

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**  
( Н И У « Б е л Г У » )

**Кузнецов Сергей Александрович**

**ПРОЕКТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Диссертация на соискание академической степени  
магистра**

Направление подготовки  
081100.68 «Государственное и муниципальное управление»,  
программа «Управление проектами»

Научный руководитель  
кандидат социологических наук,  
ст. преподаватель кафедры  
социальных технологий  
НИУ «БелГУ» Хижняков Д.П.

Рецензент  
заместитель начальника  
департамента строительства и  
транспорта Белгородской области  
Логвинов А.И.

Белгород 2017

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ	3
РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА	13
РАЗДЕЛ II. ПРАКТИКА ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	32
РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	53
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	71
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	76
ПРИЛОЖЕНИЯ	87

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** В современных условиях развития экономики страны, когда регионам предоставлена достаточная самостоятельность в использовании имеющегося у них потенциала для развития своих социально-экономических систем, вопросы анализа уровня развития последних приобретают особую актуальность.

Регионы (субъекты Федерации) являются многофункциональными и многообъектными социально-экономическими подсистемами хозяйственного комплекса страны и должны рассматриваться в качестве носителей особых экономических и социальных интересов территорий во взаимоотношениях с другими территориями страны и хозяйствующими субъектами. Эти особые интересы регионов предопределяются их экономическим и социальным положением в народнохозяйственном комплексе страны при решении конкретных практических задач.

Важнейшая задача развития российских регионов на современном этапе заключается в обеспечении устойчивого социально-экономического роста как основы повышения уровня и качества жизни населения. Решение данной задачи требует сбалансированного и динамичного развития всех структурных составляющих региональной системы, включая транспортную инфраструктуру, которая в настоящее время начинает играть ведущую роль в расширении перспектив социально-экономического развития регионов.

Развитие транспортной инфраструктуры в российских регионах является важным фактором влияния на их перспективное развитие. Отличительными особенностями региональной транспортной инфраструктуры являются, во-первых, общенациональный масштаб функционирования отрасли как единой системы, во-вторых, доминирующее влияние инфраструктуры на общие параметры жизнедеятельности региона, в-третьих, тесная взаимосвязь и вза-

имозависимость транспортной инфраструктуры с другими составляющими региональной системы.

Повышение значимости транспортной инфраструктуры в развитии как регионов, так и страны в целом, а также осознание необходимости ее постоянного обновления и модернизации соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года<sup>1</sup>. Вместе с тем, необходимо отметить, что реализация транспортных инфраструктурных проектов на территории конкретного региона требует согласования региональных и федеральных транспортных стратегий развития с учетом положительных и негативных факторов транспортного инфраструктурного воздействия на регион. Однако, как показывает практика, это не в полной мере учитывается органами регионального управления при разработке соответствующих программ развития. В связи с чем, особую актуальность приобретает поиск новых путей и методов развития транспортной инфраструктуры для обеспечения социально-экономического роста региона. Одним из таких методов является – проектная деятельность.

Принципы проектной деятельности, доказавшие свою эффективность на практике, активно используются во многих странах. Внедрение проектного подхода для развития инфраструктуры регионов имеет стратегическое значение, поскольку его применение способствует росту эффективности использования ресурсов, реализации целей модернизации экономики, стимулированию инновационной направленности, уменьшению уровня коррупции. Особую значимость проектный подход приобретает в условиях ограниченности ресурсов, неопределенности и нестабильности.

Таким образом, в настоящее время назрела объективная необходимость в обосновании основных принципов проектной деятельности и разработке

---

<sup>1</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (в ред. от 11 июня 2014 года № 1032-р) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк. «Версия Проф».

механизма внедрения проектного подхода в процесс развития транспортной инфраструктуры региона.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Для решения задач настоящего исследования интерес представляют работы, посвященные общим принципам, методам и формам управления социально-экономическим развитием регионов, а также проектной деятельности в процессе управления транспортной инфраструктурой региона, к ним относятся исследования таких авторов, как А.Г. Аганбегян, Е.Л. Андреева, Ш.К. Кутаев, Ю.Н. Минаев, Н.Г. Юшкова и др<sup>1</sup>.

Проблемы развития транспортной инфраструктуры на региональном уровне нашли отражение в работах отечественных ученых, среди которых необходимо отметить работы Р.В. Булатова, Ю.В. Задворного, Е.В. Зандер, Ю.В. Катаевой, Е.Э. Колчинской, А.М. Кудрявцевой, А.И. Махневой, А.Б. Тумхаджиева, и др<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>См.: Аганбегян А.Г. Стратегия социально-экономического развития России // Экономика и управление. 2008. № 1 (33); Андреева Е.Л. Роль межрегионального сотрудничества в социально-экономическом развитии региона // Экономика региона. 2011. № 1; Кутаев Ш.К. Проблемы и перспективы социально-экономического развития региона // Современные исследования социальных проблем. 2012. № 1; Минаев Ю.Н. Анализ факторов, влияющих на уровень социально-экономического развития региона // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2009. № 1; Юшкова Н.Г. Инфраструктура социально-экономического пространства региона и процессы инновационного развития территории (на примере Волгоградской области) // Экономические исследования. 2012. № 2.

<sup>2</sup>Булатов Р.В. Траектория развития транспортной инфраструктуры региона // Проблемы современной экономики. 2015. № 2; Задворный Ю.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона // Транспортное дело России. 2010. № 6; Зандер Е.В. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М.Ф. Решетнева. 2011. № 1; Катаева Ю.В. Интегральная оценка уровня развития транспортной инфраструктуры региона // Вестник Пермского университета. 2013. № 4; Колчинская Е.Э. Влияние транспортной инфраструктуры на промышленное развитие регионов России // Актуальные проблемы экономики и права. 2015. № 2; Кудрявцев А.М. Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона // Фундаментальные исследования. 2014. № 6-4; Махнева А.И. Транспортная инфраструктура фактор развития экономики региона // Теория и практика общественного развития. 2013. № 4; Тумхаджиев А.Б. Развитие транспортной инфраструктуры региона // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. 2011. № 3.

Различные вопросы развития и совершенствования транспортной инфраструктуры в Белгородской области в целом и в городе Белгороде в частности рассмотрены различными авторами. Так, например, Е.Н. Камышанченко, О.А. Ломовцева, Е.Н. Дорохова, Н.П. Муковоз<sup>1</sup> рассматривают транспортную инфраструктуру как элемент внешнеэкономического потенциала и инвестиционной привлекательности Белгородской области. Н.В. Ширина и О.Ю. Кононова<sup>2</sup> в своей работе изучают повышение эффективности экологической составляющей системы транспортной инфраструктуры в г. Белгород.

Высоко оценивая вклад современных ученых в развитие теории и практики управления транспортной инфраструктурой регионов, следует отметить, что вопросы особенностей функционирования транспорта и соответствующей инфраструктуры на региональном уровне, методы развития транспортной инфраструктуры, подробно не рассматривались, а существующие в данной сфере исследования носят фрагментарный характер и посвящены преимущественно вопросам развития инвестиционной привлекательности, а также развитию сельского туризма. В научной литературе недостаточно полно рассмотрены особенности функционирования транспортной инфраструктуры в различных регионах, способы и подходы развития транспортной инфраструктуры, соответствующие современным условиям.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что данная тема лишь частично раскрыта в научной литературе, а значит, нуждается в дальнейшей разработке.

---

<sup>1</sup>Камышанченко Е.Н., Дорохова Е.И. Внешнеэкономический потенциал Белгородской области: состояние и приоритетные направления развития // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. 2014. № 15-1; Ломовцева О.А. Анализ инновационной инфраструктуры Белгородской области // Научный результат. Серия «Экономические исследования». 2015. № 1; Муковоз Н.П. Инвестиционная привлекательность Белгородской области // Актуальные вопросы экономических наук. 2009. № 4-3.

<sup>2</sup>Ширина Н.В., Кононова О.Ю. Развитие и повышение эффективности экологической составляющей системы транспортной инфраструктуры города Белгорода // Современные проблемы науки и образования. 2013. № 6.

На основе представления об актуальности темы и степени ее научной разработанности можно сформулировать **проблему** магистерского исследования. Она заключается в противоречии между необходимостью поиска новых способов управления социально-экономическим развитием региона и недостаточной технологической разработанностью проектного подхода к развитию транспортной инфраструктуры.

В качестве основной **гипотезы** исследования выступает предположение о том, что если транспортная инфраструктура региона является одной из важнейших составляющих социально-экономического развития, то целесообразным является анализ современных методов управления развитием транспортной инфраструктуры.

**Объектом** исследования является развитие транспортной инфраструктуры Белгородской области.

**Предметом** – механизм проектной деятельности в развитии транспортной инфраструктуры Белгородской области.

**Цель** магистерской диссертации – разработка рекомендаций по совершенствованию процесса управления развитием транспортной инфраструктуры Белгородской области.

Достижение цели предполагает решение следующих **задач**:

1. Изучить теоретические основы проектной деятельности в развитии транспортной инфраструктуры региона;
2. Проанализировать практику проектной деятельности в развитии транспортной инфраструктуры в Белгородской области;
3. Предложить направления совершенствования механизма проектного управления развитием транспортной инфраструктуры в Белгородской области.

**Теоретико-методологические основы исследования.** Теоретической основой исследования выступает комплекс социологических концепций, способствующих полноценному пониманию принципов, форм и методов управления социально-экономическим развитием региона, а так же анализу меха-

низма проектного управления транспортной инфраструктурой, в частности теоретические и методические проблемы функционирования и развития инфраструктурного обеспечения и оценки его влияния на региональное развитие, представленные работами И.Э. Гимади, М.П. Комарова, Р. Морено, Э. Лопез-Базо, С.И. Яковлевой<sup>1</sup>.

Методологическая основа исследования определяется спецификой решаемых задач и включает как теоретические, так и эмпирические методы: анализ литературы, наблюдение, анализ документов, анкетирование, а также методы математической статистики и экспертных оценок. Важную роль в процессе исследования играли методы структурно-функционального, факторного, системного и сравнительного анализа.

**Эмпирической базой исследования** выступают:

– федеральные и региональные нормативно-правовые документы, регламентирующие процесс управления транспортной инфраструктурой<sup>2</sup>;

<sup>1</sup>Гимади И.Э., Аверина Л.М., Дрокин В.В. Территориальная специализация и отраслевые пропорции экономики Уральского федерального-округа. Екатеринбург., 2005; Комаров М.П. Инфраструктурарегионовмира. СПб., 2012; Moreno R., Lopez-Bazo E. Returns to Local and Transport Infrastructure under Regional Spillovers // International Regional Science Review. 2007. 30; Яковлева С.И. Функциональное определение инфраструктуры в региональных науках // Регионовлогия. 2012. № 37-38.

<sup>2</sup>О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)»: Постановление Правительства РФ от 05 декабря 2001 года № 848 (ред. от 27.02.2017) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»; О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (вместе с «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года»): Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р (в ред. от 10 февраля 2017 года № 172) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк. «Версия Проф»; О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (в ред. от 11 июня 2014 года №1032-р) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк. «Версия Проф»; О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»): Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 года № 877-р // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк. «Версия Проф»; Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года: Постановление правительства Белгородской области от 25 января 2010 года № 27-пп (ред. от 03.06.2013) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодатель-



- аналитические и статистические материалы, данные министерств и ведомств, характеризующие процесс развития и управления транспортной инфраструктурой в регионах России и Белгородской области<sup>1</sup>;
- обзоры, содержащиеся в периодических изданиях<sup>2</sup>;
- результаты авторского социологического исследования «Управление развитием транспортной инфраструктуры Белгородской области: состояние, проблемы, перспективы» проведенного в ноябре 2016 года среди представителей органов власти и управления, а также экспертов транспортной отрасли (N=40).

### **Научная новизна исследования:**

1. Уточнено социально-экономическое содержание региональной транспортной инфраструктуры через понятие инфраструктурного капитала как системы отношений между субъектами (государством, бизнесом и населением) по его формированию и использованию, реализация которых способна приносить каждому из субъектов выгоды социально-экономического характера.

2. Детально изучена практика организации проектной деятельности в развитии транспортной инфраструктуры региона посредством изучения статистической отчетности, материалов Департамента строительства и транспорта Белгородской области, а также интерпретации полученных в ходе проведения авторского социологического исследования «Управление развитием

---

ство». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область»; Об утверждении государственной программы Белгородской области «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области на 2014-2020 годы»: Постановление правительства Белгородской области от 28 октября 2013 года № 440-пп // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

<sup>1</sup> Белгородская область в цифрах. 2016: Крат. стат. сб. / Белгородстат, 2016; Информационно-аналитический материал по итогам социально-экономического развития Белгородской области за 2015 год. URL: <https://belregion.ru/region/priorities/> (дата обращения: 20.11.2016); Информация об экономическом развитии Белгородской области за январь-сентябрь 2016 года. URL: <https://belregion.ru/region/priorities/> (дата обращения: 20.11.2016).

<sup>2</sup>Горидько Н.П., Рослякова Н.А. Факторы развития российских регионов: роль инноваций и транспортной инфраструктуры: Монография / Под ред. Н.М. Нижегородцева. М., 2014; Рейтинг регионов РФ по качеству жизни – 2016 / Москва, 2017.

транспортной инфраструктуры Белгородской области: состояние, проблемы, перспективы» (N=40).

3. Предложена новая схема управления развитием транспортной инфраструктуры региона, основанная на построении эффективного взаимодействия всех субъектов и объектов транспортной системы региона, применении инновационных подходов к развитию инфраструктуры с учетом политических и экономических особенностей территории, интересов бизнес-структур и запросов населения, и предполагающая создание регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Развитие региональной инфраструктуры в новых экономических отношениях является одним из инструментов оптимизации экономики территорий. Транспортная инфраструктура как подсистема социально-экономической системы региона располагает собственным механизмом, позволяющим повысить рациональность организации региональных и межрегиональных условий взаимодействия экономических систем в условиях неопределенности, то есть выступает одной из форм инфраструктурного капитала. Сущность транспортной инфраструктуры как инфраструктурного капитала раскрывается через конкретные эффекты влияния на социально-экономическое развитие региона.

2. Несмотря на многократные преобразования транспортной инфраструктуры, следует признать, что эффективная организационная форма модернизации транспортной отрасли все еще не найдена. Необходим переход от формирования соответствующих программ по отдельным объектам: дорожному хозяйству, транспортным средствам, логистическим центрам к разработке комплексной модели модернизации транспортной инфраструктуры, учитывающей тенденции и специфику экономического развития региона, а также современные социально-экономические условия. Таким образом, в настоящее время, назрела необходимость поиска новых методов управления

развитием транспортной инфраструктуры, одним из таких методов является – проектная деятельность.

3. Важными инфраструктурными транспортными проектами, реализуемыми на территории Белгородской области за последние пять лет, стали: реконструкция международного аэропорта г. Белгорода, модернизация пунктов пропуска через государственную границу, строительство объездных дорог в городах и населенных пунктах области, обустройство автотранспортных путепроводов, строительство новой железнодорожной ветки, модернизация железнодорожных переездов, открытие придорожных сервисов, разработка и применение новых технологий в ремонте автодорожной сети, повышение безопасности на транспорте. Необходимо отметить, что по развитию транспортной отрасли Белгородская область занимает ведущие позиции в Центрально-Черноземном районе. Вместе с тем, результаты эмпирического анализа позволяют выделить ряд наиболее важных проблем отрасли, среди которых: недостаточное бюджетное финансирование транспортных инфраструктурных проектов, отсутствие обратной связи с населением и бизнес-структурами в части изучения их мнения, учета интересов, недостаточное использование инструментов государственно-частного партнерства в реализации проектов.

4. Одним из направлений совершенствования управления развитием региональной транспортной инфраструктурой может стать реализация проекта «Организация работы регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области». Данный проект позволит посредством создания новой структуры обеспечить эффективное взаимодействие заинтересованных субъектов в развитии транспортной инфраструктуры региона; повысить эффективности управления развитием транспортной инфраструктурой области; обеспечить развитие института государственно-частного партнерства в решении вопроса развития транспортной инфраструктуры региона; организовать привлечение внебюджетных источников к реализации транспортных инфраструктурных

проектов.

**Научно-практическая значимость исследования** состоит в том, что теоретические и аналитические материалы диссертации могут быть использованы в деятельности органов государственной власти и местного самоуправления для совершенствования процесса управления развитием транспортной инфраструктуры региона.

Программа и инструментарий проведенного социологического исследования могут применяться для диагностики проблем в сфере управления транспортной инфраструктурой.

**Апробация работы.** Основные положения и результаты диссертационного исследования представлены автором в публикациях: «Практика разработки и реализации проектного подхода к развитию транспортной инфраструктуры региона» (2017), «Анализ технологий оценки проектного управления в системе развития транспортной инфраструктуры России» (2017)<sup>1</sup>.

**Структура исследования** обусловлена целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, трех разделов, заключения, списка источников и литературы и приложений.

---

<sup>1</sup> Кузнецов С.А. Практика разработки и реализации проектного подхода к развитию транспортной инфраструктуры региона // Электронный журнал «Экономика и социум». 2017. № 6 (37). URL: <http://iupr.ru> (дата обращения: 16.06.2017); Кузнецов С.А. Анализ технологий оценки проектного управления в системе развития транспортной инфраструктуры России // Электронный научный журнал «Теория и практика современной науки». 2017. № 6 (24). URL: <http://modern-j.ru> (дата обращения: 18.06.2017)

## **РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА**

На сегодняшний день преодоление слабого инфраструктурного развития регионов и межрегиональных пространств является важным аспектом не только для развития какой-то отдельной территории, но и для всей социально-экономической системы национального хозяйства.

Научные основы развития региональной инфраструктуры пока только разрабатываются. Как справедливо подчеркивает А.Б. Максимов: «...не все отраслевые (функциональные) типы инфраструктуры изучены в настоящее время в достаточной мере. Перечень только части исследований по проблемам социально-экономического комплекса регионов свидетельствует о возрастающем интересе ученых, политиков, практических работников к вопросам регионального развития и оптимизации управления социально-экономическими процессами на этом уровне. Такой интерес не случаен, поскольку основная тяжесть рыночных преобразований ложится именно на регионы - субъекты Российской Федерации. На региональном уровне идут процессы стабилизации социально-экономического состояния и поиска путей выхода из кризиса, адаптации к мероприятиям, проводимым федеральным правительством в рамках экономической реформы»<sup>1</sup>.

Уровень развития инфраструктурных отраслей, обеспечивающих динамику и устойчивость экономического роста, в современных условиях становится одним из важнейших факторов определения конкурентоспособности региона и внутри страны, и на мировой арене. Как справедливо отмечает Ю.В. Задворный: «успешное функционирование рыночного механизма в значительной степени зависит от развития транспортной инфраструктуры»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1. С. 32.

<sup>2</sup>Задворный Ю.В. Транспортная инфраструктура регионов и модернизация экономики // Российское предпринимательство. 2010. № 12 Вып. 2 (174). С. 158.

Транспорт является одной из важнейших составляющих региональной инфраструктуры. В частности, по мнению И.М. Маергойза: «транспорт, одновременно с энергетикой и водным хозяйством, является «костяком инфраструктуры», функционирующим как единое целое, взаимодействуя со всеми другими сферами и отраслями экономической системы страны»<sup>1</sup>.

Специфика транспорта как отрасли инфраструктуры заключается в том, что он параллельно обслуживает как производственные, так и непроизводственные сферы. Нарушения в работе транспорта в свою очередь могут привести к значительным сбоям в деятельности всего инфраструктурного комплекса региона, что особенно актуально в отношении социальной сферы крупных городов. Данная позиция находит подтверждение в концепции присвоения пространства, разработанной П. Бурдьё<sup>2</sup>. Проанализировав возможности доступа или присвоения пространства на основе отношения между распределением агентов и свободных общественных благ, автор пришел к выводу, что «наиболее дефицитные блага концентрируются в конкретных местах физического пространства»<sup>3</sup>. Ценность пространства основана на власти над ним и заключается в возможности обрести необходимую мобильность. Выступая необходимым социальным институтом, именно транспорт призван обеспечить пространственную доступность благ, тем самым определяя жизнедеятельность городского общества.

Для объективного социологического анализа понятия, функций, принципов и типов транспортной инфраструктуры региона требуется рассмотреть, с позиций управленческой науки, теоретические предпосылки формирования представлений об инфраструктуре вообще, региональной и транспортной инфраструктуре в частности. Это позволит нам определить те или иные «антагонистические корни» теоретического уровня, определившие недостаточный уровень развития данного вопроса в практической реализации

---

<sup>1</sup>Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. Новосибирск, 1986. С. 22.

<sup>2</sup> См.: Бурдьё П. Социология политики. М., 1993. С. 123.

<sup>3</sup> См. Там же. С. 125.

решений в современной региональной социально-экономической политике. Обратимся к понятию «инфраструктура».

Первоначально указанный термин в военной терминологии для обозначения вспомогательных служб и систем. Экономическое содержание термин «инфраструктура» получил в середине 50-х годов XX века в работах американского ученого П. Розенштейна-Родана, который определил его как «некоторую совокупность (комплекс) общих условий, способствующих развитию частного предпринимательства и удовлетворяющих потребности населения»<sup>1</sup>. В предложенном определении инфраструктура рассматривается как совокупность двух позиций – хозяйственной (или производственной) и социальной.

В классическом понимании, унаследованном от советской терминологии, инфраструктура – это: «... (от лат. *infra* - под, структура) совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, видов их деятельности, призванных обеспечивать, создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. Различают производственную и социальную инфраструктуру. В инфраструктуру включают дороги, связь, транспорт, складское хозяйство, внешнее энергоснабжение, водоснабжение, спортивные сооружения, озеленение, предприятия по обслуживанию населения»<sup>2</sup>.

Рассматривая данное определение, можно сказать, что инфраструктура носит отраслевые доминантные черты, характерные для экономики административно-командной системы. Также эти определения несут в себе понимание комплексного развития в разрезе национального хозяйства в целом. Они не подразумевают инфраструктуру в контексте самостоятельного регионального развития.

---

<sup>1</sup> Rosenstein-Rodan, P.N. Notes on the Theory of the Big Push // Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology, 1957.

<sup>2</sup> Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. М., 1999. С. 211.

Рыночная эволюция хозяйствования наложила свой отпечаток на теоретическое понимание инфраструктуры. Так, в толковом словаре Д. Блэка инфраструктура уже трактуется как: «...капитальное оборудование, используемое для предоставления общественно-доступных услуг, включая транспорт и телекоммуникации, газо-, электро- и водоснабжение. Они создают необходимую основу для других видов экономической деятельности в современных странах услуги инфраструктуры обычно либо предоставляются, либо регулируются государством»<sup>1</sup>.

Необходимо отметить, что в настоящее время существуют различные подходы к определению сущности понятия «инфраструктура». Наибольшее распространение получил подход, рассматривающий инфраструктуру как комплекс отраслей экономики различных уровней: национальной, региональной и муниципальной. Так, согласно М.В. Иванову: «в большинстве определений инфраструктуры с отраслевых позиций, использовано три основных признака: 1) совокупность отраслевых и региональных хозяйствующих субъектов; 2) условие функционирования экономического пространства; 3) обеспечение требуемого качества жизни населения»<sup>2</sup>.

На наш взгляд, трех указанных признаков для определения инфраструктуры недостаточно, поскольку она, по своей сути, представляет не просто набор хозяйствующих субъектов, пусть даже и комплексно функционирующих, а некоторую общность условий экономической или политической жизни. В рамках данного исследования инфраструктура будет рассматриваться нами как один из аспектов воспроизводства человеческого капитала, как инструмент эффективной социально-экономической политики.

Учитывая территориальный аспект функционирования инфраструктуры рассмотрим понятие «региональная инфраструктура». Инфраструктуру региона целесообразно определить как организационно-экономическую си-

---

<sup>1</sup> Экономика. Толковый словарь. М., 2000. С. 154.

<sup>2</sup> Иванов М.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки: дисс. ... канд. эконом. наук. 08.00.05. Нижний Новгород, 2016.



стему, обеспечивающую свободное перемещение товарных, сырьевых, трудовых, финансовых, инвестиционных, информационных ресурсов внутри и за пределами региона. Основное предназначение указанной инфраструктуры заключается в создании необходимых условий организации процесса производства и его обслуживании. Основными элементами региональной инфраструктуры являются: производственная, социальная, институциональная, рыночная и информационно-инновационная подсистемы<sup>1</sup>.

Транспорт и создающая условия его работы *транспортная инфраструктура* являются частью *производственной инфраструктуры* и одной из системообразующих отраслей региональной экономики.

В современной науке существует три основных методологических подхода к определению понятия «транспортная инфраструктура» – технократический, функциональный и стоимостной. Согласно первому из них, транспортная инфраструктура представляет собой разновидность инженерно-технической инфраструктуры региона, то есть технологический комплекс, обеспечивающий быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Так, в частности, А.Б. Моттаева под транспортной инфраструктурой понимает «часть инженерной инфраструктуры, включающей комплекс транспортных коммуникаций и устройств, обеспечивающих грузо- и пассажироперевозки»<sup>2</sup>.

Рассмотрение транспортной инфраструктуры как особой совокупности определенных функций по обеспечению условий для беспрепятственного и

---

<sup>1</sup>Чистова А. А. Развитие региональной инфраструктуры как фактор экономического роста страны // Научное сообщество студентов XXI столетия. экономические науки: сб. ст. по мат. XXVIII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 1 (28). URL: [http://sibac.info/archive/economy/1\(28\).pdf](http://sibac.info/archive/economy/1(28).pdf) (дата обращения: 17.09.2016)

<sup>2</sup> См., напр.: Моттаева А.Б. Методология пространственного распределения предпринимательских структур региона на основе развития транспортной инфраструктуры. монография. СПб., 2013. С. 27.

быстрого выполнения перевозочного процесса – позиция авторов функционального подхода<sup>1</sup>.

Стоимостной подход определяет транспортную инфраструктуру как «вид регионального инфраструктурного капитала». Так, Ю.Н. Гольская под региональной транспортной инфраструктурой понимает «региональный транспортный инфраструктурный капитал, то есть определенный вид капитала, носящий специфический общественный характер, выражающийся в способности транспортной инфраструктуры приносить выгоды региону не только экономического, но и социокультурного свойства, и обуславливающий синергетический эффект от его реализации»<sup>2</sup>.

Именно третий подход, на наш взгляд, наиболее полно отражает сущность современной региональной транспортной инфраструктуры как неотъемлемого элемента социально-экономического развития территории и инструмента повышения качества жизни населения. В данном ключе транспортную инфраструктуру целесообразно рассматривать как подсистему региональной экономической системы, устанавливающую институциональные связи и обеспечивающую оказание транспортных услуг хозяйствующим субъектам и населению на подведомственной территории. Мы солидарны с позицией А.Б. Моттаевой, которая считает, что «транспортная инфраструктура является связующим звеном в региональных процессах производства, распределения, обмена и потребления, упорядочивая материальные потоки и влияя на значительную часть затрат на производство и реализацию, обеспечивая, тем самым, устойчивый рост региональной экономики»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>См., напр.: Булатов Р.В. Траектория развития транспортной инфраструктуры региона // Проблемы современной экономики. 2015. № 2. С. 246-247; Задворный Ю.В. Транспортная инфраструктура регионов и модернизация экономики // Российское предпринимательство. 2010. № 12 Вып. 2 (174). С. 158-163; Кудрявцев А.М. Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона // Фундаментальные исследования. 2014. № 6-4. С. 789-793.

<sup>2</sup>Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Екатеринбург, 2013.

<sup>3</sup>Моттаева А.Б. Методология пространственного распределения предпринимательских структур региона на основе развития транспортной инфраструктуры. СПб., 2013. С. 301.

Исходя из этого, а также учитывая двойственный и межотраслевой характер транспортной инфраструктуры, считаем целесообразным применение комплексного подхода к определению роли и места транспортной инфраструктуры в социально-экономической системе региона с учетом ее специфической особенности – предоставления транспортных услуг (см. Рисунок 1). Данный подход позволяет проводить оценку влияния транспортной инфраструктуры не только по экономическим, но и по социальным параметрам регионального развития, определяя, как количественные, так и качественные цели в результате предоставления услуг всем хозяйствующим субъектам региона.

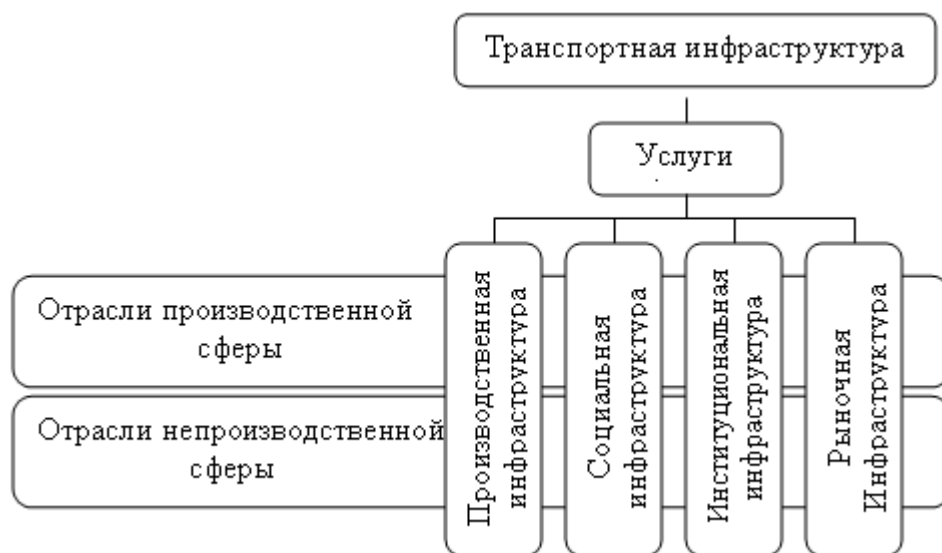


Рис. 1. Место транспортной инфраструктуры в социально-экономической системе региона

Региональные транспортные инфраструктуры относятся к макросистемам со своими специфическими особенностями, задачами, принципами и факторами, влияющими на них. На развитие транспортной инфраструктуры оказывают влияния как общие факторы, свойственные всем регионам, так и специфические. Общие факторы можно классифицировать по внутренней и внешней среде. Фактор влияния внутренней среды связан с научным потенциалом транспортной инфраструктуры, потенциалом инновационного менеджмента, инновационно-инвестиционного потенциала, производственного

потенциала, кадрового потенциала и потенциала инновационного маркетинга.

Внешняя среда оказывает влияние на развитие транспортной инфраструктуры посредством таких факторов, как спрос (наличие потребителей), конкуренты (уровень развития инноваций у конкурентных систем), природные факторы, политические факторы, социальные факторы, в том числе демографические, экономические факторы, научно-технический прогресс.

На развитие и эффективное функционирование транспортной инфраструктуры регионов также оказывают влияние специфические факторы, представленные в таблице 1.

Таблица 1.  
Факторы, влияющие на развитие транспортной инфраструктуры региона

<b>Факторы</b>	<b>Описание</b>
Климатические	Климатические особенности. Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах с неблагоприятными климатическими условиями (зоны вечной мерзлоты, заболоченность)
Географические	Рельеф местности. Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах со сложным рельефом.
Экологические	Экологические нормы и нормативы. Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах с особыми природоохранными зонами
Социальные	Плотность населения. Территориальное разделение труда. Удорожание транспортной инфраструктуры в регионах с малой плотностью населения
Политические	Территориальное и национальное единство страны. Внешняя политика

Анализ социологической и экономической литературы позволяет сформулировать основные принципы функционирования транспортной инфраструктуры регионов России. В условиях рыночных отношений к ним относятся:

– доступность транспортных сетей каждому гражданину России. Используемая формулировка предполагает необходимость создания, в первую очередь, такой транспортной системы, в которой созданы все условия для возникновения возможности создания благоприятных условий для жизни граждан и возможности беспрепятственного обладания транспортными услугами в рыночной форме товарно-денежного обмена;

- сокращение диспропорций в развитии инфраструктуры различных регионов;
- увязка развития транспортной инфраструктуры с развитием коммуникаций энергетики, связи, других инфраструктурных отраслей;
- максимальная концентрация бюджетных и привлекаемых ресурсов на приоритетных проектах. Всемерное ускорение их реализации, в том числе с привлечением для этой цели заимствований на внутреннем и внешнем финансовых рынках;
- развитие государственно-частного партнерства в создании и эксплуатации инфраструктуры, прежде всего, на основе концессий;
- развитие здоровой конкуренции и формирование рынка транспортных услуг, на котором каждый пользователь мог бы свободно выбирать наиболее приемлемый для него вид транспортного обслуживания с учетом его цены и качества.

К основным *факторам, влияющим на развитие транспортной инфраструктуры региона относятся:*

1) *общеэкономические* определяют характер территориального разделения труда и структуры производства и включают в себя уровень экономического и социального развития региона по отношению к достигнутому в стране; особенность хозяйственного механизма, регулирующего отношения между производством и транспортом;

2) *отраслевые технико-экономические* отражают изменение объема и структуры перевозок; совершенствование эксплуатационной деятельности; управление, координацию работы различных видов транспорта и организацию перевозочного процесса, а также оптимизацию грузо- и пассажиропотоков);

3) *факторы, связанные с научно-техническим прогрессом*, предполагают внедрение новых, усовершенствованных средств подвижного состава, машин и оборудования: механизацию и автоматизацию производственных процессов; совершенствование транспортной сети;

4) *территориальные факторы* определяют особенности транспортно-экономических связей в регионе; уровень специализации производства, систему расселения; размещение социально-экономических объектов на подведомственной территории; природно-климатические условия и характер их взаимодействия с транспортом; уровень загрязнения территории;

5) *управленческие* – особенности системы управления региональным развитием и наличие инновационных подходов к управлению транспортной инфраструктурой региона<sup>1</sup>.

В развитии региона транспортная инфраструктура выполняет двойственную функцию, обеспечивая, с одной стороны, мобильность произведенных товаров и ресурсов, с другой, – возможность свободного передвижения пассажиров и грузов. Учитывая особую значимость, развитие инфраструктурного комплекса транспортной отрасли входит в число приоритетных направлений региональной политики, которая устанавливает принципы и режимы размещения хозяйствующих субъектов и коммерческих структур, объектов общественной значимости в рамках территориальных единиц, составляющих пространство региона.

Развитие региональной транспортной инфраструктуры зависит от форм и фундамента ее организации на подведомственной территории. На процесс формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры оказывают влияние следующие факторы:

- 1) экономические показатели выработки и возможной загрузки транспортной системы;
- 2) развитие предпринимательства в транспортной отрасли, в том числе «инновационных» транспортных организаций;
- 3) соответствие производственной базы возможностям организации перевозок;

---

<sup>1</sup> Герами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики. М., 2014. С. 97.

- 4) развитость коммуникаций между региональными производствами;
- 5) инновационность форм и управленческих подходов к ее развитию<sup>1</sup>.

На наш взгляд, особое место в региональной транспортной инфраструктуре занимают управленческие подходы и формы ее развития. Как справедливо подчеркивает Н.Н. Булатова: «актуальность выделения транспортной инфраструктуры, как особого объекта и ключевого элемента управления, увеличилась в современных условиях из-за последствий мирового финансово-экономического кризиса 2008-2009 гг. и наступления нового этапа современного кризиса, обусловленного сложной геополитической обстановкой. Данные обстоятельства продиктованы возникающими проблемами не только в сфере экономики, но и в транспортной системе регионов, негативными перспективами долгосрочного развития регионов по множеству значимых социально-экономических показателей»<sup>2</sup>.

Анализ исследований по проблемам функционирования транспортной инфраструктуры свидетельствует о различном уровне развития регионов в указанной сфере, а, следовательно, и обеспеченности потребителей транспортными услугами. Таким образом, назрела необходимость качественного всестороннего регулирования транспортной инфраструктуры в каждом конкретном регионе посредством соблюдения стандартов и разработки концепций по ее стратегическому и долгосрочному развитию. Особым ресурсом и одновременно потенциалом развития транспортной отрасли, на наш взгляд, выступают *управленческие технологии развития транспортной инфраструктуры региона*.

---

<sup>1</sup> Моттаева А.Б., Моттаева А.Б. Роль транспортной инфраструктуры в пространственной интеграции региональной экономики // Интернет-журнал «Наукоеведение». 2014. № 3 (22) // URL: <http://naukovedenie.ru/> (дата обращения: 11.09.2016)

<sup>2</sup> Булатова Н.Н. Управленческие технологии развития транспортной инфраструктуры региона // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2016. № 1 (27). С. 48.

Под управленческими технологиями развития транспортной инфраструктуры региона следует понимать «технологии, способствующие обеспечению доступности транспортного сообщения внутри региона и вне его, снижению производственных издержек транспортных предприятий посредством принятия и реализации оптимальных управленческих решений на региональном уровне. Управленческие технологии развития транспортной инфраструктуры региона должны обеспечивать распределение и концентрацию материальных, информационных, финансовых ресурсов на наиболее приоритетных направлениях и сформировать условия для стратегического партнерства и межрегиональной кооперации органов государственной власти, предпринимательских структур, общественных институтов, других субъектов взаимодействия в рамках поступательного экономического развития региона»<sup>1</sup>.

На наш взгляд, в современных социально-политических и экономических условиях одной из наиболее приоритетных форм управленческих технологий в сфере транспортной инфраструктуры является *проектный подход*. Базовой единицей, на которой строится проектный подход, является понятие проекта. Оно включает представления о предмете управления проектами, его целях, исполнителях, времени реализации и занимает в категориальном аппарате управления проектами центральное место. Как справедливо отмечает Г.А. Компанейцева, «несмотря на достаточно длительный срок существования управления проектами в качестве самостоятельной области знания, управленческая трактовка понятия проекта продолжает испытывать на себе влияние тенденций, происходящих в развитии теории и практики управления проектами»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>Булатова Н.Н. Управленческие технологии развития транспортной инфраструктуры региона // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2016. № 1 (27). С. 48.

<sup>2</sup>Компанейцева Г.А. Проектный подход: понятие, принципы, факторы эффективности // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2016. Т. 17. С. 363.



К настоящему времени сложилось несколько принципиальных подходов к трактовке данного понятия. Согласно подходу, принятому ассоциациями по управлению проектами DIN, проект рассматривается как набор существенных признаков, наличие которых является необходимым и достаточным условием представления соответствующего объекта управления как проекта. Указанные признаки имеют ограничительное значение и служат отделению тех видов деятельности, которые описываются понятием проекта, от тех, к которым оно не может быть отнесено.

Большинство отечественных исследователей, среди которых И.И. Мазур, В.Д. Шапиро, Ю.И. Попов, придерживаются иного подхода: проект рассматривается ими как «изменение какой-либо системы посредством целенаправленной организованной работы»<sup>1</sup>. В данном случае упор делается не на признаках, а на сущности той деятельности, которая связывается с понятием проекта.

Следующей трактовкой является понимание проекта, как системы, о чем в своих трудах заявляет Е.А. Яковлев. «Система состоит из взаимосвязанных целей, работ и программ, оформленных соответствующей проектной документацией»<sup>2</sup>.

Понятие управление проектами так же имеет отличающиеся подходы. Первый подход строится на трактовке данного понятия, в соответствие с О. Дойниковой, как «комплекса мер, заключающих в себе планирование, мотивацию и контроль, и направленных на достижение поставленных результатов»<sup>3</sup>.

Следующая трактовка, которой придерживаются коллектив авторов под руководством В.Д. Шапиро и И.И. Мазура, основывается на понимании

---

<sup>1</sup> См.: Попов Ю.И., Мазур И.И., Шапиро В.Д. Управление проектами. М., 2008.

<sup>2</sup> Яковлев Е.А. Управление взаимодействием субъектов инновационного проекта // Вестник ЧГУ. 2011. № 1. С.499-501.

<sup>3</sup> Дойникова О. Управление услугами организаций малого бизнеса: проектный подход // РИСК. 2012. № 4. С. 217 – 222.

управления проектом как «процесса управления ресурсами проекта, данный процесс связан с применением знаний, навыков и инструментов»<sup>1</sup>.

Интересен также подход, обоснованный в трудах Н.Ю. Тумбинской, которая в своем определении объединяет все вышеизложенные признаки категорией искусства управления, но при этом основывается «на современных методах, а также не только достижения поставленных целей, но и выделяет удовлетворение участников проекта»<sup>2</sup>.

Приведенные взгляды разных авторов, независимо от того определяют ли они управление проектами как процесс или комплекс мер, имеют схожие признаки, в частности, эта деятельность всегда направлена на достижение конкретной цели, достигаемой за счет применения традиционного инструментария.

Практика подтверждает, что в настоящее время методология управления проектами является одним из самых прогрессивных подходов к осуществлению целенаправленной деятельности государства в условиях неопределенности и нестабильности внешней среды. Как справедливо утверждает Т.Ф. Давлетшин: «проектно-ориентированная технология позволяет четко определять цель, результаты проекта, состав работ, учитывать связи и влияние на проект окружающей среды и многочисленных участников проекта, рассчитывать эти влияния в виде определенных рисков, учитывать их в проекте и строить обоснованные на расчетах планы реализации проектов»<sup>3</sup>.

Управление проектами представляет собой развитую методологию, включающую модели, методы и программные средства, широко применяемую при разработке и реализации проектов разного уровня, масштаба и типа. Признанные во всем мире средства и методы управления проектами в настоящее время широко используются во всех сферах деятельности государства.

---

<sup>1</sup> См.: Попов Ю.И., Мазур И.И., Шапиро В.Д. Управление проектами. М., 2008.

<sup>2</sup>Тумбинская Н.Ю. Проектный подход к бизнес-развитию предприятия //Отраслевая экономика. 2012. № 4. С. 40–46.

<sup>3</sup>Давлетшин Т.Ф. Проектный подход в управлении и модернизации экономики региона (на примере Республики Башкортостан) // Молодой ученый. 2009. № 3. С. 55.

В развитых странах управление проектами является мощным инструментом управления не только созданием новых продуктов и услуг, но и осуществлением целенаправленных изменений в рамках отдельных организаций, компаний, а также целых социально-экономических и организационных систем.

Отличительными особенностями проектной деятельности от традиционных подходов к управлению являются:

- ориентация на результат (предполагает направление финансовых средств не в конкретную отрасль или регион, а в конкретный проект);
- инновационность (обеспечивает наличие новой идеи в решении проблемы или способа усовершенствования какого-то процесса);
- государственная проработка инструментов проекта, имеющего региональное значение и социальные эффекты реализации;
- высокий уровень координации участников проекта в силу их нацеленности на общий результат и получение синергетического эффекта от взаимодействия в процессе достижения цели;
- налаженный процесс осуществления мониторинга реализации проекта;
- создание единого информационного пространства проекта;
- строгая ответственность за целевое использование финансовых средств, а также сроки реализации проекта;
- возможность привлечения к реализации проекта взаимозаменяемых ресурсов и участников;
- применение современных информационных технологий и систем поддержки принятия решений в рамках проекта;
- поиск дополнительных источников финансирования и инвесторов благодаря применению научно-обоснованных методик оценки эффективности проектов<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Чумаченко Е.А. Процессно-проектный подход к управлению финансовым обеспечением региона // Вопросы регулирования экономики. № 2. 2013. С. 33.

Таким образом, проектный подход является специфическим управленческим подходом, основанном на выдвижении новых идей и способов решения существующих проблем, реализация которых позволит достичь конкретных результатов в установленный промежуток времени. Реализация проектного подхода позволит также обеспечить форсированный переход к долгосрочному планированию и бюджетированию, что крайне важно для устойчивого экономического развития как страны в целом, так и регионов.

Следует особо подчеркнуть, что в рамках регионального управления развитием инфраструктуры, а в частности транспортной, проектный подход приобретает специфические особенности. Во-первых, инфраструктурные проекты требуют значительных финансовых вложений и характеризуются длительным периодом окупаемости капиталовложений. Это, как правило, проекты сложные и масштабные. Во-вторых, реализация указанных проектов предполагает обеспечение высоких необратимых затрат, когда значительная часть инвестиций вкладывается в проект в самом начале, задолго до того, как он наберет обороты и начнет приносить прибыль. В-третьих, при разработке проектов необходимо учитывать уровень современного научно-технического развития: определение цели проекта должно основываться на внедрении новых ресурсосберегающих технологий (особенно в условиях дефицита региональных ресурсов), позволяющих обеспечивать высокий уровень их конкурентоспособности.

*Целесообразным, на наш взгляд, является определение основных свойств, присущих системе управления инфраструктурными проектами региона. К таковым следует отнести:*

– *целостность* (неразрывность цепи отношений в системе управления на всех ее уровнях, внутренняя связь всех составных частей системы на основе гармонизации разных целей и интересов всех участников реализации проекта);

- *пропорциональность* управляющей и управляемой подсистем (обеспечение эффективного функционирования системы на основе рационального соотношения звеньев управления внутри подсистем и между ними);
- *специализация управления* (разграничение функций и полномочий на всех уровнях управления);
- *интегративность* (объединение в системе управления различных профессиональных знаний участников в области строительства, экономики, управления на разных уровнях управления в единый процесс для принятия эффективных управленческих решений, разработки проектов, программ и концепции управления инфраструктурными проектами. В качестве интегрирующих факторов выступают цели, задачи и интересы основных участников, которые требуют развития сложной социально-экономической системы управления, адекватно реагирующей на изменения внутренней и внешней среды);
- *интеллектуальная коммуникативность* (способность участников проекта создавать оптимальные пути обмена информацией с целью определения общих позиций, суждений, принятия совместных управленческих решений);
- *оперативность* управления (эффективность управления, направленного на минимизацию материальных, финансовых, трудовых ресурсов, что во многом зависит от реагирования в реальном масштабе времени на все происходящие изменения).

Управление проектами по развитию транспортной инфраструктуры в современных условиях можно рассматривать не только как стратегический способ создания материально-технической базы, адекватной рыночным экономическим отношениям, но и как способ повышения эффективности функционирования объектов транспортной инфраструктуры, обеспечения структурных преобразований, экономического и социального роста.

Важным результатом применения технологий проектного управления в развитии региональной транспортной инфраструктуры является обеспечение условий и возможностей для эффективной реализации системного подхода к развитию состава и структуры объектов инфраструктурного комплекса. Предпосылками для системного подхода к развитию транспортной инфраструктуры региона являются:

- новое понимание механизмов рынка и управления проектами как стратегического элемента в реализации и развитии конкурентных возможностей предприятий, росте инвестиционной привлекательности территории их дислокации;
- реальные перспективы и современные тенденции по интеграции участников хозяйственных связей между собой, развитию новых рыночных структур и организационных форм - сетей;
- технологические возможности в области новейших информационных технологий, открывающих принципиально новые возможности для взаимодействия субъектов реализации проектной деятельности в сфере управления транспортной инфраструктурой.

Таким образом, проанализировав теоретические основы управления транспортной инфраструктурой региона, можно сделать ряд выводов:

1. Интегрирующая роль транспорта как мощного фактора ускорения экономического и социального развития стран и регионов, мирового хозяйства в целом в настоящее время значительно усиливается. Современная интернационализация хозяйства, его кооперирование происходит на основе специализации и дифференциации производственного процесса с целью максимизации «эффекта места». Отдельные хозяйственные структуры, вовлеченные в единый хозяйственный процесс, требуют особой территориальной организации инфраструктуры, облегчающей доступ к товарам и ресурсам.

2. Быстрая адаптация экономических субъектов к постоянно изменяющейся окружающей среде возможна только при наличии организационно обособленных и самостоятельных отраслей инфраструктуры. Комплексное

изучение транспортной системы позволяет выявить ее место в мировом хозяйстве. Роль транспортной инфраструктуры, как элемента системы, выражается, с одной стороны, в концентрации и укрупнении производства и соответствующем формировании уни- и интермодальных коридоров, а с другой стороны, в специализации и пространственном рассредоточении и дроблении производственных функций, создании системы предприятий малого и среднего бизнеса и связанной с этим процессом системой фидерных (питающих) сетей.

3. Развитая транспортная инфраструктура обуславливает вовлечение в сферу материального производства ресурсов отдельных районов региона, повышая территориальную и социальную мобильность факторов. Поэтому она способствует организации экономического пространства, обеспечивает дальнейшую реализацию пространственного разделения труда, освоение новых территорий. Экономически развитая транспортная инфраструктура создает эффект обратной связи, привлекая на данную территорию деловые структуры, расширяя пределы эксплуатации природных ресурсов, придавая важный импульс притоку населения.

4. Важное место в системе развития транспортной инфраструктуры региона занимает механизм ее управления. В настоящее время, в условиях нестабильной внешней среды, дефиците региональных ресурсов назрела необходимость поиска новых подходов к управлению развитием транспортной инфраструктуры региона. Одним из таких подходов, является проектный подход, который позволяет не только четко определять цель, результаты, состав работ, учитывать связи и влияние на проект окружающей среды и многочисленных участников проект, но и предполагает применение для этих целей современных информационных технологий и инструментальных средств, адаптируемых в зависимости от структурных особенностей процесса управления, типов и пространственно-временной преемственности реализуемых проектов социально-экономического развития региона.

## **РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Эффективность функционирования транспортной инфраструктуры как страны в целом, так и отдельных регионов является важнейшим фактором обеспечения экономического роста, а, следовательно, и повышения качества жизни населения. Вопросы развития транспортной инфраструктуры Белгородской области, динамично развивающейся в настоящее время, особенно актуальны. Являясь важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры области, транспорт, с одной стороны, становится инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей, с другой стороны, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности регионального сообщества. В свою очередь управление развитием транспортной инфраструктуры позволит обеспечить экономический рост и конкурентоспособность региона, создать благоприятные условия для ведения бизнеса и производства на подведомственной территории, повысить эффективность транспортной деятельности, обеспечить развитие межрегиональной кооперации и международного сотрудничества. Благоприятными условиями для развития транспортной инфраструктуры региона являются: выгодное географическое положение (пересечение азиатско-европейских транспортных коридоров), наличие железнодорожной транспортной магистрали, соединяющей города Москву и Санкт-Петербург с Крымом и Кавказом, и автомобильной дороги федерального значения М-2 «Крым».

Необходимо отметить, что на территории области сложилась достаточно развитая транспортная сеть, в состав которой входят автомобильный, железнодорожный и авиационный транспорт. Удельный вес транспорта в валовом региональном продукте области в 2015 году составил 5,2%<sup>1</sup>. По состоя-

---

<sup>1</sup> См.: Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Белгородской области / Раздел: Официальная статистика – Валовой региональный. URL: <http://belg.gks.ru/> (дата обращения: 25.12.2016).



нию на 01 января 2016 года на территории региона зарегистрировано 2 389 предприятий транспортной отрасли, что составляет 6,4% от общего числа действующих организаций<sup>1</sup>. Стоит также отметить ежегодное увеличение количества транспортных предприятий, так в 2016 году их рост составил 8% (см. Таблица 2). Численность занятых на транспорте в 2015 году согласно статистическим данным составила 5,7% экономически активного населения региона<sup>2</sup>.

Таблица 2.

Количество предприятий в транспортной сфере региона			
Год	2014	2015	2016
<b>Количество предприятий</b>	1 993	2 212	2 389
<b>Удельный вес в общей численности зарегистрированных организаций, %</b>	5,7	6,1	6,4

Дадим краткую характеристику каждому из видов функционирующего на территории региона транспорта. По основным показателям, характеризующим развитие территориальной сети автомобильных дорог общего пользования, Белгородская область занимает ведущие позиции в Центрально-Черноземном регионе<sup>3</sup>. Транспортная сеть области включает 22,272 тыс. км автомобильных дорог, из них 21,119 тыс. км – автодороги общего пользования. Из общей протяженности дорог общего пользования 20,142 тыс. км (95,4%) – дороги с твердым покрытием. Вместе с тем, стоит отметить, что оставшиеся 4,6% дорог, не имеющие твердого покрытия, – это 179 населенных пунктов области с населением порядка 4600 человек, которые ограничены в своевременном оказании квалифицированной медицинской помощи и предоставлении социальных услуг ввиду отсутствия круглогодичной транспортной связи с районными центрами.

<sup>1</sup>См.: Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Белгородской области / Раздел: Официальная статистика – Предприятия и организации. URL: <http://belg.gks.ru/> (дата обращения: 25.12.2016).

<sup>2</sup> См.: Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Белгородской области / Раздел: Официальная статистика – Предприятия и организации. URL: <http://belg.gks.ru/> (дата обращения: 25.12.2016).

<sup>3</sup> См.: Рейтинг регионов РФ по качеству жизни – 2016. М., 2017.

Согласно статистическим данным ГИБДД, в период с 1994 по 2014 гг., общая численность парка транспортных средств в России увеличилась в 3 раза<sup>1</sup>. По итогам 2014 года на территории Белгородской области согласно данным Территориального Управления ГИБДД МВД РФ на учете состояло 601 938 единиц транспортной техники (см. Таблица 3)<sup>2</sup>.

Таблица 3.  
Количество автомототранспортных средств в регионе по итогам 2014 года

Вид транспортного средства	всего	Находящихся в собственности			
		физ. лиц	юр. лиц	из них в собственности	
				федеральной, субъектов РФ, муниципальной	иностранной
Легковые автомобили	496 697	478 547	18 150	2 123	11
Грузовые автомобили	70 334	41 203	29 131	897	10
Автобусы	8 283	3 767	4 516	511	2
Транспортные средства категорий L3-L5, L7 <sup>3</sup>	26 624	26 525	99	2	-
<b>ИТОГО</b>	<b>601 938</b>	<b>550 042</b>	<b>51 896</b>	<b>3 533</b>	<b>23</b>

Необходимо отметить ежегодное увеличение количества автотранспортных средств. Так, в 2014 году их общее количество выросло на 32% по сравнению с 2013 годом. При этом, рост легковых автомобилей составил

<sup>1</sup> См.: Официальный сайт Госавтоинспекции / Раздел: Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 28.12.2016).

<sup>2</sup> См.: Официальный сайт Госавтоинспекции / Раздел: Белгородская область: сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://www.gibdd.ru/r/31/stat/> (дата обращения: 28.12.2016).

<sup>3</sup> К данной категории относятся следующие транспортные средства: «L3» – транспортные средства, у которых максимально разрешённая скорость свыше 50 километров в час при любом установленном двигателе; «L4» – транспортное средство с симметрично к транспортной плоскости колёсами. Максимальная скорость составляет более 50 километров в час, а объём двигателя свыше 50 см<sup>3</sup>; «L5» – симметричное средство передвижения, которое ускоряется свыше 50 километров в час. Объём двигателя при этом более 50 см<sup>3</sup>; «L7» – прочие не входящие в категорию L6 четырёх колёсный автотранспорт, массой не более 400 килограмм. Для грузовых средств 550 килограмм без аккумулятора. Объём двигателя не должен быть более 15 кВт. Источник: Классификация транспортных средств по категориям. URL: <http://advicelawyer.ru/voditelskie-prava/kategorii-prav/klassifikatsiya-transportnyih-sredstv-po-kategoriyam.html> (дата обращения: 28.12.2016).

39%, грузовых – 31%, автобусов – 2%. Таким образом, вполне целесообразно сделать вывод о том, что рост благосостояния населения региона приводит к росту числа легковых автомобилей, что в свою очередь, во-первых, увеличивает количественную потребность в качественных автомобильных дорогах, во-вторых, влияет на потребность в инфраструктуре транспортных коммуникаций и обеспечении их безопасности, в-третьих, увеличивает негативное воздействие на экологическое состояние окружающей среды.

Приступая к рассмотрению железнодорожного транспорта, необходимо отметить, что по территории области проходит железнодорожная транспортная магистраль. Эксплуатационная длина железнодорожных путей в границах региона составляет 700 км (в т.ч. электрифицированных – 405 км) и включает четыре железнодорожных узла – в Белгороде, Старом Осколе, Валуйках, Готне. Указанный участок обслуживается Юго-Восточной железной дорогой (685,5 км) и Московской железной дорогой (14,5 км). В регионе расположены 43 железнодорожные станции и 293 посадочные платформы для пассажиров.

Важную роль в функционировании региональной транспортной инфраструктуры играет авиационный транспорт. На территории области расположены два аэропорта – в городах Белгород и Старый Оскол, обеспечивающие взаимодействие населения области как с регионами страны, так и со странами ближнего зарубежья.

Учитывая приграничное положение области, особо стоит отметить таможенную границу, вдоль которой организована работа транспортно-логистических зон, обеспечивающих эффективное транзитное движение людей и грузов через регион. Общая протяженность границы с Украиной в пределах региона составляет 540 км. Согласно перечню пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденному распоряжением Правительства РФ от 20 ноября 2008 года № 1724-р, на территории области функционируют: 13 автомобильных, 6 железнодорожных и 1 воз-

душный пункты пропуска<sup>1</sup>. Самыми крупными являются: МАПП «Нехотеевка» (Белгородский район), МАПП «Шебекино» (Шебекинский район), МАПП «Грайворон» (Грайворонский район), МАПП «Ровеньки» (Ровеньский район), МВПП «Аэропорт Белгород», ЖПП «Валуйки», ЖПП «Долбино».

Анализ функционирования транспортной отрасли региона показал, что спрос на транспортные услуги с каждым годом растет (см. Таблица 4). Так, в 2015 году транспортом общего пользования перевезено более 120 млн. человек и 118 млн. тонн грузов.

Таблица 4.  
Основные показатели отрасли по видам транспорта в 2015 году

Вид транспорта	Перевезено пассажиров, млн. чел.	Пассажирооборот, млн. пасс.-км.	Перевезено грузов, млн. тонн	Грузооборот, млн. т-км
<b>Автомобильный</b>	115,6	1117,9	44,2	3791,1
<b>Воздушный</b>	1,5	64,9	-	-
<b>Железнодорожный</b>	7,1	1854,3	73,8	13235,7
<b>Всего</b>	124,2	3037,1	118	17026,8

Согласно основным показателям транспортной деятельности в 2015 году, основной объем грузовых перевозок приходится на долю железнодорожного транспорта, пассажирских – на долю автомобильного. Ежедневно автомобильным транспортом перевозится около 300 тыс. пассажиров и более 100 тыс. тонн грузов, железнодорожным – около 20 тыс. пассажиров и 200 тыс. тонн грузов соответственно. Основными видами грузов, перевозимых по области железнодорожным транспортом, являются: железная руда, цемент, черные металлы, строительные материалы.

Таким образом, анализ показал, что в Белгородской области в равной степени развиты все виды транспорта, каждый из которых играет свою роль в транспортной системе региона.

<sup>1</sup>См.: О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 20 ноября 2008 года № 1724-р // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

Основным субъектом управления развитием транспортной инфраструктуры на территории региона выступает *Департамент строительства и транспорта Белгородской области* (далее – Департамент). К основным функциям Департамента в транспортной отрасли относятся:

- разработка прогнозов социально-экономического развития области в части определения общего объема инвестиций в развитие дорожного строительства, железнодорожного и воздушного транспорта;
- координация разработки и реализации программ строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов транспортной инфраструктуры;
- реализация государственной политики в сфере обеспечения транспортного обслуживания населения воздушным транспортом и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;
- взаимодействие с федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и Белгородской области, органами местного самоуправления, общественными объединениями и объединениями юридических лиц по вопросам организации транспортного обслуживания населения воздушным транспортом и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;
- обеспечение транспортного обслуживания населения воздушным, автомобильным транспортом, включая легковое такси, в межмуниципальном и пригородном сообщении и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;
- организация работ по выполнению программ развития дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры области;
- определение потребности населения в пассажирских перевозках и оценка состояния рынка транспортных услуг, проведение анализа и прогнозирование состояния транспортного обслуживания населения

на территории Белгородской области воздушным транспортом и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

- проведение экономического анализа деятельности подведомственных областных государственных унитарных предприятий и учреждений и утверждение экономических показателей их деятельности;
- организация проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий.

В рамках выполнения возложенных функций Департамент является координатором разработки и реализации инновационных программ и проектов в сфере развития транспортной отрасли. Реализация инфраструктурных проектов, направленных на устранение «узких мест» и недостающих звеньев транспортной сети, играет особую роль, позволяя снять ограничения экономического роста. Вместе с тем, необходимо отметить, что в условиях дефицита финансовых ресурсов важное значение приобретает задача адекватной и комплексной оценки эффективности инфраструктурных проектов, на основе которой формируются приоритеты и принимаются решения о реализации проектов.

В настоящее время на территории области реализуется государственная программа «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области на 2014-2020 годы»<sup>1</sup>, логично дополняющая целевую программу – «Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры Белгородской области на 2011-2017 годы»<sup>2</sup>. За 6 лет осуществления указанных программ освоено 33,431 млрд. рублей. Необходимо отме-

---

<sup>1</sup>См.: Об утверждении государственной программы Белгородской области «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области на 2014-2020 годы»: Постановление правительства Белгородской области от 28 октября 2013 года № 440-пп // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

<sup>2</sup> См.: О долгосрочной целевой программе «Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры Белгородской области на 2011-2017 годы»: Постановление правительства Белгородской области от 16 октября 2010 года № 338-пп // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

титель, что программа является своего рода «базисом», «надстройкой» реализуемых в сфере транспорта проектов. То есть реализация программы предполагает формирование так называемого «портфеля» проектов. Таким образом, комплексный анализ практики реализации программ предполагает, в первую очередь, оценку реализуемых в их рамках проектов. Рассмотрим основные направления проектной деятельности по развитию транспортной инфраструктуры региона за пять лет (см. Приложение 1).

1. *Автомобильный транспорт.* Несмотря на то, что по качеству дорог и темпам их усовершенствования, Белгородская область превосходит многие регионы страны, значительный рост интенсивности движения и увеличение нагрузок на дорожную сеть предполагают решение следующих задач:

- строительство недостающих участков автодорог, развязок, мостов и путепроводов;
- проведение капитального ремонта дорог с целью повышения прочности дорожных одежд;
- доведение участков дорог до более высоких категорий;
- широкое использование при строительстве и ремонте дорог новых технологий и материалов;
- повышение безопасности дорожного движения;
- создание благоприятных условий для развития пассажирских перевозок.

Решение вышеназванных задач осуществлялось посредством реализации 10 проектов, характеристика которых представлена в приложении 1.

2. *Железнодорожный транспорт.* Благодаря проводимым в последние годы ОАО «РЖД» проектам по обновлению инфраструктуры, Белгородское отделение ЮВЖД – филиал ОАО «РЖД» – превратилось в мощный, надежный транспортный комплекс, объединяющий в себе 26 линейных предприятий, 56 станций (47 из которых предназначены для грузовой работы), 864 км магистральных и более 1000 км подъездных путей, из которых 69%

участков двухпутные, 41% электрифицированы, 82% – оборудованы автоблокировкой и электрической централизацией. Отделение оснащено современными средствами связи, информационными системами управления движением поездов, использует ресурсосберегающие технологии. За пять лет в данном направлении было реализовано два крупномасштабных проекта:

1) Обновление железнодорожных переездов (2014 год). Цель проекта – повысить безопасность дорожного движения посредством создания условий по предотвращению дорожно-транспортных происшествий при пересечении автомобильным транспортом железнодорожных переездов. Проект предусматривал ремонт восьми переездов: на трех обновлены системы энергоснабжения и освещения, на двух появилась автоматическая переездная сигнализация, на двух других – произведен капитальный ремонт устройств заграждения, на одном – оборудован резинотехнический настил. Бюджет проекта составил 3,5 млн рублей.

2) Строительство новой железнодорожной линии: Прохоровка–Журавка–Чертково–Батайск<sup>1</sup>. Цель проекта – организация скоростного движения поездов на юг России в обход Украины. До 2015 года кратчайший путь для поездов, следующих из центральной части России в направлении южных регионов, лежал через территорию Украины, дважды пересекая государственную границу. События 2014 года, произошедшие на Украине, выявили необходимость не только модернизации существующей инфраструктуры железнодорожных линий, но и строительства новых участков, один из которых расположен на территории Белгородской области. Общая протяженность нового маршрута – 749 км. Стоимость проекта составляет 56,6 млрд рублей.

---

<sup>1</sup>См.: О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»): Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 года № 877-р // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».



3. *Авиационный транспорт.* Согласно Стратегии социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года «ядром транспортно-логистического кластера области станет реконструированный и модернизированный до уровня современных мировых стандартов международный аэропорт в городе Белгород»<sup>1</sup>. Для достижения поставленной задачи был разработан и реализован проект «Реконструкция международного аэропорта г. Белгород» (2011 – 2013 годы). Бюджет проекта составил 5,1 млрд рублей, включая средства федерального и областного бюджетов, а также заемные средства и средства инвесторов.

Проект предусматривал проведение модернизации аэродромного и аэровокзального комплексов, объектов управления движением, радионавигацией и посадкой, инженерных коммуникаций и других объектов, необходимых для полноценного функционирования всех служб и систем аэропорта. Результатом реализации проекта стало строительство нового аэровокзального комплекса общей площадью 13,2 тыс. кв. метров с пропускной способностью 450 пассажиров в час (300 пассажиров в час – на внутренних авиалиниях и 150 пассажиров в час – на международных); взлетно-посадочной полосы; рулежных дорожек; стоянки авиалайнеров – всего в рамках проекта было создано и реконструировано 55 объектов инфраструктуры.

В настоящее время аэропорт Белгорода – это международный аэропорт класса «В» (по классификации ИКАО Международной организации гражданской авиации) со взлетно-посадочной полосой размерами 2500×45 м, работающий в круглосуточном режиме и обеспечивающий оптимальные условия для эксплуатации как внутренних, так и международных авиалиний. Реконструкция аэропорта позволила использовать потенциал евроазиатских транспортных коридоров и предоставлять высококачественные авиатранспортные

---

<sup>1</sup> См.: Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года: Постановление правительства Белгородской области от 25 января 2010 года № 27-пп (ред. от 03.06.2013) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

услуги населению сопредельных регионов с общей численностью около 2,3 млн человек. Аэропорт сегодня является не только конечным пунктом назначения, но и трансферным центром при полетах между городами Поволжского, Южного, Уральского и Сибирского федеральных округов, Республики Беларусь, стран Восточной и Западной Европы, Северной Африки и Азии.

В целом реализация проекта позволила аэропорту стать не просто точкой экономического роста, но и создать мультипликативный эффект:

- увеличить объемы международных и внутренних перевозок пассажиров и грузов;
- обеспечить обновление инфраструктуры;
- повысить инвестиционную привлекательность области;
- создать новые рабочие мест;
- обеспечить развитие туризма.

4. *Транспортно-логистические зоны.* Необходимо отметить, что в настоящее время Белгородская таможня является одной из крупнейших в Центральном регионе России. С 2012 года на территории области реализовано два проекта по строительству новых современных автомобильных пункта пропуска через государственную границу – МАПП «Шебекино» (2010-2012 годы) и МАПП «Грайворон» (2014-2015 годы) (см. Приложение 1). Оба таможенных пункта пришли на смену старым, построенным в 90-е годы по временным схемам и не отвечающим в современных условиях требованиям удобства и безопасности. Результатом реализации проекта стало повышение пропускной способности таможенного пункта посредством создания современной инфраструктуры, оснащенной необходимыми техническими средствами таможенного и иных видов контроля, новейшими системами безопасности, связи, радиационного контроля, электронным весовым оборудованием, рентген-телевизионной аппаратурой, мобильным инспекционно-досмотровым комплексом. Заказчиком проектных работ выступила Федеральная таможенная служба, общий бюджет проекта составил 1,5 млрд и 1 млрд рублей соответственно.

В целях создания благоприятных условий для участников внешнеэкономической деятельности на территории области рядом с таможенно-логистическими терминалами было предусмотрено создание сервисных зон, включающих гостиницы, стоянки для легковых и большегрузных автомобилей, пункты питания, медицинские пункты, пункты охраны правопорядка, отделения банков, почтовые отделения (телефон, факс, Интернет), страховые компании. Такие зоны появились в непосредственной близости к МАПП «Нехотеевка», МАПП «Грайворон», МАПП «Шебекино», МАПП «Ровеньки». Вместе с тем, учитывая сложившуюся на территории Украины ситуацию, необходимо отметить в последние годы значительное снижение пассажиро-, товаро- и грузопотоков. Так, количество граждан, пересекающих границу уменьшилось на 27%, легкового автотранспорта на 22%, грузового на 54%, а количество пассажирских автобусов уменьшилось на 92%<sup>1</sup>.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры региона предполагает также реализацию проектов по созданию вдоль железных и автомобильных дорог придорожных комплексов, оказывающих разнообразные услуги участникам дорожного движения. Организация работы придорожных сервисов на территории региона позволит обслуживать как внутренний сектор – транспортные средства населенных пунктов области, так и транзитный транспорт. В 2014 году на территории Корочанского района Белгородской области был реализован проект «Строительство придорожного сервисного кластера «Теплый стан». Это первый объект, построенный в рамках реализации Концепции «Формирование и развитие кластера Корочанского района в сфере придорожного сервиса». Комплекс расположен на развилке автодорог Белгород-Павловск и Белгород-Губкин-Горшечное вблизи села Погореловка и представляет собой современный, комфортный, многокомплектный придорожный сервис, включающий стоянку на 100 грузовиков, две мойки для длинномеров, магазин сопутствующих расходных автомобильных товаров,

---

<sup>1</sup> См.: Информация официального сайта Росграница. URL: <http://www.rosgranitsa.ru/ru/node/9769> (дата обращения: 17.01.2017).

гостиницу, кафе, бильярдную, финансовый терминал. Созданная инфраструктура позволила создать комфортные условия по предоставлению услуг как местным автомобилистам, так и тем, которые проезжают через район. Результатом реализации проекта стало также создание 15 новых рабочих мест. Инвестором реализации проекта выступило ООО «Управляющая компания «Приосколье». Бюджет проекта составил 80 млн рублей.

С целью оценки современного состояния транспортной инфраструктуры региона, а также условий, факторов и предпосылок ее дальнейшего развития в ноябре 2016 года было проведено социологическое исследование «Управление развитием транспортной инфраструктуры Белгородской области: состояние, проблемы, перспективы». В рамках исследования были опрошены представители органов власти и управления, а также эксперты транспортной отрасли (N=40). Респондентами выступили:

- депутаты комитета Белгородской областной Думы по строительству, жилищно-коммунальному хозяйству, транспорту и связи;
- государственные служащие департамента строительства и транспорта Белгородской области;
- представители администраций муниципальных районов и городских округов, в компетенцию которых входит решение вопросов транспортного обеспечения;
- представители научного сообщества – сотрудники Транспортно-технологического Института Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова.

Учитывая тесную взаимосвязь и взаимозависимость всех элементов социально-экономической системы региона, исследование развития регионального транспортного комплекса как инфраструктурной подсистемы проводилось по следующим направлениям: оценка состояния и эффективности работы транспортной системы; оценка влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие и развития региона на состояние транспортной ин-

фраструктуры; проблемы и направления совершенствования управления развитием транспортной инфраструктуры.

Утверждение о том, что в современных условиях развитие транспортной инфраструктуры играет ключевую роль в обеспечении экономического роста и повышении конкурентоспособности региона, поддержало 95% респондентов. В ходе исследования респондентам было предложено оценить уровень развития транспортной отрасли Белгородской области. Все без исключения опрошенные отметили его как «высокий» в разрезе всех видов транспорта.

Как справедливо отмечает Ю.Н. Гольская: «развитая транспортная инфраструктура создает эффект обратной связи, привлекая на данную территорию деловые структуры, расширяя пределы эксплуатации природных ресурсов, придавая важный импульс притоку населения, способствуя организации экономического пространства, реализации пространственного разделения труда и освоению новых территорий»<sup>1</sup>. В рамках опроса респондентам было предложено оценить влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие. По мнению опрошенных, она способствует повышению уровня и качества жизни населения (57%), увеличению создаваемого регионального продукта – ВРП (51%), повышению инвестиционной привлекательности территории (43%) (см. рисунок 2).

Таким образом, в первую очередь, респонденты делают акцент на получении социального эффекта от использования транспортной инфраструктуры, обеспечивающего рост качества жизни населения региона посредством увеличения доступности пассажирского сообщения для населения и возможности свободного передвижения по территории региона.

---

<sup>1</sup> Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Екатеринбург, 2013. С. 9.

### Какое влияние, на Ваш взгляд, способна оказывать транспортная инфраструктура на региональное развитие?



Рис. 2. Распределение мнения респондентов о влиянии транспортной инфраструктуры на развитие области

Почти 80% респондентов уверены, что за последние пять лет произошли положительные изменения в развитии транспортной инфраструктуры региона. К таковым отнесли: открытие аэропорта международного класса (58%), строительство новых дорог, развязок, мостов (52%), установку светофоров в местах массового скопления транспортных средств (44%) (см. рисунок 3).

### Укажите, какие положительные изменения в развитии транспортной инфраструктуры области произошли за последние пять лет?

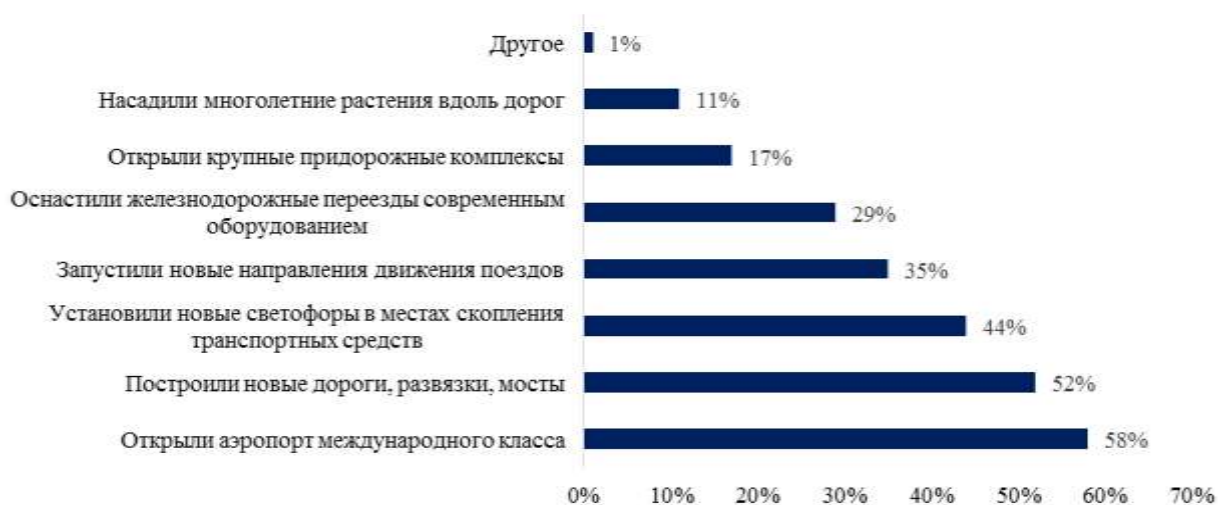


Рис. 3. Распределение мнения респондентов о произошедших положительных изменениях в развитии транспортной инфраструктуры области

В то же время, несмотря на достигнутые успехи, состояние транспортного комплекса области нельзя считать оптимальным. Как отмечают многие исследователи, в настоящее время из-за недостаточного уровня развития и размещения транспортная инфраструктура становится фактически сдерживающим фактором развития экономики страны<sup>1</sup>. К основным проблемам транспортной системы страны, опрошенные нами эксперты отнесли: неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние дорог (36%), низкое качество транспортных услуг (24%), дефицит высококвалифицированных специалистов транспортной отрасли (21%). Необходимо отметить, что неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние дорог приводит к снижению скорости доставки грузов и пассажиров и росту транспортных издержек, что в свою очередь ведет к снижению конкурентоспособности произведенной продукции.

Необходимо отметить, что влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие может как усиливаться, так и ослабевать, в зависимости от действия различных факторов. Всю совокупность факторов, оказывающих воздействие на развитие транспортной инфраструктуры, можно разделить на две группы: объективные условия и субъективные факторы. В ходе исследования респондентам было предложено оценить по 10-бальной шкале степень влияния факторов. Наивысшую оценку – 9 баллов – получили следующие: географическое положение, политические факторы, природно-климатические условия, инвестиционный климат. Таким образом, эксперты в равной степени оценивают значимость и объективных, и субъективных факторов в развитии региональной транспортной инфраструктуры. В целом, как справедливо отмечают Б.В. Заливанский, А.Ю. Карпова «транспортная ин-

---

<sup>1</sup> См., напр.: Заливанский Б.В., Карпова А.Ю. Формирование и совершенствование транспортной инфраструктуры Белгородской области // Экономика и социум. 2016. 1 (20). URL: <http://iupr.ru/> (дата обращения: 20.10.2016); Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1; Гасанов М.А., Омаров А.З. Транспортная инфраструктура – фактор устойчивого развития // Экономический Портал. URL: <http://institutiones.com/general/1111-transportnaya-infrastruktura.html> (дата обращения: 15.12.2016).

фраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала»<sup>1</sup>.

Для достижения целей магистерского исследования в опрос был включен блок вопросов об осуществлении проектной деятельности в транспортной отрасли. На значимую роль проектного управления в развитии региональной транспортной инфраструктуры указало 93% опрошенных. Преимуществами проектного подхода, по мнению респондентов, выступают: возможность инновационного решения проблемы (51%), привлечение дополнительных источников финансирования (43%), ориентация на достижение конкретного результата (39%).

Стоит отметить, что поскольку реализация инфраструктурных проектов, включая транспортные, требует больших финансовых вложений, то самостоятельно органы региональной власти не в состоянии понести такие затраты. Таким образом, бюджетные ограничения становятся барьером для развития инфраструктуры. Решение данной проблемы предполагает поиск внебюджетных источников – привлечение инвесторов в лице бизнес-структур. Вместе с тем, как справедливо отмечает Д.Б. Макаров: «предприятия, постоянно решающие задачу максимизации прибыли при минимизации издержек, в первую очередь, сокращают затраты на транспортную инфраструктуру»<sup>2</sup>. Складывается парадоксальная ситуация, когда компании не хотят нести финансовое бремя на формирование и развитие транспортной инфраструктуры, а власть в лице региона не может в полной мере обеспечить финансирование инфраструктурных проектов. Одним из вариантов решения проблемы должно стать развитие инструментов государственно-частного

---

<sup>1</sup> Заливанский Б.В., Карпова А.Ю. Формирование и совершенствование транспортной инфраструктуры Белгородской области // Экономика и социум. 2016. 1 (20). URL: <http://iupr.ru/> (дата обращения: 21.12.2016).

<sup>2</sup> Макаров Д.Б. Инструментарий развития транспортной инфраструктуры региона: дисс. ... канд. эконом. наук. 08.00.05. Тамбов, 2016. С. 27.



партнерства в транспортной сфере. Одной из задач проведенного нами опроса было выявление сдерживающих и мотивирующих факторов реализации транспортных инфраструктурных проектов в рамках государственно-частного партнерства. В частности, к сдерживающим факторам респонденты отнесли: недоверие бизнес-структур органам государственной власти (35%), отсутствие прозрачности процедур перераспределения рисков между бизнес-структурами и органами региональной власти (32%), отсутствие долгосрочных гарантий со стороны государства (25%).

Среди мотивирующих факторов эксперты выделили: применение стимулирующих инвестора мер (субсидии, субвенции, прямое возмещение инвестиционных затрат и др.) для обеспечения требуемой инвестору доходности (44%), наличие стабильного потенциального спроса на услуги пользования объектов транспортной инфраструктуры (37%), развитие законодательных основ реализации проектов государственно-частного партнерства (35%), использование методов нефинансовой поддержки частных инвесторов, участвующих в проектах государственно-частного партнерства (29%).

В качестве направлений совершенствования управления развитием транспортной инфраструктуры респонденты указали на необходимость развития инструментов и механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов (69%), увеличения объемов финансирования отрасли (58%), осуществления мониторинга состояния объектов инфраструктуры в целях их своевременной модернизации (42%), привлечения населения и бизнес-структуры к инициации новых проектов (35%) (см. рисунок 4).

Обеспечить формирование условий для интенсивного развития региональной транспортной инфраструктуры, на наш взгляд, позволит создание органа, координирующего интересы и действия государственных структур, населения и бизнеса в развитии транспортной отрасли. Данную идею поддержала почти половина опрошенных – 48%. Основными функциями указанной организации, по мнению респондентов, должны стать: выполнение функций «одного окна» при реализации крупных инвестиционных проектов

(54%), поиск источников финансирования инфраструктурных проектов (48%), мониторинг уровня развития транспортной инфраструктуры (42%), координация реализации транспортных инфраструктурных проектов (36%), проведение опросов среди населения и бизнес-структур с целью выявления проблем и потребностей в сфере развития транспортного комплекса (27%), информационное сопровождение инфраструктурной политики (19%).

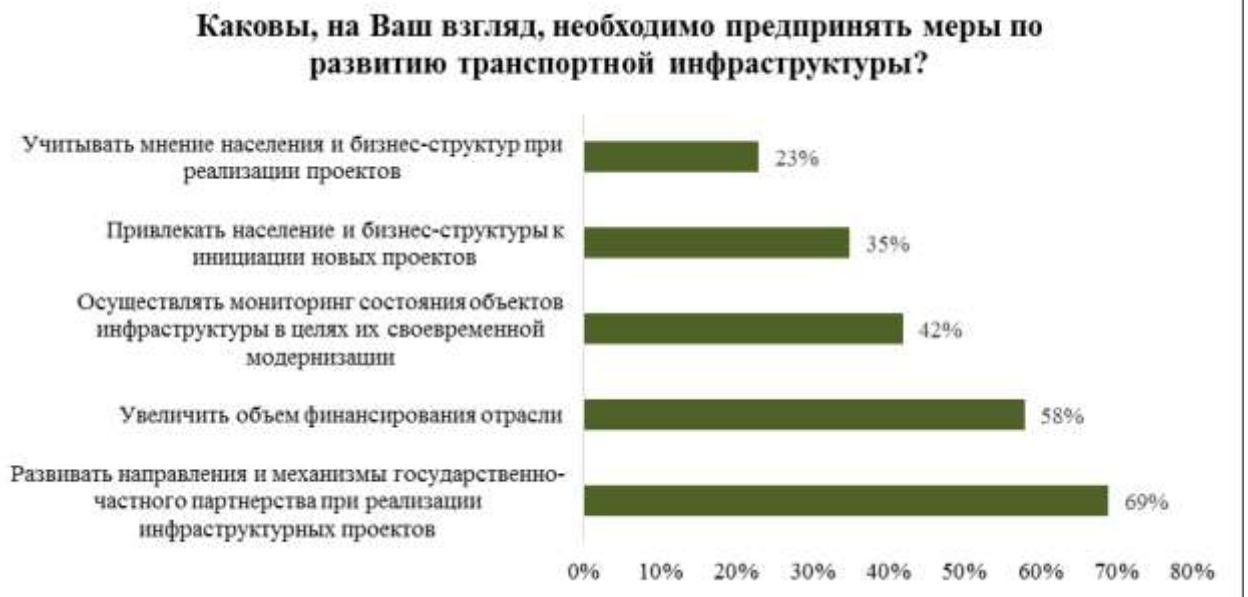


Рис. 4. Распределение мнения респондентов о направлениях развития транспортной инфраструктуры

Таким образом, анализ практики организации проектной деятельности в обеспечении развития транспортной инфраструктуры Белгородской области, включая результаты, полученные в ходе проведенного социологического исследования, позволил выделить несколько групп проблем:

1. Недостаточное бюджетное финансирование проектов.
2. Отсутствие обратной связи с населением и бизнес-структурами в части изучения их мнения, учета интересов.
3. Недостаточное использование инструментов государственно-частного партнерства в реализации проектов.

Решение перечисленных проблем требует поиска новых форм взаимодействия власти, бизнеса и общества при осуществлении проектной деятель-

ности в части обеспечения развития сбалансированной, целостной транспортной инфраструктуры региона, отвечающей потребностям его социально-экономического развития.

В заключение второго раздела магистерского исследования обозначим ряд выводов.

1. Развитие транспортной инфраструктуры в современных условиях становится ключевым фактором реального конкурентного преимущества территории, состоящим в ускоренной модернизации автомобильных и железных дорог, а также обеспечении развития авиасообщения между крупными городами, региональными центрами. Особая роль в обеспечении развития транспортного комплекса принадлежит реализации проектной деятельности.

2. По развитию транспортной инфраструктуры Белгородская область занимает ведущие позиции в Центрально-Черноземном районе, что обусловлено выгодным географическим положением, природно-климатическими условиями, наличием железнодорожной и автомобильной транспортных магистралей федерального значения. Основная задача органов регионального управления – создание условий для равномерного развития всех видов транспорта. Важными транспортными проектами, реализуемыми на территории области за последние пять лет, стали: реконструкция международного аэропорта г. Белгорода, модернизация пунктов пропуска через государственную границу, строительство объездных дорог в городах и населенных пунктах области, обустройство автотранспортных путепроводов, строительство новой железнодорожной ветки, модернизация железнодорожных переездов, открытие придорожных сервисов, разработка и применение новых технологий в ремонте автодорожной сети, повышение безопасности на транспорте.

3. Анализ практики управления развитием транспортной инфраструктуры предполагал также проведение социологического исследования, включающего оценку состояния и эффективности работы транспортной системы, степень влияния транспортной инфраструктуры на региональное раз-

витие и развития региона на состояние транспортной инфраструктуры, выявление проблем и направлений совершенствования управления развитием транспортной инфраструктуры. В ходе анализа результатов был выделен ряд наиболее важных, на наш взгляд, проблем, среди которых: недостаточное бюджетное финансирование транспортных инфраструктурных проектов, отсутствие обратной связи с населением и бизнес-структурами в части изучения их мнения, учета интересов, недостаточное использование инструментов государственно-частного партнерства в реализации проектов. Успешность решения указанных проблемы, на наш взгляд, определяется, в первую очередь, необходимостью использования возможностей институционального механизма регулирования исследуемой сферы.

### РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Создание условий для инновационного развития транспортной отрасли и повышение качества предоставляемых транспортных услуг становится в современных условиях приоритетной задачей государства. Согласно концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации одним из направлений государственной политики выступает формирование «современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, формирование единого транспортного пространства страны»<sup>1</sup>. Особую значимость данная работа приобретает на территории субъектов РФ. Как справедливо отмечает Д.Б. Макаров: «именно на региональном уровне, как наиболее мобильном и адекватно институционально трансформируемом, с точки зрения географической и социально-экономической межрегиональной кластеризации процессов, можно за счет создания инновационных механизмов управления добиться процессов качественного развития и совершенствования единой транспортной системы Российской Федерации»<sup>2</sup>.

Главной целью управления развитием региональной инфраструктуры, включая и транспортную составляющую, является создание условий для эффективного ее функционирования, которое обеспечит высокий уровень и качество жизни населения. Как справедливо отмечает руководитель Центра промышленных и инвестиционных исследований Института мировой экономики и международных отношений РАН В.Б. Кондратьев:

---

<sup>1</sup> См.: О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (вместе с «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года»): Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р (в ред. от 10 февраля 2017 года № 172) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

<sup>2</sup> Макаров Д.Б. Инструментарий развития транспортной инфраструктуры региона: дисс. ... канд. эконом. наук. 08.00.05. Тамбов, 2016. С. 93.

«...инфраструктура является наиболее важным долгосрочным объектом инвестирования любой страны. Отбор и осуществление таких инвестиций определяет эффективность бизнеса и качество жизни населения на 20–30 лет вперед»<sup>1</sup>.

Понимание взаимосвязи качества жизни и развития региональной инфраструктуры (повышение качества жизни посредством организации эффективного управления развитием региональной инфраструктурой) очень важно, с целью ориентации направлений данного развития, выработки региональных принципов, построения иерархии задач управленческой системы, обоснования инструментария регулирования и стимулирования, а также формирования институциональных норм и традиций. Мы полностью солидарны с мнением Н.В. Мордовченкова и М.Г. Николаевой: «...если сопоставить элементы системы региональной инфраструктуры и системы качества жизни населения, то можно сделать вывод о том, что должна иметься взаимная координация их элементов: социальная инфраструктура должна обуславливать качество социальной сферы, инфраструктура жизнеобеспечения – качество населения и качество экологической ниши, производственная инфраструктура, интеллектуальная инфраструктура и экономическая инфраструктура – качество материального и духовного благосостояния населения, институциональная инфраструктура – качество безопасности населения и т.д. Вспомогательные элементы региональной инфраструктуры – так называемые инфраструктурные сети, независимо от качества стыкуемых элементов, должны осуществлять стыковку-взаимодействие последних»<sup>2</sup>.

Таким образом, устойчивое, сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры как одного из элементов региональ-

---

<sup>1</sup> Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста // Российское предпринимательство. 2010. № 11 (2). С. 18.

<sup>2</sup> Николаева М.Г., Мордовченков Н.В. Региональная инфраструктура и качество жизни населения: межсистемное взаимодействие // Экономика региона. 2010. № 2. С.201.

ной экономической системы служит необходимым условием повышения качества жизни регионального сообщества.

Анализ практики управления развитием транспортной инфраструктурой Белгородской области выявил проблемы, характерные для многих субъектов РФ. К таковым относятся: недостаток бюджетного финансирования проектов; отсутствие обратной связи с населением и бизнес-структурами в части изучения их мнения, учета интересов; недостаточное использование инструментов государственно-частного партнерства в реализации проектов.

Решение проблем регионального развития транспортной инфраструктуры мы видим в институциональном аспекте – создании системы управления, основанной на взаимодействии населения, бизнеса и органов региональной и муниципальной власти, что позволит сформировать баланс экономических интересов хозяйствующих субъектов, государства и общества в целом. В целях совершенствования механизма управления развитием транспортной системы Белгородской области нами предлагается специальный проект *«Организация работы регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области»* (Приложение 4). Данный проект направлен на активное взаимодействие всех субъектов и объектов транспортной системы региона, применение инновационных подходов к развитию инфраструктуры с учетом политических и экономических особенностей территории, интересов бизнес-структур и запросов населения – и представляет собой комплекс мероприятий, направленных на достижение поставленной цели, ограниченный во времени определенными сроками.

**Обоснование проектных мероприятий.** Актуальность предлагаемого проекта, его цели и задачи определяются исходя из наличия комплекса проблем в сфере развития региональной транспортной инфраструктуры, решение которых должно носить системный и технологичный характер. Мы солидарны с мнением М.А. Гасанова и А.З. Омарова, которые считают, что в настоящее время «необходимо формирование такой системы транспортной инфраструктуры, которая бы гарантированно и эффективно удовлетворяла

социальные, экономические, природоохранные и другие требования»<sup>1</sup>. Повседневная потребность населения и хозяйствующих субъектов в пространственном и временном перемещении как самих себя, так и продуктов своей деятельности актуализирует разработку теоретических положений и практических рекомендаций по созданию системы управления транспортной инфраструктурой, обеспечивающей реализацию стратегических направлений развития социально-экономических аспектов транспортной политики, соответствующих интересам регионов и учитывающих особенности развития территорий.

Модернизация транспортной инфраструктуры региональной экономической системы, должна осуществляться на эффективном сочетании и использовании эффективных сторон элементов данной инфраструктуры и рационального использования накопленного и вновь приобретенного научного потенциала, организационно-экономического инструментария при непосредственном адаптивном государственном регулировании и контроле. В работе, мы предлагаем концепцию схемы управления развитием транспортной инфраструктуры, основанную на исследовании влияния различных факторов организационно-экономической среды региональной инфраструктуры, при взаимодействии хозяйствующих субъектов инфраструктуры и органов муниципального и регионального уровня. Реализация данной схемы предполагает создание и организацию работы регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области (см. рисунок 5).

---

<sup>1</sup> См.: Гасанов М.А., Омаров А.З. Транспортная инфраструктура – фактор устойчивого развития // Экономический Портал. URL: <http://institutiones.com/general/1111-transportnaya-infrastruktura.html> (дата обращения: 03.03.2017).





Рис. 5. Схема управления транспортной инфраструктурой региона

Стратегией функционирования данной организации будет формирование правил, стимулов и норм адаптивного развития региональной транспортной инфраструктуры. Основными задачами данной инфраструктуры будут являться:

- построение системы мониторинга и контроля транспортной инфраструктуры региона;
- формирование кластерной экономической политики транспортного инфраструктурного развития региона;

- создание транспортной инвестиционной привлекательности на территории региона;
- координация реализации транспортных инфраструктурных проектов;
- создание институциональных условий и инновационных проектов для федеральных транспортных программ инфраструктурного развития;
- создание предложений и условий для разгосударствления отдельных видов услуг и объектов в инфраструктурном секторе с целью привлечения средств федеральных и региональных финансовых структур, а также частного капитала;
- информационное сопровождение инфраструктурной политики для формирования благоприятного социально-экономического имиджа региона;
- формирование транспортного кластера в экологической и рекреационно-туристической инфраструктуре региона.

**Цель внедрения проекта.** Основной целью предлагаемого нами проекта является создание условий для развития транспортной инфраструктуры региона с учетом интересов и потребностей регионального сообщества, хозяйствующих субъектов и органов управления посредством организации работы регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области.

Для достижения цели в рамках реализации проекта предполагается решение следующих **задач**:

- создание рабочей группы по инициации организации деятельности агентства;
- проведение мониторинга ситуации по управлению транспортной инфраструктурой в регионе;

- организация обсуждения вопроса создания регионального агентства транспортной инфраструктуры на заседании Правительства области;
- разработка уставных документов юридического лица;
- обеспечение утверждения организационной структуры организации;
- организация рабочих мест сотрудников агентства;
- укомплектование штата.

**Сроки реализации проекта.** Проект, предлагаемый к реализации, относится к среднесрочным объектам планирования. Общий период от разработки концепции проекта до реализации его базовых мероприятий рассчитан на период 2017 – 2018 гг.

**Целевая группа** участников проекта представлена лицами, заинтересованными в реализации данного проекта. К таким можно отнести:

- департамент строительства и транспорта Белгородской области;
- департамент экономического развития Белгородской области;
- органы местного самоуправления муниципальных образований Белгородской области;
- Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области;
- ОГКУ «Управление дорожного хозяйства и транспорта Белгородской области»;
- предприятия и организации, обеспечивающие перевозки людей и грузов, включая транзитные направления движения;
- предприятия, осуществляющие производственную деятельность на территории области (АХ «Мираторг», ГП «Агро-Белогорье», ЗАО «Белая птица», ООО «Белэнергомаш – БЗЭМ» и другие);
- организации всех форм собственности;
- население Белгородской области и Российской Федерации.

**Состав мероприятий проекта.** Описание мероприятий проекта предполагает ответ на следующие вопросы:

- кто должен выступить с инициацией создания регионального агентства транспортной инфраструктуры области;
- каковы цели создания структуры;
- каковы направления деятельности создаваемой организации;
- организационная структура агентства;
- порядок взаимодействия с основными субъектами транспортной отрасли.

Основываясь на описанной выше логике, определим основные мероприятия проекта. К ним относятся следующие:

1. *Создание рабочей группы по инициации организации деятельности агентства, разработке его уставных документов.* Решение о создании регионального агентства транспортной инфраструктуры относится к компетенции Правительства области. С инициативой создания рабочей группы, на наш взгляд, должен выступить Департамента строительства и транспорта области как орган исполнительной власти, в компетенцию которого входит решение вопросов развития транспортной отрасли региона. Рабочая группа будет являться временным координирующим и консультативным органом. Деятельность рабочей группы должна основываться на принципах равноправного свободного обсуждения, коллективного решения вопросов, отнесенных к ее компетенции, а также гласности.

В основные задачи рабочей группы должно входить:

- обеспечение взаимодействия всех заинтересованных в создании регионального агентства сторон;
- проведение мониторинга сложившейся ситуации по управлению транспортной инфраструктурой региона;
- обоснование возможности, целесообразности и необходимости создания регионального агентства транспортной инфраструктуры;

- подготовка предложений по разработке нормативных документов и их обсуждение членами рабочей группы;
- вынесение на рассмотрение Правительством области вопроса о создании организации;
- разработка уставных документов создаваемого агентства.

Состав Рабочей группы, на наш взгляд, целесообразно сформировать из представителей следующих органов государственной власти Белгородской области: Департамента экономического развития, Департамента строительства и транспорта, Департамента имущественных и земельных отношений, Управления автомобильных дорог общего пользования и транспорта, областной Думы шестого созыва (депутатов комитета по строительству, жилищно-коммунальному хозяйству, транспорту и связи).

В состав рабочей группы обязательно должны входить: руководитель, ответственный секретарь, члены рабочей группы. К компетенции руководителя рабочей группы относятся: определение повестки заседаний рабочей группы, времени и места проведения; председательствование на заседаниях рабочей группы; организация поручений членам рабочей группы; представление рабочей группы во взаимоотношениях с органами власти и должностными лицами. Полномочия секретаря рабочей группы включают в себя: оповещение членов рабочей группы о месте и времени проведения заседания, обеспечение повесткой заседания; организацию подготовки необходимых информационных материалов к заседаниям рабочей группы, а также проектов ее решений; организацию рассылки протоколов заседаний рабочей группы и контроль за ходом выполнения решений, принятых на заседании рабочей группы. Заседания рабочей группы необходимо проводить ежемесячно.

*2. Обоснование необходимости создания агентства* предполагает проведение мониторинга ситуации по управлению транспортной инфраструктурой в регионе. Осуществление данного мероприятия, на наш взгляд, требует привлечения экспертов для проведения интервью, социологического опроса целевой аудитории с целью выявления проблем

отрасли, факторов, условий и барьеров ее развития, а также изучение управленческого аспекта – насколько эффективна действующая в настоящее время система управления транспортной инфраструктурой, направления ее совершенствования, включая возможность и целесообразность создания регионального агентства. Результаты полученных в ходе мониторинга данных подлежат обсуждению на заседании рабочей группы с целью разработки нормативных документов будущей организации.

*3. Обсуждение вопроса создания регионального агентства транспортной инфраструктуры на заседании Правительства области.*

После обсуждения членами рабочей группы и подготовки документов, обосновывающих необходимость организации деятельности указанной структуры, руководитель рабочей группы выносит данный вопрос на рассмотрение Правительством области. Реализация мероприятия предполагает выступление на заседании Правительством области, обсуждение вопроса, а также вынесение решения по нему, которое включает внесение в протокол заседания поручения и определение ответственного за его выполнение.

*4. Разработка уставных документов организации.* Разработка документов организации требует, в первую очередь, определения ее организационно-правового статуса. Наиболее приемлемой формой создаваемого агентства, на наш взгляд, выступает акционерное общество. Общество целесообразно создать в качестве непубличного акционерного общества, что максимально защитит права акционеров, обеспечит контроль за его деятельностью и не допустит свободного обращения акций и покупку их случайными людьми. Единственным акционером общества выступит Белгородская область в лице департамента имущественных и земельных отношений. Акционерное общество «Региональное агентство транспортной инфраструктуры Белгородской области» (далее – АО «РАТИ») будет образовано в соответствии с постановлением Правительства области. Учредительными документами при создании АО «РАТИ» будет Устав

Общества, утвержденный распоряжением департамента имущественных и земельных отношений Белгородской области. Утвержденный устав подлежит подаче в Инспекцию Федеральной налоговой службы России для регистрации сведений о юридическом лице.

Общество является коммерческой организацией и свою деятельность организует на основании устава и действующего законодательства РФ. Основной миссией АО «РАТИ» является привлечение внебюджетных источников в проекты развития транспортной инфраструктуры районов и городских округов Белгородской области посредством координации взаимодействия коммерческих организаций, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти области, иных государственных структур, населения области при реализации проектов развития транспортной системы. Целью создания и деятельности АО «РАТИ» является развитие института государственно-частного партнерства в сфере развития транспортной инфраструктуры; стимулирование инвестиционной деятельности на территории Белгородской области; обеспечение эффективного взаимодействия Правительства Белгородской области и инвесторов при реализации инфраструктурных проектов; извлечение прибыли.

Для достижения своей цели АО осуществляет следующие виды деятельности:

- 1) подбор территорий для реализации строительства объектов транспортной инфраструктуры;
- 2) получение исходно-разрешительной документации для реализации проектов;
- 3) проектный инжиниринг, включая: проведение предварительных ТЭО и исследований; предпроектных проработок; формирование стоимости проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ; разработку дорожных карт; планирование и составление программ финансирования строительства и/или реконструкции;

- 4) согласование реализации транспортных проектов с заинтересованными организациями и органами государственной власти и местного самоуправления;
- 5) выполнение функций технического заказчика при разработке проектно-сметной документации и при выполнении строительно-монтажных работ;
- 6) строительный контроль при выполнении строительно-монтажных работ;
- 7) подготовка предложений и обоснований для органов государственной власти области в отношении транспортных проектов, реализацию которых целесообразно осуществить как за счет бюджетных, так и внебюджетных источников;
- 8) оказание консультационных услуг, в том числе: консультирование инвесторов по экономическим, правовым и технологическим вопросам реализации инвестиционных транспортных проектов;
- 9) подготовка предложений по правовому регулированию в области инвестиционной, градостроительной деятельности, а также деятельности транспортного комплекса области;
- 10) участие в разработке и реализации областных программ по повышению транспортной эффективности региональной экономики и адресных инвестиционных программ;
- 11) разработка и участие в реализации инвестиционных транспортных проектов в инфраструктурной сфере региона;
- 12) выполнение функций регионального заказчика при реализации областных программ по строительству новых, реконструкции и капитальному ремонту существующих объектов транспортного назначения, в том числе с привлечением внебюджетных источников на принципах софинансирования;
- 13) мониторинг выполнения мероприятий областных программ в транспортной сфере;



14) контроль за показателями надежности и качества поставляемых товаров и оказываемых транспортных услуг;

15) проведение научно-технологических исследований, экспертиз и подготовка заключений обоснованности транспортных проектов производственно-эксплуатационных и инвестиционных программ;

16) проведение технического обследования зданий, строений, сооружений, коммуникаций по их последующей модернизации или ликвидации;

17) подготовка обоснований и экспертных заключений по экологической безопасности транспортных объектов;

18) выполнение мероприятий по энергосбережению и повышению энергетической эффективности зданий, строений, сооружений и иных транспортных объектов региона;

19) разработка методических рекомендаций для выполнения работ на объектах в транспортной сфере региона;

20) участие в информационном обеспечении региональной транспортной политики среди населения региона, пропаганда и реклама правил и норм транспортной культуры;

21) участие в разработке и реализации информационных и образовательных транспортных программ в регионе;

22) организация и участие в проведение круглых столов, семинаров, конференций и иных встреч по обмену опытом, информацией в транспортной сфере;

23) подготовка и издание информационно-методических материалов для населения региона и учебных заведений по теме повышения транспортной эффективности.

5. *Утверждение организационной структуры АО «РАТИ».* Высшим орган управления АО «РАТИ» выступает общее собрание акционеров. Как было указано ранее, единственным акционером агентства является Правительство Белгородской области в лице департамента имущественных и зе-

мельных отношений области. Общее руководство деятельностью Общества осуществляет Совет директоров, состав которого утверждается департаментом имущественных и земельных отношений области. Руководство текущей деятельностью АО «РАТИ» находится в компетенции Исполнительного директора Общества, который в том числе определяет организационную структуру общества и утверждает штатное расписание. Предлагаемая в рамках проекта организационная структура Акционерного общества представлена в приложении 5.

6. *Поиск офисного помещения для обеспечения работы АО «РАТИ» и организация рабочих мест сотрудников.* Реализация данного мероприятия предполагает осуществление подбора соответствующего офисного помещения и заключения договора аренды, а также закупку необходимого инвентаря, обеспечивающего работу сотрудников организации.

7. *Подбор персонала.* Вопросы принятия на работу, а также увольнения сотрудников, в том числе назначение и увольнение своего заместителя, главного бухгалтера, руководителей подразделений и иных сотрудников входит в обязанности Исполнительного директора АО. Реализация указанного мероприятия предполагает:

- определение требований к кандидатам на должности;
- обеспечение информирования населения о существующих вакансиях;
- прием и анализ документов кандидатов на занятие должностей;
- проведение собеседований с претендентами;
- принятие решения о соответствии/несоответствии кандидата вакантной должности;
- заключение трудового договора с сотрудником.

**Планируемые результаты проекта.** Важнейшими результатами предложенного проекта будут являться:

- создание новой организации – акционерного общества «Региональное агентство транспортной инфраструктуры Белгородской области»;
- обеспечение эффективного взаимодействия заинтересованных субъектов в развитии транспортной инфраструктуры региона;
- повышение эффективности управления развитием транспортной инфраструктурой области;
- развитие института государственно-частного партнерства в решении вопроса развития транспортной инфраструктуры региона;
- привлечение внебюджетных источников к реализации транспортных инфраструктурных проектов;
- организация новых рабочих мест.

**Оценка эффективности проекта** предусматривает систему индикаторов, включающих в себя количественные и качественные показатели.

Измеримыми количественными показателями будут выступать:

- создано и зарегистрировано новое юридическое лицо на территории области;
- организованы новые рабочие места (не менее 15 человек);
- разработан устав организации;
- утверждена организационная структура;
- обеспечено участие в качестве членов рабочей группы по инициации создания агентства не менее 8 человек;
- проведено заседаний рабочей группы по инициации создания агентства – не менее 7;
- привлечено экспертов к организации и проведению мониторинга ситуации по управлению транспортной инфраструктурой в регионе не менее 5 человек;
- арендовано офисное помещение для деятельности агентства;

- произведена закупка необходимого инвентаря и оборудования для сотрудников организации.

К качественным показателям оценки можно отнести следующие:

- повышение эффективности управления развитием транспортной инфраструктуры региона;
- увеличение заинтересованности субъектов взаимодействия в решении вопроса развития транспортной инфраструктурой области;
- улучшение качества принимаемых решений;
- повышение уровня удовлетворенности населения и хозяйствующих субъектов состоянием транспортной инфраструктуры области;
- рост доверия населения органам власти.

**Ресурсное обеспечение проекта.** Вопрос планирования потребности в ресурсах является одним из основных при управлении проектом. Планирование ресурсов предполагает оценку того, какие ресурсы и в каком количестве будут использованы в процессе реализации проекта. Смета проекта представлена в Приложении 6. Денежным обеспечением выполнения мероприятий проект выступают средства областного бюджета.

**Оценка рисков внедрения проекта** включает в себя выявление рисков, их идентификацию и анализ, способы реагирования на них, мониторинг и управление рисками проекта.

При реализации проекта возможно возникновение следующих рисков:

1. Организационно-правовые риски. Предполагают отсутствие положений и распоряжений, необходимых для реализации проекта, а также неправильную постановку задачи, отсутствие системы мониторинга и контроля. Для их минимизации необходимо изучить практику создания подобных организаций, обеспечить разработку проектов нормативных правовых актов, привлечь к разработке документации сотрудников Государственно-правового управления Администрации Губернатора области; создать систему мониторинга и контроля за реализацией проекта.

2. Финансовые риски. Возникают при ошибочности расчетов проекта, а также недостаточном финансировании мероприятий проекта. Минимизация рисков возможна еще на подготовительном этапе проекта. Для этого необходима тщательная проверка финансово-экономического обоснования проекта. Что же касается недостаточного финансирования, то возможно перенесение сроков реализации проекта или привлечение средств из внебюджетных источников.

В целом, подводя итог нашего исследования необходимо подчеркнуть, что обеспечение условий сбалансированного и эффективного развития транспортной инфраструктуры региона как одной из важных составляющих качества жизни населения лежит в плоскости концентрации внимания и управленческих усилий, прежде всего, на активном использовании инструментария институционального и инновационного развития.

Таким образом, проанализировав основные направления совершенствования управления развитием транспортной инфраструктурой Белгородской области можно сделать следующие выводы по третьему разделу.

1. Решение проблем регионального развития транспортной инфраструктуры предполагается путем осуществления проекта «Организация работы регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области», направленного на организацию взаимодействия всех субъектов и объектов транспортной системы региона, применение инновационных подходов к развитию инфраструктуры с учетом политических и экономических особенностей территории, интересов бизнес-структур и запросов населения. Основной целью проекта является создание условий для развития транспортной инфраструктуры региона с учетом интересов и потребностей регионального сообщества, хозяйствующих субъектов и органов управления посредством создания и обеспечения функционирования регионального агентства транспортной инфраструктуры области.

2. Проект предусматривает реализацию ряда мероприятий: создание рабочей группы по инициации организации деятельности агентства,

разработке его уставных документов; обоснование необходимости создания агентства; обсуждение вопроса создания регионального агентства транспортной инфраструктуры на заседании Правительства области; разработку уставных документов организации; утверждение организационной структуры агентства; поиск офисного помещения для обеспечения работы АО «РАТИ» и организация рабочих мест сотрудников; подбор персонала.

3. Результатами реализации проекта будут являться: создание новой организации – акционерного общества «Региональное агентство транспортной инфраструктуры Белгородской области»; обеспечение эффективного взаимодействия заинтересованных субъектов в развитии транспортной инфраструктуры региона; повышение эффективности управления развитием транспортной инфраструктурой области; развитие института государственно-частного партнерства в решении вопроса развития транспортной инфраструктуры региона; привлечение внебюджетных источников к реализации транспортных инфраструктурных проектов; организация новых рабочих мест.

4. Необходимым условием выполнения мероприятий проекта является наличие материальных и нематериальных ресурсов. Реализация проекта оценивается в 930 тысяч рублей. Особое внимание необходимо уделить и соответствующим рискам проекта, к которым следует отнести две группы рисков – организационно-правовые и финансовые.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Важнейшая задача современного этапа социально-экономического развития российских регионов заключается в обеспечении устойчивого экономического роста как основы повышения уровня и качества жизни населения. Решение данной задачи предполагает создание условий для динамичного и сбалансированного развития всего инфраструктурного комплекса субъектов РФ. Особое место в данном комплексе занимает транспортная инфраструктура, которая, являясь составной частью производственной и социальной инфраструктуры, выступает важным условием функционирования всего хозяйственного комплекса региона.

В развитии региона транспортная инфраструктура выполняет двойственную функцию, обеспечивая, с одной стороны, мобильность произведенных товаров и ресурсов, с другой, – возможность свободного передвижения пассажиров и грузов. Учитывая особую значимость, развитие инфраструктурного комплекса транспортной отрасли входит в число приоритетных направлений региональной политики, которая устанавливает принципы и режимы размещения хозяйствующих субъектов и коммерческих структур, объектов общественной значимости в рамках территориальных единиц, составляющих пространство региона.

Эффективность функционирования транспортной инфраструктуры субъектов РФ определяется не только влиянием факторов и созданных в экономике условий ее формирования, но во многом зависит от управления ее развитием. Управление развитием транспортной инфраструктуры региона целесообразно рассматривать как непрерывный циклический процесс, направленный на повышение результативности ее функционирования и способствующий формированию и укреплению позиций региона за счет повышения уровня его социально-экономического развития.

В современных социально-политических и экономических условиях одной из наиболее приоритетных и востребованных технологий управления

становится проектная деятельность. Активное внедрение проектного менеджмента в государственном управлении обусловлено его преимуществами перед другими управленческими технологиями, среди которых: оптимальное распределение ограниченных ресурсов; эффективное взаимодействие экономических агентов – участников проекта; возможность мониторинга на всех этапах реализации проекта; мотивация и персональная ответственность участников проекта.

В рамках регионального управления развитием инфраструктуры, а в частности транспортной, проектная деятельность приобретает специфические особенности. Во-первых, инфраструктурные проекты требуют значительных финансовых вложений и характеризуются длительным периодом окупаемости капиталовложений. Во-вторых, реализация указанных проектов предполагает обеспечение высоких необратимых затрат, когда значительная часть инвестиций вкладывается в проект в самом начале, задолго до того, как он наберет обороты и начнет приносить прибыль. В-третьих, при разработке проектов необходимо учитывать уровень современного научно-технического развития: определение цели проекта должно основываться на внедрении новых ресурсосберегающих технологий (особенно в условиях дефицита региональных ресурсов), позволяющих обеспечивать высокий уровень их конкурентоспособности.

Управление проектами по развитию транспортной инфраструктуры в современных условиях необходимо рассматривать не только как стратегический способ создания материально-технической базы, адекватной рыночным экономическим отношениям, но и как способ повышения эффективности функционирования объектов транспортной инфраструктуры, обеспечения структурных преобразований, экономического и социального роста. Необходимо отметить, что, являясь одним из передовых регионов по внедрению проектного управления в деятельность органов власти, в Белгородской области в настоящее время сформирована эффективная проектная система управ-



ления и созданы благоприятные условия для реализации региональных инфраструктурных проектов.

Анализ портфеля проектов регионального транспортного комплекса показал, что в регионе в равной степени уделяется внимание развитию всех видов транспорта. Это позволило Белгородской области по развитию транспортной инфраструктуры занять ведущие позиции в Центрально-Черноземном районе. Важными транспортными проектами, реализуемыми на территории области за последние пять лет, стали: реконструкция международного аэропорта г. Белгорода, модернизация пунктов пропуска через государственную границу, строительство объездных дорог в городах и населенных пунктах области, обустройство автотранспортных путепроводов, строительство новой железнодорожной ветки, модернизация железнодорожных переездов, открытие придорожных сервисов, разработка и применение новых технологий в ремонте автодорожной сети, повышение безопасности на транспорте. Реализация указанных проектов позволила: во-первых, увеличить объемы перевозок пассажиров и грузов; во-вторых, обеспечить обновление инфраструктуры; в-третьих, повысить инвестиционную привлекательность области.

С целью более детального анализа практики управления развитием транспортной инфраструктуры автором проведено социологическое исследование «Управление развитием транспортной инфраструктуры Белгородской области: состояние, проблемы, перспективы» (N=40), включающее оценку состояния и эффективности работы транспортной системы, степень влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие и развития региона на состояние транспортной инфраструктуры, выявление проблем и направлений совершенствования управления развитием транспортной инфраструктуры. В ходе анализа результатов был выделен ряд наиболее важных проблем, среди которых: недостаточное бюджетное финансирование транспортных инфраструктурных проектов, отсутствие обратной связи с населением и бизнес-структурами в части изучения их мнения, учета интересов, недоста-

точное использование инструментов государственно-частного партнерства в реализации проектов.

Решение указанных проблем возможно посредством реализации программы действий по созданию системы управления транспортной инфраструктурой региона, основанной на взаимодействии населения, бизнеса и органов региональной и муниципальной власти, что позволит сформировать баланс экономических интересов хозяйствующих субъектов, государства и общества в целом. Для реализации указанной задачи нами предлагается специальный проект – «Организация работы регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области».

Реализация проекта предполагает последовательное прохождение следующих этапов:

1. Создание рабочей группы по инициации организации деятельности агентства, разработке его уставных документов. Рабочая группа будет являться временным координирующим и консультативным органом, созданным для анализа проблемных полей, обсуждения концепции и подготовки необходимых документов.

2. Обоснование необходимости создания агентства предполагает проведение анализа ситуации, сложившейся в настоящее время в сфере управления транспортной отраслью региона.

3. Обсуждение вопроса создания регионального агентства транспортной инфраструктуры на заседании Правительства области. Результатом данного этапа должно стать принятие управленческого решения, включающее определение сроков реализации и ответственных за его выполнение.

4. Разработка уставных документов организации, их утверждение и подача на регистрацию в Инспекцию Федеральной налоговой службы России.

5. Утверждение организационной структуры агентства предполагает обоснование создания отделов, необходимых для

функционирования организации.

6. Поиск офисного помещения для обеспечения работы АО «РАТИ» и организация рабочих мест сотрудников включают в себя осуществление подбора соответствующего офисного помещения и заключения договора аренды, а также закупку необходимого инвентаря, обеспечивающего работу сотрудников организации.

7. Подбор персонала предполагает проведение действий, результатом которых станет укомплектование штата организации.

Результатами реализации проекта будут являться: создание новой организации – акционерного общества «Региональное агентство транспортной инфраструктуры Белгородской области»; обеспечение эффективного взаимодействия заинтересованных субъектов в развитии транспортной инфраструктуры региона; повышение эффективности управления развитием транспортной инфраструктурой области; развитие института государственно-частного партнерства в решении вопроса развития транспортной инфраструктуры региона; привлечение внебюджетных источников к реализации транспортных инфраструктурных проектов; организация новых рабочих мест.

В качестве основных практических рекомендаций Правительству Белгородской области предлагается:

- создать рабочую группу по инициации организации деятельности агентства;
- организовать обсуждение вопросов создания регионального агентства членами Правительства области;
- обеспечить утверждение учредительных документов создаваемой организации;
- проводить широкую информационную политику в части предоставления населению и хозяйствующим субъектам информации о создании агентства, его целях, задачах, направлениях деятельности.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации [Текст]: офиц. текст. – М.: Юристъ, 2015. – 63 с.
2. О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 05 декабря 2001 года № 848 (ред. от 27.02.2017) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».
3. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (вместе с «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года») [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р (в ред. от 10 февраля 2017 года № 172) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».
4. О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (в ред. от 11 июня 2014 года №1032-р) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».
5. О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 20 ноября 2008 года № 1724-р // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».
6. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008-2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») [Электронный ресурс] :

Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 года № 877-р // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

7. Устав Белгородской области [Электронный ресурс] : Принят Белгородской областной Думой 24 декабря 2003 года (в ред. от 22 декабря 2016 года № 125) // Губернатор и Правительство Белгородской области: офиц. сайт : [сайт]. – Режим доступа: <https://belregion.ru/>.

8. Об утверждении Положения о Департаменте имущественных и земельных отношений Белгородской области [Электронный ресурс]: Постановление правительства Белгородской области от 23 июля 2012 года № 306-пп (ред. от 03 апреля 2017 года № 117-пп) // Губернатор и Правительство Белгородской области: офиц. сайт : [сайт]. – Режим доступа: <https://belregion.ru/>.

9. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года [Электронный ресурс]: Постановление правительства Белгородской области от 25 января 2010 года № 27-пп (ред. от 24 апреля 2016 года № 122-пп) // Губернатор и Правительство Белгородской области: офиц. сайт : [сайт]. – Режим доступа: <https://belregion.ru/>.

10. О долгосрочной целевой программе «Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры Белгородской области на 2011-2017 годы» [Электронный ресурс] : Постановление правительства Белгородской области от 16 октября 2010 года № 338-пп // Губернатор и Правительство Белгородской области: офиц. сайт : [сайт]. – Режим доступа: <https://belregion.ru/>.

11. Об утверждении государственной программы Белгородской области «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области на 2014-2020 годы» [Электронный ресурс] : Постановление правительства Белгородской области от 28 октября 2013 года № 440-пп // Губернатор и Правительство Белгородской области: офиц. сайт : [сайт]. – Режим доступа: <https://belregion.ru/>.

12. Абалкин, Л.И. Исследование новых явлений в экономике капитализма [Текст] / Л.И. Абалкин // Коммунист. – 1968. – № 18. – С. 114-127.
13. Аганбегян, А.Г. Стратегия социально-экономического развития России [Текст] / А.Г. Аганбегян // Экономика и управление. – 2008. – № 1 (33). – С. 7-9.
14. Агаметова, О.Н. Региональная инновационная инфраструктура: актуальные проблемы развития [Текст] / О.Н. Агаметова // Проблемы развития территории. – 2013. – № 3. – С. 42-51.
15. Андреева, Е.Л. Роль межрегионального сотрудничества в социально-экономическом развитии региона [Текст] / Е.Л. Андреева // Экономика региона. – 2011. – № 1. – С. 176-181.
16. Белгородская область в цифрах. 2016: Крат. стат. сб. [Текст] / Белгород: Белгородстат, 2016. – 289 с.
17. Боровской, А.Е. Анализ значения автомобильного транспорта в общей транспортной системе Белгородской области [Текст] / А.Е. Боровской, А.Г. Шевцова, М.И. Медведев // Актуальные вопросы инновационного развития транспортного комплекса: материалы 5-ой Международной научно-практической интернет-конференции. Под общ. ред. А.Н. Новикова. – Орел: ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева», 2016. – С. 259-265.
18. Булатов, Р.В. Траектория развития транспортной инфраструктуры региона [Текст] / Р.В. Булатов // Проблемы современной экономики. – 2015. – № 2. – С. 246-247.
19. Булатова, Н.Н. Классификация регионов по транспортно-инфраструктурному обеспечению [Текст] / Н.Н. Булатова, Р.В. Булатов // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2016. – № 10. – Том 22. – С. 98-106.
20. Булатова, Н.Н. Управленческие технологии развития транспортной инфраструктуры региона [Текст] // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – 2016. – № 1 (27). – С. 46-52.

21. Бурдые, П. Социология политики [Текст] / пер. с фр. Н.А. Шматко; сост., общ. ред. и предисл. Н.А. Шматко. – М.: Socio-Logos, 1993. – 336 с.
22. Важенин, С.Г. Социальная инфраструктура народнохозяйственного комплекса (полит-экономический аспект регионального развития) [Текст] / С.Г. Важенин. – М.: Наука, 1984. – 172 с.
23. Вахрамеев, И.И. Влияние транспортной инфраструктуры на отраслевое развитие экономики региона [Текст] / И.И. Вахрамеев // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2014. – № 8. – С. 85-91.
24. Гасанов, М.А. Транспортная инфраструктура – фактор устойчивого развития [Электронный ресурс] / М.А. Гасанов, А.З. Омаров // Экономический Портал. – Режим доступа: <http://institutiones.com/general/1111-transportnaya-infrastruktura.html>
25. Герами, В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики [Текст] / В.Д. Герами, А.В. Колик. – М.: Техполиграфцентр, 2013. – 126 с.
26. Гимади, И.Э. Территориальная специализация и отраслевые пропорции экономики Уральского федерального округа [Текст] / И.Э. Гимади, Л.М. Аверина, В.В. Дрокин. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2005. – 65 с.
27. Глаголев, Е.С. Состояние и перспективы развития дорожной отрасли Белгородской области [Текст] / Е.С. Глаголев, А.Ю. Чернышов // Интеллектуальные строительные композиты для зеленого строительства: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 70-летию заслуженного деятеля науки РФ, члена-корреспондента РААСН, доктора технических наук, профессора Валерия Станиславовича Лесовика. – Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2016. – С. 193-196.
28. Голиков, Н.Ф. География инфраструктуры [Текст] / Н.Ф. Голиков. – Киев: Вища шк., 1984. – 124 с.

29. Гольская, Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 [Текст] / Ю.Н. Гольская. – Екатеринбург, 2013. – 23 с.
30. Гольская, Ю.Н. Оценка влияния транспорта на социально-экономическое развитие регионов [Текст] / Ю.Н. Гольская, И.А. Кузнецова // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2010. – № 5. – С. 61-64.
31. Горидько, Н.П. Факторы развития российских регионов: роль инноваций и транспортной инфраструктуры: Монография [Текст] / Н.П. Горидько, Н.А. Рослякова; Под ред. Н.М. Нижегородцева. – М.: Национальный институт бизнеса, 2014. – 440 с.
32. Гранберг, А.Г. Основы региональной экономики [Текст] / А.Г. Гранберг. – М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2006. – 495с.
33. Давлетшин Т.Ф. Проектный подход в управлении и модернизации экономики региона (на примере Республики Башкортостан) [Текст] / Т.Ф. Давлетшин // Молодой ученый. – 2009. – № 3. – С. 51-56.
34. Даянова, Н.Н. Формирование совокупности показателей оценки уровня инновационного развития транспортной инфраструктуры [Текст] / Н.Н. Даянова, И.В. Гилязутдинова, Е.Н. Горелова // Креативная экономика. – 2012. – № 2 (62). – С. 94-97.
35. Дзыбова, С.А. Анализ и особенности инфраструктуры регионального рынка [Текст] / С.А. Дзыбова // Вестник Адыгейского государственного университета. – 2009. – № 4. – С. 12-17.
36. Дойникова, О. Управление услугами организаций малого бизнеса: проектный подход [Текст] / О. Дойникова // РИСК. – 2012. – № 4. – С. 217-222.
37. Задворный, Ю.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона [Текст] / Ю.В. Задворный // Транспортное дело России. – 2010. – № 6. – С. 42-50.



38. Задворный, Ю.В. Транспортная инфраструктура регионов и модернизация экономики [Текст] / Ю.В. Задворный // Российское предпринимательство. – 2010. – № 12. – Вып. 2 (174). – С. 156-162.

39. Заливанский, Б.В. Формирование и совершенствование транспортной инфраструктуры Белгородской области [Электронный ресурс] / Б.В. Заливанский, А.Ю. Карпова // Экономика и социум. – 2016. – № 1 (20). Режим доступа: <http://iupr.ru/>.

40. Зандер, Е.В. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона [Текст] / Е.В. Зандер // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М.Ф. Решетнева. – 2011. – №1. – С.173-179.

41. Иванов, М.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки: дисс. ... канд. эконом. наук. 08.00.05 [Текст] / М.В. Иванов. – Нижний Новгород, 2016. – 196 с.

42. Информационно-аналитический материал по итогам социально-экономического развития Белгородской области за 2015 год [Электронный ресурс] // Губернатор и Правительство Белгородской области: офиц. сайт: [сайт]. – Режим доступа: <https://belregion.ru>.

43. Информация об экономическом развитии Белгородской области за январь-сентябрь 2016 года [Электронный ресурс] // Губернатор и Правительство Белгородской области: офиц. сайт: [сайт]. – Режим доступа: <https://belregion.ru>.

44. Камышанченко, Е.Н. Внешне-экономический потенциал Белгородской области: состояние и приоритетные направления развития [Текст] / Е.Н. Камышанченко, Е.И. Дорохова // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. – 2014. – № 15-1. – С. 5-11.

45. Катаева, Ю.В. Интегральная оценка уровня развития транспортной инфраструктуры региона [Текст] / Ю.В. Катаева // Вестник Пермского университета. – 2013. – № 4. – С. 67-71.

46. Кирсанова, М.В. Возможности использования особых экономических зон для развития инфраструктуры региона [Текст] / М.В. Кирсанова, Т.И. Солунина // *Фундаментальные исследования*. – 2014. – № 8-5. – С. 1128-1131.
47. Колчинская, Е.Э. Влияние транспортной инфраструктуры на промышленное развитие регионов России [Текст] / Е.Э. Колчинская // *Актуальные проблемы экономики и права*. – 2015. – № 2. – С. 77-80.
48. Комаров, М.П. Инфраструктура регионов мира. СПб.: Михайлов, 2012. – 346 с.
49. Компанейцева, Г.А. Проектный подход: понятие, принципы, факторы эффективности [Текст] / Г.А. Компанейцева // *Научно-методический электронный журнал «Концепт»*. – 2016. – Т. 17. – С. 363-368.
50. Кондратьев, В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста [Текст] / В.Б. Кондратьев // *Российское предпринимательство*. – 2010. – № 11 (2). – С. 15-23.
51. Конев, А.А. Опыт партнерских взаимодействий государства и бизнеса при формировании транспортно-логистического кластера в Белгородском регионе [Текст] / А.А. Конев, А.В. Дикевич, К.В. Тертюхов // *Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования*. – 2016. – № 4 (14). – С. 61-67.
52. Косарева, А.В. Развитие социальной инфраструктуры как фактор регионального развития [Электронный ресурс] / А.В. Косарева // *Электронный научно-практический журнал «Экономика и менеджмент инновационных технологий»*. – 2015. – № 7. – Режим доступа: <http://ekonomika.snauka.ru>.
53. Кудрявцев, А.М. Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона [Текст] / А.М. Кудрявцев // *Фундаментальные исследования*. – 2014. – № 6-4. – С. 789- 793.
54. Кудрявцев, А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования [Текст] / А.М. Кудрявцев, Л.Н. Руднева // *Российское предпринимательство*. – 2013. – № 24 (246). – С. 139-144.

55. Кутаев, Ш.К. Проблемы и перспективы социально-экономического развития региона [Текст] / Ш.К. Кутаев // Современные исследования социальных проблем. – 2012. – № 1. – С. 14-19.
56. Ломовцева, О.А. Анализ инновационной инфраструктуры Белгородской области [Текст] / О.А. Ломовцева // Научный результат. Серия «Экономические исследования». – 2015. – № 1. – С. 62-71.
57. Маергойз, И.М. Территориальная структура хозяйства [Текст] / отв. ред. М.К. Бандман. – Новосибирск: Наука, Сибирское отделение, 1986. – 300 с.
58. Мазур, И.И. Управление проектами [Текст] / И.И. Мазур, В.Д. Шапиро, Н.Г. Ольдерогге. – М.: Омега-Л, 2005. – 664 с.
59. Макаров, Д.Б. Инструментарий развития транспортной инфраструктуры региона: дисс. ... канд. эконом. наук. 08.00.05 [Текст] / Д.Б. Макаров. – Тамбов, 2016. – 171 с.
60. Макаров, Д.Б. Социокультурные и экологические факторы формирования механизма развития транспортной инфраструктуры региона [Текст] / Д.Б. Макаров // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – № 12 (58). – С. 83-86.
61. Максимов, А.Б. Транспортная инфраструктура регионов [Текст] / А.Б. Максимов // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2014. – № 1. – С. 30-33.
62. Матушкина, Н.А. Подходы к исследованию развития региональной транспортной инфраструктуры [Текст] / Н.А. Матушкина, Л.М. Аверина // Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – № 22. – С. 11-18.
63. Махнева, А.И. Транспортная инфраструктура фактор развития экономики региона [Текст] / А.И. Махнева // Теория и практика общественного развития. – 2013. – № 4. – С. 274-276.
64. Минаев, Ю.Н. Анализ факторов, влияющих на уровень социально-экономического развития региона [Текст] / Ю.Н. Минаев // Вестник Там-

бовского университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2009. – № 1. – С. 334-341.

65. Моттаева, А.Б. Методология пространственного распределения предпринимательских структур региона на основе развития транспортной инфраструктуры: автореф. дисс. ... докт. эконом. наук. 08.00.05 [Текст] / А.Б. Моттаева. – Санкт-Петербург, 2012. – 35 с.

66. Моттаева, А.Б. Роль транспортной инфраструктуры в пространственной интеграции региональной экономики [Электронный ресурс] / А.Б. Моттаева, А.Б. Моттаева // Интернет-журнал «Науковедение». – 2014. – № 3 (22). – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru>.

67. Муковоз, Н.П. Инвестиционная привлекательность Белгородской области [Текст] / Н.П. Муковоз // Актуальные вопросы экономических наук. – 2009. – № 4-3. – С. 68-71.

68. Невретдинов, М.Р. Ключевые факторы и принципы реализации региональных инфраструктурных проектов [Текст] / М.Р. Невретдинов // Вестник Казанского технологического университета. – 2013. – № 22. – Том 16. – С. 358-362.

69. Николаева, М.Г. Региональная инфраструктура и качество жизни населения: межсистемное взаимодействие [Текст] / М.Г. Николаева, Н.В. Мордовченков // Экономика региона. – 2010. – № 2. – С.197-203.

70. Овешникова, Л.В. Стратегические приоритеты сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики: дисс. ... докт. эконом. наук. 08.00.05 [Текст] / Л.В. Овешникова. – Тамбов, 2015. – 416 с.

71. Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения [Текст] / Москва: Фонд «Центр стратегических разработок», 2013. – 17 с.

72. Попов, Ю.И. Управление проектами [Текст] / Ю.И. Попов, О.В. Яковенко. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 208 с.

73. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь [Текст] / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 659 с.

74. Рейтинг регионов РФ по качеству жизни – 2016 [Текст] / Москва: ООО «Рейтинговое агентство РИА Рейтинг», 2017. – 63 с.
75. Суслова, Ю.Ю. Влияние инфраструктуры региона на качество жизни населения [Текст] / Ю.Ю. Суслова // Проблемы современной экономики. – № 2 (54). – 2015. – С. 8-11.
76. Тумбинская, Н.Ю. Проектный подход к бизнес-развитию предприятия [Текст] / Н.Ю. Тумбинская // Отраслевая экономика. – 2012. – № 4. – С. 40–46.
77. Тумхаджиев, А.Б. Развитие транспортной инфраструктуры региона [Текст] / А.Б. Тумхаджиев // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. – 2011. – № 3. – С. 197-203.
78. Экономика. Толковый словарь [Текст] / Дж. Блэк; общ. ред. И.М. Осадчая. – М., 2000. – 361 с.
79. Юшкова, Н.Г. Инфраструктура социально-экономического пространства региона и процессы инновационного развития территории (на примере Волгоградской области) [Текст] / Н.Г. Юшкова // Экономические исследования. – 2012. – № 2. – С. 21-32.
80. Чумаченко, Е.А. Процессно-проектный подход к управлению финансовым обеспечением стратегии социально-экономического развития региона [Текст] / Е.А. Чумаченко // Вопросы регулирования экономики. – № 2. – 2013. – С.63-68.
81. Ширина, Н.В. Развитие и повышение эффективности экологической составляющей системы транспортной инфраструктуры города Белгорода [Текст] / Н.В. Ширина, О.Ю. Кононова // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 6. – С. 3-8.
82. Щербанин, Ю.А. Транспорт и транспортная инфраструктура 2030: некоторые прогнозные оценки [Текст] / Ю.А. Щербанин // Проблемы прогнозирования. – 2013. – № 3. – С. 92-100.

83. Яковлев, Е.А. Управление взаимодействием субъектов инновационного проекта [Текст] / Е.А. Яковлев // Вестник ЧГУ. – 2011. – № 1. – С.499-501.
84. Яковлева, С.И. Функциональное определение инфраструктуры в региональных науках [Текст] / С.И. Яковлева // Регионология. – 2012. – № 37-38. – С. 256-263.
85. Cohen J., Monaco K. Ports and Highways Infrastructure. An Analysis of Intra- and Interstate Spillovers // International Regional Science Review. – 2008. – № 31. – P. 257-274.
86. Mazzenga E., Ravn M. International Business Cycles: The Quantitative Role of Transportation Costs // Working Paper № 3530. CEPR. London. UK. 2002. – P. 12.
87. Aushauer D. Is Public Expenditure Productive? // Journal of Money, Credit and Banking. – 1989. – № 23. – P. 177-200.
88. Moreno R., Lopez-Bazo E. Returns to Local and Transport Infrastructure under Regional Spillovers // International Regional Science Review. – 2007. – № 30. – P. 47-71.
89. Rietveld P., Nijkamp P. Transport and Regional Development // European Transport Economics / Ed by J. Polak, A. Heertje. Blackwell Publishers, 1993. – P. 134.
90. Rosenstein-Rodan, P.N. Notes on the Theory of the Big Push // Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology, 1957. – 32 p.

**ПРИЛОЖЕНИЯ**

### Перечень инфраструктурных проектов, реализуемых в транспортной отрасли Белгородской области

№ п/п	Наименование проекта	Цель проекта	Объем инвестиций	Срок реализации
1	Реконструкция международного аэропорта г. Белгород	модернизация аэродромного и аэровокзального комплексов, объектов управления движением, радионавигацией и посадкой, инженерных коммуникаций и других объектов, необходимых для полноценного функционирования всех служб и систем аэропорта	5,1 млрд рублей	2011 – 2013 годы
2	Строительство магистральной автодороги регулируемого движения «Таврово-Соломино-Разумное»	обеспечение вывода движения транзитного транспорта за пределы центральной части г. Белгорода, развитие основных автодорожных маршрутов	4 172 млн. рублей	2011-2012 годы
3	Строительство обхода г. Губкин на участке км 62+600-71+600 автомобильной дороги «Короча-Губкин-Горшечное»	обеспечение вывода движения транзитного транспорта за пределы центральной части г. Губкина, развитие основных автодорожных маршрутов	1 964,3 млн. рублей	2011 год
4	Обустройство автотранспортных путепроводов, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования в двух муниципальных образо-	обустройство 4 автотранспортных путепровода, расположенных на территории Белгородского района и Старооскольского городского округа	13 тыс. рублей	2016 год



	ваниях Белгородской области			
5	Строительство объектов инфраструктуры и въездных знаков (стел) на границах с Воронежской и Курской областями	создание комфортных условий для автомобилистов на 3 въездах в Белгородскую область по автомобильным дорогам федерального и регионального значения со стороны Воронежской и Курской областей	44 383,79 тыс. рублей	2016 год
6	Укрепление откосов автомобильных дорог многолетним растением иссоп	укрепление и облагораживание откосов автомобильных дорог Белгородской области площадью не менее 300 тыс. кв. м к концу 2018 года	28 тыс. рублей	2016-2018 годы
7	Улучшение эксплуатационных качеств автодорог Белгородской области путем применения модификатора грунта ДорЦем ДС-1	сокращение стоимости строительства не менее 1 км дорог с использованием модификатора ДорЦем ДС-1 не менее чем на 50 тыс. рублей по сравнению с традиционной технологией до конца 2017 года на территории Белгородской области	9000 тыс. рублей	2016-2017годы
8	Импортозамещение стабилизирующей добавки при производстве щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей ЦМА-15 при устройстве покрытий автодорог в Белгородской области	замещение традиционно используемой импортной добавки стабилизирующей добавкой Нанобит СД-80 при приготовлении щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей для покрытий автодорог Белгородской области протяженностью не менее 50 км к концу 2016 года	731,895 тыс. рублей	2016 год
9	Вторичное использование асфальтогранулята при ямочном ремонте автодорог Белгородской области	вторичное использование не менее 100 т асфальтогранулята при выполнении ямочного ремонта автодорог Белгородской области	200 тыс. рублей	2016 год

10	Создание Белгородской пригородной пассажирской компании на основе государственно-частного партнерства	сокращение затрат областного бюджета на субсидирование пригородных железнодорожных перевозок по 2 пилотным направлениям не менее чем на 30% от уровня 2017 года к началу 2019 года	116, 01 млн. руб.	2016-2019 годы
11	Повышение безопасности в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования	проведение модернизации технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на не менее 6 местах концентрации ДТП	123, 274 тыс. рублей	2016-2017 годы
12	Модернизация железнодорожных переездов	повышение безопасности дорожного движения в местах пересечения автомобильным транспортом железнодорожных переездов	3,5 млн. рублей	2014 год
13	Строительство железнодорожной линии «Прохоровка–Журавка–Чертково–Батайск»	организация скоростного движения поездов на юг России в обход Украины	56,6 млрд рублей	2016-2019 годы
14	Строительство МАПП «Шебекино»	создание многостороннего автомобильного пункта пропуска, имеющего по десять полос движения на въезд и выезд, с пропускной способностью до одной тысячи машин в сутки (750 легковых автомобилей, 200 грузовых и 50 автобусов)	1,5 млрд рублей	2010-2012 годы
15	Модернизация МАПП «Грайворон»	создание условий для повышения пропускной способности таможенного пункта до 500 автомобилей в сутки (300 легковых автомобилей, 150 грузовых и 50 автобусов)	1 млрд рублей	2014-2015 годы
16	Строительство придорожного сервисного кластера «Теплый стан»	организация работы многокомплектного придорожного комплекса на территории Корочанского района Белгородской области	80 млн. рублей	2014 год

**ПРОГРАММА СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ  
«УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ:  
СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ»**

**Обоснование проблемы исследования.** В современном мире одним из ключевых факторов развития регионов становится эффективно функционирующая инфраструктура, представляющая собой элемент их жизнеобеспечения и определяющая в конечном итоге качество жизни населения. Важнейшим элементом региональной инфраструктуры является транспорт. Необходимо отметить, что транспорт представляет собой не только отрасль, перемещающую грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевую логистическую систему, влияющую на условия жизнедеятельности и хозяйствования на подведомственной территории. Как справедливо отмечают Б.В. Заливанский и А.Ю. Карпова: «возможность беспрепятственно, качественно и надежно осуществлять перевозки становится определяющей при принятии решения об инвестировании перспективных проектов и создании различного рода производств»<sup>1</sup>. Как показывает практика, регионы с более высокой транспортной доступностью к материальным, природным ресурсам и рынкам сбыта, имеют более высокий уровень развития. Не случайно в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года одним из главных приоритетов развития транспорта является «обеспечение доступности транспортных услуг для грузовладельцев и населения»<sup>2</sup>.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры регионов в современных условиях становится одним из определяющих факторов уровня их социально-экономического развития. Вместе с тем, необходимо учитывать, что эффективность функционирования транспортной инфраструктуры зависит не только от природно-климатических, экономических, политических факторов и условий, но и от управления ее развитием.

В исследовании под управлением развитием транспортной инфраструктуры региона понимается непрерывный процесс, направленный на повышение результативности ее функционирования и способствующий формированию и укреплению позиций региона за счет повышения уровня его социально-экономического развития. Объектом управления является уровень развития транспортной инфраструктуры субъекта РФ, который является важным фактором, обеспечивающим региону более выгодное, в сравнении с другими

---

<sup>1</sup> Заливанский Б.В., Карпова А.Ю. Формирование и совершенствование транспортной инфраструктуры Белгородской области // Экономика и социум. 2016. 1 (20). URL: <http://iupr.ru/> (дата обращения: 20.10.2016).

<sup>2</sup> См.: О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (в ред. от 11 июня 2014 года №1032-р) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

регионами, положение, а также достижение стратегических и тактических целей социально-экономического развития при оптимальном расходе всех видов региональных ресурсов. В связи с этим ключевым элементом системы управления развитием транспортной инфраструктуры региона становится оценка уровня ее развития, которая необходима для выработки оптимальных управленческих решений при оценке перспектив развития конкретной территории.

**Степень изученности проблемы.** Исследованию проблем инфраструктурного развития регионов посвящены работы таких авторов, как О.Н. Агаметова, М.П. Комаров, В.Б. Кондратьев<sup>1</sup>. Вопросы управления развитием транспортной инфраструктуры субъектов РФ нашли отражение в публикациях Р.В. Булатова, Н.Н. Булатовой, Н.П. Горидько, Н.А. Росляковой, А.Б. Максимова<sup>2</sup>. Отдельные аспекты развития транспортной инфраструктуры Белгородской области рассмотрены в работах А.Е. Боровского, А.Г. Шевцовой, М.И. Медведева, Б.В. Заливанского, А.Ю. Карповой, А.А. Конева, А.В. Дикевича, К.В. Тертюхова<sup>3</sup>.

**Проблема исследования** заключается в противоречии между необходимостью поиска механизмов совершенствования управления инфраструктурным развитием территории и недостаточной степенью разработанности вопросов обеспечения развития транспортной инфраструктуры региона.

**Объект исследования** – государственные и муниципальные служащие области, эксперты.

**Предмет** – направления, условия и факторы развития транспортной инфраструктуры Белгородской области.

---

<sup>1</sup> См.: Агаметова О.Н. Региональная инновационная инфраструктура: актуальные проблемы развития // Проблемы развития территории. 2013. № 3; Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира. СПб., 2012; Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста // Российское предпринимательство. 2010. № 11 (2).

<sup>2</sup> См.: Булатов Р.В. Траектория развития транспортной инфраструктуры региона // Проблемы современной экономики. 2015. № 2; Булатова Н.Н. Управленческие технологии развития транспортной инфраструктуры региона // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2016. № 1 (27); Горидько Н.П., Рослякова Н.А. Факторы развития российских регионов: роль инноваций и транспортной инфраструктуры: Монография. М., 2014; Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1.

<sup>3</sup> См.: Боровской А.Е., Шевцова А.Г., Медведев М.И. Анализ значения автомобильного транспорта в общей транспортной системе Белгородской области // Актуальные вопросы инновационного развития транспортного комплекса: материалы 5-ой Международной научно-практической интернет-конференции. Под общ. ред. А.Н. Новикова, 2016; Заливанский Б.В., Карпова А.Ю. Формирование и совершенствование транспортной инфраструктуры Белгородской области // Экономика и социум. 2016. 1 (20); Конев А.А., Дикевич А.В., Тертюхов К.В. Опыт партнерских взаимодействий государства и бизнеса при формировании транспортно-логистического кластера в Белгородском регионе // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2016. № 4 (14).

**Цель исследования** – оценка состояния транспортной инфраструктуры Белгородской области и направлений управленческого воздействия на ее развитие.

**Задачи исследования:**

1. Проанализировать текущее состояние транспортной отрасли региона.
2. Определить уровень развития транспортной инфраструктуры региона.
3. Изучить факторы, оказывающие влияние на развитие региональной транспортной инфраструктуры.
4. Выявить проблемы, возникающие в процессе управления развитием транспортной инфраструктурой региона.
5. Определить основные направления, способствующие развитию транспортной инфраструктуры области.

**Методика исследования:** проведение исследования методом анкетирования представителей органов власти и управления, а также экспертов транспортной отрасли (n=40). Респондентами выступили:

- депутаты комитета Белгородской областной Думы по строительству, жилищно-коммунальному хозяйству, транспорту и связи;
- государственные служащие департамента строительства и транспорта Белгородской области;
- представители администраций муниципальных районов и городских округов, в компетенцию которых входит решение вопросов транспортного обеспечения;
- представители научного сообщества – сотрудники Транспортно-технологического Института Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова.

**Анкета  
Участнику исследования!**

Уважаемый респондент. Настоящее социологическое исследование проводится с целью оценки уровня развития транспортной инфраструктуры Белгородской области. Просим Вас ответить на вопросы предложенной анкеты. Для этого следует внимательно прочитать вопрос и варианты ответов, подчеркнуть или обвести номера вариантов, с которыми Вы согласны. При необходимости допишите ответ сами на отведенном для этого месте.

**1. *Согласны ли Вы с утверждением, что в современных условиях развитие транспортной инфраструктуры играет ключевую роль в обеспечении экономического роста и повышении конкурентоспособности региона?***

1. Да, полностью согласен
2. Скорее да, чем нет
3. Скорее нет, чем да
4. Не согласен
5. Затрудняюсь ответить

**2. *Оцените, пожалуйста, уровень развития транспортной отрасли Белгородской области в разрезе основных видов транспорта***

Вид транспорта / Оценка	Высокий	Средний	Низкий	Затрудняюсь ответить
Автомобильный транспорт	1	2	3	4
Железнодорожный транспорт	1	2	3	4
Авиационный транспорт	1	2	3	4

**3. *Произошли ли, на Ваш взгляд, за последние пять лет положительные изменения в развитии транспортной инфраструктуры области?***

1. Да
2. Нет
3. Затрудняюсь ответить

**4. *Если да, то какие? (выберите не более 3-х вариантов ответа)***

1. Построили новые дороги, развязки, мосты
2. Открыли аэропорт международного класса
3. Установили новые светофоры в местах скопления транспортных средств
4. Насадили многолетние растения вдоль дорог
5. Открыли крупные придорожные комплексы
6. Оснастили железнодорожные переезды современным оборудованием
7. Запустили новые направления движения поездов
8. Другое \_\_\_\_\_
9. Затрудняюсь ответить

**5. *Укажите основные проблемы, характерные для современной транспортной системы? (выберите из списка не более 3-х вариантов ответа)***

1. Неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние дорог
2. Высокая степень износа сети автомобильных дорог
3. Эксплуатация дорог с просроченными межремонтными сроками

4. Отсутствие дорог с твердым покрытием в сельских населенных пунктах
5. Низкая пропускная способность транспортной инфраструктуры
6. Увеличение количества большегрузных автомобилей, влияющих на сохранность существующей дорожной сети
7. Нехватка инженерно-строительных технологий
8. Дефицит высококвалифицированных специалистов транспортной отрасли (механизаторов, машинистов, операторов)
9. Усиление негативного влияния транспорта на экологию
10. Низкое качество транспортных услуг
11. Низкий уровень безопасности на транспорте
12. Другое \_\_\_\_\_
13. Затрудняюсь ответить

**6. Как Вы оцениваете значимость выполнения транспортной инфраструктурой следующих функций? (оцените каждый предлагаемый вариант – наиболее важному и необходимому – 5, менее важному – 4 и т.д. ... не важно – 1)**

	Неважно  Важно				
	1	2	3	4	5
Экономическая	1	2	3	4	5
Институциональная	1	2	3	4	5
Социокультурная	1	2	3	4	5
Научная	1	2	3	4	5
Функция инфраструктурной логистики	1	2	3	4	5
Функция экономической и национальной безопасности	1	2	3	4	5
Экологическая	1	2	3	4	5
Кластерная	1	2	3	4	5

**7. Какое влияние, на Ваш взгляд, способна оказывать транспортная инфраструктура на региональное развитие?**

1. Увеличивать создаваемый региональный продукт
2. Повышать уровень и качество жизни населения
3. Увеличивать территориальную мобильность населения и грузов
4. Создавать новые рабочие места
5. Расширять социально-экономические межтерриториальные взаимодействия
6. Повышать инвестиционную привлекательность территории
7. Реализовать транзитный потенциал территории
8. Другое \_\_\_\_\_
9. Затрудняюсь ответить

**8. Оцените влияние на развитие транспортной инфраструктуры области следующих факторов (по шкале от 1 до 10)**

Наименование фактора	Оценка	Затрудняюсь ответить
Географическое положение		
Природно-климатические условия		
Уровень развития экономики		
Инвестиционный климат		
Трудовые ресурсы (наличие высококвалифицированных)		

специалистов)		
Научно-исследовательская инфраструктура		
Политические факторы		

**9. Какие факторы, на Ваш взгляд, необходимо учитывать при формировании элементов региональной транспортной инфраструктуры (выберите из списка не более 3-х вариантов ответа):**

1. Плотность (концентрация) населения на территории
2. Комфортность географического положения
3. Уникальность территории (природно-климатические условия или культурно-историческое прошлое)
4. Возможность построения сложной производственной инфраструктуры для бизнеса
5. Потребность в пользовании данной территорией людьми, проживающими в соседних регионах, странах
6. Возможность создания туристско-рекреационной зоны
7. Природно-ресурсная, экономическая или политическая значимость территории
8. Другое \_\_\_\_\_
9. Затрудняюсь ответить

**10. Согласны ли Вы с утверждением, что значимую роль в развитии региональной транспортной инфраструктуры играет проектная деятельность?**

1. Да
2. Скорее да, чем нет
3. Скорее нет, чем да
4. Нет
5. Затрудняюсь ответить

**11. Если да, то в чем ее преимущества?**

1. Проект ориентирован на достижение конкретного результата
2. Реализация проекта предполагает инновационное решение проблемы
3. Проект позволяет найти дополнительные источники финансирования и инвесторов
4. Реализация проекта предполагает определение временных рамок и строгое их соблюдение
5. Проект дает возможность координации действий всех участников
6. Проект предполагает строгую ответственность участников за его реализацию
7. Другое \_\_\_\_\_
8. Затрудняюсь ответить

**11. Каковы, на Ваш взгляд, основные факторы, сдерживающие реализацию региональных инфраструктурных проектов на основе взаимодействия региональных органов власти и бизнес-структур?**

1. Недоверие бизнес-структур органам государственной власти
2. Отсутствие прозрачности процедур перераспределения рисков между бизнес-структурами и органами региональной власти
3. Неэффективное использование бюджетных средств при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры вследствие отсутствия общепринятых критериев и показателей выбора проектов
4. Длительные сроки реализации проектов с использованием бюджетных средств, вследствие бюрократизации управленческих решений и процедур



5. Отсутствие в регионах системной политики в области перспективного планирования строительства и реконструкции объектов транспортной, энергетической, социальной и коммунальной инфраструктур
6. Социально-экономическая дифференциация территории субъекта РФ
7. Проблема координации действий уровней власти: федеральной, региональной, местной в развитии инфраструктуры
8. Недостаточный уровень квалификации специалистов, разрабатывающих и реализующих проекты
9. Другое \_\_\_\_\_
10. Затрудняюсь ответить

***12. Каковы, на Ваш взгляд, основные факторы, мотивирующие реализацию региональных инфраструктурных проектов на основе взаимодействия региональных органов власти и бизнес-структур***

1. Возможность привлечения средств инвестиционного фонда РФ для реализации крупных инвестиционных проектов
2. Наличие гарантий государства о неизменении условий реализации проектов государственно-частного партнерства
3. Возможность привлечения долгосрочных банковских кредитов в крупные инвестиционные инфраструктурные проекты
4. Наличие стабильного потенциального спроса на услуги пользования объектов транспортной инфраструктуры
5. Развитие законодательных основ реализации проектов государственно- частного партнерства
6. Применение стимулирующих инвестора мер (субсидии, субвенции, прямое возмещение инвестиционных затрат и др.) для обеспечения требуемой инвестору доходности
7. Использование различных методов нефинансовой поддержки частных инвесторов, участвующих в проектах государственно-частного партнерства
8. Другое \_\_\_\_\_
9. Затрудняюсь ответить

***13. Какие проблемы, на Ваш взгляд, существуют в сфере управления развитием транспортной инфраструктурой на региональном уровне?***

1. Недостаточное финансирование отрасли
2. Недостаточно активное участие бизнес-структур в реализации инфраструктурных проектов
3. Недостаточное использование возможностей государственно-частного партнерства
4. Несогласованность действий административных структур
5. Низкая кадровая обеспеченность
6. Другое \_\_\_\_\_
7. Затрудняюсь ответить

***14. Каковы, на ваш взгляд, необходимо предпринять меры по развитию региональной транспортной инфраструктуры?***

1. Развивать направления и механизмы государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов
2. Увеличить объем финансирования отрасли
3. Осуществлять мониторинг состояния объектов инфраструктуры в целях их своевременной модернизации
4. Учитывать мнение населения и бизнес-структур при реализации проектов
5. Привлекать население и бизнес-структуры к инициации новых проектов
6. Другое \_\_\_\_\_
7. Затрудняюсь ответить

**15. Позволит ли, на Ваш взгляд, создание органа, координирующего интересы и действия государственных структур, населения и бизнеса в развитии транспортной отрасли, повысить управляемость и создать условия для интенсивного развития региональной транспортной инфраструктуры?**

6. Да
7. Скорее да, чем нет
8. Скорее нет, чем да
9. Нет
10. Затрудняюсь ответить

**16. Если да, то каковы основные функции такого органа?**

1. Поиск источников финансирования инфраструктурных проектов
2. Мониторинг уровня развития транспортной инфраструктуры
3. Разработка перспективных планов, программ, проектов
4. Оценка доступности предоставляемых транспортных услуг
5. Осуществление контроля за реализацией инфраструктурных проектов
6. Выполнение функций «одного окна» при реализации крупных инвестиционных проектов
7. Координация реализации транспортных инфраструктурных проектов
8. Проведение опросов среди населения и бизнес-структур с целью выявления проблем и потребностей в сфере развития транспортного комплекса
9. Информационное сопровождение инфраструктурной политики
10. Другое \_\_\_\_\_
11. Затрудняюсь ответить

**В заключение просим Вас сообщить некоторые общие сведения о себе.**

**17. Ваш возраст:**

- |   |             |   |             |   |               |
|---|-------------|---|-------------|---|---------------|
| 1 | До 29 лет   | 3 | 40 – 49 лет | 5 | Старше 60 лет |
| 2 | 30 – 39 лет | 4 | 50 – 59 лет |   |               |

**18. Ваша сфера деятельности:**

- |   |                            |   |              |
|---|----------------------------|---|--------------|
| 1 | Ученый, преподаватель ВУЗа | 4 | Депутат      |
| 2 | Государственный служащий   | 5 | Другое _____ |
| 3 | Муниципальный служащий     |   |              |

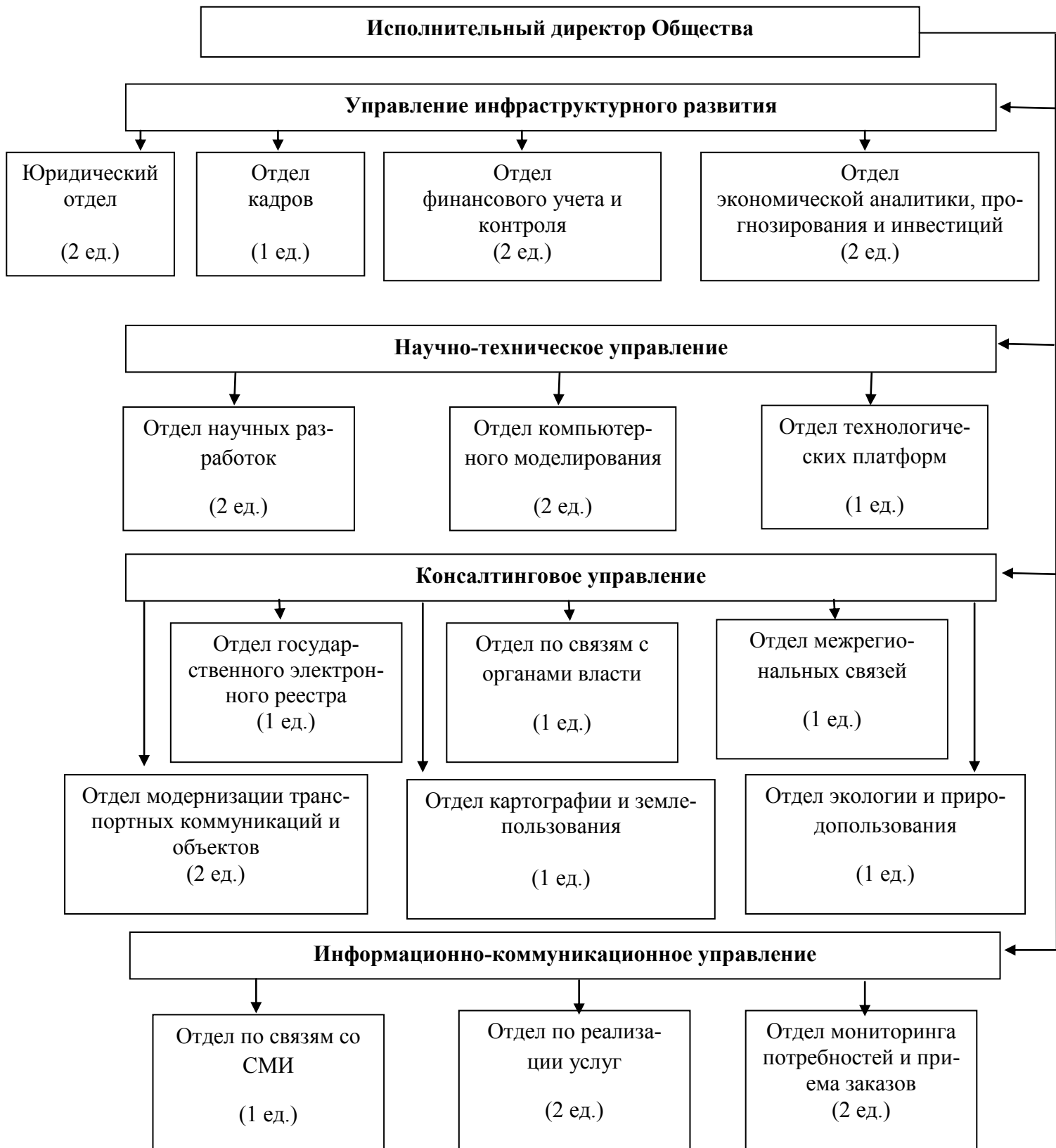
**Благодарим Вас за участие в исследовании!**

**Паспорт проекта**  
**«Организация работы регионального агентства**  
**транспортной инфраструктуры Белгородской области»**

<b>Цель проекта</b>	создание условий для развития транспортной инфраструктуры региона с учетом интересов и потребностей регионального сообщества, хозяйствующих субъектов и органов управления посредством организации работы регионального агентства транспортной инфраструктуры Белгородской области
<b>Задачи проекта</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– создание рабочей группы по инициации организации деятельности агентства;</li> <li>– проведение мониторинга ситуации по управлению транспортной инфраструктурой в регионе;</li> <li>– организация обсуждения вопроса создания регионального агентства транспортной инфраструктуры на заседании Правительства области;</li> <li>– разработка уставных документов юридического лица;</li> <li>– обеспечение утверждения организационной структуры организации;</li> <li>– организация рабочих мест сотрудников агентства;</li> <li>– укомплектование штата.</li> </ul>
<b>Способ достижения цели (мероприятия проекта)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Создание рабочей группы по инициации организации деятельности агентства, разработке его уставных документов.</li> <li>2. Обоснование необходимости создания агентства.</li> <li>3. Обсуждение вопроса создания регионального агентства транспортной инфраструктуры на заседании Правительства области.</li> <li>4. Разработка уставных документов организации.</li> <li>5. Утверждение организационной структуры АО «РАТИ».</li> <li>6. Поиск офисного помещения для обеспечения работы АО «РАТИ» и организация рабочих мест сотрудников.</li> <li>7. Подбор персонала.</li> </ol>
<b>Результаты проекта</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– создание новой организации – акционерного общества «Региональное агентство транспортной инфраструктуры Белгородской области»;</li> <li>– обеспечение взаимодействия заинтересо-</li> </ul>

	<p>ванных субъектов в развитии транспортной инфраструктуры региона;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– повышение эффективности управления развитием транспортной инфраструктурой области;</li> <li>– организация новых рабочих мест</li> </ul>
<b>Пользователи результата проекта</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– департамент строительства и транспорта Белгородской области;</li> <li>– департамент экономического развития Белгородской области;</li> <li>– органы местного самоуправления муниципальных образований Белгородской области;</li> <li>– Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области;</li> <li>– ОГКУ «Управление дорожного хозяйства и транспорта Белгородской области»;</li> <li>– предприятия и организации, обеспечивающие перевозки людей и грузов, включая транзитные направления движения;</li> <li>– предприятия, осуществляющие производственную деятельность на территории области (АХ «Мираторг», ГП «Агро-Белогорье», ЗАО «Белая птица», ООО «Белэнергомаш – БЗЭМ» и другие);</li> <li>– организации всех форм собственности; население Белгородской области и Российской Федерации</li> </ul>
<b>Общий объем финансирования проекта</b>	930 тыс. рублей

**Организационная структура  
АО «Региональное агентство транспортной инфраструктуры  
Белгородской области»**



**Смета проекта  
«Организация работы регионального агентства  
транспортной инфраструктуры Белгородской области»**

<b>Статья расходов</b>	<b>Описание</b>	<b>Сумма (тыс. руб.)</b>
Организация работы созданной рабочей группы	Включает в себя: обеспечение проведения заседания рабочей группы	2 тыс. руб. * 7 заседаний = 14 тыс.руб.
Проведение мониторинга ситуации в сфере управления развитием транспортной инфраструктуры региона	Включает в себя: 1) оплату труда привлекаемых экспертов (5 человека); 2) приобретение канцелярских принадлежностей; 3) оплату труда людей, проводивших опрос и обрабатывающих результаты опроса	5 тыс. руб. * 5 чел. + 1 тыс. руб.+ 1тыс. руб.* 20 человек = 46 тыс. руб.
Подбор и аренда помещения	Включает затраты на аренду офисного помещения в первые шесть месяцев работы агентства	25 тыс. руб. * 6 месяцев = 150 тыс.руб.
Организация рабочих мест сотрудников	Включает затраты на приобретение: 1) офисной мебели; 2) оргтехники; 3) канцелярских товаров	200 тыс. руб.+ 450 тыс. руб.+ 70 тыс. руб. = 720 тыс. руб.
<b>Итого:</b>		930 тыс. руб