

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/402909>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Государственное и муниципальное управление (ГМУ)

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ.....	6
1.1. Региональная транспортная инфраструктура в системе территориально-производственных и социально-экономических отношений.....	6
1.2. Влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие.....	20
1.3. Нормативно-правовая основа государственного регулирования транспортной деятельности.....	25
ГЛАВА 2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБЛАСТНОГО КАЗЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ «УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ «НОВГОРОДАВТОДОР»».....	33
2.1. Характеристика ГОКУ «Новгородавтодор».....	33
2.2. Деятельность ГОКУ «Новгородавтодор» по реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» за 2021-2023 гг.....	37
ГЛАВА 3. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОКУ «НОВГОРОДАВТОДОР» НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ».....	43
3.1 Основные проблемы реализации национального проекта.....	43
3.2 Мероприятия по повышению эффективности выполнения национального проекта.....	46
3.3 Оценка эффективности проекта в современных условиях...	52
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	55
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	58

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена следующими обстоятельствами.

Основная роль транспорта основана на необходимости обеспечения и расширения доступа к различным местам для частных лиц и предприятий, как в личной, так и в профессиональной сферах.

В деловом мире эта цель заключается в установлении связей между предприятиями и заинтересованными сторонами, такими как другие предприятия, клиенты и поставщики.

Что касается домашних хозяйств, то люди используют транспорт, чтобы добраться до магазинов, учреждений и рабочих помещений. Транспорт создает связь между людьми и их рекреационной и личной деятельностью, а также медицинскими и социальными учреждениями.

Транспорт является жизненно важным сектором, и объем расходов и инвестиций в различные операции имеет далеко идущие последствия для мировой экономики. Это можно увидеть на примере того, как увеличение расходов на топливо влияет на расходы в домах.

На спрос на транспорт, как правило, влияют такие факторы, как ресурсы, необходимые для поездок. К ним относятся соображения стоимости и времени, которые определяют, выбирают ли люди определенный вид транспорта. Эти факторы зависят от наличия соответствующих транспортных систем с точки зрения надежности и доступности. На них также влияют стоимость и безопасность транспортных услуг.

Как в развивающихся, так и в развитых странах транспорт продолжает играть решающую роль. При надлежащем подключении транспортной инфраструктуры окружающая среда способствует экономическому росту. Однако отсутствие адекватного транспорта может препятствовать экономическому развитию из-за ограничений, ограничивающих возможности.

Цель исследования. Цель исследования состоит в разработке рекомендаций по повышению эффективности деятельности ГОКУ «Новгород в процессе выполнения мероприятий национального проекта «Безопасные и

качественные автомобильные дороги».

Поставленная цель обусловила необходимость решения следующих задач:

- определить понятие транспортной инфраструктуры и ее место в региональной инфраструктуре
- установить значение транспортной инфраструктуры для регионального развития;
- рассмотреть нормативно-правовые акты, регулирующие в РФ деятельность транспортной отрасли;
- дать характеристику ГОКУ «Новгородавтодор»:
- проанализировать деятельность ГОКУ «Новгородавтодор» по выполнению планов национального проекта «Безопасные и качественные автодороги» в 2021-2023 годах;
- определить основные проблемы реализации национального проекта;
- предложить мероприятия по преодолению установленных проблем;
- оценить эффективность проекта в современных условиях.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура регионов (на примере Новгородской области).

Предметом исследования выступает совокупность организационно-экономических отношений, возникающих в процессе управления развитием транспортной инфраструктуры регионов.

Степень разработанности темы исследования. Вопросы пространственной организации экономических систем с учетом факторов инфраструктуры представлены в работах таких ученых, как П. Розенштейн-Родан, А. Маршалл, Д. Кларк, Р. Фрэй, Е. Симонис, Ш. Штонер, Э.Б. Алаев, Ю.О. Бакланов, С.А. Дебабов, Г.Л. Журавлева, А.И. Кузнецова, И.М. Маергойз, Б.Г. Преображенский, И.Е. Рисин, И.А. Семина и др.

Исследование задач формирования и развития транспортной инфраструктуры и транспортных систем нашло отражение в работах А.П. Абрамова, В.М. Бунеева, Г.В. Веселова, В.Г. Галабурды, В.В. Гасилова, А.Э. Горева, Е.А. Горина, Ю.В. Задворного, П.В. Куренкова, В.И. Минеева, Л.Б. Миротина, Н.В. Пеньшина, Н.Ф. Пермичева, В.А. Персианова, Л.Н. Рудневой, И.А. Тойменцевой, М.Ф. Трихункова и др.

В процессе написания ВКР были использованы метод анализа литературы, а также методы анализа, синтеза и сравнения.

Структура ВКР обусловлена ее целью и задачами. Работа состоит из введения, трех глав, содержащих девять параграфов, заключения и списка литературы.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ

1.1. Региональная транспортная инфраструктура в системе территориально-производственных и социально-экономических отношений

Термин «инфраструктура» используется в различных научных и ненаучных областях. Он происходит от латинских слов. «Инфра» понимается как основания или фундаментальные основы, в то время как «структура» означает определенное распределение элементов.

По определению, данному в Кембриджском словаре, «инфраструктура» - это базовые системы и услуги, такие как транспорт и энергоснабжение, которые страна или организация использует для эффективной работы.

Инфраструктура является составной частью территориальной структуры национальной экономики, которая формируется системой транспорта, связи, торговли, энергетики и водного хозяйства, а также жилыми домами, школами, объектами здравоохранения, культуры, спорта и другими объектами для ухода за жителями и их обустройства на любой территории.

По пространственному признаку инфраструктуру подразделяют на международную, национальную, региональную и т.д. В рамках данного исследования особый интерес представляет анализ региональной инфраструктуры - совокупность отраслей хозяйства, призванных создавать и обеспечивать организационно-экономические, социальные и юридические условия на определенной территории с учетом ее специфических особенностей для нормального функционирования экономики и обеспечения качественной жизнедеятельности людей. В условиях дифференциации регионов России учет местных особенностей имеет ключевое значение.

Российские исследователи Руднева Л.Н. и Кудрявцев А.М. считают, что транспортная инфраструктура - это региональный капитал транспортной инфраструктуры, т.е. «определенный тип капитала, демонстрирующий специфический социальный характер, проявляющийся в способности транспортной инфраструктуры приносить региону выгоды, обладающие не только экономическими, но и социо-культурными характеристиками, и обуславливающие синергетический эффект от его реализации».

Инфраструктура - это сложная область, включающая в себя множество различных компонентов; но все они могут быть разделены на два основных типа инфраструктур. Это жесткая и «мягкая» инфраструктуры. Жесткая инфраструктура относится к физической сети, которая обеспечивает бесперебойное функционирование промышленно развитой страны.

Среди компонентов, которые классифицируются как жесткая инфраструктура, понимаются основные средства, такие как коммунальные услуги, транспортные средства, телекоммуникационные системы, дороги, шоссе, железные дороги, метро, светофоры и уличные фонари, плотины, стены и водопропускные трубы, дренажные системы, аэропорты и автовокзалы, мосты и другие.

С другой стороны, «мягкая» инфраструктура - это структура, необходимая для сохранения и сопровождения различных институтов. Сюда также могут входить как физические, так и нефизические активы. Примерами физических активов являются здания, в которых размещается сеть, и оборудование, используемое для обслуживания учреждения. Что касается нефизических активов, то сюда входят программное обеспечение и программы, руководящие нормы и предписания, финансовая система и организационная структура. По сути, мягкая инфраструктура воплощает в себе систему предоставления услуг населению.

В мировой практике также активно используется понятие «критическая инфраструктура», которое используется государственным аппаратом для описания активов, критически необходимых для жизнеобеспечения общества и экономики. Чаще всего, этим термином обозначаются системы:

- передачи и распределения электроэнергии;
- добычи, транспортировки и распределения нефти и нефтепродуктов;
- телекоммуникации;
- водоснабжения (обеспечение питьевой водой, обустройство сточных вод, строительство дамб и шлюзов и др.);
- производства и распределения продовольствия (сельское хозяйство);
- отопления (природным газом, дизельным топливом, углем и т.п.);
- здравоохранения (больницы, скорая помощь, производство заменителей крови и др.);
- транспорта (снабжение топливом, сеть железных дорог, аэропортов, морских портов, внутреннего водного транспорта);
- финансовых услуг (банки, страховые компании, биржи);
- безопасности (полиция, армия).

В России также используется термин «критическая инфраструктура» применительно для национальной информационной безопасности: «критическая информационная инфраструктура - совокупность автоматизированных систем управления КВО и обеспечивающих их взаимодействие информационно-телекоммуникационных сетей, предназначенных для решения задач государственного управления, обеспечения обороноспособности, безопасности и правопорядка, нарушение (или прекращение) функционирования которых может стать причиной наступления тяжких последствий».

Таким образом, проведенный обзор экономической литературы, подтверждает различное многообразие видов инфраструктур, что обуславливает отсутствие единого подхода к их определению.

Транспортная инфраструктура является одним из важнейших элементов инфраструктуры в настоящее время. Транспортная инфраструктура способствует развитию связей между регионами внутри страны и между странами, и, следовательно, это способствует формированию взаимных экономических, социальных, культурных связей.

Чтобы оценить результаты развития транспортной инфраструктуры, прежде всего, необходимо определить роль транспортной инфраструктуры в общей системе транспорта и логистики. Такой подход позволяет выявить факторы и условия, влияющие на развитие транспортной инфраструктуры; в будущем он может помочь в определении диапазона измеряемых показателей и характеристике развития транспортной инфраструктуры.

Обычно предполагается, что логистическая инфраструктура, которая обеспечивает эффективное выполнение логистических процессов, включает в себя «технические средства, способы обращения с ними и системы их использования».

Таким образом, логистическая инфраструктура представляет собой совокупность различных сооружений, оборудования и средств, а также технических приспособлений, которые облегчают завершение логистических процессов в логистических микро- и макросистемах. Логистическая инфраструктура в таком понимании этого понятия включает в себя:

- складскую инфраструктуру, включая: здания и помещения, складские площадки, складское оборудование,

- так называемую погрузочно-разгрузочную инфраструктуру, включая: внутренний транспорт, вспомогательное оборудование для обработки товаров,
- транспортную инфраструктуру,
- инфраструктуру транспортной упаковки: обозначена кодом, не обозначена кодом,
- ИТ-инфраструктуру, включающую: аппаратное обеспечение, программное обеспечение, организационно-технические средства и оборудование телекоммуникационного назначения .

Транспортная инфраструктура является одной из наиболее важных частей экономической инфраструктуры. Транспортная активность, ключевой компонент экономического развития и благосостояния людей, растет во всем мире по мере роста экономики.

Транспорт является отражением экономической активности, поскольку товары должны доставляться на рынки. Хорошая транспортная сеть важна для поддержания экономического успеха в современных экономиках. В развивающихся странах инфраструктура в целом, и транспортная инфраструктура в частности, рассматриваются как важнейшая предпосылка экономического роста.

Одним из основных элементов инфраструктурного комплекса является транспортная инфраструктура, обеспечивающая эффективную работу транспорта и участвующая практически в каждом производственном процессе, хотя и не создающая сам продукт. Для России, страны, обладающая большим территориальным потенциалом и транспортной инфраструктурой, сама может обеспечить экономический рост за счет занимаемого пространства в течение короткого периода времени .

Учеными различных научных направлений были разработаны теоретические принципы реализации сущности транспортной инфраструктуры: региональная экономика, логистика, экономика транспорта. Однако экономисты-транспортники нацелены на исследование технических особенностей данного вида инфраструктуры, логистика, в свою очередь, изучает транспортные потоки, как неотъемлемую часть производственного процесса. Когда экономисты-регионалисты рассматривают транспортную инфраструктуру как средство сужения пространства и социально-экономического ускорения связей (нехватки времени общения) обеспечивая рост эффективности работы и развития территорий, авторы предлагают рассмотреть экономическую категорию транспортно-коммуникационной инфраструктуры как основную.

Понятие «транспортно-коммуникационная инфраструктура» в современной экономической литературе изучено недостаточно подробно. В целом, транспортно-коммуникационная (информационная) инфраструктура определяется как симбиотическое сочетание двух инфраструктурных элементов: транспорта и коммуникаций. В настоящее время исследования в этой категории звучат следующим образом: вид инфраструктурного комплекса, имеющий особую форму транспортной инфраструктуры, выполняющий функцию сужения территории. И ускорения пространственно-временных коммуникаций, а также формирования целостного регионального каркаса и территориальной интеграции в результате функционирования.

М. Добындю придерживается этой интерпретации и рассматривает в своей работе «Анализ транспортно-коммуникационной инфраструктуры как фактор углубления межрегиональной экономической интеграции в Федеральном округе. Он указывает на необходимость изучения влияния транспортно-коммуникационной инфраструктуры и ее влияния на создание единого экономического пространства, называя инфраструктурные предпосылки - важнейшие факторы, способствующие развитию межрегиональных интеграций .

Многие ученые, изучающие теоретические аспекты развития своей транспортно-коммуникационной инфраструктуры, обращают внимание на способность обеспечить население и экономику транспортно-коммуникационными услугами. А. Шипилов подчеркивает, что окружающая среда должна соответствовать требованиям общения людей за счет входящих в нее технических и нетехнических компонентов, где транспортная инфраструктура является лишь подчиненной компонентом единого целого и называет такую среду, как транспортно-коммуникационная .

С. Кудрявцева, К. Неганов ссылаются на предыдущие работы и считают, что неравномерное распределение транспортно-коммуникационной инфраструктуры является сдерживающим фактором развития всего экономического и транспортно-коммуникационного пространства страны, ограничивает использование ресурсов в регионах и затрудняет формирование транспортно-коммуникационной среды .

1. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) «О транспортной безопасности»
2. Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные

акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2023)

3. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года//

<https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009>

5. Артс Дж., Ханекамп Т. и Дейкстра А. (2014) Интеграция планирования землепользования и транспортной инфраструктуры: на пути к адаптивной и устойчивой транспортной инфраструктуре в: Арена транспортных исследований, Париж.

6. Гаевский, В. В. Агломерации России как объект государственного управления / В. В. Гаевский // Развитие городских агломераций. Аналитический обзор. — Москва : Мин-во регион. развития Российской Федерации, 2014. — Вып. 2. — С. 6–42.

7. Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 – Екатеринбург, 2013

8. Герцберг, Л. Я. Агломерация как объект экономической политики, государственного регулирования и территориального планирования / Л. Я. Герцберг // Academia. Архитектура и строительство. — 2015. — No 4. — С. 98–106.

9. Де Пальма А., Линдси Р., Кине Э. и Викерман Р. (2011) Справочник по экономике транспорта. Челтнем: Эдвард Элгар.

10. Задворный Ю.В. Транспортная инфраструктура регионов и модернизация экономики // Российское предпринимательство. – 2010. – № 12 Вып. 2 (174). – с. 158-163. – <http://www.creativeconomy.ru/articles/11422/>. Р

11. Иванова Н.А. Теоретические аспекты понятия инфраструктуры региона // Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение, № 4(32), 2012, с. 30-36.

12. Козырев, А. А. Реализация конкурентных преимуществ региона в стратегии инновационного развития // Среднерусский вестник общественных наук. — 2015. — Т. 10. — No 6. — С. 315–323.

13. Лакшманан Т.Р. и Андерсон У.П. (2022) Транспортная инфраструктура, сектор грузовых услуг и экономический рост: краткий обзор, Центр транспортных исследований Бостонского университета. Доступно по адресу: http://ops.fhwa.dot.gov/freight/freight_analysis/improve_econ/appb.htm.

14. Нальгиева, Х. Л. Роль планирования в стратегическом менеджменте // Успехи современной науки. — 2017. — Т. 2. — No 4. — С. 24-27.

15. Нефедьев А.Д. Классификация видов инфраструктур // Проблемы экономики, № 4, 2011, с. 37-44.

16. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года : указ Президента РФ от 21 июля 2020 г. No 474 // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/565341150> (дата обращения: 06.01.2024).

17. О стратегическом планировании в Российской Федерации : федер. закон от 28 июня 2014 г. No 172-ФЗ // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/420204138> (дата обращения: 06.05.2021).

18. Официальный сайт Совета безопасности Российской Федерации [Электронный ресурс]. -URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/6/113.html>.

19. Основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности автоматизированных систем управления производственными и технологическими процессами критически важных объектов инфраструктуры Российской Федерации, (дата обращения: 15.01.2024.)

20. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Правительство России : офиц. сайт. — URL: <http://government.ru/rugovclassifier/844/events/> (дата обращения: 04.01.2024).

21. Руднева Л.Н. и Кудрявцев А.М. (2013) Транспортная инфраструктура региона: концепции и формирующие факторы. Журнал российского предпринимательства, 24 (246), 139-144 Доступно по адресу: <https://creativeconomy.ru/articles/31011/29>.

22. Серебряков Л.Г. Проблемы стратегического планирования транспортной инфраструктуры региона – инновационный подход // Научные труды Северо-Западной академии государственной службы. – СПб, 2011. – Т. 2. Вып. 1: Государственная власть и местное самоуправление в России: история и современность. – С. 206-215.

23. Федотов, Г. А. Изыскания и проектирование автомобильных дорог : учебник : в 2 кн. / Г. А. Федотов, П. И. Поспелов. — Москва : Высшая школа, 2009. — Кн. 1.

24. Яковлева С.И. Инфраструктура в системе территориальной организации старопромышленных районов России: Монография. Тверь, 2000

25. Яковлева С.И. Территориальные функции, роль и дисфункции инфраструктуры. [Электронный ресурс]. - URL: <http://homepages.tversu.ru/~p000697/text1.html>, дата обращения 26.12.2013.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/402909>