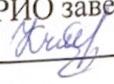


МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«КАЗАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Допустить к защите  
ВРИО заведующего кафедрой  
 Куракова Ч.М.  
7 февраля 2022 г.

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

на тему: Современное состояние и перспективы совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора)

Направление подготовки 38.04.04 Государственное и муниципальное управление  
Направленность Государственная и муниципальная служба

Выпускник (магистрант)



Э.А. Разиева

Научный руководитель  
к.э.н., доцент

Г.Д. Крупина

Рецензент  
к.э.н., доцент



З.Р. Закиров

Казань 2022

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Казанский государственный аграрный университет»

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

Направление подготовки 38.04.04 «Государственное и муниципальное  
управление»

Направленность «Государственная и муниципальная служба»

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой

 Файзрахманов Д.И.  
«21» января 2020 г.

**ЗАДАНИЕ**

**на выпускную квалификационную работу**

Разиевой Элины Айратовны

- 1. Тема работы:** Современное состояние и перспективы совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора)
- 2. Срок сдачи выпускной квалификационной работы** «1» февраля 2022
- 3. Исходные данные к работе:** Федеральный закон от 27.07.2004 N 79-ФЗ (ред. от 24.03.2021) "О государственной гражданской службе Российской Федерации" и Федеральный закон от 02.03.2007 N 25-ФЗ (ред. от 27.10.2020) "О муниципальной службе в Российской Федерации», материалы Федеральной службы государственной статистики РФ, специальная и периодическая литература, материалы УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора, нормативно-правовые документы, результаты личных наблюдений и разработок.

**4. Перечень подлежащих разработке вопросов:** Теоретические основы государственного управления наземной транспортной инфраструктурой, понятие и сущность наземной транспортной инфраструктуры, организационный механизм государственного управления транспортной инфраструктурой, формы и методы реализации надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой, практический механизм государственного надзора над наземной транспортной инфраструктурой муниципального образования на примере г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора), реализация функций надзора в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани, осуществляемого УГАН НОТБ ПФО Ространснадзором, эффективность осуществления основных надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани, перспективы развития и совершенствование надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой муниципального образования на примере г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора), применение зарубежного опыта государственного управления наземной транспортной инфраструктуры в муниципальных образованиях, разработка предложений по совершенствованию государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани, ожидаемая эффективность предложенных мероприятий.

**5. Перечень графических материалов:** рисунки, таблицы

**6. Дата выдачи задания** «21» 01 2020 г.

Руководитель



Г.Д. Крупина

Задание принял к исполнению



Э.А. Разиева

## КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

Наименование этапов выпускной квалификационной работы	Сроки выполнения	Примечание
ВВЕДЕНИЕ	10.06.20	Выполнено
1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ	12.10.20	Выполнено
1.1 Понятие и сущность наземной транспортной инфраструктуры		Выполнено
1.2 Организационный механизм государственного управления транспортной инфраструктурой		Выполнено
1.3 Формы и методы реализации надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой		Выполнено
2. ПРАКТИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА НАД НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ Г.КАЗАНИ (НА МАТЕРИАЛАХ УГАН НОТЬ ПФО РОСТРАНСНАДЗОРА)	05.04.21	Выполнено
2.1 Реализация функций надзора в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани, осуществляемого УГАН НОТЬ ПФО Ространснадзором		Выполнено
2.2 Эффективность осуществления основных надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани		Выполнено
3. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАДЗОРНЫХ ФУНКЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ Г.КАЗАНИ (НА МАТЕРИАЛАХ УГАН НОТЬ ПФО)	13.12.21	Выполнено

РОСТРАНСНАДЗОРА)		
3.1. Применение зарубежного опыта государственного управления наземной транспортной инфраструктуры в муниципальных образованиях		Выполнено
3.2. Разработка предложений по совершенствованию государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани		Выполнено
3.3. Ожидаемая эффективность предложенных мероприятий		Выполнено
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	24.01.22	Выполнено
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	24.01.22	Выполнено

Обучающийся:



Э.А. Разиева

Руководитель:

ГД. Крупина

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В условиях глобализации возрастает роль и мировой транспортной системы. Поэтому эффективное функционирование и развитие транспортной системы является одним из значимых факторов экономического роста государства, реального улучшения жизни населения, усиления конкурентоспособности экономики страны.

Развитый транспортный комплекс является базой эффективного и результативного взаимодействия экономики любой страны, региона, города и играет важную роль в стратегическом развитии. Значение транспортной инфраструктуры быстро возрастает, поэтому появляется усиление взаимосвязи свободных перемещений с оказанием транспортных услуг.

Существует достаточно большое количество надзорных и контролирующих органов, осуществляющих свои функции в разных сферах общества. Надзорные функции в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой направлены на недопущение или пресечение нарушений требований законодательства. Не всегда деятельность государственных органов является согласованной, так как возможны различные перекосы в регулировании подведомственных им общественных отношений. В данной работе проблемы осуществления надзорных функций государства будет рассмотрена на примере, связанного с надзором наземной транспортной инфраструктурой.

В связи с вышеперечисленными, современное состояние надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой определяет актуальность темы и необходимость проведения дальнейших исследований.

Цель исследования – изучить современное состояние и определить перспективы совершенствования надзорных функций в процессе

государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора).

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- 1) определить понятие и сущность наземной транспортной инфраструктуры;
- 2) рассмотреть организационный механизм государственного управления транспортной инфраструктурой;
- 3) изучить формы и методы реализации надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой;
- 4) проанализировать реализацию функций надзора в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани, осуществляемого УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора;
- 5) оценить эффективность осуществления основных надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани;
- 6) изучить применение зарубежного опыта государственного управления наземной транспортной инфраструктуры в муниципальных образованиях;
- 7) разработать предложения по совершенствованию государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани;
- 8) оценить ожидаемую эффективность предложенных мероприятий.

Предмет исследования – реализация надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой

Объект исследования – УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора.

Основы управления наземной транспортной инфраструктурой рассматривались в работах многих авторов. Особенности управления, роль транспортной инфраструктуры, направления развития раскрыты в работах следующих авторов: О.А. Лебедева, Ю.О. Полтавская, З.Н. Гаммаева, Т.В. Кондратенко, З.В. Альметова, А.Б. Максимов, А.И. Солодкий, А.Э. Горев, Э.Д. Бондарева, Ю. Ю. Кузнецов, И. А. Семина, Е.Ц. Чимитдоржиева, И.И.

Вахромеев, А.Ю. Фофанова, М.В. Сыротюк, А. Е. Черникова, Е. И. Васильева, В. Э. Бобченко, В. И. Ивакин, А. А. Дюмина и др.

В работе использованы законодательные документы, нормативно-правовые акты регионов и муниципальных образований, статистические данные, материалы научных конференций.

Теоретическая и практическая значимость исследования выражается в разработке теоретических и методических положений анализа государственного надзора над наземной транспортной инфраструктурой муниципального образования, представленной системе оценки эффективности осуществления основных надзорных функций государственного управления, а также составлении проекта по совершенствованию и оптимизации надзорного механизма в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой. Разработанная автором методика оценки эффективности осуществления надзорных функций может быть в дальнейшем усовершенствована и использована в государственных и муниципальных органах власти, а применение предложенных автором методов оптимизации функций приведут к повышению качества управления транспортной инфраструктурой.

Проведение исследования базировалось на применении методов анализа и синтеза, классификации, сравнения, статистики, графического и табличного изображения.

Апробация результатов исследования. По теме выпускной квалификационной работы была опубликована статья на тему: «Государственное управление наземной транспортной инфраструктурой» в рамках II Всероссийской (национальной) научно-практической конференции, посвященной 100-летию Казанского ГАУ «Актуальные проблемы государственного и муниципального управления в условиях цифровой трансформации экономики».

Структура работы представлена введением, тремя главами, заключением, списком использованной литературы и приложениями. Для наглядности представляемой информации в работе использованы таблицы, рисунки, схемы.

# 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

## 1.1 Понятие и сущность наземной транспортной инфраструктуры

Инфраструктура представляет собой «совокупность базовых отраслей и технико-экономических отношений между людьми в процессе их деятельности по обеспечению условий производства, а также обращения, распределения и потреблений товаров и услуг» [29, с. 125]. Она является одним из фондоемких секторов экономики, поэтому вопросы обеспечения транспортом будут постоянно актуальны для страны и региона.

Под транспортной инфраструктурой понимают подсистему хозяйства, которая «реализует общие условия для функционирования производства и жизни населения, в равной степени необходимые для деятельности всех сфер общественного производства» [21, с. 4]. Иными словами, транспортная инфраструктура – это совокупность материальных и технических систем транспорта, которые необходимы для обеспечения жизнедеятельности государства.

Вместе с понятием «транспортная инфраструктура» следует также рассмотреть категорию «транспортный комплекс». Так, согласно Федеральному закону N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» «транспортный комплекс – объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства» [2].

Также в рамках федерального закона закреплены объекты транспортной инфраструктуры, а именно: «железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции; объекты инфраструктуры внеуличного транспорта и др.» [2].

З.В. Альметова к объектам транспортной инфраструктуры относит:

- транспорт всех видов;

- информационно-коммуникационную систему и связь;
- складское хозяйство;
- систему обеспечения производства материальными ресурсами;
- инженерную инфраструктуру;
- природоохранную и рекреационную инфраструктуру [21, с. 4].

По мнению А.Б. Максимова, полный перечень объектов транспортной инфраструктуры весьма сложно из-за ее обширности. К базовым объектам следует отнести пути сообщения и пассажирские и грузовые вокзалы и станции [30, с. 31]. К субъектам транспортной инфраструктуры относят юридических и физических лиц, которые являются собственниками объектов транспортной инфраструктуры или использующие их и транспортные средства на законном основании [33, с. 9].

В состав транспортной инфраструктуры входят наземные, водные и воздушные пути, морские и речные порты, трубопроводы, железнодорожные вокзалы и станции, аэропорты, транспортные развязки и др.

Что касается субъектов транспортной инфраструктуры, то к ним относятся «юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании» [2].

Принципы транспортной инфраструктуры:

- «оптимизация городских транспортных связей;
- обеспечение внешних связей с магистральным транспортом;
- транспортное обеспечение функционального зонирования;
- приоритетность ремонта городских дорог, развития уже имеющихся мощностей;
- максимальное использование объектов и коммуникаций для обеспечения внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок;

- координация инфраструктуры различных видов транспорта;
- максимальная концентрация бюджетных и привлекаемых ресурсов на приоритетных проектах» [29, с. 126].

К основным функциям транспортной инфраструктуры относят:

- обеспечение развития, связи и координации всех отраслей экономики;
- облегчение труда и повышение его производительности;
- удовлетворение потребностей хозяйствующих субъектов в транспортных объектах;
- обеспечение взаимодействия между различными видами транспорта.

В основном выделяют две группы транспорта: транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования.

Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и собственно население. Сюда включают железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный.

Транспорт необщего пользования включает в себя внутрипроизводственный транспорт и транспортные средства всех видов, которые принадлежат не транспортным организациям.

Выделяют следующие виды транспортной инфраструктуры: железнодорожный, морской, внутренний водный (речной), автомобильный, воздушный, трубопроводный.

Наземный транспорт – это транспорт, предназначенный для перемещения по земной поверхности. Такой вид транспорта использует земную поверхность в качестве естественной опоры для путей сообщения.

Основная цель наземного транспорта – транспортировка людей или грузов по земле, а также обработка земли. В большей мере такие транспортные средства служат в качестве транспортных средств и спортивного снаряда. Наземный транспорт может снабжаться двигателем или без него, может передвигаться по рельсам или быть управляемыми и др.

Наземный транспорт делится на:

- дорожный (автомобильный, трамвайный, троллейбусный, электромобильный и немеханический);
- железнодорожный.

Наземная транспортная инфраструктура представляет собой совокупность объектов материального мира (инженерных сооружений), обслуживающих работу транспорта по земле.

Развитие отраслей инфраструктуры трудно представить без транспорта. Это обусловлено тем, что именно транспорт является одним из важных секторов экономики. Транспортная инфраструктура выступает системой внутри механизма мирового хозяйства, которая обеспечивает производственные связи. Именно поэтому транспорт оказывает большое внимание на отраслевую структуру и динамику экономики.

В своей работе Ю. Ю. Кузнецов считает, что роль транспорта возрастает именно в рыночной экономике, в условиях специализации и разделении труда, роста международной торговли. Это обусловлено следующими факторами:

- 1) зависимость эффективной работы предприятий от логистики;
- 2) обмен услугами и товарами невозможно осуществить без транспорта [28, с. 223].

Исходя из этого, можно сказать, что транспорт действительно является важным элементом рыночной инфраструктуры.

Основу транспортной инфраструктуры составляет транспортная сеть. Характерными чертами транспортной сети являются высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции, отсутствие гибкости для быстрого приспособления к ситуации. Именно это обуславливает необходимость тщательного и детального планирования транспортной сети.

Чаще всего в транспортной сети актуальным остается вопрос: как повысить потенциал транспортной сети при ограниченности ресурсов для его строительства?

Как отмечает И.А. Семина, «в экономико-географических исследованиях на первый план выходят задачи повышения надежности транспортной сети и маневрирования хозяйственными связями за счет чисто территориальных их особенностей (конфигурации)» [32, с. 130]. Автор также отмечает, что транспортная инфраструктура «определяет не только экономическую, но и социальную ценность территории» [32, с. 131].

При этом эффективность функционирования транспортной инфраструктуры определяется количеством «зацикленных участков транспортной сети (связок) и их коэффициентом надежности» [32, с. 131].

Транспортная инфраструктура лежит в основе разделения труда, обеспечивает связь между производителями и потребителями, между разными отраслями производства. Именно от работы транспорта зависит «уровень экономической и технологической эффективности функционирования всех отраслей регионального хозяйства» [41, с. 126].

В своей работе А.Ю. Фофанова выделяет следующие особенности транспорта:

- 1) транспорт не создает продукцию, однако влияет на повышение ее стоимости в размере транспортных издержек при перевозке;
- 2) состояние транспорта напрямую зависит от уровня производительных сил, научного, технического прогресса в общественном производстве;
- 3) «продукция» транспорта – перевозки грузов и пассажиров;
- 4) в России чаще всего используются виды наземного транспорта, имеющие самые малые удельные издержки, обладающие большой пропускной способностью и высокой скоростью. Например, грузооборот в России (в млрд т.) составлял: 2000 г. – 2,5; 2015 г. – 5,4; 2017 г. – 7,6 [50].

Транспорт оказывает существенное влияние на экономику региона на основе обеспечения баланса развития производственного и транспортного комплекса [39, с. 304].

Таким образом, развитие любого населенного пункта невозможно представить без развития транспортной инфраструктуры. Именно уровень транспортной инфраструктуры выступает необходимым элементом для развития территории, экономической сферы, в частности производства, а также расселения и уровня жизни населения. Транспорт выступает тем звеном, который связывает внешнюю и внутреннюю часть территории, обеспечивает коммуникацию между экономическими отраслями, определяет эффективность взаимодействия добывающей и обрабатывающей промышленности.

## **1.2 Организационный механизм государственного управления транспортной инфраструктурой**

Государственное управление транспортной инфраструктурой можно определить как планомерную, непрерывную деятельность органов государственной власти, которая нацелена на развитие морских, речных, воздушных, железнодорожных и автомобильных перевозок.

Основная цель государственного управления транспортной инфраструктурой – это «совершенствование организационно-управленческих отношений и формирование единой транспортной системы страны и регионов» [34, с. 116]. Данную цель можно дополнить следующими положениями: «своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей населения и общественного производства в перевозках и потребностей обороны государства, защиту их прав при транспортном обслуживании, безопасное функционирование транспорта, соблюдения необходимых темпов и пропорций» [40, с. 273].

К субъектам государственного управления на транспорте следует отнести органы исполнительной власти, которые реализуют полномочия в указанной сфере от имени государства.

Приоритетными направлениями государственного управления транспортной инфраструктурой являются следующие:

- «мобильность населения и доступность транспортных услуг;
- снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
- снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды;
- повышение производительности труда на транспорте;
- рентабельность транспортных систем;
- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта» [9] и др.

Следует отметить, что государственное управление транспортной системой является трехуровневой. По законодательству федеральные пути – юрисдикция Российской Федерации. Следующий уровень управления – органы исполнительной власти регионов (в виде министерств или департаментов), далее – муниципальные органы власти [36, с. 65].

В управлении транспортной инфраструктурой применяются экономические, административные, нормативно-правовые методы.

Государственное воздействие на транспортные системы осуществляется через:

- «государственное регулирование на основе транспортного законодательства и проявления нормотворческой власти государства;
- государственное управление, осуществляемого через деятельность специально уполномоченных органов исполнительной власти» [35, с.65].

Управление государственного управления транспортной инфраструктурой начинается с федерального уровня. Так, постановлением Правительства РФ от 4 октября 2013 г. №880 утверждено Положение о

федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности. В рамках данного положения закреплено, что государство осуществляет контрольно-надзорные функции, которые направлены на предупреждение, выявление и пресечение нарушений в области транспортной безопасности [26, с. 112].

Правительство Российской Федерации принимает активное участие в управлении транспортной инфраструктурой, что находит свое отражение в многочисленных правовых актах по вопросам функционирования транспортной системы.



Рисунок 1.1 – Подведомственные службы и агентства Министерства транспорта Российской Федерации

В структуре Министерства транспорта РФ находятся подведомственные службы и агентства (см. рис. 1.1), которые ответственны за управление транспортной инфраструктурой, а именно Федеральная служба по надзору в

сфере транспорта, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство железнодорожного транспорта.

Итак, система управления транспортной системой имеет трехзвенную структуру, которая обеспечивает:

- организацию и проведение государственной политики в транспортной системе, в том числе в транспортной инфраструктуре, и нормативно-правовое регулирование транспортной деятельности, что находит свое отражение в деятельности Министерства транспорта РФ;
- контроль и надзор в данной сфере (деятельности Ространснадзора);
- оказание государственных услуг (Росавтодор, Росжелдор, Росавиация, Росморречфлот) [35, с.68].

Главным органом, осуществляющим контрольно-надзорные функции, является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы. Федеральный государственный контроль (надзор) осуществляется государственными транспортными инспекторами [6].

Федеральный государственный контроль (надзор) осуществляется посредством:

- 1) «организации и проведения проверок субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры, в том числе плановых и внеплановых выездных проверок, при проведении которых допускается использование тест-предметов и тест-объектов;
- 2) принятия Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами предусмотренных законодательством РФ мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений;
- 3) систематического наблюдения за исполнением субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками объектов транспортной

инфраструктуры требований в области транспортной безопасности, анализа и прогнозирования исполнения требований в области транспортной безопасности;

- 4) организации и проведения плановых (рейдовых) осмотров, обследований транспортных средств (судов и иных плавучих средств, находящихся на внутренних водных путях и в акваториях портов, во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне РФ, автомобильного и городского наземного электрического транспорта, подвижного состава железнодорожного транспорта, воздушных судов) в процессе их эксплуатации» [6].

На региональном уровне управление транспортной инфраструктурой осуществляется отраслевыми министерствами и их подведомственными структурами [25, с. 374]. В рамках регионального уровня принимаются программы развития транспортной инфраструктуры региона, разрабатываются программы развития транспортной инфраструктуры. Чаще всего, государственная программа в регионах направлена на «содержание автомобильных дорог в надлежащем состоянии, обеспечение безопасности дорожного движения и развитие скоростного внеуличного транспорта» [37, с. 75].

Следует отметить, что как на региональном, так и на местном уровне устанавливаются тарифы, осуществляется контроль за ценообразованием, используются налоговые льготы, а также применяется механизм покрытия текущих убытков предприятий, деятельность которых направлена на осуществление социально-значимых перевозок [27, с.108].

Таким образом, в настоящее время существует единая транспортная система, которая направлена на удовлетворение требований общественного производства, национальной безопасности, которая имеет разветвленную инфраструктуру и отвечает внутренним и внешним экономическим связям

государства. Управление данной системой осуществляется на федеральном, региональном и местном уровнях.

### **1.3 Формы и методы реализации надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой**

Контрольно-надзорная деятельность государства всегда была в центре внимания ученых. Проблемам государственного контроля и надзора посвящено большое количество научных работ.

В своей работе Е.И. Васильева определяет контрольно-надзорную функцию как «как направление деятельности государства по установлению фактического выполнения юридических норм и сдерживанию выявленных отклонений» [22, с. 59]. Данная функция включает в себя непосредственное наблюдение за соответствием фактической деятельности контролируемых субъектов предписаниям закона.

Раскрытие сущности понятий «надзор» и «контроль» сталкивается с противоположными подходами. Причем даже в самом законе встречается противоречие. Так, например, в рамках Указа Президента РФ «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» определяется, что под функциями по контролю и надзору понимается:

- 1) «осуществление действий по контролю и надзору за исполнением органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими лицами и гражданами установленных Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами и другими нормативными правовыми актами общеобязательных правил поведения;
- 2) выдача органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами разрешений (лицензий) на

осуществление определенного вида деятельности и (или) конкретных действий юридическим лицам и гражданам;

3) регистрация актов, документов, прав, объектов, а также издание индивидуальных правовых актов» [5].

Что касается Федерального закона № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», то здесь категории «контроль» и «надзор» воспринимаются как синонимы и предполагают «деятельность уполномоченных органов государственной власти, направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений посредством организации и проведения проверок различного рода» [4].

По мнению Е.И. Васильевой, понятия «контроль» и «надзор» необходимо рассматривать отдельно. Так, контроль представляет собой «систему действий, включающую наблюдение, проверку протекающих процессов, по выявлению фактического положения дел и сравнению результатов с нормами, стандартами и т.д., устранению выявленных недостатков и оценке эффективности управляющего воздействия» [22, с. 58].

Что касается надзора, то это «особая специфическая форма деятельности соответствующих государственных органов, также направленная на систематическое наблюдение и постоянный присмотр за деятельностью субъектов управленческих, административно-правовых отношений с целью проверки соответствия их решений и действий нормам действующего законодательства» [22, с. 58]. Следовательно, получаем, что при надзоре исключается вмешательство в текущую административно-хозяйственную деятельность субъекта.

Специфическими чертами контрольно-надзорной функции являются:

1) «осуществление данной функции в отношении подчиненных органов, физических и юридических лиц;

2) возможность вмешательства в оперативно-хозяйственную деятельность контролируемого субъекта;

3) осуществление оценки деятельности контролируемого субъекта с точки зрения законности и целесообразности;

4) нормативно закрепленная возможность субъектов контроля непосредственного привлечения к ответственности правонарушителей» [22, с. 59].

Предметом надзора наземного транспорта является соблюдение:

- обязательных требований, установленных Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [3];
- лицензионных требований к деятельности по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами;
- обязательных требований к перевозкам опасных и скоропортящихся грузов;
- обязательных требований к осуществлению: проезда по автомобильным дорогам общего пользования, движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, проезда по платным дорогам, эксплуатации объектов дорожного сервиса, работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;
- обязательных требований в области организации регулярных перевозок (наличие маршрутов регулярных перевозок у перевозчиков, соответствие характеристик транспортного средства указанным в карте маршрута, порядок посадки и высадки пассажиров и др.);
- обязательных требований в области международных автомобильных перевозок;
- обязательных требований к использованию навигации;
- обязательных требований к эксплуатации транспортных средств;

- обязательных требований к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, которые осуществляют перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования;
- обязательных требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг;
- обязательных требований к страхованию ответственности перевозчика;
- обязательных требований пожарной безопасности;
- требований, установленных техническими регламентами [8].

Согласно Положению о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, органы, осуществляющие государственный контроль (надзор), вправе «проводить плановые, внеплановые проверки, обследования, мониторинг, контрольные закупки, осмотры, досмотры, проводить инвентаризацию, экспертизы, расследования, а также различные мероприятия по профилактике и пресечению нарушений» [6]. Однако на законодательном уровне не было дано разграничения на формы и методы реализации надзорных функций.

В работе А. А. Дюмина определено, что «под формами управления понимается внешнее выражение управляющего воздействия, а под методами понимается совокупность приемов и способов выполнения управленческих функций» [24, с. 311].

На сегодняшний день в законодательстве отсутствует четкое разграничение форм и методов реализации надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой. Определим формы, которые прописаны в Положении о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности.



Рисунок 1.2 – Формы реализации надзорных функций в транспортной инфраструктуре [6]

Как видно из Рисунка 1.2, к формам относятся проверки, профилактика, мониторинг. Каждая форма имеет свои особенности реализации.

Что касается методов реализации надзорных функций в транспортной инфраструктуре, то к ним можно отнести рассмотрение и анализ документов, обследование объектов транспортной инфраструктуры, проведение экспертиз и расследований, информирование, предостережение, наблюдение, анализ, прогнозирование, другие мероприятия по контролю (надзору) [44].

Следует отметить, что эти формы и методы дополнялись с изменениями законодательства. Так, одним из важнейших изменений стало введение риск-ориентированного подхода при организации государственного контроля (надзора). Это значит, что в первую очередь различные проверки осуществляются в тех субъектах, которые отнесены к высокому группировки риска.

Таблица 1.1 – Категории риска и классы (категории) опасности [7]

Категории риска	Классы (категории) опасности	Особенности проведения плановых проверок	
		для федерального государственного контроля (надзора)	для регионального государственного контроля (надзора)

Продолжение Таблицы 1.1

Чрезвычайно высокий риск	1 класс	плановая проверка проводится 1 раз в период, установленный положением о виде федерального государственного контроля (надзора) или положением о лицензировании конкретного вида деятельности	плановая проверка проводится 1 раз в год
Высокий риск	2 класс		плановая проверка проводится 1 раз в 2 года
Значительный риск	3 класс		плановая проверка проводится 1 раз в 3 года
Средний риск	4 класс	плановая проверка проводится не чаще 1 раза в период, установленный положением о виде федерального государственного контроля (надзора) или положением о лицензировании конкретного вида деятельности	плановая проверка проводится не чаще 1 раза в 4 года и не реже 1 раза в 5 лет
Умеренный риск	5 класс		плановая проверка проводится не чаще 1 раза в 6 лет и не реже 1 раза в 8 лет
Низкий риск	6 класс	плановые проверки не проводятся	плановые проверки не проводятся

Как видно из Таблицы 1.1, всего выделяют 6 классов риска. Для каждой категории определены свои сроки проведения плановых проверок как на федеральном, так и на региональном уровне.

Одним из новых форм, которые были введены в рамках риск-ориентированного подхода стала профилактика, которая «определила новые способы воздействия на подконтрольные субъекты, предопределяющие информирование юридических лиц и индивидуальных предпринимателей о предмете проверок» [24, с. 311].

Также одним из подформ является дистанционная проверка, а именно дистанционное наблюдение для обеспечения «транспортной безопасности на

объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах с применением аудио- и видеосистем»[6].

Кроме того, был введен новый эффективный метод проведения проверки, а именно проверочные листы или список контрольных вопросов — «представляет собой перечень вопросов, подразумевающих краткий ответ «да» или «нет», позволяющий судить о соблюдении или несоблюдении обязательных требований, составляющих предмет проверки. Каждый вопрос содержит ссылку на нормативный акт, предусматривающий данное требование» [24, с. 314].

Надзор осуществляется при помощи проведения следующих мероприятий:

- контрольная закупка;
- выборочный контроль;
- инспекционный визит;
- рейдовый осмотр;
- документарная проверка;
- выездная проверка;
- выездное обследование [8].

Уполномоченными на принятие решений о проведении надзорных мероприятий должностными лицами являются руководители и заместители руководителей территориальных органов контролирующего органа. Надзор осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при осуществлении им федерального государственного надзора [3].

В ходе проверки инспекторы имеют право использовать технические средства, фотографировать, записывать аудио и видео объектов и документов [8].

Государственный транспортный инспектор при осуществлении контроля (надзора) осуществляет следующие полномочия:

- «производит осмотр транспортных объектов и транспортных средств;
- проводит проверки субъектов транспортного комплекса, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность;
- запрашивает у субъектов транспортного комплекса необходимые для выполнения задач контроля (надзора) документы и информацию;
- осуществляет мероприятия по весовому контролю;
- осуществляет мероприятия по транспортному контролю;
- применяет предусмотренные законодательством Российской Федерации меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений субъектами транспортного комплекса требований в установленной сфере деятельности, а также меры, направленные на ликвидацию последствий указанных нарушений;
- составляет протоколы об административных правонарушениях, а в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, рассматривает их и выносит по ним постановления;
- выдает юридическим и физическим лицам, должностным лицам в установленной сфере деятельности обязательные для исполнения предписания об устранении выявленных нарушений, в том числе о запрете эксплуатации объекта транспортной инфраструктуры, запрете и приостановке движения транспортных средств (далее – предписания), и проверяет их исполнение» [49].

Контроль в сфере безопасности дорожного движения осуществляется при помощи федерального государственного контроля (надзора), а также надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства. Контроль осуществляется органами исполнительной власти [1].

Таким образом, среди форм реализации надзорных функций можно выделить проверки, профилактика, мониторинг. Что касается методов реализации надзорных функций, то это может быть рассмотрение и анализ документов, обследование объектов транспортной инфраструктуры, проведение экспертиз и расследований, проверочные листы.

## **2. ПРАКТИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА НАД НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ Г.КАЗАНИ (НА МАТЕРИАЛАХ УГАН НОТБ ПФО РОСТРАНСНАДЗОРА)**

### **2.1 Реализация функций надзора в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани, осуществляемого УГАН НОТБ ПФО Ространснадзором**

Современная система государственного управления транспортом в России построена с учетом основных направлений административной реформы и осуществляет свою деятельность с помощью специальных федеральных органов исполнительной власти:

- Министерства транспорта РФ;
- Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- федеральных агентств.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) включает в себя 5 направлений:

- Госжелдорнадзор;
- Госавтодорнадзор;
- Госморречнадзор;
- Госавианадзор;
- Транспортная безопасность.

Деятельность Федеральной службы по надзору в сфере транспорта направлена на повышение уровня зрелости управления процессами разного уровня и эффективности деятельности Службы в целом, процессов стратегического и операционного управления, процессов управления кадрами, организационной структуры и результативности. Она осуществляет функции по контролю в «сфере гражданской авиации, использования воздушного

пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного (за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях), железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене» [10].

Рассмотрим более подробно Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Приволжскому федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора).

УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора является территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, осуществляющим функции Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) по контролю (надзору) за деятельностью в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства РФ, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ, авиационной безопасности, авиационно-космического поиска и спасания, поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов, за деятельностью в сфере транспортной безопасности на территории Приволжского федерального округа [43].

Основными задачами Управления являются:

1. Осуществление контроля (надзора) на поднадзорной территории за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации:

а) о гражданской авиации;

б) об использовании воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации;

в) в сфере гражданской авиации, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), дорожного хозяйства и на метрополитене, в части обеспечения транспортной безопасности в этой сфере, авиационной безопасности, авиационно-космического поиска и спасания и аварийно-спасательного обеспечения на транспорте, в пределах своей компетенции.

2. Информационное обеспечение при возникновении чрезвычайных ситуаций, происшествий, угроз и совершении актов незаконного вмешательства в транспортном комплексе [11].

Структура управления УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора представлена следующим образом.



Рисунок 2.1 – Структура управления УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора [43]

Как видно из Рисунка 2.1, главным звеном в управлении УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора является Начальник Управления. В настоящее время эту должность занимает Дорофеев Андрей Владимирович. В подчинении Начальник Управления имеет своих заместителей, которые руководят отделами. Отдел надзора за обеспечением транспортной безопасности имеет свои представительства в 10 городах, в том числе в Казани.

Проведенный анализ строился на данных Госжелдорнадзора и Госавтодорнадзора как основных органов, осуществляющих функцию надзора наземной транспортной инфраструктуры. В Приволжском федеральном округе функционируют:

- Приволжское управление государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Приволжское УГЖДН Федеральной службы по надзору в сфере транспорта) (г. Нижний Новгород);
- Средне-Волжское межрегиональное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Средне-Волжское МУГАДН) (рис. 2.2).

Согласно данным Приволжскому управлению государственного железнодорожного надзора в федеральном округе есть Горьковская, Куйбышевская железные дороги и примыкающие к ним территории. На участках открыты для грузовой работы 698 станций. Управлению поднадзорно 2055 предприятий железнодорожного комплекса. Функции контроля и надзора осуществляют 18 инспекторов [47].

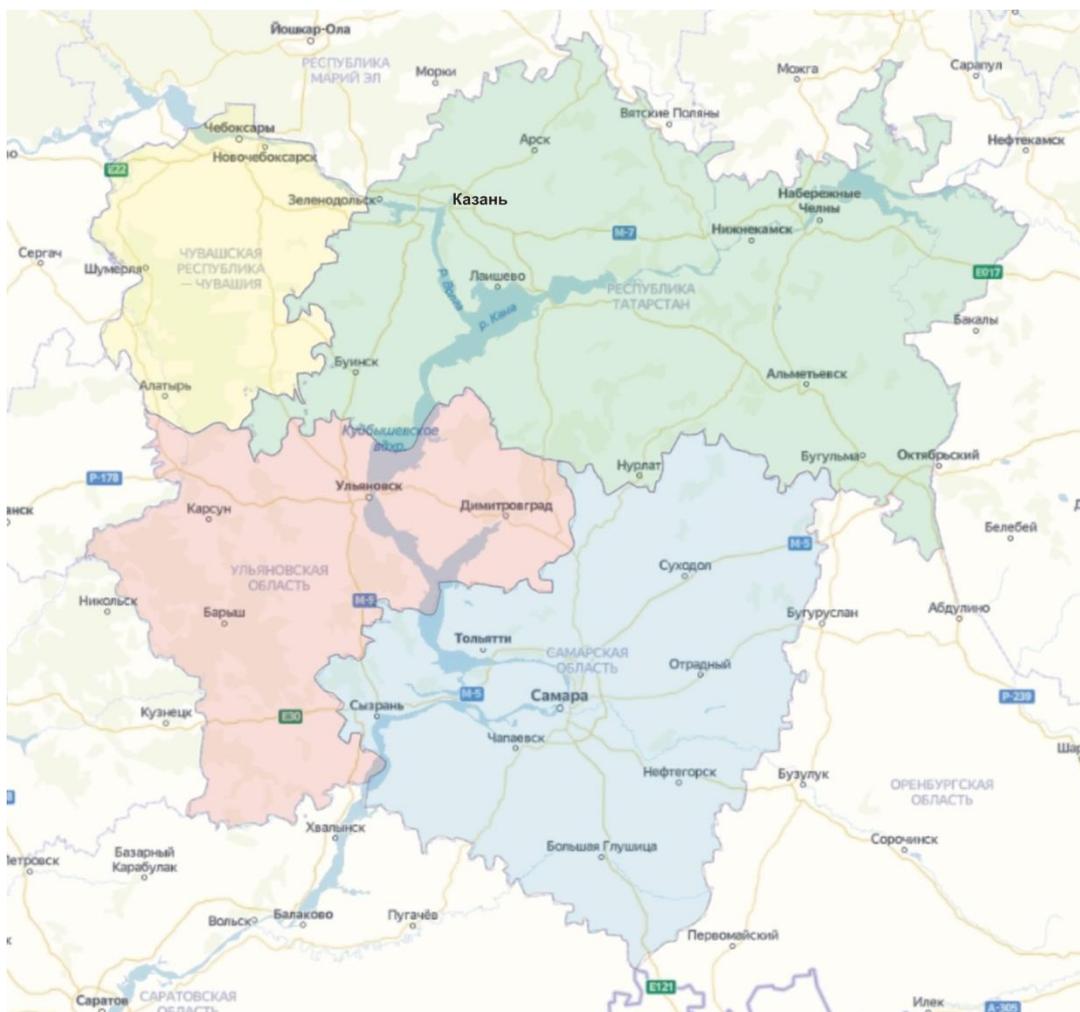


Рисунок 2.2 – Область контроля Средне-Волжского МУГАДН

В состав Средне-Волжское МУГАДН входят следующие регионы (см. рис. 2.2): Республика Татарстан, Чувашская Республика, Самарская и Ульяновская области. Данный орган осуществляет контрольные (надзорные) функции в сфере автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и дорожного хозяйства [48].

Рассмотрим состояние транспортной инфраструктуры и органы управления в области наземной транспортной инфраструктуры в столицах данных регионов ПФО: Казани, Чебоксарах, Самаре и Ульяновске.

Система управления на местном уровне представлена администрацией муниципального образования. Так, в Казани развитие транспортной инфраструктуры – одна из задач комитета по транспорту. Он курирует работу

муниципальных транспортных предприятий, учреждений и индивидуальных предпринимателей. Структуру комитета представим ниже (см. рис. 2.3).



Рисунок 2.3 – Структура управления транспортом г. Казани

Комитет заключает муниципальные контракты на оказание транспортных услуг и осуществляет контроль за исполнением их условий. Утверждает и контролирует порядок, сроки и формы отчетности перевозчиков и организаторов пассажирских перевозок. Комитет контролирует соблюдение расписаний и графиков движения всех видов городского пассажирского транспорта [19].

В развитии транспортной системы важную роль играет Управление ГИБДД МВД по Республике Татарстан, которое курирует деятельность Республиканского государственного унитарного предприятия «Безопасность дорожного движения» (РГУП «БДД»). Цели деятельности: повышение безопасности дорожного движения, снижение аварийности и транспортного травматизма, обеспечение надлежащего эксплуатационного состояния автомобильных дорог, повышение уровня защищенности от противоправных посягательств [12].

В г. Чебоксары Чувашской Республики управление транспортной инфраструктурой осуществляет Управление ЖКХ, энергетики, транспорта и связи (рис. 2.4).



Рисунок 2.4 – Структура управления транспортом г. Чебоксары

Непосредственно управлением транспортной системой занимается отдел транспортного обеспечения и связи, который участвует в разработках направлений развития транспортной инфраструктуры, осуществляет контроль дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог, выполняет обследование маршрутной сети города и объектов транспортной инфраструктуры [20]. Следует упомянуть о Центре организации и безопасности дорожного движения Чувашской Республики, деятельность которого направлена на обеспечение безопасности на дорогах.

В Самаре управление транспортной инфраструктурой осуществляется Департаментом транспорта администрации городского округа (рис. 2.5).

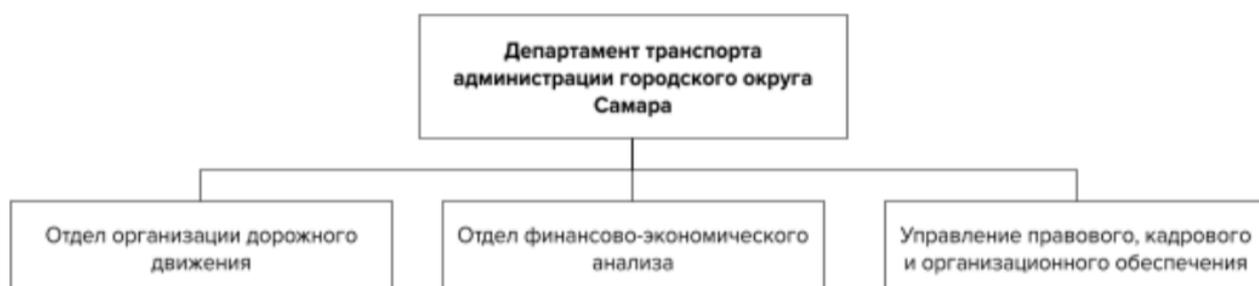


Рисунок 2.5 – Структура управления транспортом г. Самара

Департамент транспорта обеспечивает функционирование городского пассажирского транспорта, контролирует повышение качества оказания услуг в сфере перевозок населения автомобильным и городским электрическим

транспортом общего пользования. Также контролирует осуществление подготовки и выдачи разрешений на движение по автомобильным дорогам машин с тяжеловесным и крупногабаритным грузом и др. [18].

В Ульяновске управление транспортом осуществляется Управлением дорожного хозяйства и транспорта (рис. 2.6).

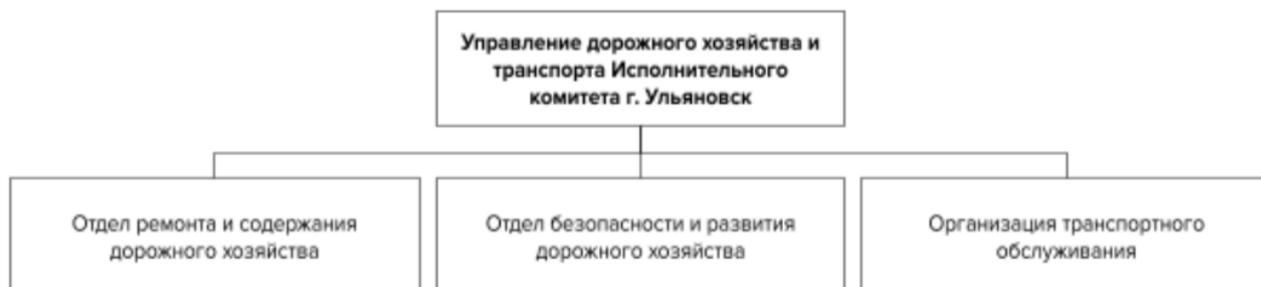


Рисунок 2.6 – Структура управления транспортом г. Ульяновск

В процессе своей деятельности Управление дорожного хозяйства и транспорта осуществляет контроль за выполнением условий муниципальных контрактов, организует мониторинг и прогнозирование в сфере транспортного обслуживания. Также обеспечивает осуществление мероприятий по безопасности дорожного движения на дорогах местного значения [17].

Одним из методов развития инфраструктуры территории является реализация муниципальных программ. Следует отметить, что в Казани, Чебоксарах и Ульяновске действуют долгосрочные программы, а в Самаре со сроком от 2021 до 2025 года. Изучим их содержание.

Таблица 2.1 – Программы развития транспортной инфраструктуры

Название программы	Этапы реализации	Цель программы	Подпрограммы	Финансирование
Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на период до 2040 года [16]	1 этап – с 2018 по 2024 год; 2 этап – с 2025 по 2040 год	создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы	-	Муниципальный бюджет – 53 914,8 тыс. руб. Внебюджетные источники – 4 тыс.руб.

Продолжение Таблицы 2.1

Развитие городского пассажирского транспорта в городском округе Самара [15]	2021-2025	создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах Самары	-	Муниципальный бюджет 3 099 959,3 тыс. руб, Вышестоящие бюджеты – 2 795 727,8 тыс. руб.
Развитие транспортной системы города Чебоксары [14]	1 этап – 2019 – 2025 годы; 2 этап – 2026 – 2030 годы; 3 этап – 2031 – 2035 годы	- Увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативам; - снижение ДТП; обеспечение доступности для населения безопасных и качественных транспортных услуг	- Безопасные и качественные автомобильные дороги; - Пассажирский транспорт; - Безопасность дорожного движения	Муниципальный бюджет – 40 552 222,5 тыс. руб. Региональный бюджет – 3 586 138,4 тыс. руб. Федеральный бюджет – 1 930 526,9 тыс. руб
Развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Ульяновск» [13]	2020-2035	Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности	-	35 637 000 тыс. руб. (без разделения уровней финансирования)

Таким образом, в анализируемых городах реализуются муниципальные программы по развитию транспортной системы (см. табл. 2.1). В основном, они направлены на улучшение качества дорог, уменьшение ДТП, увеличение безопасности дорожного движения.

Для оценки текущего состояния транспортной инфраструктуры мы выбрали ряд показателей и рассмотрели их динамику за 2016-2020 годы по данным городам.

Таблица 2.2 – Население, тыс.чел.

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	1216965	1231878	1243500	1251969	1257391	103,3	2
Чебоксары	491306	500052	502882	505800	508057	103,4	1
Самара	1170978	1169771	1163440	1156644	1156695	98,8	4
Ульяновск	644383	647425	649384	650652	650334	100,9	3

Как видно из Таблицы 2.2, на 2020 год по количеству жителей лидирует Казань (1,3 млн. чел.), второе место занимает Самара (1,2 млн. чел.). В Чебоксарах и Ульяновске численность меньше в два раза. Что касается рейтинга по темпу роста численности, то города расположились следующим образом: Чебоксары (лидер), Казань, Ульяновск и Самара. В последнем городе с 2016 года по 2020 год наблюдается снижение данного показателя (-1,2%).

Таблица 2.3 – Протяженность автодорог общего пользования местного значения, на конец года, км

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	1847	1879,9	1887,6	1949,1	1948,7	105,5	1
Чебоксары	416,3	416,3	416,3	416,3	426,1	102,4	3
Самара	1087,8	1087,8	1087,8	1087,8	1102,6	101,4	4
Ульяновск	1006,3	1034,2	1040,3	1049,2	1057,1	105,0	2

К дорогам общего пользования местного значения относятся автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов, за исключением федеральных, региональных, межмуниципальных и частных дорог. Итак, как показывает Таблица 2.3, на 2020 год наибольшая протяженность дорог общего пользования находится в Казани, далее в Самаре и Ульяновске, а в Чебоксарах протяженность самая маленькая (около 5 раз меньше, чем в Казани). По темпу роста данного показателя на первом месте также город Казань, далее Ульяновск и Чебоксары, аутсайдером является город Самара.

Таблица 2.4 – Протяженность автодорог общего пользования местного значения с усовершенствованным покрытием, на конец года, км

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	1718	1750,9	1757,9	1819,4	1819,4	105,9	1
Чебоксары	305,5	306,6	307,9	309,3	321,9	105,4	2
Самара	707,8	707,8	707,8	709,4	724,2	102,3	3
Ульяновск	750,8	755,2	755,2	794,2	716	95,4	4

Одним из показателей развитости транспортной инфраструктуры территории является наличие дорог с усовершенствованным покрытием. К таким покрытиям относят дороги из асфальтобетонных, цементобетонных смесей, из щебеночных, гравийных, шлаковых или других минеральных материалов, обработанных органическими и минеральными материалами. Согласно Таблице 2.4, на 2020 год из анализируемых городов наибольшая протяженность дорог с усовершенствованным покрытием в Казани. Далее в Ульяновске и Самаре, но в них показатель меньше в два раза, чем в Казани. Наименьший показатель у города Чебоксары. Следует рассмотреть и темп роста таких дорог. Так, в данном случае лидером остается Казань, но второе место занимает Чебоксары (5,4% к 2016 году). Аутсайдером является

Ульяновск, где наблюдается отрицательный эффект (дорог с усовершенствованным покрытием становится меньше).

Таблица 2.5 – Доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	26,96	24,74	24,23	21,99	21,9	81,2	3
Чебоксары	79,82	72,47	62,07	56,93	50,2	62,9	2
Самара	38,61	38,42	32,8	33,61	56,4	146,1	4
Ульяновск	59,94	52,43	52,12	51,68	32,7	54,6	1

Рассмотрим долю протяженности дорог, которые не отвечают существующим нормативам. Так, по данным на Таблице 2.5, на 2020 год наибольший объем таких дорог находится в Самаре – более половины дорог находится в ненадлежащем качестве. К тому же с 2019 года по 2020 таких дорог стало около 2 раза больше. Далее – Чебоксары, где половина дорог не соответствует нормативам. На третьем месте Ульяновск (32,7%) и лидер – Казань (21,9). Что касается темпа роста, то абсолютным анти-лидером является город Самара (+146,1). Лидер по темпу уменьшения – Ульяновск (-45,4%).

Таблица 2.6 – Общая протяженность улиц, проездов, набережных на конец года, км

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	1847	1879,9	1887,6	1949,1	1948,7	105,5	2
Чебоксары	492,1	492,1	492,1	492,1	492,1	100,0	4
Самара	1756	1756	1756	1757,8	1757,8	100,1	3
Ульяновск	915	965,4	1041,4	1043	1057,1	115,5	1

Согласно Таблице 2.6, наибольшая протяженность улиц, проездов, набережных наблюдается в Казани. Лишь на 200 км отстает город Самара. В Чебоксарах данный показатель в 4 раза меньше, чем в Казани. По темпу роста можно сделать вывод, что в Ульяновске протяженность улиц, проездов, набережных с каждым годом увеличивается. С 2016 года по 2020 год показатель вырос (+15,5%) тогда, когда как в Казани темп роста составляет 5,5%. Следует выделить, что в Чебоксарах изменений не наблюдается, как и в Самаре лишь незначительные перемены (+0,1%).

Таблица 2.7 – Общая протяженность освещенных частей улиц, проездов, набережных на конец года, км

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	1745	1777	1787	1849,1	1849,1	106,0	2
Чебоксары	485,2	485,2	485,2	485,2	485,2	100,0	4
Самара	1499,9	1499,9	1504	1518,6	1526,3	101,8	3
Ульяновск	569,6	571,3	585	883	883	155,0	1

Важную роль в обеспечении качественных транспортных услуг является освещение улиц, проездов, набережных. Так, по данным в таблице 2.7, по темпу роста данного показателя на первом месте находится город Ульяновск: с 2016 года по 2020 год темп роста составил +55%. Но важно заметить, что с 2019 года изменений не наблюдается. В городе Казани наблюдается положительные тенденции (темп роста +6%. В Самаре заметны незначительные изменения, а в Чебоксарах изменений не наблюдается – освещенность находится на том же месте, что было в 2016 году.

Таблица 2.8 – Количество автозаправочных станций (АЗС), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, ед.

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спада, %	
Казань	184	181	178	178	176	95,7	2
Чебоксары	42	39	42	42	42	100,0	1
Самара	100	100	100	100	100	100,0	1
Ульяновск	81	81	81	81	81	100,0	1

По Таблице 2.8 можно сделать вывод, что в Казани с каждым годом уменьшается количество АЗС тогда, как в других исследуемых городах показатель остается неизменным.

Таблица 2.9 – Общее количество ДТП в городе, ед.

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спада, %	Рейтинг
Казань	2092	2050	2030	1906	1765	84,4	2
Чебоксары	606	580	562	552	478	78,9	1
Самара	1130	1076	1404	1426	1231	108,9	3
Ульяновск	602	652	712	745	765	127,1	4

Как показывает Таблица 2.9, наибольшее количество ДТП наблюдается в Казани и Самаре. По темпу роста можно сделать вывод, что в городах Казань и Чебоксары с каждым годом число ДТП снижается. Однако в Самаре и Ульяновске данный показатель с каждым годом увеличивается. Но стоит заметить, что в Самаре с 2019 года наблюдается снижение количества ДТП.

Таблица 2.10 – Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром городского округа (муниципального района), в общей численности населения городского округа (муниципального района), %

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	0	0	0	0	0	0	1
Чебоксары	0	0	0	0	0	0	1
Самара	0	0	0	0	0	0	1
Ульяновск	0	0	0	0	0	0	1

По данным Таблицы 2.10, в анализируемых городах нет населенных пунктов, где не установлены регулярные автобусные и (или) железнодорожные сообщения, что, несомненно, является положительным показателем.

Таблица 2.11 – Расходы местного бюджета, фактически исполненные на транспорт, тыс. руб.

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спад а, %	Рейтинг
Казань	483352	378798	513948	312552	590064,3	122,1	4
Чебоксары	10911	82077	77024,8	107353,3	90716	831,4	1
Самара	888414,8	2445624,4	1911339,2	1680864	2091404,5	235,4	2
Ульяновск	300228	355515	292300	349917	380161,1	126,6	3

Важно также изучить финансовую составляющую транспортной инфраструктуры. Так, согласно Таблице 2.11, наибольший объем финансирования транспортной системы наблюдается в городском округе Самара (2 млн. руб.), далее в Казани (590 тыс. руб.), Ульяновске (380 тыс. руб.) и Чебоксарах (91 тыс. руб.). Если смотреть по темпу роста, то в городе Чебоксары – заметное увеличение финансирования (если смотреть разницу 2016 и 2020 годов). Но с 2019 года по 2020 год наблюдается снижение данного

показателя (-17 тыс. руб). Далее наибольший рост виден в Самаре (+235,4%). Можно заметить, что в Ульяновской области колебания небольшие, относительно других городов.

Таблица 2.12 – Расходы местного бюджета, фактически исполненные на дорожное хозяйство, тыс. руб.

	2016	2017	2018	2019	2020	Темпы роста/спада, %	Рейтинг
Казань	1436349	1622296	1837051	1790725	1711867,7	119,2	3
Чебоксары	1589652	2069859	2566886,6	2048198,8	2322887,1	146,1	2
Самара	3981208,8	4473077,3	3097683,4	3704018,6	3616043,7	90,8	4
Ульяновск	238340	2143817	1821992	1578541	1808418,8	758,8	1

Если смотреть финансирование дорожного хозяйства, то в Таблице 2.12 можно заметить следующее: наибольший объем денежных средств выделяется в Самаре (3,6 млн. руб.), далее Чебоксарах (2,3 млн. руб.), Ульяновске (1,8 млн. руб.), Казани (1,7 млн. руб.). Наибольшее увеличение финансирования наблюдается в Ульяновске (в 7 раз выросло).

Таблица 2.13 – Распределение городов по рейтингу

	Среднее рейтингов	Место
Казань	2,1	2
Чебоксары	2,0	3
Самара	2,9	1
Ульяновск	2,0	3

По результатам изучения изменений показателей транспортной инфраструктуры можно сделать вывод (см. Табл. 2.13): наибольшее количество положительных изменений наблюдается в городе Самара.

Таким образом, в данном разделе были рассмотрены структура управления транспортной инфраструктурой муниципальных образований, один из инструментов управления (муниципальные программы развития транспорта)

данной сферой и результаты изменений показателей транспортной системы. По структуре управления следует отметить, что в каждом анализируемом городе есть отдельное структурное подразделение администрации, которое отвечает за транспортную политику города. В Чебоксарах данный отдел более обширный, чем в других изученных муниципальных образованиях, так как он кроме транспортной сферы включает в себя ЖКХ, энергетику и связь. По программам развития транспортной инфраструктуры: в Казани, Чебоксарах и Ульяновске программа является долгосрочной, а в Самаре – краткосрочной (срок реализации 4 года). По результатам изменений показателей транспортной инфраструктуры можно выделить такие проблемы городов, как значительная доля дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, наличие не освещенных частей улиц, проездов, набережных и рост числа ДТП.

## **2.2 Эффективность осуществления основных надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани**

Для оценки эффективности осуществления основных надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой следует рассмотреть показатели надзорных органов, а именно Госжелдорнадзора и Госавтодорнадзора.

Рассмотрим итоги работы Приволжского управления Госжелдорнадзора за 2016-2021 годы. Отметим, что данные представляются в целом по ПФО, отдельно по регионам не подразделяются.

Таблица 2.14 – Итоги деятельности Госжелдорнадзора в ПФО

	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Проведено проверок	159	40	276	217	299	321
Плановых проверок	133	15	212	151	231	201
Внеплановых проверок	26	25	64	66	68	120

Продолжение Таблицы 2.14

Выявлено нарушений	2169	1178	5014	5088	10052	6341
Принято мер запретного характера	306	233	1349	1846	1986	1471
Выдано предписаний	92	36	237	200	249	250
Устранено нарушений	2169	1061	4975	4659	9952	6320
Процент устранения нарушений	100%	90%	99,3	98,60%	99,01%	99,68%

Как видно из Таблицы 2.14, количество проверок, проводимых Гасжелдорнадзором в Приволжских регионах, с каждым годом уменьшается. Если в 2016 году количество проверок было равно 321, то в 2021 лишь 159. Стоит отметить, что большую долю проверок занимают плановые, тогда как внеплановых проверок в несколько раз меньше. В 2021 году проводилось всего 26 внеплановых проверок железнодорожной инфраструктуры.

Наибольшее количество нарушений было обнаружено в 2017 году. По сравнению с этим годом, в 2021 году число выявленных нарушений уменьшилось в 5 раз.

Количество мер запретительного характера также с каждым годом снижается. К таким мерам относят закрытие железнодорожных путей необщего пользования (участков) и стрелочных переводов, ограничение движение по железнодорожным путям (участкам) и стрелочным переводам, запрещение эксплуатации локомотивов и подвижного состава, остановка технических устройств продолжительностью более 1 смены.

Следует отметить, что количество выданных предписаний также уменьшается. Но с 2020 года по 2021 год данный показатель увеличился в три раза, несмотря на то что количество проверок уменьшилось. Предписание представляет собой приложение акта проверки и используется для отражения требований об устранении выявленных в ходе проверки нарушений.

Эффективность надзорной деятельности можно оценить с помощью процента устранения выявленных нарушений в регионах. Так, например, в 2021 году было выявлено 2169 нарушений из них устранены все (100% устранение). В 2020 году было отмечено 1178 нарушений, но устранено 1061 (90% устранено). По таблице можно сделать вывод, что лишь в 2021 году наблюдалось 100% устранение нарушений.

Далее рассмотрим итоги надзорной работы Госавтодорнадзора, а именно его межрегионального управления – Средне-Волжского МУГАДН.

Таблица 2.15 – Итоги деятельности Средне-Волжского МУГАДН в 2017 году

	Средне-Волжское МУГАДН (всего)	Республика Татарстан	Чувашская Республика	Самарская область	Ульяновская область
Проведено проверок	3978	1224	969	867	918
Проведено плановых проверок	1071	204	204	357	306
Проведено внеплановых проверок	1275	255	357	204	459
Выявлено нарушений	5661	714	1683	2244	1020
Количество устраненных нарушений	3720	750	520	971	1479
Составлено протоколов об административных правонарушениях	8619	1275	3825	2142	1377
Сумма наложенных штрафов (тыс. руб)	59877	14249,4	25379	12078,5	8170,1
Взыскано (уплачено)	43562,1	11253,2	17452	9475,2	5125,3
Выявлено АТС с нарушениями	4488	51	3417	918	102
Не прошли аттестацию по БДД исполнительные руководители и специалисты	6636	1581	57	3621	1377

Итак, отметим, что Средне-Волжское МУГАДН осуществляет надзорную и контрольную деятельность в сфере транспорта, в области автомобильного

транспорта, городского наземного электрического транспорта электрического транспорта (кроме БДД) и дорожного хозяйства. Рассмотрим результаты его работы за 2017 год.

По данным Таблицы 2.15, на данный период времени в Средне-Волжском регионе было проведено всего 3978 проверок: наибольшее количество проверок было осуществлено в Республике Татарстан (1224). Стоит отметить, что внеплановых проверок было больше, чем плановых. Больше всего внеплановых проверок было сделано в Ульяновской области (459). Кроме этих двух видов проверок в общее количество проведенных проверок включают предлицензионные проверки и административное расследование, которые не были включены в данный анализ.

В исследуемых регионах было выявлено всего 5661 нарушений, большинство которых зарегистрировано в Самарской области (2244). Наименьшее количество нарушений выявлено в Республике Татарстан.

Количество устраненных нарушений равно 3720. Среди анализируемых регионов больше всего нарушений было устранено в Ульяновской области (1479), тогда как в Чувашской Республике данный показатель равен 520.

В регионах Средне-Волжского МУГАДН в ходе анализа было составлено 8619 протоколов об административных нарушениях. Наибольшее количество протоколов приходится на Чувашскую Республику, наименьшее – на Республику Татарстан.

Следует рассмотреть также объем наложенных штрафов. Так, по всем исследуемым регионам данный показатель равен 59 877 тыс. руб. Наибольшая доля данной суммы приходится Чувашской Республике (25 379 тыс. руб), а наименьшая – Ульяновской области (8 170,1 тыс. руб.). В Республике Татарстан анализируемый показатель равен 14 249,4 тыс. руб.

Из наложенных 59 877 тыс. руб. штрафов было уплачено 43 305,7 тыс. руб. (72%). В Республике Татарстан и Самарской области наблюдается наибольший процент уплаченных штрафов (79% и 78% соответственно). Далее

в рейтинге по данному показателю находится Чувашская Республика (68,7%). Наименьшая доля взысканных штрафов приходится Ульяновской области (63%).

В ходе проверок в Средне-Волжском МУГАДН в 2017 году было выявлено 4488 автомобилей с нарушениями. Из них большая доля приходится Чувашской Республике (3417 АТС), далее – Самарской области (918 АТС). Наименьшее количество АТС с нарушениями было отмечено в Республике Татарстан (51) и Ульяновской области (102).

Во время проверок данный надзорный орган аттестует исполнительных руководителей и специалистов по БДД. В 2017 году результаты аттестации были следующими: в Самарской области не прошли проверку 3621 аттестуемых, в Республике Татарстан – 1581, Ульяновской области – 1377. Наименьшее количество данного показателя наблюдается в Чувашской Республике (57 исполнительных руководителей и специалистов).

Таблица 2.16 – Итоги деятельности Средне-Волжского МУГАДН в 2018 году

	Средне-Волжское МУГАДН (всего)	Республика Татарстан	Чувашская Республика	Самарская область	Ульяновская область
Проведено проверок	2380	1088	578	442	272
Проведено плановых проверок	153	17	34	68	34
Проведено внеплановых проверок	340	34	102	170	34
Выявлено нарушений	1020	187	391	221	221
Количество устраненных нарушений	1360	68	578	408	306
Составлено протоколов об административных правонарушениях	6562	1802	2686	1394	680
Сумма наложенных штрафов (тыс. руб)	87065	32390,7	23639,6	20263,8	10770,9
Взыскано (уплачено), тыс .руб.	69413,3	28563,3	16523,6	17452,2	6874,2

Продолжение Таблицы 2.16

Выявлено АТС с нарушениями	1938	51	1479	374	34
Не прошли аттестацию по БДД исполнительные руководители и специалисты	306	136	34	68	68

По итогам 2018 года, как видно из Таблицы 2.16, общее число проверок снизилось на 40% по сравнению с прошлым годом и стало равным 2380 проверкам. Наибольшее число проверок также сохраняется в Республике Татарстан – 1802 проверок. В разрезе плановых и внеплановых проверок большая доля приходится на внеплановые проверки. Больше всего плановых и внеплановых проверок проведено в Самарской области: 68 и 170 соответственно.

По количеству выявленных нарушений лидирует Чувашская Республика (391), далее Самарская и Ульяновская области, на последнем месте находится Республика Татарстан. Количество устраненных нарушений превышает число выявленных нарушений. Это может быть связано с тем, что в регионах были устранения прошлогодних нарушений. По данному показателю также лидирует Чувашская Республика (578), в Самарской области – 408, в Ульяновской области – 306, а в Республике Татарстан – 68 устраненных нарушений.

В исследуемых регионах за 2018 год было составлено 6652 протоколов об административных нарушениях, что на 23% ниже, чем было в 2017 году. Больше всего нарушений зафиксировано в Чувашской Республике, а меньше всего – в Ульяновской области.

Следующий показатель – это сумма наложенных штрафов. В 2018 году она равна 87065 тысячам рублей, что на 45% больше, чем в прошлом году. Здесь распределением регионов следующее: Республика Татарстан (более 32,3 млн. руб.), Чувашская Республика (более 23,6 млн.руб.), Самарская область (более 20,2 млн.руб.), Ульяновская область (более 10,7 млн. руб). Из всех

наложенных штрафов было уплачено 69413,3 тыс. руб., что составляет 80%. При этом наилучший процент уплаченных штрафов – в Республике Татарстан 88,2%. Далее идет Самарская область – 86,1%, Чувашская Республика – 69,9% и Ульяновская область – 63,8%.

Число выявленных транспортных средств с нарушениями равняется 1938 единицам. При этом больше всего нарушений выявлено в Чувашской Республике (1479), а наименьшее – в Ульяновской области (34).

Во время проверок данный надзорный орган аттестует исполнительных руководителей и специалистов по БДД. По итогам 2018 года число тех, кто не прошел аттестацию меньше, чем было в прошлом году. Больше всего не прошли аттестацию в Республике Татарстан (136), далее идет Самарская и Ульяновская области (68), лучше всего ситуация в Чувашской Республике – всего 34 руководителей и специалистов не смогли пройти аттестацию.

В целом по 2018 году можно сделать выводы о том, что число проверок и выявленных нарушений по сравнению с прошлым годом, снизилось. При этом вырос объем наложенных и взысканных штрафов.

Таблица 2.17 – Итоги деятельности Средне-Волжского МУГАДН в 2019 году

	Средне-Волжское МУГАДН (всего)	Республика Татарстан	Чувашская Республика	Самарская область	Ульяновская область
Проведено проверок	984	294	138	228	324
Проведено плановых проверок	276	156	12	42	66
Проведено внеплановых проверок	546	108	84	126	228
Выявлено нарушений	2676	918	840	264	654
Количество устраненных нарушений	1368	396	468	282	222
Составлено протоколов об административных правонарушениях	6498	852	2784	2376	486

Продолжение Таблицы 2.17

Сумма наложенных штрафов (тыс. руб)	138780,8	80306,4	22771	21439,8	14263,6
Взыскано (уплачено), тыс .руб.	115568,2	72562,1	17457	18452,3	11253,6
Выявлено АТС с нарушениями	3510	324	2316	804	66
Не прошли аттестацию по БДД исполнительные руководители и специалисты	684	66	66	426	126

Рассмотрим итоги надзорных проверок Средне-Волжского МУГАДН, которые были сделаны в 2019 году.

Согласно Таблице 2.17, на данный анализируемый период времени надзорным органом было проведено 984 проверок. В Ульяновской области проведено больше всего – 324. Далее по количеству находятся Республике Татарстан (294), Самарская область (228), Чувашская Республике (138). В 2019 году большинство проверок было внеплановыми (546). Так, наибольшее количество внеплановых проверок приходится Ульяновской области (228), наименьшее число – Чувашской Республике (84). Большинство плановых проверок было сделано в Республике Татарстан (156). В остальных регионах таких проверок было меньше 100. Итак, можно сделать вывод, что в 2019 году в Чувашской Республике было проведено наименьшее число плановых и внеплановых проверок.

Во время своей деятельности Средне-Волжское МУГАДН выявило 2676 нарушений, большинство которых зарегистрировано в Республике Татарстан (918) и в Чувашской Республике (840). Наименьшее количество нарушений было обнаружено в Самарской области (264). Наиболее показательным является рассмотрение количества устраненных нарушений. Так, на данный промежуток времени было устранено 1368 нарушений, большинство из

которых приходится на Чувашскую Республику (468) и Республику Татарстан (396).

В Средне-Волжском регионе управления было составлено 6498 протоколов об административных правонарушениях. Большинство административных нарушений было выявлено в Чувашской Республике (43%) и Самарской области (37%). Наименьшее количество – в Ульяновской области (7%) и в Республике Татарстан (13%).

Следующий показатель деятельности надзорного органа – это сумма наложенных штрафов. В подконтрольных Средне-Волжскому МУГАДН регионах было наложено штрафов на сумму 138 780,8 тыс. руб. Наибольший объем штрафов приходится Республике Татарстан (80 306,4 тыс. руб.). В Чувашской Республике и Самарской области данная сумма чуть больше 20 млн. руб., а в Ульяновской области 14 263,6 тыс. руб. Из всех наложенных штрафов всего взыскано 83%. В Республике Татарстан данный показатель равен 90%, Самарской области – 86%, Ульяновской области – 79%. Наименьшее значение взысканных (уплаченных) штрафов обнаружено в Чувашской Республике (76,7%).

Во время проверок было выявлено 3510 автомобильных транспортных средств с нарушениями. Наибольшая доля данного показателя приходится Чувашской Республике (2316 транспортных средств). В Самарской области в 2019 году АТС с нарушениями было выявлено 804, Республике Татарстан – 324. Наименьшее значение – в Ульяновской области, всего 66 автомобильных транспортных средств.

По исследуемым регионам в общем числе 684 исполнительные руководители и специалисты не прошли аттестация по БДД, из них большинство из Самарской области (426). В Ульяновской области данный показатель равен 126. Наименьшее количество не прошедших аттестацию выявлено в Республике Татарстан (66) и Чувашской Республике (66).

Таким образом, можно отметить, что по сравнению с 2018 годом проверок надзорного органа в сфере наземного транспорта стало в два раза меньше, но увеличилось количество плановых и внеплановых проверок, а также объем выявленных нарушений в ходе надзора, соответственно и сумма наложенных штрафов на регионы. Можно сделать вывод, несмотря на уменьшение количества проверок, объем выявленных нарушений в несколько раз возросло.

Таблица 2.18 – Итоги деятельности Средне-Волжского МУГАДН в 2020 году

	Средне-Волжское МУГАДН (всего)	Республика Татарстан	Чувашская Республика	Самарская область	Ульяновская область
Проведено проверок	1194	240	225	402	327
Проведено плановых проверок	264	30	117	51	66
Проведено внеплановых проверок	603	72	75	255	201
Выявлено нарушений	2802	348	1302	348	804
Количество устраненных нарушений	912	36	324	354	198
Составлено протоколов об административных правонарушениях	5148	738	2316	1710	384
Сумма наложенных штрафов (тыс. руб)	82595,3	26607,1	30410,6	20187,6	5390
Взыскано (уплачено), тыс .руб.	71138,7923	24292,2823	25240,798	17563,212	4042,5
Выявлено АТС с нарушениями	3021	42	2178	750	51
Не прошли аттестацию по БДД исполнительные руководители и специалисты	614	165	66	324	59

Что касается общего числа проверок в 2020 году, по данным Таблицы 2.18, то по сравнению с прошлым годом их число выросло на 21%.

Распределением анализируемых регионов следующее: на первом месте Самарская область (402), на втором – Ульяновская область (327), на третьем – Республика Татарстан (240), на четвертом – Чувашская Республика (225). За этот год также число внеплановых проверок больше числа плановых. Если плановые проверки чаще всего проводились в Чувашской Республике (117), то внеплановые проверки – в Самарской области (255). Наименьшее число плановых и внеплановых проверок зафиксировано в Республике Татарстан: 30 и 72 проверок соответственно.

Количество выявленных нарушений в 2020 году равняется 2802 единицам, что на 5% больше значений 2019 года. Больше всего нарушений выявлено в Чувашской Республике (1302), в Ульяновской области – 804, меньше всего нарушений наблюдается в Республике Татарстан и Самарской области – 348 нарушений. Что касается числа устраненных нарушений, то в 2020 году этот показатель равен 912. Больше всего нарушения устранены в Самарской области (354), Чувашской Республике (324), меньше их в Ульяновской области (198), а меньше всего в Республике Татарстан (36).

За 2020 год составлено 5148 протоколов об административном правонарушении, что на 21% меньше, чем было в прошлом году. По данному показателю лидирует Чувашская Республика (2316), далее находится Самарская область (1710), Республика Татарстан (738), меньше всего протоколов составлено в Ульяновской области (384).

Сумма наложенных штрафов по итогам 2020 года равняется 82595,3 тыс. руб., что на 41% ниже прошлогодних показателей. Больше всего штрафов наложено в Чувашской Республике (30,4 млн. руб.), в Республике Татарстан (26,6 млн. руб.), в Самарской области (20,1 млн. руб.), а в Ульяновской области всего 5,4 млн. руб. Что касается доли уплаченных штрафов, то данный показатель лучше всего в Республике Татарстан – 91,3%, далее идет Самарская область – 87%, в Чувашской Республике – 83%, меньше всего в Ульяновской области – 75%.

Число выявленных транспортных средств с нарушениями в 2020 году снизилось на 14% по сравнению с прошлым годом. Больше всего нарушений по данному показателю наблюдается в Чувашской Республике (2178), меньше всего в Республике Татарстан (42). Средние показатели характерны для Самарской области (750), Ульяновской области (51).

Число специалистов и руководителей, не прошедших аттестацию по БДД, в 2020 году снизилось на 10%. Распределение регионов по данному показателю следующее: Самарская область – 324, Республика Татарстан – 165, Чувашская Республика – 66, Ульяновская область – 59 специалистов не прошли аттестацию.

По итогам 2020 года общее число проверок выросло на 21%, на 5% выросло и количество выявленных нарушений. При этом снизилось число административных нарушений на 21%, сумма наложенных штрафов на 41%. Однако доля взысканных штрафов выросла по всем регионам. Также наблюдается снижение числа транспортных средств с нарушениями и числа не прошедших аттестацию БДД.

Таким образом, проведенный анализ показал, что количество проверок транспортной системы в регионах среднего Поволжья уменьшается. Особенно в Республике Татарстан с 2017 года по 2020 проверки снизились в 6 раз. В Самарской области – в два раза, Чувашской Республике и Ульяновской области – в три. Наибольшее количество нарушений в каждый анализируемый год было обнаружено в Чувашской Республике (кроме 2017 года).

Устрояемость выявленных нарушений в регионах уменьшается. По данному показателю лидером является Чувашская Республика, что можно объяснить с количеством обнаруженных нарушений. В Республике Татарстан данный показатель в некоторых годах было меньше 100, тогда как нарушений было выявлено больше.

По уплате наложенных штрафов каждый анализируемый год лидирует Республика Татарстан (86-90% уплачено). Аутсайдером является Ульяновская область (62-78% уплачено).

Количество руководителей, которые не смогли пройти аттестацию по БДД, с каждым годом уменьшается. Наибольшее значение данного показателя на анализируемом периоде наблюдается в Самарской области, а наименьшее в Чувашской Республике. Можно сделать вывод, что в последнем регионе исполнительные руководители и специалисты в сфере БДД более компетентны, чем в других регионах.

Рассмотрим, насколько наличие постоянных проверок со стороны надзорных органов стимулирует к изменениям. Для этого рассчитаем динамику доли протяженности дорог, которая не соответствует нормативным требованиям за 2016-2020 годы.

Таблица 2.19 – Динамика доли протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %

	Темпы роста/спада 2016-2017, %	Темпы роста/спада 2017-2018, %	Темпы роста/спада 2018-2019, %	Темпы роста/спада 2019-2020, %	Темпе роста/спада за весь период, %
Казань	91,76557864	97,93856103	90,75526207	99,59072306	81,23145401
Чебоксары	90,79178151	85,64923417	91,71902691	88,17846478	62,89150589
Самара	99,50789951	85,37220198	102,4695122	167,8072002	146,0761461
Ульяновск	87,47080414	99,40873546	99,15579432	63,27399381	54,55455455

По данному показателю необходимо учитывать обратную связь: если динамика отрицательная, значит, доля плохих дорог снижается, если динамика положительная, то доля плохих дорог растет. Так, по данным в Таблице 2.19, в Казани данный показатель за весь исследуемый период имеет отрицательную динамику, общий темп спада показателя равен 18,7%.

В Чебоксарах также данный показатель снижается с каждым годом: темпы изменений составляют 8-15% в год, за весь исследуемый период наблюдается снижение показателя на 37,1%.

Обратная ситуация характерна для Самары. С 2016 по 2018 год доля плохих дорог снижалась, темпы спада были равны от 1% до 13%. В 2019 году показатель увеличился на 2,5%, а к 2020 году наблюдается резкий скачок в 67,8% в год. Итого за исследуемый период показатель вырос на 46%.

Что касается Ульяновска, то здесь наблюдается отрицательная динамика показателя. Темпы снижения показателя варьируется от 0,6% до 36%. В целом за весь исследуемый период показатель снизился на 45,4%.

В результате проведения исследования состояния транспортной инфраструктуры и анализа отчетов надзорных органов власти в сфере наземного транспорта можно сделать вывод: в городе Казань с каждым годом увеличивается протяженность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, уменьшается количество ДТП и доля дорог, которые не отвечают нормативным требованиям. Но, несмотря на это, по результатам надзорной деятельности выявлены следующие нарушения: большая доля исполнительных руководителей и специалистов, не прошедших аттестацию по БДД, к тому же в ходе надзорных проверок государственные инспекторы составляют множество протоколов об административных правонарушениях. Отдельно необходимо отметить и об уменьшении доли устранения нарушений.

### **3. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАДЗОРНЫХ ФУНКЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ Г.КАЗАНИ (НА МАТЕРИАЛАХ УГАН НОТЬ ПФО РОСТРАНСНАДЗОРА)**

#### **3.1. Применение зарубежного опыта государственного управления наземной транспортной инфраструктуры в муниципальных образованиях**

Рассмотрим опыт управления транспортной инфраструктурой в Хельсинки. Отдельное внимание здесь следует уделить тому, что в рамках городского планирования впервые применен план землепользования, жилищного строительства и транспорта. Значение плана заключается в том, что это первый план за долгую историю планирования, объединяющий вопросы планирования землепользования и транспорта (и дальнейшего планирования жилья) в единый план.

Хельсинкский столичный регион расположен в Южной Финляндии и состоит из 14 муниципалитетов (4 муниципалитета столичного региона и 10 близлежащих муниципалитетов). Это самый густонаселенный город-регион Финляндии. По оценкам, в 2050 г. здесь будет около 2 000 000 жителей и 1 000 000 рабочих мест. В связи с таким ожиданием роста будущее планирование имеет решающее значение. Будущее запланировано с помощью стратегического плана для 14 муниципалитетов, называемого планом MAL 2019, в котором описывается, как будет развиваться HMR с 2019 по 2050 год. План MAL 2019 представляет собой комплексный план землепользования, жилья и транспорта. В его разработке приняли участие представители из муниципалитетов, города, регионального транспорта Хельсинки, а также государственные учреждения и министерства [52].

В США обсуждаются вопросы внедрения частного сектора в управление транспортной инфраструктурой. В США пытались определить оптимальное сочетание общественного и частного транспорта с момента своего основания. Первоначально инфраструктура создавалась и управлялась частным сектором, но вскоре свою роль сыграл и государственный сектор. Государственное обеспечение автомобильной и авиационной инфраструктуры характеризуется растущим бюджетным дефицитом, задержками в пути и физическим износом, поскольку оно не руководствуется основными экономическими принципами: цены не отражают предельные социальные издержки; инвестиции не основаны на анализе затрат и результатов и не смогли максимизировать чистые выгоды; и эксплуатационные расходы были завышены. Кроме того, эта статическая неэффективность усугубляется динамической неэффективностью, которая объясняется медленными темпами технического прогресса в инфраструктурных услугах.

В частности, привлечение частного сектора в транспортную инфраструктуру может быть как косвенно, так и напрямую. Первый способ – введение дополнительных сборов. Например, с автомобилистов и дальнобойщиков следует взимать плату за использование пропускной способности полосы движения путем оплаты эффективных (предельных затрат) сборов за пробки, которые можно оценить с помощью современных технологий.

Вопросы приватизации автомобильных дорог и его возможные последствия обсуждались во многих странах. В частности, приватизация обусловлено тем, что это приведет к введению платных дорог. В России это пока практикуется только на уровне автомагистралей. На муниципальном уровне, внутри города данный способ обречен на неудачу.

В рамках развития и внедрения технологических инноваций могут быть реализованы технологии общего и специального назначения для повышения

эффективности ценообразования, инвестиций и операций, влияющих на безопасность дорог. К технологиям общего назначения относятся:

- 1) услуги спутниковой навигации GPS, которые, среди прочего, могут собирать информацию о автомобилистах, такую как их местоположение, скорость и альтернативные маршруты их поездок;
- 2) сигналы Bluetooth, которые могут быть обнаружены для отслеживания скорости легковых и грузовых автомобилей в дорожной системе в режиме реального времени, чтобы помочь водителям принять решение о выборе маршрута и настроить синхронизацию сигнала светофора;
- 3) мобильные программные приложения (приложения) и веб-сайты, которые предоставляют автомобилистам информацию в режиме реального времени о скорости и объемах движения, условиях на альтернативных маршрутах и доступных парковочных местах.

Большинство автомагистралей в крупных мегаполисах большую часть дня работают в условиях перегруженности, однако стандарты проектирования автомагистралей основаны на скоростях свободного движения. Дорожные власти могли бы эффективно увеличить пропускную способность в периоды пиковой нагрузки, чтобы сократить задержки, регулируя количество и ширину полос на автостраде в зависимости от объемов трафика в реальном времени, которые измеряются службами GPS-навигации.

Таким образом, чтобы позволить транспортным средствам двигаться быстрее, для интенсивного движения потребуется больше, но более узких полос, в то время как для более легкого движения потребуется меньшее количество, но более широкие полосы. Существуют технологии для установки разделителей полос, которые можно освещать, чтобы они были видны автомобилистам, и которые можно регулировать в зависимости от изменения интенсивности движения, чтобы увеличивать или уменьшать количество доступных полос. Как отмечалось в случае с открытием обочины для движения

транспорта, создание дополнительной полосы движения в периоды пиковой нагрузки привело бы к существенной экономии времени в пути для автомобилистов.

В США дорожные власти могут внедрять технологии для повышения безопасности и сокращения времени в пути, устанавливая переменные ограничения скорости (VSL), которые должным образом согласуются с потоками движения в реальном времени и другими условиями вождения, такими как погода [51].

Технологии, которые позволяют светофорам реагировать на транспортные потоки в реальном времени за счет оптимизации продолжительности светофоров, могут более широко применяться для повышения безопасности и сокращения времени в пути.

Далее рассмотрим, насколько рассмотренные технологии применимы в российских реалиях, а именно в г. Казани.

Таблица 3.1 – Возможность применения зарубежного опыта в Казани

Страна	Меры	Применимость к Казани
США	С автомобилистов и дальнобойщиков следует взимать плату за использование пропускной способности полосы движения путем оплаты эффективных (предельных затрат) сборов за пробки.	Нет, поскольку пробки создаются и за счет общественного транспорта и таксистов. Современная инфраструктура общественного транспорта не справится с увеличением пассажиропотока. Введение еще сборов приведет к повышению недовольства населения, которое уже есть из-за скачков цен на бензин.
США	Развитие и внедрение технологических инноваций (услуги спутниковой навигации GPS, мобильные программные приложения)	Можно внедрить на основе Яндекс.Навигатора возможность отображения заполненности парковок как платных, так и бесплатных.

США	Существуют технологии для установки разделителей полос, которые можно освещать, чтобы они были видны автомобилистам, и которые можно регулировать в зависимости от изменения интенсивности движения, чтобы увеличивать или уменьшать количество доступных полос.	Нет, у нас итак количество полос ограничено из-за наличия автобусной полосы. В период интенсивных пробок ситуация усугубляется автомобилистами, которые ездят по обочине.
США	Технологии для повышения безопасности и сокращения времени в пути, устанавливая переменные ограничения скорости.	Применимо в широкополосных дорогах, въездах и выездах из города. Например, повышение до 80 км/ч с весны по осень.
США	Технологии, которые позволяют светофорам реагировать на транспортные потоки в реальном времени.	Применимо при учете правильной интенсивности движения и на перекрестках с очень низкой интенсивностью движения.
Финляндия	Единый план землепользования, жилищного строительства и транспорта.	Можно, при строительстве новых районов и комплексов. В центральных районах города – хаотичная инфраструктура, которая сложилась исторически, можно применить лишь точечный ремонт и модернизацию.

Таким образом, как отражено в Таблице 3.1, не все рассмотренные меры по улучшению транспортной инфраструктуры в зарубежных странах применимы в Казани. В частности, это связано с тем, что у нас плохо развито быстрые способы перемещения, как метро. С другой стороны, большая часть населения больше предпочитает личный транспорт или такси вместо общественного, что увеличивает загруженность на дорогах. Следует отметить, что развитие транспортной инфраструктуры в России следует начать с улучшения дорожного покрытия, обеспечения высокого качества обслуживания в общественном транспорте.

### **3.2. Разработка предложений по совершенствованию государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани**

После анализа транспортной инфраструктуры Казани было отмечено, что в городе удовлетворительная транспортная система: высокая доля дорог с усовершенствованным покрытием, отвечающих нормативным требованиям, доля освещенных улиц, проездов, набережных, снижается количество ДТП, увеличивается финансирование на транспорт.

Но следует выделить, что в городе заметна тенденция перехода жителей на личные автомобили. Уровень автомобилизации на 2020 год достиг 355 машин на 1 тыс. жителей. Это создает такие проблемы в транспортной системе, как увеличение транспортного потока – появление «пробок», а также нехватка парковочных мест для жителей города. По версии «Бизнес Online» топ пробок Казани следующие: выезд/въезд со стороны Горьковского шоссе (въезд со стороны Верхнеуслонского и Зеленодольского районов, наличие новых микрорайонов), Мамадышский тракт (Пестречинский район, жилищные комплексы), Куюки – Кул Гали (Пестречинский район, Царево, Салмачи и жилищные комплексы), въезд со стороны Высокой горы (Высокая гора, Дербышки, жилищные комплексы) и др. [45].

По данным Комитета по транспорту Казани в 2020 году пассажиры общественного транспорта совершили более 183 млн. поездок. По сравнению с 2019 годом пассажиропоток снизился на 30%. Но в 2021 году общий объем перевезенных пассажиров увеличился на 12,6%. Однако, не восстановился до уровня 2019 года [46]. По опросу среди населения было выделено следующие проблемы в системе общественного транспорта Казани: в вечернее время количество общественного транспорта уменьшается из-за чего невозможно дождаться транспорт; наличие таких местностей, куда невозможно добраться без пересадок; неразвитые трамвайные пути.

Развитие транспортной системы приносит в город еще одну глобальную проблему – пагубное влияние на окружающую среду. Проблема экологичности транспорта объясняется тем, что транспортные системы являются источниками выбросов углекислого газа. Наиболее значимые факторы негативного воздействия транспорта на человека и окружающую среду: «загрязнение воздуха, окружающей среды опасными веществами, а также шум, вибрация, выделение тепла» [31, с. 48].

Рассмотрим возможности совершенствования управления транспортной инфраструктурой Казани.

К основным причинам возникновения пробок относят: отсутствие парковочных мест; неудобные развязки и плохое качество дорог; плохая организация общественного транспорта.

Направления по уменьшению пробок во многом связано с трудностями, которые возникли из-за увеличения количества личных автотранспортных средств. Поэтому необходимо бороться с ростом личного транспорта на дорогах, как это делается в зарубежных странах. Например, в Лондоне плата за проезд в центр города с 7.00 до 18.30 в будние дни 8 фунтов, благодаря чему машин в центре стало на 40% меньше, так как люди пересели на общественный транспорт [23, с. 378]. Используя данный опыт можно сделать платными въезд в центр города (на нескольких главных улицах).

Для того чтобы уменьшить время часа пик, муниципальные органы власти могут внедрить собственный график работы муниципальных органов власти: чиновники будут выезжать из офиса в разное время и не создадут заторов. Это позволит разгрузить центр города в утренние и вечерние часы.

Использование более сложной системы светофорного регулирования, учитывающей несколько параметров (таких как время суток, поток автомобилей, день недели и др.) позволило бы более эффективно управлять пробками.

Еще одним решением проблемы пробок может стать популяризация использования общественного транспорта. Для этого он должен доставлять пассажира до требуемого места быстрее, чем личный автомобиль, сохраняя приемлемую цену. Популяризация общественного транспорта может быть осуществлено лишь тогда, когда качество и комфортность общественного транспорта будет улучшена, обновлен парк транспорта и созданы удобные остановки.

Чтобы общественный транспорт передвигался быстрее, следует поставить камеры на каждый автобус, а также на каждый светофор. Данный метод широко используется в зарубежных странах, он признан эффективным во всем мире.

Создание системы перехватывающих парковок, которая находилась бы на подъездах к центру города помогло бы разгрузить обочины от припаркованных машин, являющихся помехой общественному транспорту.

Уменьшению пробок во выездах и въездах будет способствовать запуск скоростных линий метробуса из отдаленных жилых комплексов, постройка дорог-дублеров для разгрузки основных дорог, расширение развязок.

Еще одна проблема, которая появилась также из-за увеличения личных автотранспортных средств, это нехватка парковочных мест в черте города.

Решение данной проблемы можно обеспечить построением многоуровневых паркингов (как наземных, так и подземных), которые могут быть расположены под жилыми или общественными зданиями, площадями или скверами, могут быть отдельно стоящими или пристроенными, а также размещаться в аварийных или непригодных по условиям жилых зданиях. Паркинги, построенные по такой технологии, могут вместить в себя большое количество автомобилей, занимая небольшую часть территории. Так, по мнению Е.Г. Цыплаковой, средний срок окупаемости таких парковок около 5 лет, при условии, когда стоимость часа составляет более 50 руб, а суток – 200, а

цена машиноместа от 600 000 руб с абонентской платой 2 000 рублей в месяц [38, с. 36].

Но следует учитывать тот факт, что не все владельцы автомобильных транспортов могут себе позволить такие расценки, поэтому стоит рассмотреть варианты социального паркинга, содержание которых возьмет на себя государство, так как обеспечение экологии, тем самым увеличение продолжительности жизни – одно из главных направлений деятельности государства. Важно, чтобы стоимость социальных парковок должна быть доступна самым малоимущим владельцам автомобилей. Содержание социальных парковок должно перекрывать организация платных парковок.

Интересным зарубежным опытом является установка полуавтоматических башенных парковок для многоэтажных домов. Такую технологию практикуют уже в Москве.

Также отдельные паркинги можно сделать для финансово независимых граждан, в которых будут более комфортные условия, но и стоимость будет выше. Например, услуги автомонтажа, диагностики и др.

Строительство многоуровневых паркингов удовлетворит потребности жителей города в благоприятной экологической среде, а также обеспечит владельцев автомобильных транспортных средств парковочными местами вблизи от жилья или работы. К тому же такие парковки увеличат эстетический образ территории.

Создание многоуровневых паркингов стоит немалых капиталовложений, но инвесторам необходимо объяснить, что стоянка автомобилей будет платным, поэтому такие паркинги имеют шансы самоокупиться в течении нескольких лет. Рентабельность долгосрочных инвестиций в недорогие паркинги (1 млн. руб) при удачном управлении может быть сопоставима с инвестированием в квартиры-студии.

Итак, как было отмечено ранее, для того чтобы снизить количество автомобильных средств, перегруженность автодорог, необходимо улучшить организацию системы общественного транспорта.

В современном мире выделяют две системы организации общественного транспорта: консервативная; магистральная и подвозящих маршрутов. Первая система предполагает наличие множество сквозных маршрутов, а магистральная и подвозящих маршрутов предполагает использование пересадочных пунктов, к которым будут проведены магистральные маршруты, которые отличаются высокой частотой движения. Иллюстративно отличия представлены ниже (см. Рис. 3.1).

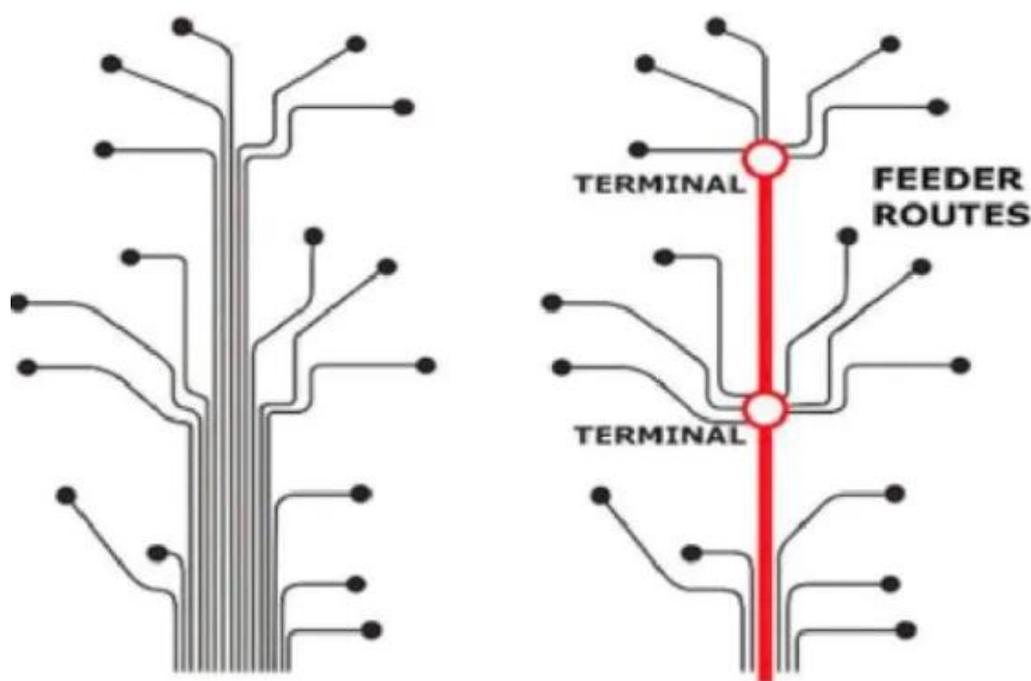


Рисунок 3.1 – Консервативная и магистральная системы организации общественного транспорта

В Казани есть маршруты, которые дублируют друг друга. В целях оптимизации системы общественного транспорта можно перейти на систему магистральных и подвозящих маршрутов. Такая система даст возможность

избежать такой ситуации, когда через весь город проложено много сквозных маршрутов.

Для информирования граждан в черте города и на остановках необходимо сконструировать карты с нанесенной на нее информации о маршрутах: на каких автобусах можно добраться до конечной остановки.

Также изменение транспортной системы повлечет изменения ценовой политики, потому как жители города будут недовольны тем, что придется оплачивать каждую пересадку. В данном случае можно внедрить разную стоимость за проезд, либо проездные по времени.

Следующая проблема управления транспортной инфраструктурой – это негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

Первым направлением в данной сфере может стать переход к использованию более безопасных видов топлива. Например, увеличение электромобилей в городе. Для этого необходимо стимулировать жителей к покупке такого вида транспортных средств. Одним из мероприятий является установка станций для зарядки электромобилей (например, на муниципальных парковках).

Следующее направление – это развитие транспорта малой мобильности, от которого минимальное негативное воздействие на окружающую среду (самокат, велосипед).

Таким образом, нами были предложены пути совершенствования управления транспортной инфраструктурой: в части уменьшения пробок – плата за проезд в центр города, собственный график работы муниципальных органов власти, сложная система светофорного регулирования, популяризация общественного транспорта; в части увеличения парковочных мест – построение многоуровневых паркингов; в части улучшения системы общественного транспорта – переход на систему магистральных и подвозящих маршрутов; в части экологии – популяризация электромобилей и развитие транспорта малой мобильности.

### 3.3. Ожидаемая эффективность предложенных мероприятий

Рассмотрим ожидаемую эффективность предложенных мероприятий в процессе управления наземной транспортной инфраструктурой. Для анализа воспользуемся системой оценки результатов, которая отражена в Рисунке 3.2.

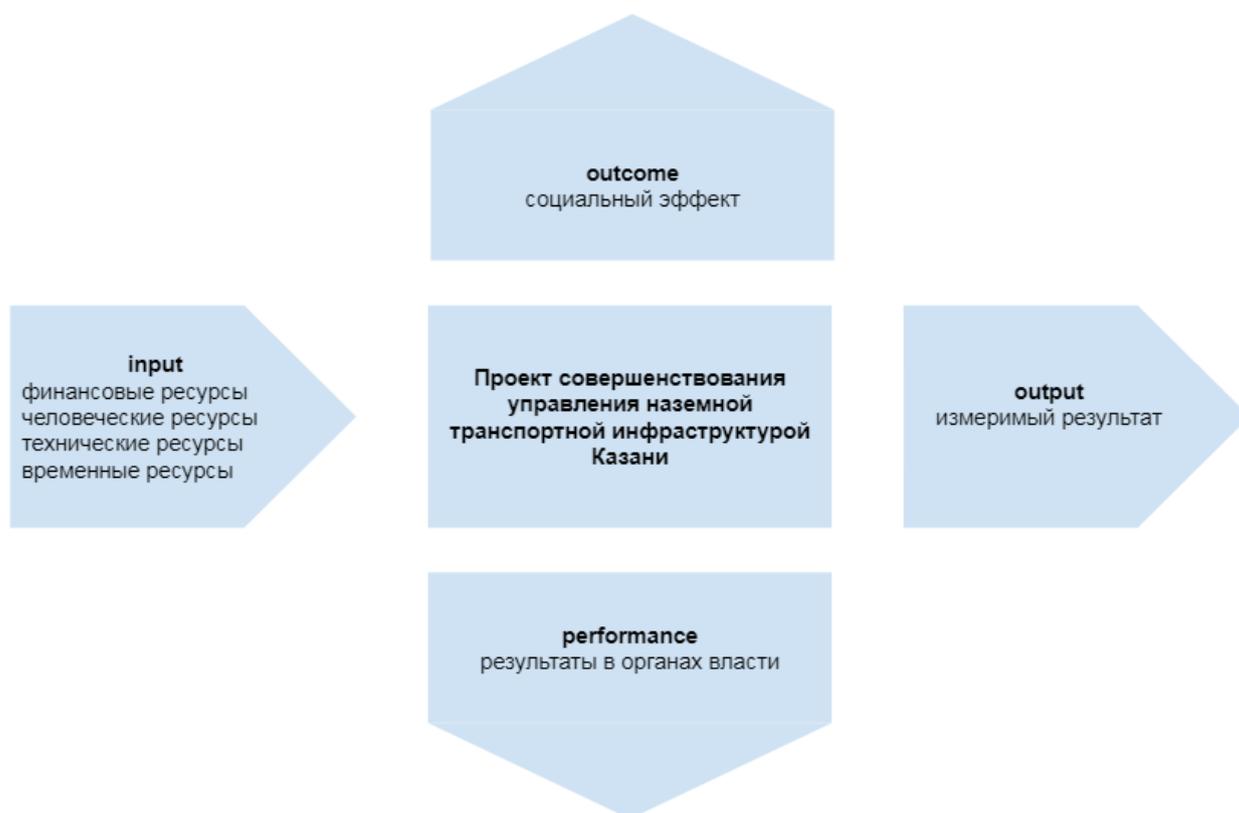


Рисунок 3.2 – Система оценки социально-экономических результатов

Результаты input (ресурсы) – внутренние ресурсы, необходимые для реализации мероприятий. Они подразделяются на:

- 1) финансовые ресурсы;
- 2) человеческие ресурсы;
- 3) технические ресурсы;
- 4) временные ресурсы.

Таблица 3.2 – Оценка результатов (input)

Вид ресурса	Содержание
Финансовые ресурсы	1) затраты на создание мобильных приложений, модернизации онлайн-карт; 2) затраты на внедрение новых технологий (модернизация светофоров, установка камер); 3) затраты на установку станций для зарядки электромобилей; 4) затраты на строительство парковок; 5) затраты на модернизацию общественного транспорта, улучшение остановок; 6) затраты для конструирования единого плана землепользования, жилищного строительства и транспорта; 7) затраты на строительство развязок, дополнительных полос движения; 8) затраты на запуск скоростных линий метробуса; 9) затраты на привлечение частных инвесторов;
Человеческие ресурсы	1) инвесторы для строительства парковок; 2) IT-специалисты для разработки и внедрения информационных технологий; 3) инженеры для конструирования единого плана; 4) известные личности для популяризации электромобилей, передвижения на велосипедах, самокатах; 5) водители, кондукторы, управляющие;
Технические ресурсы	1) база данных с новой системой маршрутов общественного транспорта; 2) программы и мобильные приложения; 3) it-технологии 4) станции для зарядки электромобилей, самокатов;
Временные ресурсы	1) на разработку мобильных приложений и другого программного обеспечения; 2) на строительство парковок, станций, дорог-дублеров; 3) на разработку единого плана; 4) на разработку новой системы маршрута транспорта.

Как видно из Таблицы 3.2, в рамках реализации предложенных мероприятий вовлекаются все виды ресурсов.

Результаты output – ожидаемые измеримые показатели. К ним можно отнести:

- 1) доля населения, использующая Яндекс.Навигатор для поиска свободных парковочных мест, %;
- 2) средняя скорость автомобилей въезда и выезда из города, км/ч;

- 3) доля «умных» светофоров, реагирующих на изменение потока транспорта, %;
- 4) применение единых планов землепользования, жилищного строительства и транспорта при строительстве новых жилых комплексов, да/нет;
- 5) число личного транспорта на платных парковках в центре города, ед.;
- 6) ежедневная продолжительность часа пик, минут;
- 7) доля населения, использующая общественный транспорт при передвижении в городе, %;
- 8) доля населения, удовлетворенных качеством общественного транспорта, %;
- 9) количество созданных перехватывающих парковок, ед.;
- 10) количество созданных дорог-дублеров у въезда/выезда из города, ед.;
- 11) продолжительность пробок на дорогах въезда и выезда из города, минут;
- 12) число построенных многоуровневых паркингов, ед.;
- 13) объем привлеченных частных инвестиций на постройку многоуровневых паркингов, тыс. руб.;
- 14) доля сквозных маршрутов от общего числа маршрутов, %;
- 15) доля остановок, в которых есть карты с информацией о маршрутах, от общего числа остановок, %;
- 16) доля зарегистрированных электромобилей от общего числа зарегистрированных автомобилей, %;
- 17) число установленных станций для зарядки электромобилей, ед.;
- 18) протяженность дорог для велосипедов и самокатов, км.

Результаты outcome – пролонгированный, чаще социальный, результат для целевой группы.

Результаты outcome от предложенных мероприятий:

- повышение уровня и качества жизни населения;
- улучшение транспортной инфраструктуры территории;

- улучшение облика города;
- повышение экологической осознанности граждан.

Результаты performance – сопутствующие результаты в органах власти в ходе осуществления мероприятий. В рамках описания данных результатов представим также схему взаимодействия органов власти.

Результаты performance от предложенных мероприятий:

- 1) составление перечня платных и бесплатных парковок;
- 2) создание требований для многоуровневых парковок;
- 3) составление собственного график работы для государственных структур в центре города;
- 4) расчет интенсивности движения в города, расчет скорости автомобилей;
- 5) составление требований для остановок общественного транспорта;
- 6) определение критериев качественного оказания услуг общественным транспортом;
- 7) составление карты движений по городу для велосипедов и самокатов;



Рисунок 3.3 – Схема взаимодействия органов власти

Как видно из Рисунка 3.3 для развития транспортной инфраструктуры в городе следует обеспечить взаимодействие всех органов власти, имеющих отношений к транспорту. Связующим и контролирующим звеном выступает Исполнительный комитет г. Казани. Под его руководством обеспечивается слаженная работа комитета по транспорту, комитета экономического развития и управления архитектуры и градостроительства.

Далее проведем assessment-анализ – оценку внешних последствий от реализации предложенных мероприятий. Для этого составим цепочку из суждений, которые приводят к отрицательному или положительному результату в одной из трех основных сфер: экономической, социальной и экологической.

Таблица 3.3 – Экономические эффекты

Положительные	Отрицательные
Отображение свободных парковочных мест на платных парковках => увеличение количества автомобилей на платных парковках => рост прибыли у владельцев парковок => повышение налоговых поступлений в бюджет города	Введение платного въезда в центр города => снижение числа граждан в центре города => снижение посетителей в торговых центрах => снижение доходов у владельцев => снижение налоговых поступлений в бюджет города
Популяризация общественного транспорта => увеличение количества пассажиров в общественном транспорте => рост прибыли транспортных организаций => увеличение налоговых поступлений в бюджет города	Увеличение числа электромобилей в городе => снижение спроса на бензин => снижение посетителей в автозаправках => снижение прибыли автозаправок => снижение налоговых поступлений в бюджет города

По Таблице 3.3 можно сказать, что экономический эффект выражается в результате для органов власти. Экономические эффекты от реализации предложенных рекомендаций приводят к увеличению (положительный результат) или уменьшению (отрицательных результат) налоговых поступлений в бюджет города.

Таблица 3.4 – Социальные эффекты

Положительные	Отрицательные
Развитие транспорта малой мобильности => обустройство дорожек для велосипедов и самокатов => увеличение числа жителей, передвигающихся на велосипедах и самокатах => улучшение здоровья населения => повышение качества жизни населения	Использование более сложной системы светофорного регулирования => установка дополнительных камер для контроля безопасности => увеличение числа зафиксированных нарушений => рост штрафов у населения => снижение доходов населения из-за штрафов => снижение качества жизни населения
Популяризация общественного транспорта => улучшение качества обслуживания в общественном транспорте => повышение удовлетворенности населения общественным транспортом => повышение качества жизни населения	Строительство многоуровневых паркингов => увеличение расходов из местного бюджета => снижение издержек за счет использования дешевой рабочей силы => рост спроса на рабочую силу мигрантов из стран СНГ => увеличение притока мигрантов => недовольство населения => нестабильность общества

Социальный эффект напрямую зависит от населения. Результаты, представленные в Таблице 3.4, показывают, что положительным социальным эффектом от реализации рекомендаций является повышение качества жизни населения, а отрицательным – либо снижение качества жизни населения, либо нестабильность общества.

Таблица 3.5 – Экологические эффекты

Положительные	Отрицательные
Увеличение количества электромобилей => снижение выбросов выхлопных газов => сохранение чистоты воздуха => улучшение экологической ситуации	Увеличение доли электромобилей => рост использованных аккумуляторов => рост нагрузки на компании, утилизирующие электротехнику => возникновение нелегальных свалок => нанесение ущерба окружающей среде
Совершенствование системы работы светофоров => уменьшение времени стоянки у автомобилей => уменьшение выбросов токсичных газов => улучшение состояния окружающей среды	Строительство многоуровневых парковок => использование площадей для парковок вместо строительства парков => снижение количества деревьев в городе => ухудшение экологической ситуации

Экологический эффект проявляется в последующем воздействии на окружающую среду. Как видно из Таблицы 3.5, если положительным является улучшение состояния окружающей среды, то отрицательный результат – это нанесение ущерба окружающей среде вследствие реализации предложенных рекомендаций.

Таким образом, нами были оценены виды результатов, которые отражают эффективность предложенных мероприятий. Проведенный assessment-анализ показал оценку положительных и отрицательных последствий от реализации мероприятий.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная инфраструктура является базисом для социально-экономического, инвестиционного, инновационного и туристического развития территории. Кроме того, обеспеченность транспортными услугами напрямую влияет и на качество жизни населения.

В рамках нашей работы была рассмотрена сущность реализации надзорных функций в управлении наземной транспортной инфраструктурой. Наземный транспорт выступает основным способом передвижения как грузов, так и пассажиров. Именно поэтому так важно обеспечить высокий уровень качества и следить за нормативами корректности состояния транспортной инфраструктуры.

Управление транспортной инфраструктурой осуществляется Министерством транспорта РФ, который в структуре имеет подведомственные службы и агентства, разделенные по видам транспорта. Управление осуществляется на трех уровнях: государственный, региональный и местный.

Главным органом, осуществляющим контрольно-надзорные функции, является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы. К основным формам надзора относятся: контрольная закупка; выборочный контроль; инспекционный визит; рейдовый осмотр; документарная проверка; выездная проверка; выездное обследование.

Одним из территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта является Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Приволжскому федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора).

Проведенный анализ строился на данных Госжелдорнадзора и Госавтодорнадзора как основных органов, осуществляющий функцию надзора наземной транспортной инфраструктуры. В состав Средне-Волжское МУГАДН

входят следующие регионы: Республика Татарстан, Чувашская Республика, Самарская и Ульяновская области. Оценка состояния транспортной инфраструктуры и органов управления в области наземной транспортной инфраструктуры проводилась в столицах данных регионов ПФО: Казани, Чебоксарах, Самаре и Ульяновске. Для оценки мы выбрали 11 показателей и рассмотрели их динамику за 2016-2020 годы. Результаты показали, что наибольшее количество положительных изменений наблюдается в городе Самара.

По структуре управления следует отметить, что в каждом анализируемом городе есть отдельное структурное подразделение администрации, которое отвечает за транспортную политику города. В Чебоксарах данный отдел более обширный, чем в других изученных муниципальных образованиях, так как он кроме транспортной сферы включает в себя ЖКХ, энергетику и связь. По программам развития транспортной инфраструктуры: в Казани, Чебоксарах и Ульяновске программа является долгосрочной, а в Самаре – краткосрочной (срок реализации 4 года). По результатам изменений показателей транспортной инфраструктуры можно выделить такие проблемы городов, как значительная доля дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, наличие не освещенных частей улиц, проездов, набережных и рост числа ДТП.

Эффективность надзорных функций оценивалось с использованием отчетов Госжелдорнадзора и Госавтодорнадзора. Исследование выявило следующие позитивные результаты в Казани: увеличение протяженности автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, уменьшение количества ДТП и доли дорог, которые не отвечают нормативным требованиям. Также были установлены негативные результаты: большая доля исполнительных руководителей и специалистов, не прошедших аттестацию по БДД, к тому же в ходе надзорных проверок государственные инспекторы составляют множество протоколов об административных правонарушениях.

Далее нами была рассмотрена возможность применения зарубежного опыта к Казани. Для этого мы изучили опыт и инструменты управления в Хельсинки (Финляндия) и США. По итогу было определено, что не все рассмотренные меры по улучшению транспортной инфраструктуры в зарубежных странах применимы в Казани. В частности, это связано с тем, что у нас плохо развиты быстрые способы перемещения, как метро. С другой стороны, большая часть населения больше предпочитает личный транспорт или такси вместо общественного.

Для совершенствования управления наземным транспортом в Казани были определены следующие направления: снижение количества личного транспорта у жителей, уменьшение длительности часа пик, использование сложной системы светофорного регулирования, популяризация общественного транспорта, создание системы перехватывающих парковок, постройка многоуровневых паркингов, переход на систему магистральных и подвозящих маршрутов, стимулирование перехода на использование электромобилей и транспорта малой мобильности.

В конце была определена ожидаемая эффективность предложенных мероприятий. Для этого мы определили различные виды результатов и провели оценку последствий от реализации предложенных мероприятий.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что управление транспортной инфраструктурой начинается с муниципального уровня. Следует отметить, что развитие транспортной инфраструктуры в России следует начать с улучшения дорожного покрытия, обеспечения высокого качества обслуживания в общественном транспорте.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Федеральный закон от 10.12.1995 г № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 11.12.1995. – № 50. – Ст. 4873.
2. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 12.02.2007. – № 7. – Ст. 837.
3. Федеральный закон от 08.11.2007 г № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5555.
4. Федеральный закон от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 29.12.2008. – № 52 (часть I). – Ст. 6249.
5. Указа Президента Российской Федерации от 09.03.2004 г № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 15.03.2004. – № 11. – Ст. 945.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 4.10.2013 г. N 880 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 14.10.2013. – № 41. – Ст. 5193.
7. Постановление Правительства РФ от 17.08.2016 г. N 806 «О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 29.08.2016. – № 35. – Ст. 5326.

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.06.2021 г №1043 «О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве» // Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru). – 01.07.2021. – № 0001202107010079.

9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: 19.10.2021).

10. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29.03.2019 г №ВБ-261фс «Об утверждении регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/about> (дата обращения: 19.10.2021).

11. Приказ Ространснадзора от 11.08.2014 № АК-804фс «Об утверждении Положения об Управлении государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Приволжскому федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» (ред. от 28.05.2018) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://uganpfo.tu.rostransnadzor.gov.ru/ob-upravlenii/положение-об-управлении> (дата обращения: 19.10.2021).

12. Постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 20.03.2002 г №154 «Об учреждении республиканского государственного унитарного предприятия «Безопасность дорожного движения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.lawmix.ru/zakonodatelstvo/1520155> (дата обращения: 25.10.2021).

13. Постановление Администрации города Ульяновска Ульяновской области от 27.01.2020 г № 84 «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город

Ульяновск» на период 2020 – 2035 годов» // Ульяновск сегодня. – 07.04.2020. – № 29 (2007).

14. Постановление Администрации города Чебоксары Чувашской Республики от 06.06.2019 г № 1290 «Об утверждении муниципальной программы города Чебоксары «Развитие транспортной системы города Чебоксары» // Вестник органов местного самоуправления города Чебоксары. – 13.06.2019. – № 14.

15. Постановление Администрации городского округа Самара от 24.12.2020 г № 1009 «Об утверждении муниципальной программы городского округа Самара «Развитие городского пассажирского транспорта в городском округе Самара» на 2021 – 2025 годы» // Самарская Газета. – 26.12.2020. – № 284 (6721).

16. Постановление Исполнительного комитета муниципального образования г. Казани от 07.09.2020 г № 2523 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на период до 2040 года» // Сборник документов и правовых актов муниципального образования города Казани. – 17.09.2020. – № 35. – С. 125.

17. Решение Городской Думы Ульяновской области от 24.05.2006 г №90 «Об учреждении отраслевых (функциональных) органов администрации города Ульяновска» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ulyanovsk.gov.ru/doc/21205> (дата обращения: 25.10.2021).

18. Решение Думы городского округа Самара от 17.09.2015 г № 682 «Об утверждении Положения «О Департаменте транспорта Администрации городского округа Самара» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/464022057> (дата обращения: 25.10.2021).

19. Решение Казанской городской Думы от 29.12.2010 г № 19-3 «О Муниципальном казенном учреждении «Комитет по транспорту Исполнительного комитета муниципального образования города Казани»

[Электронный ресурс]. – Режим доступа:  
<https://docs.cntd.ru/document/432901862> (дата обращения: 25.10.2021).

20. Решение Чебоксарского городского Собрания депутатов Чувашской Республики от 3.03.2012 г № 503 «О Положении об управлении ЖКХ, энергетики, транспорта и связи администрации города Чебоксары» [Электронный ресурс]. – Режим доступа:  
<https://docs.cntd.ru/document/412346424> (дата обращения: 25.10.2021).

21. Альметова, З.В. Транспортная инфраструктура: учебное пособие / З.В. Альметова; под ред. О.Н. Ларина. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. – 44 с.

22. Васильева, Е. И. Контрольно-надзорная деятельность в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на территории / Е. И. Васильева, В. Э. Бобченко // Вопросы управления. – 2015. – № 3(34). – С. 57-66.

23. Гастенова, Е. В. Подходы к решению проблем транспортной инфраструктуры в мегаполисах / Е. В. Гастенова // Города и местные сообщества. – 2017. – Т. 2. – С. 375-379.

24. Дюмина, А. А. Формы и методы осуществления государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности / А. А. Дюмина // Бизнес. Образование. Право. – 2019. – № 2(47). – С. 309-317.

25. Зубов, И. Н. Особенности и современные подходы к организации управления транспортной системой / И. Н. Зубов // Молодой ученый. — 2016. — № 21 (125). — С. 371-376.

26. Ивакин, В. И. Современные особенности осуществления государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности и их совершенствования / В. И. Ивакин // Таврический научный обозреватель. – 2015. – № 3-1. – С. 111-118.

27. Кох, И.А. Стратегия управления транспортной инфраструктурой города: социологические аспекты / И.А. Кох // Вопросы управления. – 2017. – № 2 (45). – С. 106-112.

28. Кузнецов, Ю. Ю. Анализ сущности понятия транспортной инфраструктуры / Ю. Ю. Кузнецов // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 11-2(52). – С. 223-225.
29. Лебедева, О.А. Транспортная инфраструктура как основополагающий фактор эффективного функционирования экономики страны / О.А. Лебедева, Ю.О. Полтавская, З.Н. Гаммаева, Т.В. Кондратенко. // Сборник научных трудов ангарского государственного технического университета. – 2018. – Т. 1. – № 15. – С. 125-130.
30. Максимов, А.Б. Транспортная инфраструктура регионов / А.Б. Максимов // Известия БГУ. – 2017. – № 1. – С. 30-33.
31. Подгорнова, Н. А. Экологические проблемы автомобильного транспорта и пути решения / Н. А. Подгорнова // Молодой ученый. — 2016. — № 22.2 (126.2). — С. 48-50.
32. Семина, И. А. Транспортная инфраструктура в социально-экономическом и экологическом развитии региона / И. А. Семина // Проблемы региональной экологии. – 2018. – № 4. – С. 126-133.
33. Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура: учебник и практикум для СПО / А.И. Солодкий, А.Э. Горев, Э.Д. Бондарева; под ред. А.И.Солодкого. – М.: Издательство Юрайт, 2019. – 290 с.
34. Сыротюк, М.В. Перспективы и направления развития государственного управления транспортной инфраструктурой в России / М.В. Сыротюк. – Текст: непосредственный // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2019. – № 1. – С. 116-118.
35. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. — М. : Юридический институт МИИТа, 2017. — 259 с.
36. Халтурин, Р.А. Система государственного управления транспортом в России / Р.А.Халтурин // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2015. – № 3. – С. 64-72.

37. Хузиахметов, И. И. Анализ системы управления транспортной инфраструктурой региона / И. И. Хузиахметов // Вектор экономики. – 2019. – № 12(42). – С. 74-83.
38. Цыплакова, Е.Г. Инвестиции в паркинги как инструмент решения проблемы экологизации городской территории / Е.Г. Цыплакова, Ю.Г. Янкевич, А.В. Черяпина, Н.М. Пурина // Инновации и инвестиции. – 2018. – № 7. – С. 35-37.
39. Черникова, А. Е. Транспортный комплекс и его влияние на региональное развитие / А. Е. Черникова. // Молодой ученый. — 2016. — № 18 (122). — С. 303-305.
40. 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.
41. Чимитдоржиева, Е. Ц. Роль транспортной инфраструктуры в повышении эффективности пространственного социально-экономического развития региона / Е. Ц. Чимитдоржиева, И. И. Вахромеев // Экономика, статистика и информатика. Вестник УМО. – 2016. – № 5. – С. 125-129.
42. Ширяев, С. А. Зарубежный опыт организации транспортного обслуживания населения и возможности его использования в России / С. А. Ширяев, О. С. Кодиленко, А. С. Кодиленко // Молодой ученый. — 2016. — № 7 (111). — С. 218-221.
43. Главная страница Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Приволжскому федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://uganpfo.tu.rostransnadzor.gov.ru/> (дата обращения: 10.10.2021).
44. Никонова Ю.Ш. Формы и методы государственного контроля (надзора) [Электронный ресурс] // Юридическая наука и правоохранительная

практика. 2017. №3 (41). – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/formy-i-metody-gosudarstvennogo-kontrolya-nadzora> (дата обращения: 24.10.2021).

45. Официальный сайт Интернет-портала Бизнес-онлайн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.business-gazeta.ru/article/483419> (дата обращения: 10.10.2021).

46. Официальный сайт Исполнительного комитета г. Казани [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kazantransport.ru/news/1470/> (дата обращения: 28.01.2022).

47. Официальный сайт Приволжского управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Приволжское УГЖДН Федеральной службы по надзору в сфере транспорта) (г. Нижний Новгород) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pugzdn.tu.rostransnadzor.gov.ru/деятельность/результаты-контрольно-надзорной-дея> (дата обращения: 10.10.2021).

48. Официальный сайт Средне-Волжского межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Средне-Волжское МУГАДН) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ugadn16.tu.rostransnadzor.gov.ru/> (дата обращения: 10.10.2021).

49. Официальный сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rostransnadzor.gov.ru/> (дата обращения: 10.10.2021).

50. Фофанова А.Ю. Транспортный комплекс и его роль в развитии регионов [Электронный ресурс] // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. №1-2. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnyy-kompleks-i-ego-rol-v-razviti-regionov> (дата обращения: 24.10.2021).

51. Clifford Winston. How the Private Sector Can Improve Public Transportation Infrastructure//CONFERENCE volume, 2014, 163-187.

52. Duman, O.; Mäntysalo, R.; Granqvist, K.; Johnson, E.; Ronikonmäki, N.-M. Challenges in Land Use and Transport Planning Integration in Helsinki Metropolitan Region—A Historical-Institutional Perspective. *Sustainability* 2022, 14, 146.

Настоящим я, Резица Лилия Александровна  
студент 3 курса обучения Института экономики Казанского  
государственного аграрного университета  
зачетная книжка № ЭМ3190971  
направление подготовки 38.04.04 "Государственное и муниципальное управление"  
направленность (профиль) "Государственная и муниципальная служба"

подтверждаю, что настоящая выпускная квалификационная работа на тему  
Современное состояние и перспективы совершенствования надзорных функций в сфере государственного управления на примере транскорпоративной структуры в Казани (на материалах УАИ КОТБ ПРРО Росгосназдзора)

выполненная по материалам УАИ КОТБ ПРРО Росгосназдзора  
на 84 страницах и приложений на \_\_\_\_\_ страницах, является моим  
самостоятельным исследованием, в котором:

- оформлены соответствующим образом ссылки на все использованные информационные ресурсы и их правообладателей;
- отсутствуют компиляция, неоформленные заимствования, не принадлежащие мне лично из необозначенных в работе источников, включая глобальную компьютерную информационную сеть ИНТЕРНЕТ.

Я предупрежден о правилах требования оформления выпускных квалификационных работ и об ответственности за нарушение Закона Российской Федерации «О защите авторских прав в Российской Федерации»

Отпечатано в \_\_\_\_\_ экземплярах.

Библиография 52 наименований.

Один экземпляр сдан на кафедру

«01» 02 20 22 г

Резица Лилия Александровна  
(Ф.И.О.)



(подпись)

## ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Студентка Разиева Элина Айратовна выполнила выпускную квалификационную работу на тему: «Современное состояние и перспективы совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора)».

Актуальность темы не вызывает сомнений, так как развитие современного государства, эффективное функционирование системы государственного управления, формирование целостной системы взаимодействия власти и общества невозможно без совершенствования существующего института государственной гражданской службы.

Исходя из актуальности темы, целью выпускной квалификационной работы является изучение современного состояния и определение перспективы совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора).

Объектом выпускной квалификационной работы выступает Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Приволжскому федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора).

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка.

В первой главе выпускной квалификационной работы рассмотрены теоретические основы государственного управления наземной транспортной инфраструктурой, в том числе организационный механизм государственного управления транспортной инфраструктурой, также формы и методы реализации надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой.

Во второй главе проанализированы такие вопросы как реализация функций надзора в процессе государственного управления наземной транспортной

инфраструктурой г. Казани, осуществляемого УГАН НОТБ ПФО Ространснадзором и эффективность осуществления основных надзорных функций государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани.

В третьей главе описано применение зарубежного опыта государственного управления наземной транспортной инфраструктуры в муниципальных образованиях, определены актуальные проблемы наземной транспортной инфраструктуры и предложены пути их решения, проанализирована эффективность реализации направлений совершенствования наземной транспортной инфраструктуры.

В работе решены все поставленные вопросы. Автор хорошо владеет материалом и делает обоснованные выводы по теме.

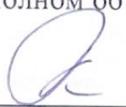
В ходе подготовки выпускной квалификационной работы Рагиева Э.А. показала достаточный уровень знаний по изученным дисциплинам, задания и указания руководителя выполняла своевременно и аккуратно, что позволило завершить работу к установленному сроку.

Отдельные элементы выпускной квалификационной работы можно рекомендовать для решения современных проблем государственной службы в России.

Выпускная квалификационная работа отвечает предъявляемым требованиям и допускается к защите, а ее автор заслуживает присвоения степени магистра по направлению подготовки 38.04.04 «Государственное и муниципальное управление».

Компетенции, предусмотренные программой государственной итоговой аттестацией, освоены в полном объеме.

Руководитель \_\_\_\_\_

  
подпись

(Крупина Г.Д.)

фамилия, инициалы

01.02.2022

дата

С отзовом экзаменатора  (Рагиева Э.А.)  
01.02.2022

ФГБОУ ВО Казанский государственный аграрный университет

Институт экономики

РЕЦЕНЗИЯ

на выпускную квалификационную работу

Выпускника Разиевой Элины Айратовны

Направление подготовки 38.04.04 Государственное и муниципальное управление

Направленность (профиль) Государственная и муниципальная служба

Тема ВКР Современное состояние и перспективы совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора)

Объем ВКР: содержит 84 страницы машинописного текста; включает: таблиц 25 шт., рисунков 11 шт. и графиков нет шт., фотографий нет шт., список использованных источников состоит из 52 наименований.

1. Актуальность темы не вызывает сомнений, так как развитие современного государства, эффективное функционирование системы государственного управления, формирование целостной системы взаимодействия власти и общества невозможно без совершенствования существующего института государственной гражданской службы.

Исходя из актуальности темы, целью выпускной квалификационной работы является изучение современного состояния и определение перспективы совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой г. Казани (на материалах УГАН НОТБ ПФО Ространснадзора).

2. Глубина и полнота решения поставленных цели и задач исследований. Выпускная квалификационная работа является самостоятельной завершенной научной работой, содержащей новые по своему теоретическому и практическому значению результаты в области совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой. Можно утверждать, что поставленные в выпускной работе задачи решены; полученные автором результаты достоверны, выводы и предложения обоснованы и могут быть рекомендованы к внедрению в практическую деятельность органов государственного и муниципального управления.

3. Качество оформления ВКР. Работа оформлена в соответствии с требованиями к выполнению ВКР по направлению 38.04.04 Государственное и муниципальное управление

4. Положительные стороны ВКР (новизна разработки, применение информационных технологий, практическая значимость и т.д.). Разиева Э.А. продемонстрировала хорошие аналитические способности, умение анализировать и систематизировать собранную информацию, а также делать самостоятельные выводы, предложения и обобщения.

Практическое значение исследования состоит в том, что изложенные выводы, предложения и рекомендации могут быть учтены и использованы руководством органов государственного и муниципального управления при

внедрении инициатив, направленных на совершенствования надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой.

Работа Разиевой Э.А. представляет собой актуальное исследование, результаты которого могут быть использованы для совершенствования механизма проведения мероприятий, направленных на совершенствование надзорных функций в процессе государственного управления наземной транспортной инфраструктурой.

#### 5. Компетентностная оценка ВКР

Компетенция	Оценка компетенции*
Готовность к абстрактному мышлению, анализу, синтезу (ОК-1)	<i>отлично</i>
готовность действовать в нестандартных ситуациях, нести социальную и этическую ответственность за принятые решения (ОК-2)	<i>отлично</i>
готовность к саморазвитию, самореализации, использованию творческого потенциала (ОК-3)	<i>отлично</i>
способность к анализу, планированию и организации профессиональной деятельности (ОПК-1);	<i>отлично</i>
готовность к коммуникации в устной и письменной формах на русском и иностранном языках для решения задач в области профессиональной деятельности (ОПК-2);	<i>отлично</i>
готовность руководить коллективом в сфере своей профессиональной деятельности, толерантно воспринимая социальные, этнические, конфессиональные и культурные различия (ОПК-3).	<i>отлично</i>
владеть технологиями управления персоналом, обладанием умениями и готовностью формировать команды для решения поставленных задач (ПК-1);	<i>отлично</i>
владеть организационными способностями, умением находить и принимать организационные управленческие решения, в том числе и в кризисных ситуациях (ПК-2);	<i>отлично</i>
способность планировать и организовывать работу органа публичной власти, разрабатывать организационную структуру, адекватную стратегии, целям и задачам, внутренним и внешним условиям деятельности органа публичной власти, осуществлять распределение функций, полномочий и ответственности между исполнителями (ПК-3);	<i>отлично</i>
владеть способностью к анализу и планированию в области государственного и муниципального управления (ПК-4);	<i>отлично</i>
владеть современными методами диагностики, анализа и решения социально-экономических проблем, а также методами принятия решений и их реализации на практике (ПК-5);	<i>отлично</i>
способность понимать современные тенденции развития политических процессов в мире, мировой экономики и глобализации, ориентироваться в вопросах международной конкуренции (ПК-6);	<i>отлично</i>
способность разрабатывать системы стратегического, текущего и оперативного контроля (ПК-7);	<i>отлично</i>
владеть принципами и современными методами управления операциями в различных сферах деятельности (ПК-8);	<i>отлично</i>
владеть навыками использования инструментов экономической политики (ПК-9);	<i>отлично</i>
способность вырабатывать решения, учитывающие правовую и нормативную базу (ПК-10).	<i>отлично</i>
владеть методами и специализированными средствами для аналитической работы и научных исследований (ПК-18);	<i>отлично</i>
владеть методикой анализа экономики общественного сектора,	

Компетенция	Оценка компетенции*
макрэкономическими подходами к объяснению функций и деятельности государства (ПК-19);	<i>отлично</i>
владеть методами и инструментальными средствами, способствующими интенсификации познавательной деятельности (ПК-20);	<i>отлично</i>
<b>Средняя компетентностная оценка ВКР</b>	<i>отлично</i>

\* Уровни оценки компетенции:

«**Отлично**» – студент освоил данную компетенцию на высоком уровне. Он может применять (использовать) её в нестандартных производственных ситуациях и ситуациях повышенной сложности. Обладает отличными знаниями и умениями по всем аспектам данной компетенции. Владеет полными навыками применения данной компетенции в производственных и (или) учебных целях.

«**Хорошо**» – студент полностью освоил компетенцию, эффективно применяет её при решении большинства стандартных производственных и (или) учебных задач, а также в некоторых нестандартных ситуациях. Обладает хорошими знаниями и умениями по большинству аспектов данной компетенции.

«**Удовлетворительно**» – студент не полностью освоил компетенцию. Он достаточно эффективно применяет освоенные знания при решении стандартных производственных и (или) учебных задач. Обладает хорошими знаниями по многим важным аспектам данной компетенции.

«**Неудовлетворительно**» – студент не освоил или находится в процессе освоения данной компетенции. Он не способен применять знания, умение и владение компетенцией как в практической работе, так и в учебных целях.

#### 6. Замечания по ВКР

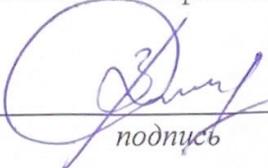
Можно выделить следующий недостаток: отсутствуют экспериментальные данные по существу вопроса, которые бы подтверждали или опровергали основные выводы, полученные путем теоретических исследований.

Отмеченные недостатки не носят принципиального характера и не влияют на общую положительную оценку выполненного исследования.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рецензируемая выпускная квалификационная работа отвечает (не отвечает) предъявляемым требованиям и заслуживает оценки Отлично, а ее автор Разиева Э.А. достоин (не достоин) присвоения квалификации «магистр».

Рецензент:  
К.э.н., доцент  
учёная степень, ученое звание

  
\_\_\_\_\_ / Закиров З.Р. /  
подпись Ф.И.О

« 10 » 02 20 22 г.

С рецензией ознакомлен\*

  
\_\_\_\_\_ /Разиева Э.А./  
подпись Ф.И.О

« 10 » 02 20 22 г.

\*Ознакомление обучающегося с рецензией обеспечивается не позднее чем за 5 календарных дней до дня защиты выпускной квалификационной работы.