

**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  
Зав. кафедрой  
\_\_\_\_\_ В.В. Лазарева  
«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2024г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

на тему: Совершенствование транспортной системы на региональном уровне (на примере Амурской области)

Исполнитель  
студент группы 073-об

\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Я.А. Грановская

Руководитель  
доцент, канд. техн. наук

\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Ю.А. Праскова

Нормоконтроль  
ст. преподаватель

\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Л.Н. Михайленко

Благовещенск 2024

**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  
Зав. кафедрой \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ В.В. Лазарева  
« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2024 г.

**З А Д А Н И Е**

К выпускной квалификационной работе студента Грановская Яна Александровна

1. Тема выпускной квалификационной работы: Совершенствование транспортной системы на региональном уровне (на примере Амурской области)  
(утверждено приказом от 29.03.2024 № 844-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной выпускной квалификационной работы 14.06.2024

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе учебная литература, периодические публикации журналов в сфере управления транспортной системой, пассажирских перевозок автомобильным транспортом, нормативные правовые документы, такие как: Федеральные законы, Указы, Постановления; статистическая отчетность и аналитические материалы Амурской области.

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические и правовые аспекты исследования транспортной системы. Состояние и тенденции развития транспортной системы Амурской области

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) \_\_\_\_\_

6. Дата выдачи задания 18.04.2024

Руководитель выпускной квалификационной работы Праскова Юлия Александровна, доцент кафедры экономической теории и государственного управления, канд. техн. наук  
(Ф. И. О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 18.04.2024

\_\_\_\_\_  
(подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 53 с, 10 рисунков, 7 таблиц, 51 источник.

### УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, ТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ,

Стабильное функционирование транспортной системы обеспечивает нормальную жизнедеятельность региона, работу предприятий, организаций и учреждений, возможность получения жителями региона товаров и услуг, необходимых для поддержания жизни, здоровья, интеллектуального и духовного уровня.

В единой транспортной системе России пассажирский автомобильный транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения, т.к. только автомобильным парком Министерства транспорта РФ ежедневно перевозится более 80 млн. пассажиров. В связи с этим увеличивается значение управления развитием автомобильным пассажирским транспортом.

Цель бакалаврской работы – на основе теоретических и правовых аспектов управления транспортной системой провести анализ ее развития в Амурской области и предложить направления совершенствования.

Из цели вытекают следующие задачи:

- 1) изучить теоретические и правовые аспекты управления транспортной системой;
- 2) провести анализ состояния и тенденций развития пассажирского автотранспорта Амурской области;
- 3) предложить направления совершенствования развития пассажирского автотранспорта Амурской области.

Объект исследования – транспортная система Амурской области.

Предмет исследования – управление развитием транспортной системой.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические и правовые аспекты исследования транспортной системы	8
1.1 Транспортная система как объект управления	8
1.2 Нормативная правовая база управления транспортной системой	14
1.3 Отечественная практика управления транспортной системой	20
2 Состояние и тенденции развития транспортной системы Амурской области	28
2.1 Пассажирский транспорт как основной элемент транспортной системы Амурской области	28
2.2 Анализ управления развитием пассажирского транспорта Амурской области	35
2.3 Проект подпрограммы «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в Амурской области»	40
Заключение	45
Библиографический список	48

## ВВЕДЕНИЕ

Транспортная система является одной из важнейших отраслей народного хозяйства, обеспечивающих основополагающие условия жизнедеятельности общества. Она играет роль цементирующего фактора различных сфер хозяйства.

Транспорт представляет собой достаточно сложную структурированную систему, в рамках которой функционируют шесть видов транспорта и дорожное хозяйство. Каждый из них обладает существенными особенностями, которые не могли не сказаться на организации управления всей системой. Система государственного управления транспортом является одной из подсистем управления обществом, обладающая внутренней организацией, функциями, свойствами и связью с другими системами.

Стабильное функционирование транспортной системы обеспечивает нормальную жизнедеятельность региона, работу предприятий, организаций и учреждений, возможность получения жителями региона товаров и услуг, необходимых для поддержания жизни, здоровья, интеллектуального и духовного уровня.

В единой транспортной системе России пассажирский автомобильный транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения, т.к. только автомобильным парком Министерства транспорта РФ ежедневно перевозится более 80 млн. пассажиров. В связи с этим увеличивается значение управления развитием автомобильным пассажирским транспортом.

В России особое внимание уделяется развитию общественного маршрутизированного транспорта. Сущность задачи на современном этапе его развития сводится к разработке новых методов организации движения пассажирского транспорта на основе автоматизированных систем управления движением; совершенствования традиционных видов городского пассажирского транспорта, включая изменение конструкции подвижного состава и путевых устройств; разработке новых видов маршрутизированного пассажирского транспорта.

Цель бакалаврской работы – на основе теоретических и правовых аспектов управления транспортной системой провести анализ ее развития в Амурской области и предложить направления совершенствования.

Из цели вытекают следующие задачи:

4) изучить теоретические и правовые аспекты управления транспортной системой;

5) провести анализ состояния и тенденций развития пассажирского автотранспорта Амурской области;

6) предложить направления совершенствования развития пассажирского автотранспорта Амурской области.

Объект исследования – транспортная система Амурской области.

Предмет исследования – управление развитием транспортной системой.

Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспортного обеспечения.

Министерство транспорта, в отличие от ранее существовавших транспортных министерств, не распоряжается собственностью транспортных предприятий и не планирует их хозяйственную деятельность.

На местах в регионах формируются региональные управления (региональные министерства или департаменты) транспортно-дорожным комплексом.

Управление транспортной системой – это комплекс действий, направленных на обеспечение эффективного функционирования транспортной системы и достижения поставленных целей. Оно включает в себя планирование, организацию, контроль и координацию всех процессов, связанных с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами, перевозками и управлением персоналом.

При написании данной работы была изучена учебная литература, периодические публикации журналов в сфере управления транспортной

системой, пассажирских перевозок автомобильным транспортом, рассмотрены нормативные правовые документы, такие как: Федеральные законы, Указы, Постановления; проанализирована статистическая отчетность и аналитические материалы Амурской области.

Для написания работы и достижения поставленной цели использовались такие методы исследования, как анализ и синтез информации, классификация и обобщение.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

## 1.1 Транспортная система как объект управления

В экономике различных стран транспортная отрасль занимает специфическое положение, являясь важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Она обеспечивает нормальную деятельность экономической системы страны в целом, удовлетворяя одну из ее важнейших потребностей – перемещение грузов и пассажиров<sup>1</sup>.

В общем случае элементами транспортной системы является совокупность технической базы, организационных структур и персонала, предназначенную для удовлетворения потребностей в транспортировке. Структура транспортной системы представлена на рисунке 1<sup>2</sup>.

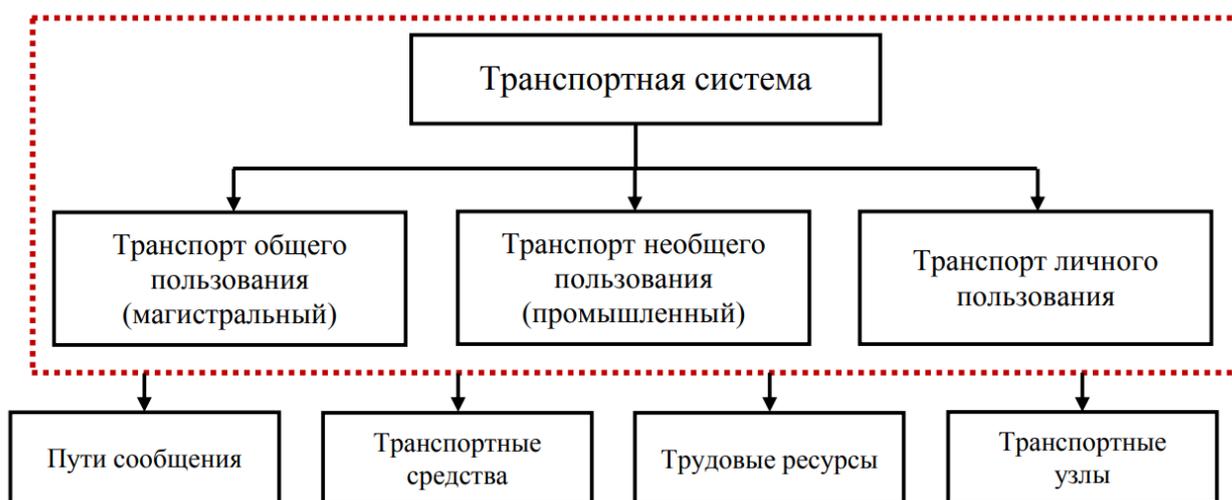


Рисунок 1 - Структура транспортной системы

Как видно из рисунка 1, к основным элементам транспортной системы

<sup>1</sup> Катона, Г. История развития и будущее транспортной системы с шеринговыми и автономными системами // Научные письма Жилинского университета. 2020. № 22. С. 25-34.

<sup>2</sup> Галабурда, В.Г. Управление транспортной системой – М.: УМЦ ЖДТ, 2021. С. 162.

относятся: пути сообщения, транспортные средства, трудовые ресурсы, транспортные узлы.

Современная транспортная система, как объект управления, предлагает множество функций – от планирования и выполнения заказов до аналитики и улучшения процессов. Это обеспечивает не только экономию расходов для компании и конечного потребителя, но и упрощение процессов управления цепочками поставок на глобальном уровне<sup>3</sup>.

Транспорт - одна из важнейших отраслей экономической инфраструктуры, которая рассматривается государством как приоритетная, так как ее функционирование непосредственно влияет на развитие экономики и социальной сферы. Основой государственного управления транспортной системы является единая национальная транспортная политика Российской Федерации, жестко скоординированная со стратегией социально-экономического развития страны.

Транспортная система играет ключевую роль в логистике, обеспечивая эффективное перемещение товаров от источника к потребителю. Система управления транспортом автоматизирует процесс транспортировки, включая предложение грузов, отслеживание отправок и анализ исторических данных о производительности<sup>4</sup>. Это позволяет оптимизировать логистические операции, снижать затраты и повышать уровень обслуживания клиентов<sup>5</sup>.

Управление транспортной системой – это комплекс действий, направленных на обеспечение эффективного функционирования транспортной системы и достижения поставленных целей. Оно включает в себя планирование, организацию, контроль и координацию всех процессов, связанных с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами, перевозками и управлением персоналом.

---

<sup>3</sup> Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура. – М.: Юрайт, 2023. С. 276.

<sup>4</sup> Ткачев, И. Г. Транспортный комплекс Российской Федерации: проблемы и тенденции развития // Управленческое консультирование. 2021. № 6. С. 183-188.

<sup>5</sup> Милославская, С. В. Транспортные системы и технологии перевозок: учебное пособие. – М.: Московская государственная академия водного транспорта, 2019. С. 83.

Управление транспортной системой является сложной и ответственной задачей, требующей учета множества факторов, включая экономические, социальные и экологические аспекты. Целью управления является обеспечение безопасности и комфорта пассажиров, оптимизация использования ресурсов и снижение негативного воздействия на окружающую среду.

В транспортной системе объектами управления являются различные элементы, включая транспортные средства, дороги, железнодорожные и авиационные станции, аэропорты и порты. Управление объектами включает в себя контроль и координацию их работы, обеспечение безопасности и эффективности их использования, а также разработку и внедрение инновационных технологий и решений<sup>6</sup>.

Общепризнанных структурных классификаций транспортных систем не существует, однако можно выделить следующие основные типы транспортных систем (рисунок 2)<sup>7</sup>.

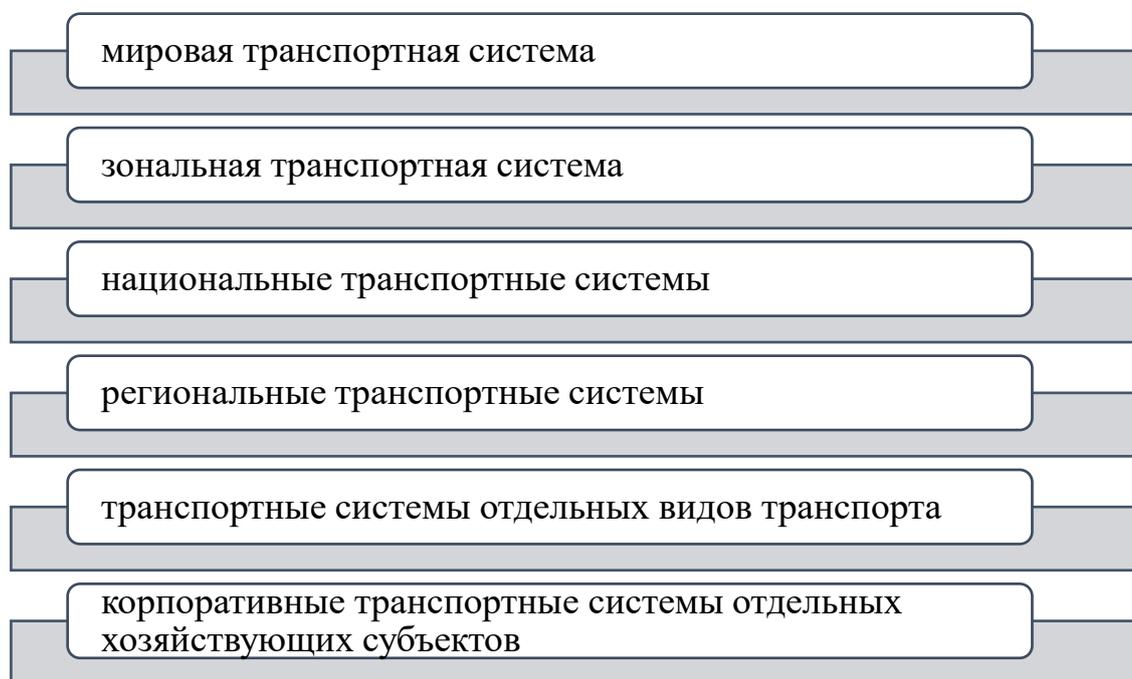


Рисунок 2 – Виды транспортных систем

<sup>6</sup> Козлова, Т.С. Условия ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров при перевозке // Российский юридический журнал. 2020. № 6. С. 160-168.

<sup>7</sup> Галабурда, В.Г. Управление транспортной системой. – М.: УМЦ ЖДТ, 2021. С. 188.

Общее содержание функций управления является единым для всех экономических объектов, однако при разработке и анализе организационных структур и систем управления транспортными предприятиями, при разработке транспортных проектов необходимо учитывать ряд специфических особенностей транспорта, представленных на рисунке 3<sup>8</sup>.

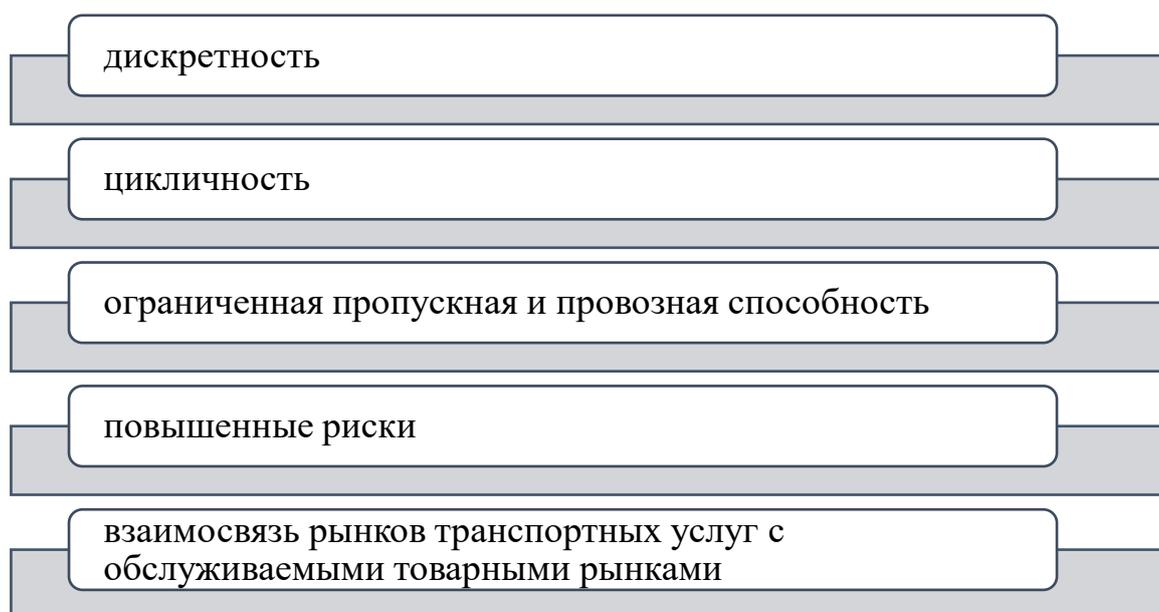


Рисунок 3 - Специфические особенности транспорта как объекта управления

### *Дискретность*

В отличие от многих производственных процессов, которые могут осуществляться практически непрерывно, предоставление транспортных услуг имеет дискретный характер.

Обеспечение работы транспорта в режиме, близком к непрерывному, даже в случае возможности грузоотправителя массовых отправок грузов требует весьма больших затрат, т.е. организовать «транспортный конвейер» практически невозможно, а во многих случаях и нецелесообразно<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Журилов, Б. Т. Лицензирование автотранспортной деятельности — это еще непаханое поле на российской экономической ниве // Автомобильный транспорт. 2021. №3. С. 98-105

<sup>9</sup> Козлова, Т.С. Условия ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров при перевозке // Российский юридический журнал. 2020. № 6. С. 160-168.

Именно из-за дискретности транспортных услуг грузоотправители вынуждены приспособлять к требованиям потребителей размеры отправляемых партий груза и с определенной частотой осуществлять поставки в логистической цепи, что, естественно влечет увеличение транспортных издержек. Кроме того, вынужденные задержки, обусловленные технологией и условиями работы транспорта, также способствуют дискретности перевозочного процесса. Например, на железнодорожном и водном видах транспорта действует приоритете пассажирских перевозок, что заставляет грузовые поезда и суда ожидать прохождения пассажирского подвижного состава, а на автомобильном транспорте в пиковые часы возникают заторы. На воздушном транспорте задержки могут быть связаны с неблагоприятными погодными условиями.

### *Цикличность*

Транспортная деятельность носит циклический характер, а различные по природе циклы могут накладываться друг на друга. Основными являются повторяющиеся технологические циклы, простейшим видом которого является кругорейс (оборот транспортного средства), включающий в себя погрузку, транспортировку, загрузку и подачу под следующую загрузку.

Немаловажным фактором цикличности являются сезонные колебания спроса на транспортные услуги, которые проявляются в периодической загрузке транспортных сетей и терминалов. Приближение рождественских и новогодних праздников всегда бывает связано с увеличением объемов перевозок и загрузкой транспортных коммуникаций и узлов, поэтому если не учесть данного фактора, можно сорвать своевременность продвижения товаров в импортных цепях поставок<sup>10</sup>.

### *Ограниченная пропускная и провозная способность*

При современных темпах развития мировой торговли мощности транспортной инфраструктуры, к сожалению, отстают от роста потребностей в перевозках, и тенденция разрыва продолжает увеличиваться. Таким образом,

---

<sup>10</sup> Катона, Г. История развития и будущее транспортной системы с шеринговыми и автономными системами // Научные письма Жилинского университета. 2020. № 22. С. 25-34.

повышение спроса на перевозки все чаще вызывает сбои или задержки в работе транспортных систем, связанные с невозможностью переработки или перевозки дополнительных объемов грузов.

### *Повышенные риски*

Транспортные коммуникации размещаются в различных климатических зонах и на значительных территориях, т.е. открыты для воздействия природно-климатических факторов. Кроме того, управление объектами транспортных систем осуществляется различными операторами и административными структурами, оснащение, опыт и профессионализм которых не одинаковы. В этом связано то, что транспортируемые товары по сравнению с товарами, хранящимися на складах, в большей степени подвержены порче или повреждению и более доступны для противоправных действий третьих лиц (уничтожению, хищению). В современных условиях появился еще один фактор уязвимости транспорта – терроризм, который начал приобретать глобальный характер. Поэтому совершенно объективно транспортная деятельность является сферой повышенных рисков.

### *Взаимосвязь рынков транспортных услуг с обслуживаемыми товарными рынками*

Процессы купли-продажи и доставки товаров в экономике тесно взаимосвязаны, ведь во многих случаях транспортировка является неотъемлемой частью торговой сделки. Кроме того, эта связь проявляется в виде транспортной составляющей в конечной цене товара, причем чем ниже производственная стоимость товара и чем на большем расстоянии от места производства находится рынок его сбыта, тем это влияние проявляется сильнее.

Транспорт является ключевым компонентом экономики, составляя от 6% до 12% ВВП во многих развитых экономиках<sup>11</sup>. Эффективный транспорт снижает затраты во многих экономических секторах, в то время как неэффективный транспорт увеличивает эти затраты. Инвестиции в транспорт,

---

<sup>11</sup> Олофинский, В.Б. Транспортная инфраструктура. Водный, трубопроводный, воздушный транспорт. — СПб.: СПбГЛТУ, 2022. С. 63.

как правило, имеют убывающую предельную отдачу. Связь между транспортом и экономическим развитием сложно формально установить<sup>12</sup>. Транспорт расширяет возможности для приобретения и продажи разнообразных товаров, необходимых для промышленных и производственных систем.

Транспорт облегчает коммуникацию и коммерцию, играя важную роль в развитии и укреплении социальных, политических и коммерческих связей. Система транспорта улучшает процесс распределения ресурсов, поскольку расширяет количество возможностей для поставщиков и покупателей.

## **1.2 Нормативная правовая база управления транспортной системой**

Рациональное управление транспортной системой один из важных факторов развития государства. В транспортной стратегии Российской Федерации, разработанной на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р с последующими изменениями и дополнениями, говорится о том, что транспортное обслуживание - важный фактор для развития социальной и экономической сфер страны<sup>13</sup>.

Управление транспортной системой в России – сфера, регулируемая на уровне государства. Инструментами этого регулирования выступают как нормативно-правовые акты, так и стратегические программы, и проекты, задающие направление развития отрасли.

Среди нормативно-правовых актов, обеспечивающих управление данной сферой, следует назвать, прежде всего, Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>14</sup>, который призван регулировать отношения, возникающие в связи

---

<sup>12</sup> Олофинский, В.Б. Транспортная инфраструктура. Водный, трубопроводный, воздушный транспорт. — СПб.: СПбГЛТУ, 2022. С. 29.

<sup>13</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г № 1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

<sup>14</sup> Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации.

Действие названного Федерального закона № 257-ФЗ распространяется на все автомобильные дороги, существующие на территории России, вне зависимости от того, к какой категории они принадлежат или кто является их владельцем.

В соответствии с п. «и» ст. 71 Конституции РФ федеральные транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. Соответственно, в компетенцию Правительства РФ входит решение вопроса организации государственного управления транспортом, а также разработка и внесение на рассмотрение законодательных органов проектов федеральных законов о федеральном транспорте и путях сообщения.

Организация управления транспортом, не относящимся к федеральному, возлагается на органы исполнительной власти субъектов РФ. На муниципальном уровне управление имеет целью организацию транспортного обслуживания населения, муниципального дорожного строительства, содержание дорог местного значения<sup>15</sup>.

Отдельное значение для развития транспортной системы имеет и Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», поскольку данный нормативно-правовой акт в качестве необходимого условия обеспечения безопасности дорожного движения называет своевременное выявление «аварийно-опасных участков дорог и разработку первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий»<sup>16</sup>.

Не меньшее значение для развития всей транспортной системы РФ имеет принятая в 2021 г. «Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года», которая, в том числе, направлена на достижение тех целей

---

<sup>15</sup> Журилов, Б. Т. Лицензирование автотранспортной деятельности — это еще непаханое поле на российской экономической ниве // Автомобильный транспорт. 2021. №3. С. 98-105

<sup>16</sup> О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

национального развития, которые обозначены в Указе Президента России от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»<sup>17</sup>. Среди таких целей Президентом РФ обозначены повышение доли дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, а также снижение опасных выбросов в атмосферу.

Данный документ стратегического развития транспортной отрасли страны формулирует миссию государства в области обеспечения функционирования и развития транспортной системы. Она заключается в «создании условий для повышения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, реализации ее транспортного потенциала через опережающее развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат, использование географических особенностей Российской Федерации в качестве ее конкурентного преимущества»<sup>18</sup>.

Согласно действующему законодательству любое лицо, желающее осуществлять предпринимательскую деятельность по перевозке пассажиров автотранспортом, вправе зарегистрироваться в качестве предпринимателя и получить соответствующую лицензию. Однако при этом субъект должен соответствовать определенной системе требований, предъявляемых к данному виду предпринимательской деятельности.

Основы гражданско-правовых отношений в сфере автомобильных перевозок пассажиров изложены в трех документах:

- 1) Гражданском кодексе РФ (часть 2, раздел IV, гл. 40);
- 2) в Федеральном законе от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

---

<sup>17</sup> О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Указ Президента России от 21 июля 2020 г. № 474. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

<sup>18</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г № 1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

3) в Постановлении Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»<sup>19</sup>.

Гражданский кодекс РФ, помимо описания общих начал гражданского законодательства, устанавливает права и обязанности сторон, перевозчика (фрагтовщика) и пассажира (фрагтователя), возникающие в процессе перевозок. Правила перевозок регулируют порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, а также условия перевозок пассажиров и багажа и предоставления транспортных средств для таких перевозок. Различные виды автомобильных пассажирских перевозок – это регулярные, заказные и таксомоторные перевозки. Для каждого из них существуют определенные законодательные акты, более детально регламентирующие деятельность перевозчиков на рынке.

Для такси самые важные документы: Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон от 23.04.2012 № 34-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования государственного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации»<sup>20</sup>. Они определяют, например, порядок получения официальных разрешений на оказание услуг таксомоторных перевозок (лицензирование таксомоторов было отменено еще в 2005 году).

Регулярные перевозки пассажиров автомобильным и наземным электрическим транспортом (автобусом, трамваем и троллейбусом) регламентируются Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об

---

<sup>19</sup> Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [Электронный ресурс]: Постановлении Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

<sup>20</sup> О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования государственного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон РФ от 23 апреля 2012 г. № 34-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

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»<sup>21</sup>. Они затрагивают множество аспектов организации регулярных перевозок: планирование маршрутов, перевозки по регулируемым и нерегулируемым тарифам и др.

Кроме того, как и другим транспортникам, вышеперечисленным перевозчикам необходимо знать и учитывать еще и целый ряд нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность дорожного движения и транспортную безопасность, работу транспортных предприятий и деятельность по осуществлению денежных расчетов за оказание услуг (рисунок 4).

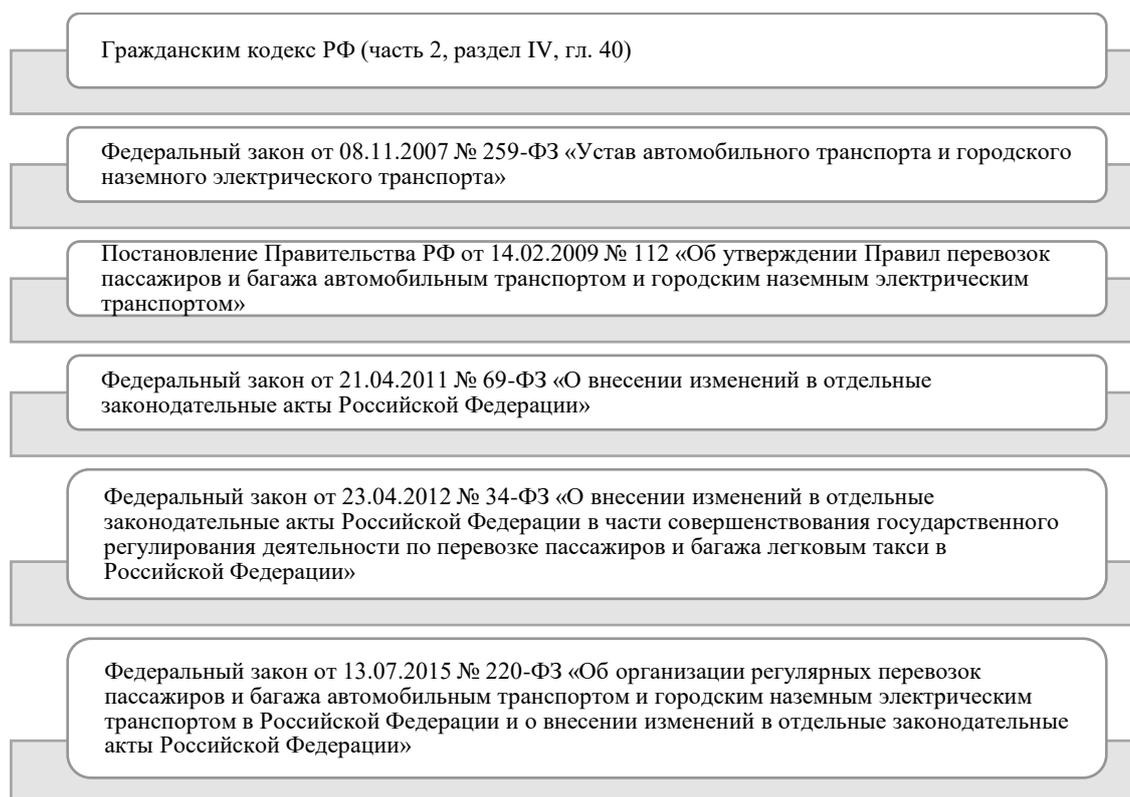


Рисунок 4 – НПА в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом

<sup>21</sup> 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 [Электронный ресурс]: Федеральный закон РФ от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Лицензирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом вместимостью более восьми человек регулируется<sup>22</sup>:

– Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (Закон о лицензировании);

– Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) (утв. Постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 № 280);

– Административным регламентом Федеральной службы по надзору в сфере транспортпредоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) (утв. Приказом Минтранса России от 29.04.2013 № 144).

Федеральное законодательство должно предусматривать возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов, связанных с транспортной деятельностью. При этом должны учитываться такие индивидуальные особенности отдельных регионов, как общий уровень развития транспортной системы, соотношение спроса и предложения на транспортные услуги, загруженность транспортной инфраструктуры, показатели безопасности транспортного процесса, экологическая ситуация в регионе. По мере развития рынка транспортных услуг и саморегулируемых организаций и при условии внесения соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации возможно делегирование отдельных функций, выполняемых государственными органами указанным

---

<sup>22</sup> Журилов, Б. Т. Лицензирование автотранспортной деятельности — это еще непаханое поле на российской экономической ниве // Автомобильный транспорт. 2017. №3. С. 98-105

организациям.

Таким образом, функционирование транспортной системы регулируется на федеральном законодательном уровне, а его развитие направляют принимаемые в стране стратегии, программы и проекты, ориентированные на прогрессивное долгосрочное развитие страны. Помимо этого, субъекты РФ на региональном уровне могут принимать законодательные акты, направленные на регулирование сферы дорожного хозяйства. При этом принимаемые ими нормативно-правовые акты не должны вступать в противоречие с документами федерального уровня.

### **1.3 Отечественная практика управления транспортной системой**

Государственное управление транспортом можно определить как планомерную, непрерывную деятельность органов государственной власти, направленную на создание и обеспечение своевременности и качества морских, речных, воздушных, железнодорожных и автомобильных перевозок. Эта деятельность проявляется в исполнительно-распорядительном по форме и организующем по содержанию воздействию на управляемые хозяйствующие объекты<sup>23</sup>.

Рассматривая систему государственного управления в области транспорта, можно отметить, что она является трехуровневой. В соответствии с Конституцией РФ, федеральные пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации, т.е. на уровне правительства РФ происходит организация государственного управления транспортом. На следующем уровне организация управления транспортом осуществляется органами исполнительной власти субъектов РФ, здесь можно выделить департаменты или министерства транспорта соответствующих субъектов Федерации. А на муниципальном уровне совершается не государственное управление, а местное, выраженное в транспортном обслуживании населения муниципального образования.

Современная система государственного управления транспортом в России

---

<sup>23</sup> Братановский, С.Н, Остапец О.Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации. М.: Директ-медиа, 2019. С. 177.

построена с учетом основных направлений административной реформы и осуществляет свою деятельность с помощью специальных федеральных органов исполнительной власти:

- 1) Министерства транспорта РФ;
- 2) Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- 3) федеральных агентств.

Перечисленные федеральные органы исполнительной власти выполняют свои специфические функции. Министерство транспорта РФ вырабатывает государственную политику в области транспорта и регулирует транспортную деятельность нормативно-правовыми актами. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет контроль и надзор в своей сфере деятельности. Федеральные агентства оказывают государственные услуги, касающиеся транспортной деятельности и управления государственным имуществом в сфере соответствующих видов транспорта.

В состав Министерства транспорта входят различные органы государственного управления, такие как службы, департаменты и инспекции<sup>24</sup>.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации и осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями<sup>25</sup>.

Федеральные агентства находятся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации и осуществляют свою деятельность во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного

---

<sup>24</sup> Зельднер, А.Г. Государство в системе обеспечения устойчивого развития экономики // Вестник Института экономики РАН. 2018. №6. С. 67 – 69.

<sup>25</sup> Братановский, С.Н, Остапец О.Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации. М.: Директ-медиа, 2019. С. 177.

самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

До появления этих трех звеньев, государственное управление транспортом осуществляло Министерство путей сообщения Российской Федерации, которое Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» было упразднено. Функции упраздненного министерства были переданы вышеперечисленным федеральным органам исполнительной власти.

Министерство путей сообщения насчитывает 150-летнюю историю своего существования: 15 июня 1865 г. Император Александр II издал Указ об учреждении Министерства путей сообщения России (МПС). После Октябрьской революции на смену МПС пришел Народный комиссариат путей сообщения (НКПС), а в 1946 г. он был преобразован в Министерство путей сообщения СССР, которое просуществовало до 1992 г.<sup>26</sup>.

Следует отметить, что все значимые исторические перемены в развитии России связаны с различными вехами в развитии транспорта: водного, железнодорожного, автомобильного, трубопроводного. Однако при этом главная функция транспортной системы заключена в обеспечении единства федеральных и региональных рынков, формировании единого экономического пространства, обеспечении внутренней миграции населения. Без хорошо развитой транспортной инфраструктуры возникают сложности в обеспечении структурной перестройки экономики и выхода на траекторию экономического роста.

Министерство транспорта, в отличие от существовавших ранее транспортных министерств, не распоряжается собственностью транспортных предприятий и не планирует их хозяйственную деятельность. Однако правительством на Министерство транспорта возложены важные государственные задачи. К их числу относятся: проведение государственной политики в области воздушного, морского, речного, автомобильного,

---

<sup>26</sup> Галабурда, В. Г. Управление транспортной системой. – М. : УМЦ ЖДТ, 2021. С. 172.

городского электрического транспорта и дорожного хозяйства, направленной на удовлетворение государственных нужд (выраженных через госзаказ), а также потребностей клиентуры (предприятий, организаций, частных фирм, граждан) в перевозках; разработка совместно с МПС России РДА, ФСВТ и Министерством экономики стратегии развития транспорта и ее реализация на основе общетранспортных и отраслевых федеральных целевых программ; разработка проектов, а также стандартов, норм и других подзаконных актов, определяющих порядок функционирования различных видов транспорта; координация взаимоотношений различных видов транспорта при смешанных перевозках.

В соответствии с возложенными на него задачами Министерство транспорта выполняет следующие функции: разрабатывает концепции, долгосрочные, среднесрочные и текущие сводные прогнозы социально-экономического развития транспортного комплекса; осуществляет единую научно-техническую политику в транспортном комплексе, определяет ее приоритетные направления, разрабатывает межотраслевые научно-технические программы; участвует в государственном регулировании инвестиционного процесса в транспортном комплексе; участвует в развитии смешанных перевозок, осуществляет координацию взаимодействия видов транспорта в транспортных узлах; участвует в разработке и проведении политики в области цен и тарифов; проводит комплексный анализ состояния транспортной системы; разрабатывает проекты законодательных и иных нормативно-правовых актов, имеющих общее значение для транспортного комплекса; координирует законопроектную деятельность федеральных служб<sup>27</sup>.

Основными задачами Министерства транспорта являются<sup>28</sup>:

– формирование и реализация государственной транспортной политики, направленной на удовлетворение спроса населения и потребностей экономики в перевозках и других видах транспортных услуг;

---

<sup>27</sup> Братановский, С. Н. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации. – М. : Директ-Медиа, 2020. С. 152.

<sup>28</sup> Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

- разработка стратегии развития транспорта в Российской Федерации и ее реализация;
- взаимодействие с органами государственной власти субъектов РФ по координации совместной деятельности по обеспечению свободного перемещения пассажиров и грузов по территории страны и формирование единого транспортного пространства;
- государственное регулирование, управление и контроль в пределах своей компетенции, направленные на обеспечение безопасного, эффективного и устойчивого функционирования транспортного комплекса, а также координация деятельности органов, осуществляющих надзорные функции в этой сфере;
- проведение экономических реформ, преобразований и структурной перестройки, связанных с переходом предприятий и организаций транспортного комплекса к рыночным отношениям;
- формирование и проведение в транспортном комплексе экономической, инвестиционной, тарифной, научно-технической, кадровой и социальной политики;
- формирование и совершенствование правовых основ функционирования транспортного комплекса;
- содействие повышению эффективности работы и конкурентоспособности организаций транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг, привлечение инвестиций в его развитие;
- осуществление государственной политики в области развития международного сотрудничества и внешнеполитических связей Российской Федерации с другими государствами и международной организации.

Министерство транспорта – федеральный орган управления отраслями транспортно-дорожного комплекса (ТДК). Наряду с ним сформированы межрегиональные органы федерального управления ТДК. Так, на воздушном транспорте создано 17 региональное управление. Они обязаны прежде всего обеспечить безопасность всех воздушных судов, независимо от формы

собственности, на территории нескольких административных регионов. Кроме того, на них возложены регулирование перевозок, сертификация авиационных систем и специалистов и другие функции<sup>29</sup>.

На морском транспорте, начиная с 1993 г., учреждены морские администрации портов, призванные осуществлять государственное регулирование деятельности компаний-судовладельцев, портов, ремонтных заводов и других предприятий, действующих на их территории. Поскольку морские порты являются, как правило, транспортными узлами и взаимодействуют с сухопутными видами транспорта, одновременно созданы административные советы портов. Они представляют собой координирующие органы по согласованию совместной работы всех предприятий транспортного узла<sup>30</sup>.

На речном транспорте на базе бассейновых управлений пути созданы Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства. Их задача – координация перевозок различными судовладельцами, обеспечение безопасности судоходства, охрана окружающей среды, содержание внутренних водных путей на территории нескольких административных районов.

Формируются органы государственного управления автомагистралями в дорожном хозяйстве. Эти органы будут осуществлять государственный надзор за содержанием автомагистралей, проходящих по территориям нескольких административных районов.

На автомобильном транспорте осуществление функций государственного регулирования делегируется региональным органам управления транспортом, создаваемым администрациями.

На железнодорожном транспорте в основном сохранена вертикальная структура управления: МПС – дороги – отделения дорог со структурными единицами, т. е. линейными предприятиями (локомотивными и вагонными

---

<sup>29</sup> Зельднер, А.Г. Государство в системе обеспечения устойчивого развития экономики // Вестник Института экономики РАН. 2018. №6. С. 67 – 69.

<sup>30</sup> Братановский, С. Н. Управление транспортным комплексом : сборник статей. – М. : Директ-Медиа, 2019. С. 52.

депо, станциями, дистанциями, участками и др.). Хотя МПС и сохраняет некоторые оперативно-распорядительные функции, железные дороги получили большую самостоятельность в решении хозяйственных, коммерческих и управленческих вопросов. Многие вспомогательные службы железных дорог преобразованы в акционерные общества, концерны и производственные объединения.

Объективной тенденцией совершенствования управления транспортной системой должны быть децентрализация и делегирование властных и управленческих функций центра регионам.

При этом, однако, центральные органы управления транспортом должны всегда сохранять за собой инициативу в подготовке изменений в системе управления и принятия окончательных решений принципиального характера, а также постоянно контролировать состояние транспортной системы.

Существующая система управления транспортной деятельностью в большинстве регионов России не соответствует новым политическим, экономическим и социальным, условиям, не учитывает повышения самостоятельности территорий. Появилась объективная необходимость ее коренного изменения.

Структура органов управления транспортом региона, соответствующая распространенной мировой практике, может включать в себя<sup>31</sup>:

– органы транспортной администрации (департамент или комитет транспорта), региональные отделения Российской транспортной инспекции (РТИ), органы Государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и другие надзорные и контролирующие органы;

– неадминистративные хозяйственно-финансовые органы и предприятия, осуществляющие от имени транспортной администрации функции финансовой и материально-технической поддержки транспортной системы региона (служба единого заказчика транспортных услуг, специализированные производственные

---

<sup>31</sup> Курбатова, А. В. Транспортный комплекс России: перспективы развития : моногр. – Екатеринбург: Российская государственная библиотека, 2021. С. 178.

ассоциации, фонды, транспортные банки, консорциумы). Так, служба единого заказчика должна заниматься, например, распределением в интересах населения дотаций и материальных ресурсов между предприятиями общественного транспорта и контролировать исполнение ими своих договорных обязательств по количеству и качеству предоставляемых транспортных услуг;

– координационные органы (советы по транспорту, рабочие группы и комиссии) и общественные организации (например Ассоциация транспортников и т. п.), осуществляющие подготовку и предварительное обсуждение важнейших решений в области развития транспортной системы региона, принимаемых в дальнейшем транспортной администрацией.

В заключение отметим, что на функции управления транспортной системой на федеральной и региональной уровне различны (таблица 1)<sup>32</sup>.

Таблица 1 – Функции управления транспортной системой

Уровень управления	Функции управления
Федеральный	<ul style="list-style-type: none"> <li>– проведения государственной политики в отрасли;</li> <li>– формирования стратегии развития и контроль над её реализацией;</li> <li>– разработка действующих норм, правил, стандартов и ряда других подзаконных актов;</li> <li>– межведомственная координация.</li> </ul>
Региональный и местный	Контроль за ценообразованием, вопросы применения налоговых льгот (в пределах местных налогов), покрытие текущих убытков транспортных предприятий, занимающихся социально-значимыми перевозками, развитие региональной транспортной инфраструктуры.

Таким образом, транспортная политика, проводимая в настоящее время на федеральном уровне, направлена на широкое делегирование полномочий субъектам Российской Федерации.

<sup>32</sup> Чернышкова, А. В. К вопросу о методах и особенностях регулирования автотранспортной деятельности в Российской Федерации. // Молодой ученый. 2019. № 4 (242). С. 271-274.

## 2 СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

### 2.1 Пассажи́рский транспорт как основной элемент транспортной системы Амурской области

Автомобильный транспорт, занимая первое место по объемам пассажироперевозок среди других видов транспорта, является наиболее значимым фактором жизнеобеспечения Амурской области.

Доля этого вида транспорта в общем объеме пассажирских перевозок составляет 95,8 %. На рисунке ниже представлено количество пассажирских перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в период с 2020 по 2022 гг. (рисунок 5)<sup>33</sup>.



Рисунок 5 – Количество пассажирских перевозок

Проанализировав данные, представленные на рисунке выше, можно прийти к выводу, что в рассматриваемый период наибольшая доля пассажирских перевозок приходится на перевозки автомобильным транспортом.

<sup>33</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> (дата обращения 16.05.2024).

Железнодорожный транспорт - один из видов транспорта общего пользования, находится в ведении Российской Федерации, государственное управление которым осуществляет Министерство путей сообщения Российской Федерации.

Исходя из этого становится целесообразным провести анализ состояния автомобильного транспорта общего пользования, который находится в прямом подчинении региональным органам исполнительной власти.

Более 80 населенных пунктов Амурской области, входящих в состав городских и сельских поселений, не имеют постоянной круглогодичной связи с сетью дорог общего пользования.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования Амурской области составляет 16529 км, из которых 1488 км автомобильные дороги федерального значения, 5735 км – регионального или межмуниципального значения и 9306 км – местного значения (рисунок 6)<sup>34</sup>.

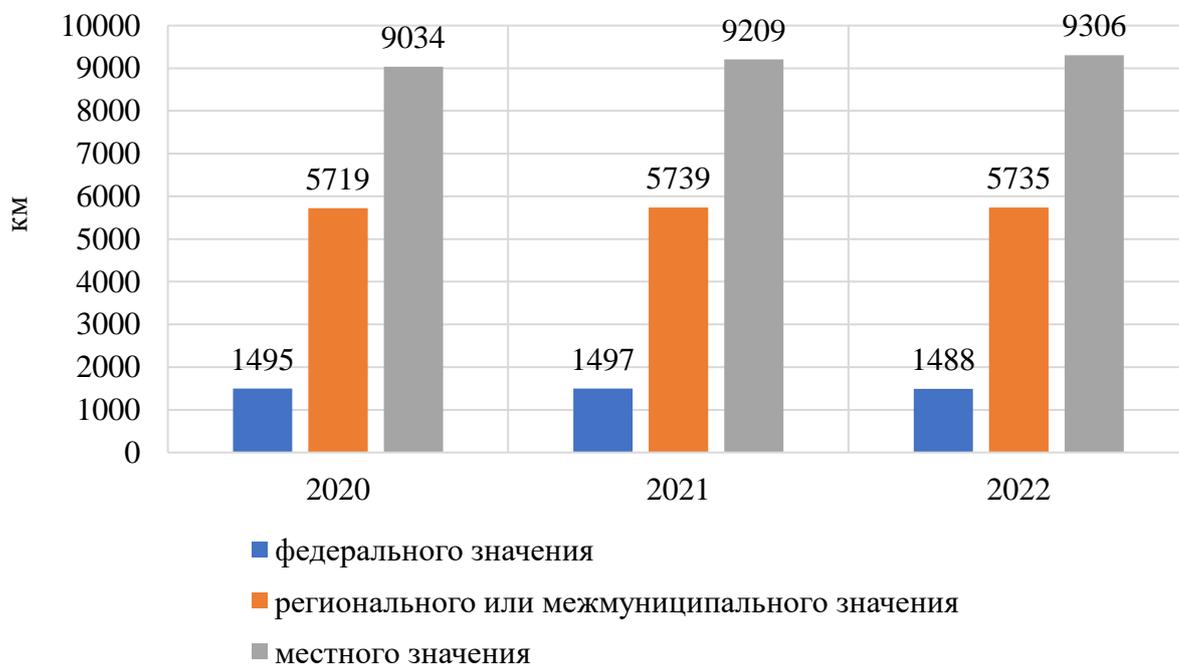


Рисунок 6 – Автомобильные дороги общего пользования

Проанализировав диаграмму выше, можно заметить, что в

<sup>34</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> (дата обращения 16.05.2024).

рассматриваемый период увеличилась протяженность автомобильных дорог общего пользования на 1,7 % (281 км). Данные, представленные на рисунке также свидетельствуют о том, что наибольшая доля приходится на автомобильные дороги местного значения, а наименьшая на дороги федерального значения.

Состояние автодорожной сети во многом определяется своевременностью и регулярностью проведения ремонтно-строительных работ. Доля дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 69,9, а доля дорог регионального и межмуниципального значения – 60,6 % (рисунок 7)<sup>35</sup>.

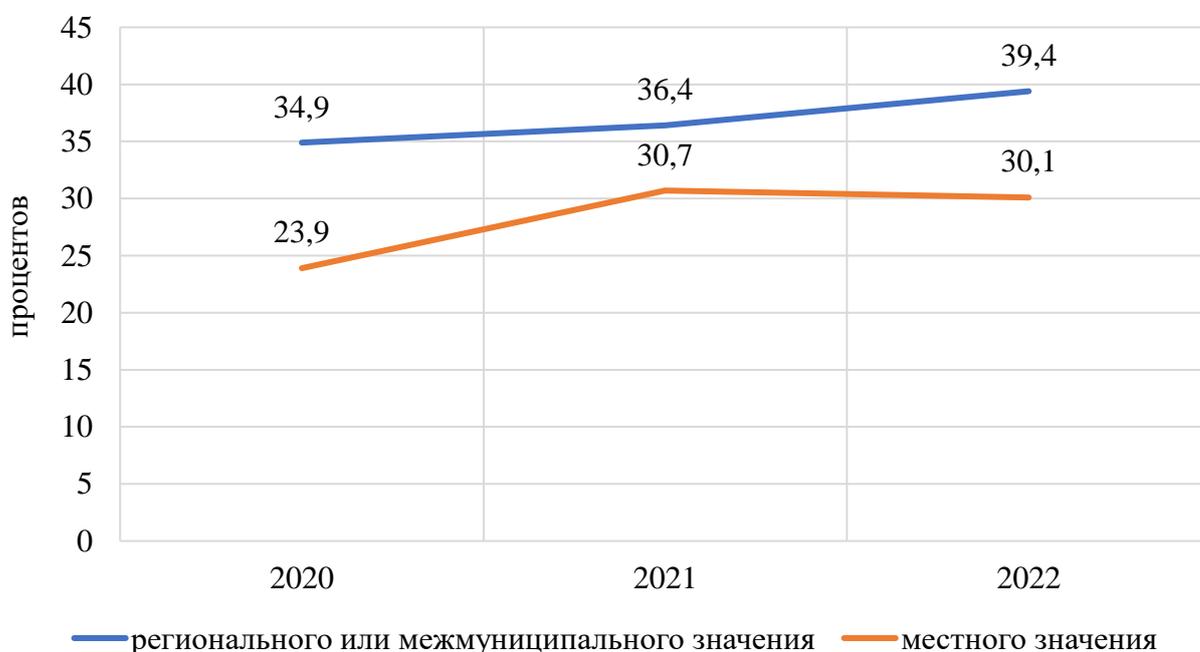


Рисунок 7 – Удельный вес дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям

В рассматриваемый период наблюдается рост показателя, отражающего удельный вес дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям, однако данный рост незначительный.

<sup>35</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> (дата обращения 16.05.2024).

Удельный вес дорог общего пользования, которые не соответствуют нормативным требованиям, достаточно высокий.

В настоящее время в Амурской области действует 117 междугородних маршрута, по которым перевозку осуществляют 342 автобуса.

В Амурской области автомобильная перевозка граждан осуществляется автобусами и легковым такси. В рассматриваемый период наблюдается сокращение общего количества автобусов общего пользования, что отражено на рисунке ниже<sup>36</sup>.

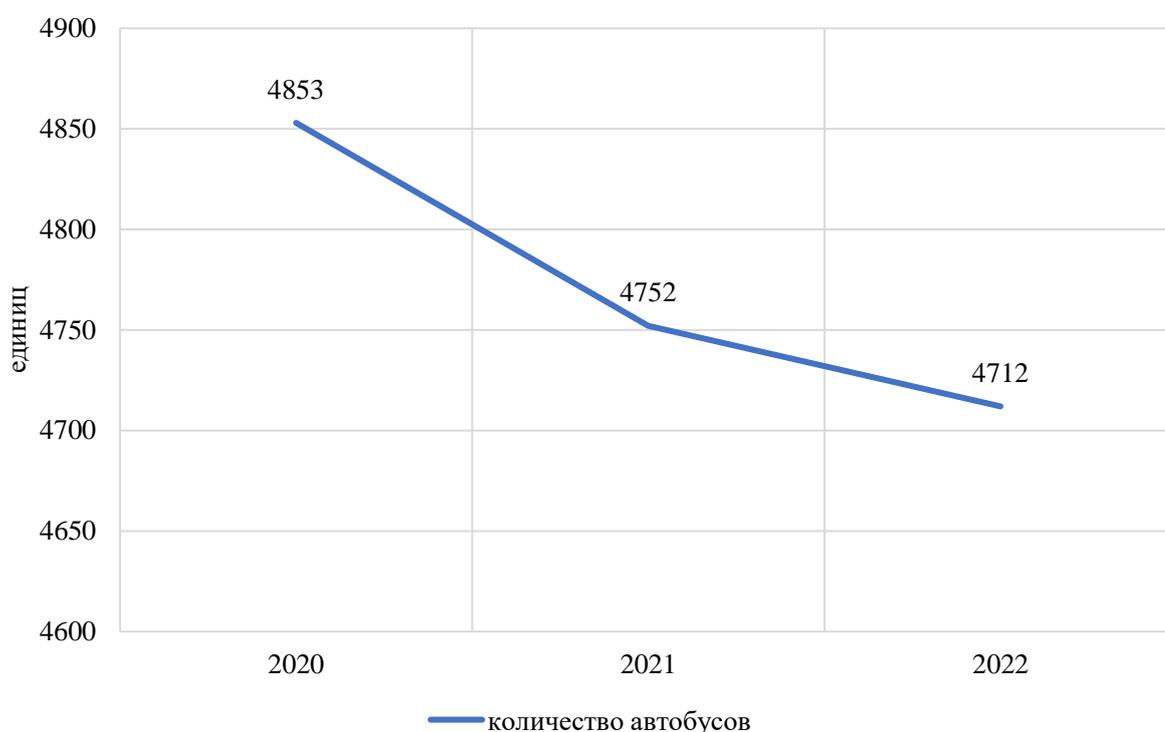


Рисунок 8 – Динамика числа автобусов Амурской области

Исходя из данных, представленных на рисунке выше, можно сделать вывод, что в период с 2020 по 2022 году количество автобусов в Амурской области сократилось на 2,9 % (141 единица).

К осуществлению пассажирских перевозок привлечены 13

<sup>36</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> (дата обращения 16.05.2024).

муниципальных предприятий в 13 муниципальных образованиях Амурской области, 95 субъектов малого и среднего предпринимательства (далее - субъекты МСП) осуществляют пассажирские перевозки в 19 муниципальных образованиях. В перевозках пассажиров задействовано порядка 850 автобусов (в 2010 году - 1519 автобусов), степень износа которых составляет 44,2% (в 2010 году - 38,5%). К перевозкам легковым такси привлечено около 1,1 тыс. транспортных средств. По состоянию на 01.01.2023 таких организаций насчитывается 152 единицы.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования организуется по различным маршрутам, которые представлены в таблице ниже<sup>37</sup>.

Таблица 2 – Количество маршрутов транспорта общего пользования

Показатель	2020	2021	2022	Темп роста, в процентах (2022/2020)
Количество муниципальных маршрутов	115	111	109	94,8
Количество городских маршрутов	68	71	73	107,4
Количество сезонных (садовых) маршрутов	6	9	9	150,0

Проанализировав данные, представленные в таблице 2, можно сделать следующие выводы:

- сокращение числа муниципальных маршрутов в Амурской области на 5,2 %;
- рост числа городских маршрутов на 7,4 %;
- рост числа сезонных маршрутов на 50 %.

В рамках работы предлагается также проанализировать показатель, отражающий обеспеченность населения автобусами, осуществляющими пассажирские перевозки (таблица 3)<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> (дата обращения 16.05.2024).

<sup>38</sup> Там же.

Таблица 3 – Число автобусов, привлеченных для работы на маршрутах общего пользования

Показатель	2020	2021	2022	Темп роста, в процентах (2022/2020)
всего автобусов, единиц	769	742	699	90,9
обеспеченность населения автобусами, осуществляющими пассажирские перевозки, на 10 тыс. населения	9,6	9,4	8,8	91,7

Из данных, представленных в таблице выше, можно заметить сокращение общего числа автобусов по маршрутам общего пользования на 9,1 %. Что в свою очередь привело к сокращению показателя, отражающего обеспеченность населения автобусами, осуществляющими пассажирские перевозки, на 10 тыс. населения на 8,3 %.

Степень износа основных фондов предприятий в сфере автотранспорта составляет 87%, что негативно сказывается на качестве транспортного обслуживания населения. Средний возраст пассажирских автобусов по муниципальным образованиям составляет свыше 10 лет, что многократно увеличивает расходы на их техническое обслуживание и ремонт.

Также предлагается проанализировать показатель, отражающий количество перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования по видам сообщения (таблица 4)<sup>39</sup>.

Таблица 4 – Перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования по видам сообщения

Показатель	2020	2021	2022	Темп роста, в процентах (2022/2020)
Перевезено пассажиров, тыс. человек	8483	8972	9099	107,3
внутригородское, тыс. человек	7429	7888	8043	108,3
пригородное, тыс. человек	900	690	748	83,1
междугородное, тыс. человек	154	207	308	200

Проанализировав данные, представленные в таблице 4, можно заметить,

<sup>39</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> (дата обращения 16.05.2024).

что в рассматриваемый период наблюдается рост количества перевезенных пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на 7,3 %. Также можно заметить, что наибольшее количество перевозок приходится на внутригородское сообщение, что наглядно продемонстрировано на рисунке ниже<sup>40</sup>.

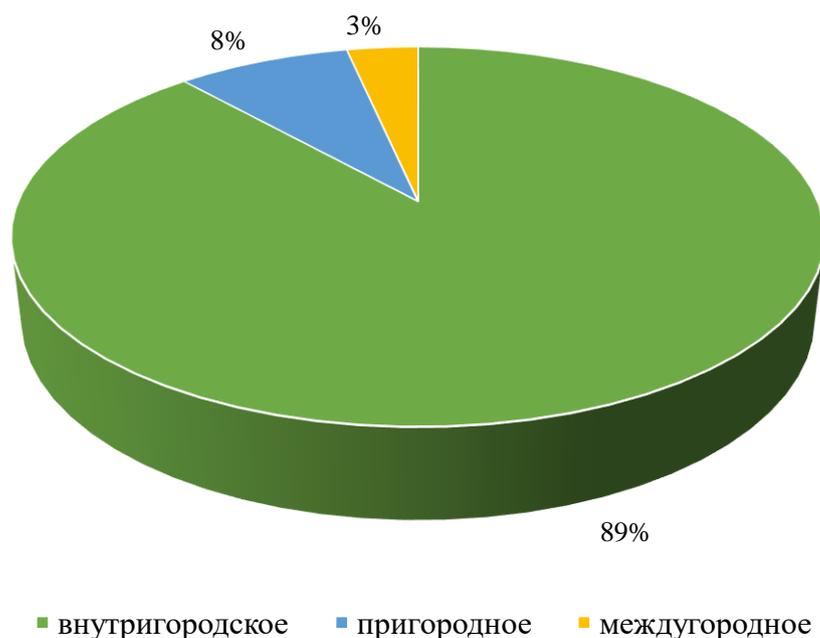


Рисунок 9 – Перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования по видам сообщения

Представленная диаграмма подтверждает слова, сказанные выше. На долю пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования внутригородского направления в 2022 году было осуществлено 89 % перевозок в общей доле всех перевозок данным видом транспорта.

Таким образом, можно прийти к выводу, что в Амурской области основная доля пассажирских перевозок приходится на перевозки автомобильным транспортом. Однако в настоящее время наблюдается сокращение количества и

<sup>40</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> (дата обращения 16.05.2024).

ухудшение состояние автомобильного транспорта общего пользования в регионе.

## 2.2 Анализ управления развитием пассажирского транспорта Амурской области

Управлением развития пассажирского автотранспорта в Амурской области занимается отдел организации транспортного обслуживания автомобильным транспортом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области.

В соответствии с поставленными задачами в сфере пассажирского транспорта министерство осуществляет на территории Амурской области следующие полномочия (таблица 4)<sup>41</sup>.

Таблица 4 – Полномочия Министерства по управлению пассажирским автотранспортом

В сфере транспорта	В сфере дорожного хозяйства
1	2
организует транспортное обслуживание населения воздушным, водным, автомобильным транспортом, включая легковое такси, в межмуниципальном и пригородном сообщении и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	осуществляет планирование дорожной деятельности на основании документации по организации дорожного движения, документов территориального планирования, нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог и оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, государственных программ
разрабатывает и реализует программы развития в области пассажирского транспорта	обеспечивает осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения
осуществляет функции по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок	осуществляет разработку основных направлений инвестиционной политики в области развития автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения
осуществляет региональный государственный контроль (надзор) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве (на предмет соблюдения обязательных требований, установленных в отношении перевозок по	принимает решения о создании и использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, и о прекращении такого использования, а также

<sup>41</sup> Об утверждении Положения о Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Амурской области [Электронный ресурс]: Постановление Губернатора Амурской области от 25 сентября 2018 г. № 223. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

1	2
межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, не относящихся к предмету соответствующего федерального государственного контроля (надзора))	обеспечивает функционирование указанных парковок (парковочных мест)
осуществляет выдачу разрешения, переоформление разрешения, выдачу дубликата разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Амурской области	
осуществляет региональный государственный контроль (надзор) в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси	

В регионе реализуется государственная программа Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области», целью которой является обеспечение транспортной доступности населенных пунктов области, увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям и потребностям населения и экономики Амурской области в качественных, доступных и безопасных услугах на автомобильном, железнодорожном, воздушном и водном видах транспорта<sup>42</sup>.

Программа реализуется по трем основным направлениям, каждое из которых выделено в подпрограмму<sup>43</sup>:



Рисунок 10 – Подпрограммы в рамках программы «Развитие транспортной

<sup>42</sup> Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Амурской области от 25.09.2013 г. № 450. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

<sup>43</sup> Там же.

системы Амурской области»

Достижение плановых показателей государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области» предлагается рассмотреть в таблице 5<sup>44</sup>.

Таблица 5 – Достижение плановых показателей государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области»

Цель государственной программы	Название показателя	2023 (план)	2023 (факт)
Обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85 % к 2030 году	Доля дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, процент	82,04	81,1
Доведение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 46 % к 2030 году	Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, процент	40,14	35,7
Повышение доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения на уровне 580 пасс.-км на 1 жителя к 2030 году	Пассажирооборот общественного транспорта Амурской области, млн пасс.-км	370,3	346,4

Проанализировав данные, представленные в таблице выше, можно прийти к выводу, что запланированные показатели реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области» в 2023 году достигнуты не были.

В Российской Федерации реализуется национальный проект «Безопасные качественные дороги» до конца 2024 года. Каждый регион в свою очередь разрабатывает собственные проекты. Минтранс Амурской области сформированы 3 региональных проекта:

- 1) Дорожная сеть (Амурская область);
- 2) Общесистемные меры развития дорожного хозяйства (Амурская

<sup>44</sup> Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Амурской области от 25.09.2013 г. № 450. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

область);

3) Безопасность дорожного движения (Амурская область).

В 2020 году на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги» направлено финансирование в размере 1 210,3 млн. рублей.

В нормативное состояние приведено 15 объектов, протяженностью 26,4 км, также для обеспечения безопасности дорожного движения модернизировано освещение на 2 объектах, протяженностью почти 5,5 км.

Также в 2020 году в рамках дорожного нацпроекта началось строительство нового моста через реку Зея в городе Благовещенске. На эти цели из федерального бюджета направлено финансирование в размере 4,6 млрд рублей.

В 2021 году на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги» направлено финансирование в размере 2 771,2 млн. рублей.

В нормативное состояние приведено 24 объектов, протяженностью 80 км.

Также в 2021 году продолжилась реконструкция а/д «Благовещенск – Свободный» км 47+000 – км 63+000, которая началась в 2020 году в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» (срок реконструкции 2020-2022 годы).

В 2022 году дорожные работы проходили на 5,9 тыс. объектов национального проекта «Безопасные качественные дороги», к нормативу приведено порядка 16,8 тыс. км дорог. Фактическая площадь укладки верхних слоев покрытия превысила 135 млн кв. м. На развитие региональных и местных дорог из бюджетов всех уровней было направлено порядка 420 млрд руб.

Благодаря национальному проекту строятся новые магистральные улицы, обходы городов, возводятся грандиозные по масштабам и значимости искусственные сооружения. Так, в 2022 году в программу работ было включено более 430 мостов, расположенных на региональной и местной дорожной сети. К нормативу удалось привести порядка 30 тыс. пог. м вместо запланированных 16,3 тыс. пог. м — почти в 2 раза больше.

Также по нацпроекту ведется строительство и реконструкция участков федеральных трасс. В 2022 году такие работы проводились на 230 км дорог Росавтодора, а также на 60,3 км платных трасс ГК «Автодор». На эти цели направлено около 300 млрд руб. федеральных средств.

Для обеспечения безопасности в 2022 году на объектах национального проекта установлено более 198 тыс. дорожных знаков, более 1,4 млн пог. м барьерного и 241 тыс. пог. м пешеходного ограждения, порядка 2,3 тыс. светофоров и более 581 тыс. пог. м стационарного освещения. На проезжую часть нанесено более 21 млн пог. м разметки, а вдоль дорог обустроено более 1,6 млн пог. м тротуаров.

В 84 субъектах-участниках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2023 году строительно-монтажные работы велись на 6,7 тыс. региональных и местных объектов, их общая протяженность составила 22,1 тыс. км

Общая площадь укладки верхних слоев покрытия на региональной и местной дорожной сети составила более 151 млн кв. м.

Также благодаря нацпроекту в 2023 году проведены работы по строительству и реконструкции участков федеральных трасс. Мероприятия реализованы в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети». Так, на федеральной сети были введены в эксплуатацию в рамках строительства и реконструкции 26 объектов общей протяженностью 233,5 км.

В ходе реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» отдельное внимание уделяется обновлению мостов и путепроводов. В 2023 году на региональной и местной сети построено, реконструировано и приведено к нормативам 674 искусственных сооружения. Их общая протяженность составляет 54,7 тыс. пог. м.

Для обеспечения безопасности в 2023 году на объектах национального проекта установлено почти 157 тыс. дорожных знаков, более 859 тыс. пог. м барьерного и 173 тыс. пог. м пешеходного ограждения, свыше 1,3 тыс.

светофоров и 410 тыс. пог. м стационарного освещения. На проезжую часть нанесено более 16 млн пог. м разметки, а вдоль дорог обустроено более 954 тыс. пог. м тротуаров.

Исходя из вышесказанного, можно заметить, что в рамках деятельности по управлению развитием пассажирским транспортом Амурской области, как таковых мероприятий не проводится. В наибольшей степени мероприятия направлены на улучшение состояния автомобильных дорог.

В рамках управления пассажирским транспортом Министерство проводит лицензионно-разрешительную деятельность. Также в официальных СМИ можно заметить информацию об обновлении автопарка области, однако это редкие случаи.

### **2.3 Проект подпрограммы «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в Амурской области»**

Развитие транспорта и других отраслей экономики тесно взаимосвязано. Характер подвижности населения, уровень развития производства и торговли определяют спрос на услуги транспорта. Вместе с тем транспорт является системообразующим фактором, влияя на уровень жизни и развития производительных сил. Пассажирский транспорт как одна из социально значимых отраслей экономики играет достаточно большую роль в обеспечении качества жизни населения. От эффективности функционирования пассажирского транспортного комплекса во многом зависит сохранение социальной, экономической и политической стабильности жизни региона.

В ходе проведенного анализа были выявлены следующие проблемы, отражающие состояние и развитие транспортной системы Амурской области в разрезе пассажирских перевозок автомобильным транспортом (таблица 6).

Таблица 6 – Проблемы развития пассажирских перевозок автомобильным транспортом Амурской области

Проблема	Содержание проблемы
1	2
Удельный вес дорог общего пользования, которые не соответствуют нормативным	На сегодняшний день проблема качества дорог остается одной из главных, водители зачастую

1	2
требованиям – более 60 %	жалуются на эту проблему. Эксплуатационное состояние автомобильных дорог должно соответствовать требованиям, установленным к основным транспортно-эксплуатационным показателям проектируемых дорог и инженерных сооружений на них.
Сокращение количества автобусов общего пользования	Снижение и низкий уровень показателя, отражающего обеспеченность населения автобусами, осуществляющими пассажирские перевозки, на 10 тыс. населения.
Неудовлетворительное состояние автобусов.	Степень износа основных фондов предприятий в сфере автотранспорта составляет 87%, что негативно сказывается на качестве транспортного обслуживания населения. Средний возраст пассажирских автобусов по муниципальным образованиям составляет свыше 10 лет, что многократно увеличивает расходы на их техническое обслуживание и ремонт.

В связи с этим возникает необходимость разработки и реализации подпрограммы «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в Амурской области» в рамках государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области»<sup>45</sup>.

Таблица 7 – Паспорт подпрограммы «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в Амурской области»

Исполнитель подпрограммы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области
1	2
Цель подпрограммы	1) создание условий для устойчивого и безопасного функционирования муниципального пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, направленного на удовлетворение потребности всех слоев населения в транспортных услугах
Задачи подпрограммы	2) оказание поддержки в развитии пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Амурской области; 3) создание условий для деятельности организаций, осуществляющих перевозку пассажиров;

<sup>45</sup> Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Амурской области от 25 сентября 2013 г. № 450. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Продолжение таблицы 7

1	2
	4) совершенствование транспортной инфраструктуры региона; 5) обеспечение бесперебойности движения автобусов по утвержденным маршрутам.
Сроки реализации подпрограммы	2025 – 2027
Источники финансирования подпрограммы	Федеральный и областной бюджеты
Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы	1) удовлетворение в полном объеме потребностей населения по передвижению на территории области, отсутствие дефицита транспортных мощностей, высокая пропускная способность и техническая оснащенность объектов транспортной инфраструктуры, повышение ценовой доступности перевозок пассажиров на всех видах транспорта; 2) повышение уровня комфорта общественного автомобильного транспорта; 3) снижение затрат перевозчиков на содержание подвижного состава; 4) оптимизация существующей маршрутной сети автомобильного транспорта общего пользования; 5) снижение издержек в экономике области вследствие совершенствования инфраструктуры автомобильного транспорта; 6) повышение безопасности на автомобильном транспорте и повышение конкурентоспособности перевозчиков вследствие обновления парков транспортных средств.

Достижение цели, выделенной в подпрограмме возможно с помощью реализации следующих мероприятий:

1) мероприятия по обновлению автомобильного состава наземного общественного пассажирского транспорта в регионе;

2) тестирование единых технических требований к региональным системам оплаты проезда и информирования пассажиров о возможности применения «единого билета» на всех видах общественного транспорта;

3) определение требований к субъектам транспортной деятельности, к субъектам рынка пассажирских перевозок, к органам власти, ответственным за организацию транспортного обслуживания населения, к качеству услуг,

предоставляемых потребителям, формам и механизмам предъявления этих требований, включая транспортные стандарты, правила;

4) закупка экологичного общественного транспорта в соответствии с комплексными планами мероприятий по снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в крупных промышленных центрах;

5) разработка эффективных способов и методов управления процессами перевозок пассажиров автомобильным транспортом;

6) реализация мероприятий по обеспечению доступности и качества услуг автомобильного транспорта и обеспечения транспортной доступности территорий для всех категорий пользователей, включая маломобильные группы населения, в соответствии с Конвенцией ООН о правах инвалидов и проводимой государством социальной политикой;

7) развитие логистики городских транспортных систем в сфере перевозки пассажиров с учетом вопросов организации дорожного движения;

8) создание целевых бюджетных фондов поддержки развития пассажирского транспорта и организации дорожного движения за счет перечисления в них средств от штрафных санкций за нарушение правил дорожного движения и платы за парковку для финансирования развития регулярных перевозок автомобильным транспортом и совершенствование организации движения.

Предлагается рассмотреть более подробно реализацию мероприятия по обновлению автомобильного состава наземного общественного пассажирского транспорта в регионе. Предлагается реализовать данное мероприятие по двум основным направлениям:

- путем приобретения новых единиц автомобильного транспорта;
- путем направления субсидий на обновление подвижного состава.

Приобретение новых единиц автомобильного транспорта общего пользования возможно за счет регионального бюджета, а также с использованием механизма лизинга в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта», который входит в национальный проект

«Безопасные качественные дороги». Благодаря субсидированию Амурская область сможет приобрести автобусы (длиной от 7,5 до 10 м и вместимостью до 70 человек) в лизинг со скидкой до 60% стоимости.

В рассматриваемый период число автобусов, привлеченных на маршрутах общего пользования в Амурской области, сократилось на 70 единиц. Таким образом предполагается, что нужно приобрести как минимум 70 единиц автобусов для маршрутов общего пользования в области.

Так как оператором программы поставок новых автобусов, троллейбусов и трамваев является АО «Государственная транспортная лизинговая компания», то приобрести автобусы по договорам лизинга можно только у этой компании.

Второе направление заключается в предоставлении субсидий на приобретение автомобильного транспорта общего пользования. Предлагается предоставить субсидии на приобретение автобусов муниципальными образованиями, частными компаниями, осуществляющими перевозку пассажиров.

Предложенные мероприятия направлены на достижение цели и задач упомянутой подпрограммы.

Обновление автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в Амурской области будет способствовать повышению уровня жизни населения.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В экономике различных стран транспортная отрасль занимает специфическое положение, являясь важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Она обеспечивает нормальную деятельность экономической системы страны в целом, удовлетворяя одну из ее важнейших потребностей – перемещение грузов и пассажиров.

Управление транспортной системой является сложной и ответственной задачей, требующей учета множества факторов, включая экономические, социальные и экологические аспекты. Целью управления является обеспечение безопасности и комфорта пассажиров, оптимизация использования ресурсов и снижение негативного воздействия на окружающую среду.

Управление транспортной системой в России – сфера, регулируемая на уровне государства. Инструментами этого регулирования выступают как нормативно-правовые акты, так и стратегические программы, и проекты, задающие направление развития отрасли.

функционирование транспортной системы регулируется на федеральном законодательном уровне, а его развитие направляют принимаемые в стране стратегии, программы и проекты, ориентированные на прогрессивное долгосрочное развитие страны. Помимо этого, субъекты РФ на региональном уровне могут принимать законодательные акты, направленные на регулирование сферы дорожного хозяйства. При этом принимаемые ими нормативно-правовые акты не должны вступать в противоречие с документами федерального уровня.

Транспортная политика, проводимая в настоящее время на федеральном уровне, направлена на широкое делегирование полномочий субъектам Российской Федерации.

Автомобильный транспорт, занимая первое место по объемам пассажироперевозок среди других видов транспорта, является наиболее значимым фактором жизнеобеспечения Амурской области.

Доля этого вида транспорта в общем объеме пассажирских перевозок составляет 95,8 %.

В рассматриваемый период наблюдается рост показателя, отражающего удельный вес дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям, однако данный рост незначительный.

В Амурской области основная доля пассажирских перевозок приходится на перевозки автомобильным транспортом. Однако в настоящее время наблюдается сокращение количества и ухудшение состояние автомобильного транспорта общего пользования в регионе.

Степень износа основных фондов предприятий в сфере автотранспорта составляет 87%, что негативно сказывается на качестве транспортного обслуживания населения. Средний возраст пассажирских автобусов по муниципальным образованиям составляет свыше 10 лет, что многократно увеличивает расходы на их техническое обслуживание и ремонт.

Управлением развития пассажирского автотранспорта в Амурской области занимается отдел организации транспортного обслуживания автомобильным транспортом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области.

В регионе реализуется государственная программа Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области», целью которой является обеспечение транспортной доступности населенных пунктов области, увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям и потребностям населения и экономики Амурской области в качественных, доступных и безопасных услугах на автомобильном, железнодорожном, воздушном и водном видах транспорта.

Запланированные показатели реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области» в 2023 году достигнуты не были.

В Российской Федерации реализуется национальный проект «Безопасные качественные дороги» до конца 2024 года. Каждый регион в свою очередь

разрабатывает собственные проекты. Минтранс Амурской области сформированы 3 региональных проекта:

- 1) Дорожная сеть (Амурская область);
- 2) Общесистемные меры развития дорожного хозяйства (Амурская область);
- 3) Безопасность дорожного движения (Амурская область).

Исходя из вышесказанного, можно заметить, что в рамках деятельности по управлению развитием пассажирским транспортом Амурской области, как таковых мероприятий не проводится. В наибольшей степени мероприятия направлены на улучшение состояния автомобильных дорог.

В рамках управления пассажирским транспортом Министерство проводит лицензионно-разрешительную деятельность. Также в официальных СМИ можно заметить информацию об обновлении автопарка области, однако это редкие случаи.

Возникает необходимость разработки и реализации подпрограммы «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в Амурской области» в рамках государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области».

Обновление автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в Амурской области будет способствовать повышению уровня жизни населения.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Антонов, М. Н. Совершенствование методов обоснования параметров транспортного обслуживания населения по автобусным маршрутам регулярных перевозок / М.Н. Антонов. – М.: Юрайт, 2020. – 157 с.
- 2 Архипов, А. Е. Единая транспортная система России: истоки формирования, тенденции развития, резервы повышения эффективности / А. Е. Архипов, Е. А. Григорьев // Проблемы современной экономики. – 2021. – № 1 (77). – С. 120-123.
- 3 Бочарова, О.В. Роль социального института транспорта в социальном пространстве города / О.В. Бочарова // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2018. – № 2 (45). – С. 289-293.
- 4 Братановский, С. Н. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации / С. Н. Братановский. – М.: Директ-Медиа, 2020. – 204 с.
- 5 Братановский, С. Н. Управление транспортным комплексом: сборник статей / С. Н. Братановский. – М.: Директ-Медиа, 2019. – 93 с.
- 6 Братановский, С.Н, Остапец О.Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации / С.Н. Братановский, О.Г. Остапец. – М.: Директ-медиа, 2019. – 294 с.
- 7 Воронов, И. Трансформация рынка транспортно-логистических услуг в условиях цифровизации экономики России / И. Воронов // Логистика. – 2020. – № 4. – С. 36-41.
- 8 Галабурда, В. Г. Управление транспортной системой / В. Г. Галабурда, Ю. И. Соколов, Н. В. Королькова. – М. : УМЦ ЖДТ, 2021. – 343 с.
- 9 Гасратов, Э.И., Транспортная система России: состояние и перспективы развития / Э.И. Гасратов // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2019. - № 1. – С. 133-136.
- 10 Герами, В. Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для вузов / В. Д. Герами, А. В.

Колик. – М. : Издательство Юрайт, 2024. – 536 с.

11 Герами, В. Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учеб. и практикум для вузов / В. Д. Герами, А. В. Колик. – М.: Юрайт, 2020. – 533 с.

12 Егиазаров, В.А. Транспортное право / В.А. Егиазаров. – М.: Юстицинформ, 2021. – 592 с.

13 Журилов, Б. Т. Лицензирование автотранспортной деятельности — это еще непаханое поле на российской экономической ниве / Б.Т. Журилов // Автомобильный транспорт. – 2021. – № 3. – С. 98-105

14 Зельднер, А.Г. Государство в системе обеспечения устойчивого развития экономики / А.Г. Зельднер // Вестник Института экономики РАН. – 2018. – № 6. – С. 67 – 69.

15 Катона, Г. История развития и будущее транспортной системы с шеринговыми и автономными системами / Г. Катона // Научные письма Жилинского университета. – 2020. – № 22. – С. 25-34.

16 Клементьев, С.А. Основные факторы, оказывающие влияние на развитие единого транспортного пространства Российской Федерации / С.А. Клементьев // Инноватика и экспертиза. – 2019. – № 14. – С. 252-259.

17 Козлова, Т.С. Условия ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров при перевозке / Т.С. Козлова // Российский юридический журнал. – 2020. – № 6. – С. 160-168.

18 Курбатова, А. В. Транспортный комплекс России: перспективы развития: моногр. / А. В. Курбатова, Е. Ю. Кузнецова. – Екатеринбург: Российская государственная библиотека, 2021. – 215 с.

19 Левин, Д. Ю. Основы управления перевозочными процессами: учебное пособие / Д. Ю. Левин. – М.: ИНФР А-М, 2019. – 264 с.

20 Логистика и управление цепями поставок на транспорте: учебник для вузов / под редакцией И. В. Карапетянц, Е. И. Павловой. – М.: Юрайт, 2024. – 410 с.

21 Милославская, С. В. Транспортные системы и технологии перевозок:

учебное пособие / С.В. Милославская. – М.: Московская государственная академия водного транспорта, 2019. – 283 с.

22 Мороз, С. М. Методы обеспечения работоспособного технического состояния автотранспортных средств : учебник для вузов / С. М. Мороз. – М.: Юрайт, 2024. – 240 с.

23 Неруш, Ю. М. Транспортная логистика: учебник для академического бакалавриата / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. – М.: Юрайт, 2022. – 351с.

24 О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

25 О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования государственного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон Российской Федерации от 23 апреля 2012 г. № 34-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

26 О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Указ Президента России от 21 июля 2020 г. № 474. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

27 О Транспортной стратегии Российской Федерации [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

28 Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

29 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 [Электронный ресурс]:

Федеральный закон Российской Федерации от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

30 Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Амурской области от 25 сентября 2013 г. № 450. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

31 Об утверждении Положения о Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Амурской области [Электронный ресурс]: Постановление Губернатора Амурской области от 25 сентября 2018 г. № 223. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

32 Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [Электронный ресурс]: Постановлении Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 № 112. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

33 Олофинский, В.Б. Транспортная инфраструктура. Водный, трубопроводный, воздушный транспорт / В.Б. Олофинский, И.Н. Дмитриева, Г.В. Григорьев. – СПб.: СПбГЛТУ, 2022. – 88 с.

34 Пеньшин, Н.В. Организация автомобильных перевозок: учеб. пособие / Н.В. Пеньшин, А.А. Гуськов, Н.Ю. Залукаева. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2020. – 86 с.

35 Петрова, А.В. Регулирование сферы транспортных услуг на государственном и муниципальном уровнях / А.В. Петрова // Государственное управление. Электронный вестник. – 2019. – № 7. – С. 32-35.

36 Правовые и организационные аспекты обеспечения противодействия терроризму на транспорте : учебник для вузов / А. И. Землин, О. М. Землина, В. В. Козлов, И. В. Холиков. – М.: Юрайт, 2024. – 155 с.

37 Прокофьева, Т.А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем / Т.А. Прокофьева. – М. : РАГС, 2019. – 334 с.

38 Протасов, Н. М. Развитие транспортной инфраструктуры в

соответствии с потребностями новой экономики / Н. М. Протасов // Экономика и управление : научно-практический журнал. – 2021. – № 3. – С. 60–64.

39 Руднева, Л.Н. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования / Л.Н. Руднева, А.М. Кудрявцев // Российское предпринимательство. – 2019. – № 24. – С. 141.

40 Садовников, С.В. Автомобильные дороги в транспортной системе Амурской области / С.В. Садовников // Транспортная стратегия XXI век. – 2019. – № 21. – С. 122-124.

41 Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура / А.И. Солодкий. – М.: Юрайт, 2023. – 572 с.

42 Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура: учебник и практикум для академического бакалавриата / А. И. Солодкий, А. Э. Горев, Э. Д. Бондарева – М.: Юрайт, 2023. – 290 с.

43 Спириин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник / И.В. Спириин. – М.: Академия, 2018. – 409 с.

44 Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2009. – URL: <https://amurstat.gks.ru> – 22.05.2024

45 Ткачев, И. Г. Транспортный комплекс Российской Федерации: проблемы и тенденции развития / И.Г. Ткачев // Управленческое консультирование. – 2021. – № 6. – С. 183-188.

46 Транспортная инфраструктура : учебник и практикум для среднего профессионального образования / А. И. Солодкий, А. Э. Горев, Э. Д. Бондарева, Н. В. Черных. – М.: Юрайт, 2024. – 443 с.

47 Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорт [Электронный ресурс]: Федеральный закон Российской Федерации от 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

48 Федоренко, А. И. Инновации в транспортной отрасли: проблемы и

приоритеты / А. И. Федоренко // Менеджмент инноваций. – 2019. – № 2. – С. 90-98.

49 Чернышкова, А. В. К вопросу о методах и особенностях регулирования автотранспортной деятельности в Российской Федерации / А. В. Чернышкова. // Молодой ученый. – 2019. – № 4 (242). – С. 271-274.

50 Шишкина, Л. Н. Транспортная система России : учеб. пособие / Л. Н. Шишкина. – М.: Норма, 2021. – 216 с.

51 Якунин, Н.Н. Нормативно-правовое обеспечение деятельности транспорта / Н.Н. Якунин. – Оренбург: ОГУ, 2020. – 392 с.