Ранено, человек	...	1544	...	1697	...	...
Протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс. км.	16,3	49,6	16,3	49,8	16,4	15,7
Железнодорожные пути	...	8,1	...	8,1	...	...

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6	7
Автомобильные дороги	...	34,4	...	34,6	...	...
Внутренние водные судоходные пути	...	7,1	...	7,1	...	...

Ниже мы глубже рассмотрим фактические показатели (индикаторы) государственной программы "Развитие транспортной системы Амурской области":

1) Транспортная подвижность населения Амурской области – 49,50 тыс. пасс./км. в год к 2020 году. Ниже рассмотрим фактические показатели в таблице 14.

Таблица 14 - Транспортная подвижность населения Амурской области за 2016-2019 гг

тыс. пассажиро-километров на 1 км.

	2016	2017	2018	2019	2020 (план)
Автомобильные дороги общего и необщего пользования	20,0	20,8	20,5	21,8	49,50
Внутренние водные судоходные пути	0,02	0,02	0,08	0,2	

Из анализа показателя транспортная подвижность населения Амурской области можно заметить, что в 2019 году показатель увеличился на 6,9 %, по сравнению с 2018 годом. В 2020 году ожидается рост показателя на 125 %.

2) Доля населения области, обеспеченного услугами транспорта общего пользования, - 263 % к концу 2020 года. Ниже рассмотрим фактические показатели в таблице 15.

Таблица 15 - Транспортная подвижность населения Амурской области за 2015-2019 гг

в процентах

	2016	2017	2018	2019	2020 (план)
1	2	3	4	5	6

Продолжение таблицы 15

1	2	3	4	5	6
Дороги общего пользования	35,4	35,4	35,9	36,3	263
Дороги с твердым покрытием	98,5	98,6	96,6	96,6	
Дороги с усовершенствованным покрытием	28,5	28,4	28,1	28,2	
Дороги, отвечающие нормативным требованиям	76,1	75,2	30,2	33,5	

Как мы видим из таблицы динамика спада транспортной подвижности наблюдалась с 2016 по 2018 года, но уже в 2019 году показатели выросли на 3,8 %. В 2020 году планируется положительная динамика, которая будет иметь значение на 68,4 % больше, нежели в предыдущем.

3) Снижение количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на 28,3 % - до 980 единиц к концу 2020 года. Число пострадавших и раненых от дорожно-транспортных происшествий за период 2016-2019 годов рассматривается в таблице 16.

4) Сокращение количества погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году до 134 (- 24,3 %) по сравнению с 2012 годом. Число показателей мы рассмотрим в таблице 16.

Таблица 16 - Число дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах 2016-2019 гг.

	2016	2017	2018	2019	2020 (план)
Число дорожно-транспортных происшествий, единиц	1249	1215	1213	1293	980
Погибло, человек	100	145	136	142	134
Ранено, человек	1663	1578	1544	1697	980

В 2019 году совершено 1293 дорожно-транспортных происшествия (ДТП), что на 6,6 % больше, чем в 2018 году. В них травмировано 1697 человек (больше на 153 человека), погибло 142 человека (больше на 6 человек). Это мы можем увидеть в таблице 16.

5) Протяженность автомобильных дорог общего пользования в

Амурской области - 15,7 тыс. км к концу 2020 года таблица 17.

Таблица 17 - Протяженность автомобильных дорог общего пользования 2016-2019 гг

В ТЫС. КМ.

	2016	2017	2018	2019	2020
Железнодорожные пути	8,1	8,1	8,1	8,1	15,7
Автомобильные дороги	34,5	34,3	34,4	34,6	
Внутренние водные судоходные пути	7,1	7,1	7,1	7,1	

Как мы можем заметить из анализа таблицы 15 показатели «железные пути» и «Внутренние водные судоходные пути» в период за 2016 – 2019 годов не менялся ни на одну единицу. Автомобильные дорого увеличились на 0,2 тыс. км (0,58 %).

При анализе основных ожидаемых и фактических результатов реализации и индикаторов эффективности по государственной программе "Развитие транспортной системы Амурской области" можно отметить, что практически все показатели находятся в положительном состоянии. Есть два показателя, которые имеют отрицательную динамику:

- низкая транспортная подвижность населения;
- высокое число ДТП и пострадавших в них на дорогах и улицах.

Сведения о финансовом обеспечении государственной программы за счет средств федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и организаций представлены в таблице 18.³⁰

Таблица 18 - Сведения о финансовом обеспечении министерством средств текущего года по данной государственной программе.

в тыс. руб.

Годы	Федеральный бюджет	Бюджеты субъектов	Внебюджетные источники	ВСЕГО:
1	2	3	4	5
2018	план	339 767,92		

³⁰ Открытый бюджет Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2018. URL: <http://ob.fin.amurobl.ru/> (дата обращения 15.06.2021).

Продолжение таблицы 18

1		2	3	4	5
	факт	189 208,00	5 565,70	447 916,70	642 690,4
2019	план	301 167,19			
	факт	173 799,30	1 043,60	450 946,10	625 789,0
2020	план	104 533,12			
	факт	232 137,70	2 457,00	573 101,70	807 696,4
2021	план	116 239,76			

В таблице 18 мы можем заметить, что с 2018 по 2019 плановые значения уменьшились. В период с 2019 по 2020 годы финансирование возросло на 29,07%.³¹ Хотя плановые и фактические показатели финансового обеспечения не имеют положительной динамики, фактические цифры обеспечения растут с каждым днем. Из этого мы можем сделать вывод, что для реализации государственной программы не хватает финансового обеспечения.

При анализе деятельности Министерства транспорта и дорожного хозяйства на примере государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2025 годы» можно заметить, что не все показатели (индикаторы) находятся в положительной динамике, а именно:

- низкая транспортная подвижность населения;
- высокое число дорожно-транспортных происшествий, погибших и раненных в ДТП;
- нехватка финансового обеспечения для реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2025 годы».

2.3 Проблемы и меры по улучшению управления транспортным комплексом Амурской области

На основе анализа управления и состояния транспортного комплекса Амурской области можно выделить несколько проблем и дать рекомендации по

³¹ Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)" <https://fcp.economy.gov.ru> (дата обращения 15.05.2021).

их решению и улучшению.

Основными проблемами транспортного комплекса Амурской области являются:

- Более 50 % автомобильных путей области находятся в неудовлетворительном состоянии, что приводит к множеству дорожно-транспортных происшествий;

- Морской и внутриводный транспорты не развиты в регионе.

Для решения проблем необходимо сформировать рекомендации по улучшению системы регионального управления транспортным комплексом:

1) Более 50 % автомобильных путей области находятся в неудовлетворительном состоянии, что приводит к множеству дорожно-транспортных происшествий:

Изношенность автомобильных дорог, отвечающим требованиям с твердым покрытием и позволяющим осуществлять в регионе перевозки (пассажирские и грузовые), играет серьезную роль в области и приводит к множеству проблем. Поэтому эта ситуация требует чрезмерных мер по строительству и реконструкции дорог.

Автомобильные дороги являются важной частью транспортной инфраструктуры не только отдельного региона, но и страны в целом.

В свою очередь развитие транспортной инфраструктуры в регионе должно стать приоритетом для властей, что обеспечит транспортную доступность для населения. Также для значительного роста транспортной инфраструктуры - объединить крупные промышленные районы региона.

В 2021 году планируют отремонтировать в 2,5 раза больше дорог, чем в прошлом.

Глава министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области Александр Зеленин рассказал, что в 2021 году в регионе планируется отремонтировать около 70 километров дорог. Все ремонтно-восстановительные работы будут вестись в рамках проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД).

Работы запланированы на 23 объектах, из которых семь – благовещенская агломерация, 16 – региональные дороги. Финансирование составляет почти 2,5 миллиарда рублей, из которых 1,5 миллиарда – это федеральные средства, остальное – областной бюджет. В этом году мы планируем в рамках БКАД отремонтировать практически 70 километров дорог, из которых 59 километров – региональная сеть, 11 километров – благовещенская агломерация.

Наши современные дороги строятся по стандартам прошлых лет и конечно же они не готовы к такой нагрузке, которую испытываются каждый день не только от природных явлений, но и от грузовых машин, имеющих приличный вес.

Для получения положительного результата необходимо сократить число автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки. Большие грузовики стали одной из основных причин разрушения дорог в регионе.

2) Морской и внутриводный транспорты не развиты в регионе.

В Амурской области судоходные реки - Амур и Зея. Селемджа и Буря не являются судоходными, используются для разовых завозов грузов в устьевых участках.

Отправка грузов на территории области развита незначительно. Все больше происходит снижение числа использования реки как транспорт перевоза груза. Это связано в большинстве своем с развитием железнодорожных и автомобильных перевозок. Очень много грузовладельцев отправляют небольшие/средние грузы, поэтому выбирают наиболее выгодный вариант.

Также проблемой невостребованности этих транспортов обуславливается низкой технической оснащенностью причалов/портов и значительный износ судоходного флота.

В данный период времени существует потребность в строительстве новых судов для обеспечения рабочего процесса и обновления имеющихся судов. По

данным областного Минтранса, средний год выпуска судов - 1975 год. Так как эти суда являются изношенными временем и работой – требуют значительные затраты, связанные с их ремонтом и техническим обслуживанием ежегодно.

В связи с этим необходима разработка программ регионального и федерального уровня, направленных на субсидирование предприятий с целью приобретения современных судов.

Кроме этого развитие речных перевозок осложнено неблагоприятным состоянием водных путей, таких, как отсутствие судоходной обстановки у реки Селемджа и Зейском водохранилища. Также одной из глобальных проблемой является обмеление рек. Чтобы решить такую проблему требуется комплекс мероприятий по поддержанию судоходной обстановки.

Все это важно, так как грузовые и пассажирские перевозки, и также международные, в регионе остаются востребованными.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе исследования выпускной квалификационной работы мы можем отметить, что поставленные цели были достигнуты.

На основе анализа, который был проведен в данной бакалаврской работе, можно сформулировать следующие выводы:

Транспорт - одна из важных частей экономики не только региона, но и страны в целом. Транспорт повышает эффективность производства предприятий и создает условия для размещения сил производства по территории региона и страны в целом.

Функционирование транспортного комплекса влечет за собой теснейшую взаимосвязь транспорта с другими отраслями экономики региона и страны. При этом экономическая система представляет собой соотношение отраслей производства и уровень развития отдельной отрасли, оказывающее влияние на функционирование региона и страны в целом. Исходя из этого, можно понять, что высокий уровень развития транспортного комплекса предопределяет новые возможности экономического роста региона и страны.

Политическое значение транспорта: единению государства, позволяет пользоваться ресурсами и разрешать чрезвычайные ситуации (ЧС). Экономическое значение - в обеспечении развития, связи и координации работы всех отраслей экономики. Культурное значение транспорта состоит в способности распространения с его помощью ценностей, это повышает культурное образование населения.

На федеральном уровне самым важным документом регулирования транспортной деятельности является Гражданский кодекс Российской Федерации часть 2 (ГК РФ ч.2). Вопросы деятельности перевозчиков предопределяются федеральными законами, постановлениями Правительства Российской Федерации и т.д.

В настоящее время в большинстве российских городов созданы муниципальные учреждения «Управление транспорта, связи и дорожного

хозяйства города» (МинтрансАмур, или Управление), имеющее статус юридического лица.

Источником транспортного права является совокупность нормативно-правовых актов, регулирующих транспортную деятельность:

1) ФЗ №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

2) ФЗ №16-ФЗ (ред. от 23.07.2008) «О транспортной безопасности» (принят ГД ФС РФ 19.01.2007);

3) ФЗ №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

4) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МПД);

5) Распоряжение Министерства транспорта РФ № АМ 23-. О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте»;

6) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р».

Автотранспортная отрасль является важнейшей отраслью Российской Федерации, развивающаяся как единая часть национальной транспортной системы. Эффективность развития экономики в первую очередь зависит от четко налаженного транспортного обеспечения. Автомобильный транспорт в нашей стране способствует решению масштабных проблем, таких как устранение экономического отставания районов, расширение связей между регионами и странами и др.

Основные показатели транспорта:

- длина путей сообщения общего пользования;

- грузооборот транспорта;

- пассажирооборот транспорта общего пользования;

За период 2019-2020 гг. большие изменения потерпели такие транспорты

отраслей, как:

- а) железнодорожный снизился почти на 47 %;
- б) очень сильно снизился морской транспорт – на 80,4 %;
- в) также отрицательная динамика просматривается на внутренне водном транспорте – 93,2 %;
- г) воздушный транспорт в свою очередь увеличился почти на 373 %.

По данным Росстат, в апреле 2020 г. введение ограничительных мер, связанных с распространением коронавирусной инфекции, негативно отразилось на работе грузового железнодорожного транспорта. Отрицательная динамика сохранялась и в последующие месяцы, что сказывается на итоговых показателях 2020 года.

Управлением транспортного комплекса в Амурской области занимается Министерство транспорта и дорожного хозяйства. Оно является исполнительным органом государственной власти Амурской области, проводящим государственную политику и осуществляющим межотраслевое управление в сфере транспорта и дорожного хозяйства, градостроительства, строительного комплекса, ценообразования и сметного нормирования в строительстве, координирует деятельность других исполнительных органов государственной власти Амурской области в этих сферах.

Деятельность министерства направлена на реализацию государственных программ и национальных проектов:

- Государственная программа "Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2025 годы" включает в себя три подпрограммы;
- Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» включает в себя три федеральных и два региональных;
- Национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» включает в себя девять федеральных проектов.

При анализе деятельности Министерства транспорта и дорожного хозяйства на примере государственной программы «Развитие транспортной

системы Амурской области на 2014 – 2025 годы» мы выявили несколько проблем и меры их решения:

Основными проблемами транспортного комплекса Амурской области являются:

1) Более 50 % автомобильных путей области находятся в неудовлетворительном состоянии, что приводит к множеству дорожно-транспортных происшествий. Изношенность автомобильных дорог, отвечающим требованиям с твердым покрытием и позволяющим осуществлять в регионе перевозки, играет серьезную роль в области и приводит к множеству проблем. Для получения положительного результата необходимо сократить число автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки. Большие грузовики стали одной из основных причин разрушения дорог в регионе.

2) Морской и внутриводный транспорты не развиты в регионе. Отправка грузов на территории области развита незначительно. Все больше происходит снижение числа использования реки как транспорт перевоза груза. Это связано в большинстве своем с развитием железнодорожных и автомобильных перевозок. Очень много грузовладельцев отправляют небольшие/средние грузы, поэтому выбирают наиболее выгодный вариант. В связи с этим необходима разработка программ регионального и федерального уровня, направленных на субсидирование предприятий с целью приобретения современных судов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Абакумов, Г.В. Элементы транспортной инфраструктуры. Автомобильные дороги : учебное пособие / Г.В. Абакумов. – Тюмень: ТюмГНУ, 2012.- 103 с.
- 2 Автомобильные дороги в транспортной системе Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. Режим доступа: <http://www.sovstrat.ru>. - 20.05.2021.
- 3 Азрилияна, А. Н. Экономический словарь / А. Н.Азрилияна. - М.: Институт новой экономики, 2008. - 1152 с.
- 4 Аксенов, И. Я. Единая транспортная система : учебник / И. Я. Аксенов. - М. : Высш. шк., 1991. - 383 с.
- 5 Амурский статистический ежегодник. - Благовещенск: Амурстат, 2018. -758 с.
- 6 Амурский статистический ежегодник. - Благовещенск: Амурстат, 2019. - 583 с.
- 7 Амурский статистический ежегодник. - Благовещенск: Амурстат, 2020. - 345 с.
- 8 Аникин, Б.А. Логистика : учебник / Б.А. Аникин. - М. : ИНФРА, 2010. - 327 с.
- 9 Бугроменко, В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность / В.Н. Бугроменко// Известия РАН. - 2010. - № 4 – С. 16.
- 10 Будрин, А.Г. Экономика автомобильного транспорта/ А.Г. Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян. - М.: Изд-кий центр «Академия», 2005. - 320 с.
- 11 Васильев, В. Развитие автомобильного транспорта – мнения / В. Васильев // Автомобильный транспорт. - 2004. – № 5. - С. 35.
- 12 Вельможин, А.В. Основы теории транспортных процессов и систем : учебное пособие / А.В. Вельможин. - М.: Академия, 2015. - 224 с.
- 13 Википедия [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2001.- Режим доступа: ru.wikipedia.org. – 16.05.2021.

- 14 Власов, В.М., Информационные технологии на автомобильном транспорте / В.М Власов. - М. : Наука, 2006. - 282 с.
- 15 Вукан, Р.В. Транспорт в городах, удобный для жизни / Р,В. Вукан. – М.: Изд-кий центр «Академия», 2011. - 574 с.
- 16 Гавриленко, Н. Г. Теоретические аспекты цикличности развития транспортного комплекса / Н. Г Гавриленко. – Омск: ОмГТУ, 2013. - 51 с.
- 17 Галабурда, В.Г. Единая транспортная система/ В.Г. Галабурда. - М. : Транспорт, 2000. - 295 с.
- 18 Громов, Н.Н. Единая транспортная система / Н.Н. Громов. - М.: Транспорт, 1989. - 165 с.
- 19 Кокин, А.С. Международная транспортная экспедиция / А.С. Кокин. - М. : Дело, 2005. - 55 с.
- 20 Курская, Т. Н. Анализ транспортно-экспедиционного обслуживания в современной России / Т. Н. Курская. – Курск: КГУ, 2015. - 185 с.
- 21 Левашев, А.Г. К вопросу об оценке качества транспортного обслуживания в городах / А.Г. Левашев // Вестник «Экономика» - 2013. - № 3. – С. 23.
- 22 Луканин В.Н., Промышленно-транспортная экология / В.Н. Луканин. - М. : Высшая школа, 2001. - 273 с.
- 23 Милославская, С.В. Транспортные системы и технологии перевозок. Учебное пособие / С.В. Милославская, Ю.А. Почаев. - М. : ИНФРА-М, 2015. - 116 с.
- 24 Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2015. – Режим доступа: <https://mintrans.amurobl.ru>.- 20.05.2021.
- 25 Миротин, Л.Б. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах: учебное пособие / Л.Б. Миротин. – М: Изд-во «Горячая линия», 2014. - 704 с.
- 26 Мороз, С.М. Методология исследований и развития технологий эксплуатации автомобильного транспорта : учеб. пособие / С.М. Мороз. - М. :

МАДИ, 2013. - 216 с.

27 Неруш, Ю.М. Логистика : учебник. / Ю.М. Неруш. - М. : Проспект, 2006. - 520 с.

28 О концепции развития внутреннего водного транспорта РФ [Электронный ресурс]: распоряжение правительства РФ от 03.07.2003 г. № 909-р. Доступ из справ.-правовой системы Гарант.

29 Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [электронный ресурс]: офиц. сайт. – 1991. Режим доступа: <http://www.gks.ru>. – 16.05.2021.

30 Передерий, М.В. Единая транспортная система: учебное пособие / М.В. Передерий, В. Е. Романенко. - Новочеркасск: ЮРГПУ (НПИ), 2015. - 96 с.

31 Попов, Г. Транспорт. Автомобильный транспорт / Г. Попов. – Волгоград: ВолгГТУ, 2004. - 26 с.

32 Портал Правительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2021. - <https://www.amurobl.ru>. - 20.05.2021.

33 Прокофьева, Т.А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем / Т.А. Прокофьева. - М. : РАГС, 2009. - 334 с.

34 Романенко, Е. В. Экономика региона: проблемы стратегии мониторинг / Е.В. Романенко. - М.: Издательский дом «Научное обозрение», 2014. - 143 с.

35 Самойлов, И. Автомобильный транспорт / И. Самойлов. – М.: Журнал «Автомобильный транспорт», 2004. - 23 с.

36 Сандакова, Н.Ю. Формирование инновационной транспортной системы как условие развития экономического потенциала региона: монография / Н.Ю. Сандакова. - Улан-Удэ: Изд-во БГУ, 2013. - 184 с.

37 Сергеев, В.И. Корпоративная логистика / В.И Сергеев. - М. : ИНФРА-М, 2005. - 929 с.

38 Соболев, В.К. Управление транспортным комплексом России как экономической категорией / В.К. Соболев. - Нижний Новгород: НятГУ, 2005. - 48 с.

- 39 Старикова, Н.Е. Транспортная система России / Н.Е. Старикова. – М.: МГОУ, 2009. - 240 с.
- 40 Троицкая, Н.А. Единая транспортная система / Н.А. Троицкая. - М. : Академия, 2017. - 240 с.
- 41 Троицкая, Н.А. Общий курс транспорта / Н.А. Троицкая. - М. : Академия, 2014. - 174 с.
- 42 Троицкая, Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения / Н.А. Троицкая. - М. : АСМАП, 2000. - 512 с.
- 43 Тюрин, Н.А. Транспортная инфраструктура. Технология транспортных процессов: учебное пособие / Н.А. Тюрин. - СПб, 2015. - 112 с.
- 44 Федеральная служба государственной статистики. Россия в цифрах - 2017 [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 1991. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>. - 20.05.2021.
- 45 Функции транспортного комплекса [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 2005. - Режим доступа: <https://studfile.net>. - 20.05.2021.
- 46 Хмельницкий, А. Д., Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте / А.Д.Хмельницкий. - М.: Издательский центр «Академия», 2006. - 258 с.
- 47 Чубуков, А.Б. Мультимодальные системы транспортировки и интемодальные технологии / А.Б. Чубуков. - М. : Академия, 2009. - 331 с.
- 48 Эйхлер, Л. В. Разработка модели управления постоянными затратами грузового автотранспортного предприятия / Л.В. Эйхлер, О.В. Фалалеева. - Омск: СибАДИ, 2007. - 167 с.
- 49 Эйхлер, Л. В. Методологические основы интеграции на автомобильном транспорте / Л.В. Эйхлер. - Омск: Изд-во СибАДИ, 2008. - 192 с.
- 50 Эйхлер, Л. В. Планирование конечных результатов хозяйственной деятельности грузовых автотранспортных предприятий [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 2001. - Режим доступа: <https://search.rsl.ru>. - 20.05.2021.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Структура министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области

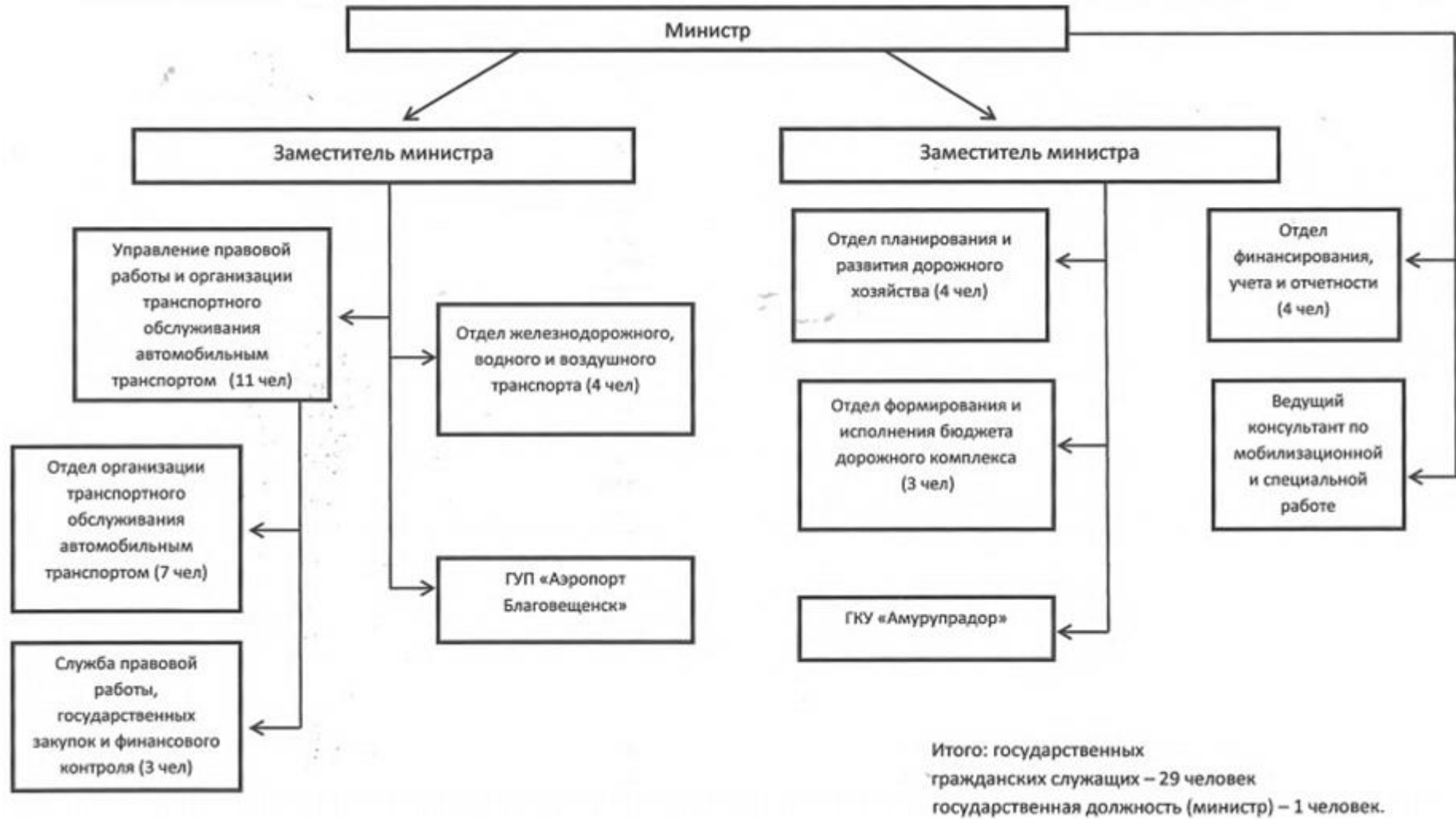


Рисунок А.1 - Структура министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области

