

*Иванюшкин А.И.,
Студент магистратуры
2 курс, факультет ГМУ
ИГСУ РАНХиГС
Россия, город Москва*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ СИСТЕМОЙ ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ

***Аннотация:** Статья содержит в себе информацию о состоянии транспортной системы в Российской Федерации на текущем этапе социально-экономического развития. Автор выделил проблемы, которые есть в данной сфере и перспективы развития. Отмечены основные положения, которые внесены в проект Транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года.*

***Ключевые слова:** Государственное управление, транспортная система, авиане перевозки, железнодорожные перевозки, коэффициент авиамобильности, транспортная стратегия Российской Федерации.*

***Abstract:** The article contains information about the state of the transport system in the Russian Federation at the current stage of socio-economic development. The author highlighted the problems in this area and development prospects. The main provisions that were included in the draft Transport Strategy of the Russian Federation until 2035 are noted.*

***Key words:** Public administration, transport system, air transportation, rail transportation, coefficient of air mobile, transport strategy of the Russian Federation.*

PUBLIC ADMINISTRATION OF THE TRANSPORT SYSTEM IN THE REGION

Государственное управление в сфере транспорта — система регуляторных механизмов, влияющая на деятельность всех агентов рынка и развитие отрасли в целом. Задача государственных органов — сформулировать условия функционирования пассажирских и грузовых перевозок посредством нормотворчества и методических указаний [1].

Происходящие рыночные и экономические процессы затрагивают систему транспортной деятельности в государстве, следовательно ее регулирование и финансирование является неотъемлемой деятельностью государства.

Транспортная политика государства выстраивается по принципу разделения задач, а также выполнения возложенных хозяйственных функций. Именно государство способствует повышению уровня государственного регулирования, а также повышает качество обслуживания, стремится снизить общественные затраты общества, связанные с транспортной деятельностью.

Каждый регион имеет свои различия на макроуровне, при этом, государство рассматривает транспорт в качестве единого объекта управления. В свою очередь, развитие и организация различных видов транспорта обеспечит дополнительный системный эффект в случае их согласованного развития и взаимодействия друг с другом.

В соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года»[2], важно развивать единое государственное управление транспортом, а именно:

- развитие на единых принципах правовых основ транспортной деятельности;

- развитие на единых принципах государственного регулирования всех видов транспорта;
- сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта;
- координацию развития инфраструктуры различных видов транспорта, в первую очередь - в транспортных узлах и на подходах к ним;
- развитие интермодальных перевозок на основе единых технических и информационных стандартов и технологий, а также унифицированных перевозочных документов;
- координацию обеспечения средствами транспорта безопасности и обороноспособности страны [2];

Транспорт представляет собой системообразующую отрасль государства, которая образует производственную и социальную инфраструктуры регионов. Для того, чтобы определить перспективы и динамику развития, транспортной системы на региональном уровне, важно дать оценку тенденциям развития экономики и социальной сферы. В свою очередь, такие сферы как сельское хозяйство, промышленность, а также территориальная дифференциация обуславливают особенности функционирования транспорта на региональном уровне, а также способствуют формированию межрегиональных транспортных сетей.

Долгосрочная стратегия развития транспортного комплекса в регионах выстраивается на основе Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года [3], проект которой был одобрен 17 сентября 2020 года. Документ содержит в себе необходимую информацию о:

- необходимости ликвидации ограничений на сети автомобильных дорог;
- внутренние водные пути
- обеспечение транспортной доступности для удалённых и труднодоступных регионов.

Также устранение ограничений будет касаться вопросов пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, а также развивать международные транспортные коридоры в стране.

Транспортная отрасль должна развиваться и функционировать в соответствии с ускоренным социально-экономическим развитием государства. К пунктам этой стратегии относится обеспечение доступности транспортных средств и инфраструктуры для инвалидов и маломобильных групп населения. Трендом в развитии транспортного комплекса является цифровизация и внедрение интеллектуальных транспортных систем и беспилотных технологий.

Для российского транспорта важно реализовать указанную стратегию для организации функционирования транспорта как единой отрасли для обеспечения удовлетворения потребностей всех категорий граждан.

Основные виды транспорта необходимо развивать, но до 2024 года значительного расширения не планируется. Модернизация Транссибирской магистрали и Байкало-Амурская магистрали позволит увеличить пропускную способность до 180 миллионов тонн, что повлияет на рост объема перевозок угля. Но при этом доступность железнодорожного вида транспорта вряд ли возрастет.

Авиамобильность в Российской Федерации находится на достаточно низком уровне по сравнению с развитыми странами. Модернизация нескольких аэропортов является лишь точечным решением, которая не позволит решить существующие проблемы в развитии авиационного сообщения. По сравнению с такими странами как США, Канада и Австралия, коэффициент мобильности местных линий России в два раза ниже. Индикатор, который показывает среднее количество авиаперелетов, которые совершает 1 житель страны, в Российской Федерации составляет 0,02 и 0,1, а в указанных странах коэффициент составляет от 1,5 до 4. Конкуренция между авиационным и железнодорожным транспортом возрастает. Скоростные

железнодорожные магистрали выигрывают за счет того, что происходит экономия времени для пассажира, так как ему не нужно добираться из аэропорта до центра города. Например. Экономическая целесообразность при строительстве высокоскоростных магистралей также важна. Но если поток пассажиров и грузов не будет генерироваться, то окупить вложения будет практически невозможно [4].

Стратегия развития должна включать в себя также новые виды транспорта, например, такой как аэроэстакадный, трубопроводный контейнерный и пневмотранспорт, как например, используется в Якутии на коротких расстояниях.

Литература:

1. Государственное управление в сфере транспорта // Официальный сайт развития транспортных систем [Электронный ресурс]. URL: <http://irts.su/gosupravleniye/> (дата обращения: 05.04.2021).
2. Приказ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. N 45 "Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года"
3. Транспортная стратегия РФ до 2035 года: платные автодороги и государственно-частное партнерство // Официальный сайт Российская академия транспорта [Электронный ресурс]. URL: http://rosacademtrans.ru/tremdi_strategii/ (дата обращения: 05.04.2021).
4. Проекты высокоскоростных магистралей [Электронный ресурс]. URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/high_speed_traffic_and_infrastructure/highway_construction_projects.php (дата обращения: 05.04.2021).