Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

На правах рукописи

ФАНДЮШИН Максим Вадимович

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Специальность: 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика

Аннотация диссертации
на соискание ученой степени кандидата экономических наук

Научный руководитель:
кандидат экономических наук, доцент
Беляева Ольга Игоревна

Москва – 2026

Актуальность темы исследования. Стратегическое развитие общественного транспорта – это неотъемлемая часть государственной и региональной политики большинства государств мира. Развитие пассажирского транспорта способствует обеспечению перемещения граждан от мест проживания к местам приложения рабочей силы, к социально-значимым объектам (учреждения здравоохранения, учебные учреждения, торговые объекты и другие), к культурно-досуговым объектам и зонам рекреации.

Текущая транспортная политика России утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» (далее – Транспортная стратегия). Кроме того, отдельные аспекты развития транспорта представлены в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (далее – Национальные цели). Вопрос важности развития общественного пассажирского транспорта неоднократно поднимался на высшем уровне. Так, Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин проводил 17 августа 2023 года в Кремле заседание Президиума Государственного Совета по вопросам развития общественного транспорта в стране, на котором отмечались позиции чиновников о необходимости развития общественного транспорта, в том числе электрического транспорта, о приоритизации расходов на деятельность пассажирского транспорта со стороны региональных и федеральных бюджетов. Отмечались высокая степень износа инфраструктуры городского электрического транспорта, в том числе, подвижного состава, потребность в обновлении 9,2 тысяч троллейбусов и трамваев в стране до 2030 года. Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Владимирович Мишустин неоднократно заявлял о важности развития общественного транспорта, а также о необходимости развития инфраструктуры для общественного транспорта. Все это говорит о понимании на федеральном

уровне важности и актуальности проблематики развития отрасли. Сейчас электротранспорт управляется преимущественно на местном уровне, реже – на региональном.

Один из аспектов современной повестки социально-экономического развития – вопрос сохранения природы и экологии. Из-за избыточных выбросов диоксида углерода и иных загрязняющих веществ в атмосферу, многие страны озаботились переходом с нефтегазового и угольного (горючего) топлива к альтернативным источникам энергии.

Одним из путей декарбонизации транспортной отрасли является переход от двигателей внутреннего сгорания к электродвигателям. Особое отношение к электрической тяге стало новым витком в развитии электротранспорта во всем мире.

Если рассматривать развитие городского общественного электротранспорта на современном этапе, то можно увидеть динамику роста рынка электробусов: если в 2017 году численность электробусов в мировом парке составляла 385 тысяч единиц, то к началу 2026 года это значение достигло 780 тысяч единиц транспортных средств. Большинством из них владеет Китайская Народная Республика, имеющая 87% мировых электробусных активов, что связано с китайской программой по декарбонизации общественного транспорта.

Таким образом, можно отметить, что роль электрического транспорта в пассажирских перевозках неуклонно возрастает. В России исторически сложилось активное развитие электротранспорта, которое осуществляется с конца XIX века. По данным на август 2025 года, в Российской Федерации в 125 городах сконцентрировано около 180 систем городского электрического транспорта (ГЭТ), 10 систем находятся в стадии консервации, но с перспективами восстановления, включая и воссоединенные территории. В абсолютном большинстве населенных пунктов электротранспорт выполняет роль магистральной связи с наибольшей степенью нагрузки. Это говорит о том, что вопрос развития городского электрического транспорта является важным для государства, так как он позволяет обеспечить жителей

населенных пунктов массовым, скоростным и экологически чистым видом транспорта.

На момент проведения исследования выявлено, что существует ряд концептуальных проблем, связанных с комплексным развитием городского электрического транспорта, включая устаревший подход к её развитию, недостаточность концепций развития сферы, ограниченность комплексности подхода к развитию городского пассажирского электротранспорта решением операционных транспортных задач. Всё это приводит к недопониманию специфики городского электротранспорта, условий его экономической эффективности. Развитие сферы пассажирского электротранспорта должно быть увязано с комплексным регулированием транспортной отрасли в целом. Данная тема важна для науки с точки зрения совершенствования подхода к развитию сферы пассажирского электротранспорта, которая, основываясь на лучших отечественных и зарубежных практиках, может экстраполироваться на существующую отрасль и привести к её развитию в среднесрочной и долгосрочной перспективе, что положительно скажется на достижении Национальных целей России.

Таким образом, актуальность данной работы объясняется следующими предпосылками:

– Наличием ряда проблем, связанных с комплексным стратегическим развитием городского электрического транспорта, включая устаревший подход к государственной политике его развития, недостаточность проработки концепций к развитию городского пассажирского электротранспорта общего пользования.

– Влиянием макроэкономических факторов, включая возникновение мировых трендов на декарбонизацию и снижение углеродного следа, рост стоимости традиционных видов топлива.

– Потребностью в трансформации текущего подхода к государственному регулированию развития пассажирского электрического транспорта общего пользования, вызванная системными проблемами сферы.

– Необходимостью структурной трансформации стратегического развития сферы пассажирского электрического транспорта общего пользования.

– Наличием потенциала с возможностью улучшения социально-экономических показателей городов и регионов и достижению национальных и отраслевых целей страны.

Гипотеза исследования состоит в том, что для повышения эффективности деятельности в сфере пассажирского электротранспорта общего пользования и достижения Национальных целей Российской Федерации и целей Транспортной стратегии требуется комплексно усовершенствовать государственную политику в заданной сфере, включая трансформацию государственной политики в сфере стратегического развития пассажирского электротранспорта общего пользования с усилением централизации и корректировкой нормативного регулирования.

Степень разработанности научной проблемы ограничивается отдельными исследованиями на более узкие подтемы, включая вопросы организации безопасности дорожного движения, развития отдельных элементов транспортных средств, внедрения новых технологий, без взаимоувязки и рассматривания транспортного комплекса как единой системы. Отмечено, что комплексный подход к развитию электротранспорта встречается в научных трудах крайне редко. Это говорит о недостаточной проработке вопросов развития пассажирского электротранспорта и роли федеральных органов власти в ней, что является значимым вызовом для сферы. В данном исследовании рассматривались научные труды разных ученых, которые внесли вклад в развитие рассматриваемой темы и сопутствующих направлений. Использовались как современные труды по актуальным вопросам государственного управления в рассматриваемой сфере, так и более ранние, относящиеся к фундаментальным вопросам развития науки в области управления и транспорта.

Подходы к реализации государственной и региональной политики в области транспорта изучались в работах исследователей: Абдуллал (2023), Азаренкова (1983, 1984), Азимхан (2022), Алматар (2021), Альбов (1976), Бандзеладзе (1973, 1974), Буринскене (1982), Буринскене, Виткаускас и Чибирас (1984), Верма, Харша и Субраманиан (2021), Вучик (2017), Ганзбург (1999), Глик (1981, 2020), Грановский и Эткина (1981), Гуляевский (2008), Дельбоск, Кюри (2013), Дюпуи (1999), Ефанов, Румянцев (2012), Жиа, Шаньджун (2023), Жуков и др. (2009), Заремба (1986), Кант (1990), Каро (1975), Киселев (1988), Коротков (1991), Лапин, Ломовцева и Илехменев (2013), Ле Туан Анх (2019), Накаидзе (1902), Нгуен и др. (2023), Ник, Нуал, Напон, (2019), Остапец (2021), Отдельнова (1988), Поначугин (2009), Рассоха (2006), Романова (2015), Седов, Улицкий (1972), Сиваков, Камынин, Тихомиров (2020), Таненбаум (1898), Уринсон (1985), Федоренко и др. (1985), Хархаров (2001), Хегази (2019), Юшкявичюс (1980), Якобс (1961).

Вопросы стратегического планирования и управления рассматривались в трудах следующих ученых и исследователей: Беляева (2018, 2021), Бозаджиев (2015), Гриппина и Яценко (2023), Жовтун (2012), Зеленков (2010), Иларионова (2019), Морозова (2019), Родачин (2021), Файоль (1923), Филинцов (2007), Халипов, Халипова (1996), Харин, Логинов (2023).

В части стратегических подходов развития пассажирского электрического транспорта рассматривались труды таких исследователей, как: Блинкин (1978, 1989), Боян (2021), Вакеман, (1990, 1991, 2013), Гавриленко (2015), Дудаков (2018), Зильберталь (1932, 1937), Куан, Гуо, Гу (2022), Ливщиц В.Н. (1977), Ливщиц Д.М. (1971), Ньюман (1999), Поляков (1935, 1973, 1974), Рахман (2020), Сердар, Кочпами, Аль-Гадми (2021), Спирин (2010), Тархов (1990, 2000, 2002).

Вопросы исторического и технического аспектов развития городского электротранспорта изучались работы исследователей: Алейников, Варелопуло (1966), Антонович (1902), Аранча (2020), Афанасьев (1988), Блинкин (1988), Викторов, Кулько, Синьков (2014), Генард (1891), Горбунов (2014), Шелихова (2020), Дафт (2021), Жирухин (2020), Ивкин (1998), Кабеи, Олапреваю (2022), Казанцев (1991), Кирзнер (1975), Конг, Жены (2021), Краснов (2020), Пупно

(2018), Ньюман и Кенворти (1999), Попачугин, Ширин (2015), Седов, Куликова (1989), Сория (1894), Тархов (2008), Тишина и др. (1984), Яцукович (1989).

Вопросы социально-экономического аспекта развития транспорта рассматривались в трудах следующих ученых: Алоэ (2023), Белов И. В., Персианов В. А. (1993), Бережная (2022), Бочарова (2011), Галабурда (2012), Гольская (2021).

Важно отметить, что проблема не является новой для отрасли, но, при этом, стала наиболее значимой и актуальной именно в современный период, преимущественно в 2020–2025 гг., при формировании новой государственной политики в области транспорта, направленной на усиление роли федеральных органов исполнительной власти в развитии этой отрасли.

С точки зрения теоретической значимости, в данной работе представлено формирование нового структурированного подхода к оценке функционирования систем электротранспорта, основанного на комбинации оценивания всех элементов систем и новых видов транспорта.

Отмечено, что в научных трудах по развитию электротранспорта недостаточно учитывается комплексный подход. Это говорит о необходимости дополнительного исследования вопросов развития пассажирского электротранспорта и роли государственной политики в данной сфере. Это обусловило выбор данной темы для исследования.

Цели и задачи исследования. Целью данного исследования является формирование теоретических положений и разработка практических предложений по трансформации государственной политики в сфере стратегического развития пассажирского электротранспорта общего пользования в Российской Федерации.

Перед исследованием ставятся следующие **задачи**:

1. Исследовать теоретические подходы к развитию транспортной отрасли в российских и зарубежных исследованиях.

2. Систематизировать практические подходы к формированию и осуществлению государственной политики в транспортной отрасли на основе зарубежного и отечественного опыта её планирования.

3. Проанализировать специфику стратегического планирования и управления в сфере пассажирского электрического транспорта общего пользования как направления транспортной отрасли в Российской Федерации (с использованием данных экспертного интервью).

4. Оценить развитие пассажирского электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации в динамике за период с 2014 по 2025 гг.

5. Выявить проблемы муниципального и регионального управления системами пассажирского электрического транспорта общего пользования.

6. Определить цели, принципы, приоритеты и этапы трансформации государственной политики в сфере стратегического развития пассажирского электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации.

7. Разработать отраслевую модель организации управления развитием пассажирского электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации.

8. Разработать предложения по структурной трансформации стратегического развития сферой пассажирского электрического транспорта общего пользования в рамках разработанной модели.

9. Провести экономическую оценку эффективности мер в рамках предлагаемой трансформации сферы пассажирского электрического транспорта общего пользования.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования является государственная политика в сфере пассажирского электротранспорта общего пользования как направления транспортной отрасли. **Предметом** исследования является трансформация государственной политики в сфере стратегического развития пассажирского электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации.

Соответствие исследования диссертации требованиям Паспорта специальностей ВАК (по экономическим наукам). Диссертационное исследование выполнено в рамках следующих пунктов паспорта специальности 5.2.3. «Региональная и отраслевая экономика» по направлению «Транспорт и логистика»:

– Пункт 5.1. Теоретико-методологические основы анализа проблем экономики транспорта.

– Пункт 5.2. Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли.

– Пункт 5.4. Вопросы регулирования транспортной отрасли (по видам транспорта) на национальном и международном уровне.

Теоретическая и методологическая основа исследования, используемая в данном труде, основывается на научных разработках, исследованиях отечественных и зарубежных ученых, рассматривающих вопросы осуществления и развития государственной политики в сфере стратегического развития пассажирского электрического транспорта общего пользования. Для достижения поставленных целей применялись как общие методы и подходы (диалектический подход, наблюдение, сравнение, синтез, анализ, синтез, дедукция и индукция), так и специальные подходы и методы (теоретический анализ в рамках разделов 1.1, 1.2, 1.3, систематизация и классификация в рамках разделов 2.1, 2.3, 3.1, 3.2, описательная статистика (расчёт показателей среднего уровня в разделе 2.2, графическое представление статистических данных в разделах 1.2, 2.2), экспертное интервьюирование отраслевого сообщества в разделе 1.2, анализ нормативно-правовой документации (в разделах 1.3, 2.3), ситуационное исследование опыта, в том числе мирового, на основе индивидуальных случаев в разделах 1.2, 3.1, диахронический анализ в разделе 1.2, экспертная оценка в разделах 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, натурные обследования в рамках раздела 2.3.

Информационную базу исследования составляют данные: портала государственных программ Российской Федерации; портала национальных

проектов Российской Федерации; официального сайта Министерства транспорта Российской Федерации, включая сборники информационно-статистических бюллетеней (в том числе «Транспорт в России», «Транспорт и связь»); официального сайта Федеральной службы государственной статистики (Росстат). Также использовались нормативно-правовые акты и нормативно-технические акты, регулирующие деятельность транспортной отрасли и отрасль городского пассажирского электрического транспорта, их связь с государственной политикой, данные порталов муниципальных образований и региональных ведомств в области транспорта, данные официальных сайтов государственных и муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта, данные единой информационной системы в сфере закупок (ЕИС «Закупка»), результаты авторского прикладного исследования, которое проводилось в 2023-2025 годах в ходе подготовки диссертационного исследования.

Положения, выносимые на защиту и имеющие научную новизну. Научная новизна данного исследования выражается в создании научно-обоснованного концептуального подхода к трансформации государственной политики в сфере стратегического развития пассажирского электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации, сформированного на основе принципа комплексности развития и гибридности управления. Автором разработаны новые методические рекомендации и проекты совершенствования нормативных документов и структуры управления исследуемой сферой, что в перспективе создаст платформу для развития транспортной отрасли.

К **положениям, выносимым на защиту,** относятся следующие:

1. Обоснована необходимость введения в научный оборот термина «государственная политика в сфере пассажирского электротранспорта общего пользования», смысл которого заключается в структурированной деятельности органов государственной власти в сфере пассажирского электротранспорта в рамках транспортной отрасли, направленной на

достижение целей и задач, поставленных в Транспортной стратегии и Национальных целях Российской Федерации. Обоснована необходимость выработки и реализации мер государственной политики по развитию пассажирского электротранспорта, основанных на проведенном авторском анализе и систематизации опыта осуществления государственной политики в сфере пассажирского электротранспорта в 40 ведущих странах по рейтингу валового внутреннего продукта по паритету покупательной способности. Разработана авторская типология инструментов транспортной политики в сфере стратегического развития городского электротранспорта, основанная на диверсификации по нормативному, экономическому, информационному и управленческому регулированию транспортной сферы, что, в отличие от существующих отраслевых типологий, позволяет структурировать объект исследования с высокой степенью детализации для последующего анализа эффективности применяемых мер. Важность применения включенных в типологию инструментов подтверждена опытом развития отрасли в советский период (с 1923 по 1991 гг.), который был проанализирован методом диахронического анализа государственных структур, осуществляющих выработку и реализацию государственной политики в транспортной отрасли и в сфере пассажирского электрического транспорта. *Пункт паспорта: «5.1. Теоретико-методологические основы анализа проблем экономики транспорта».*

2. Обосновано методом многофакторного регрессионного анализа, что из 15 собираемых в настоящее время количественных статистических показателей, влияющих на годовой пассажиропоток, имеют высокую значимость 4 показателя: численность населения города, годовой пробег ГЭТ, численность подвижного состава и численность парков и депо на территории города, обслуживающих предприятия. На основе проведенного автором экспертного интервьюирования представителей отраслевого сообщества (N=10) автором содержательно дополнен перечень показателей не только

выявленными количественными, но и следующими качественными показателями, влияющими на годовой пассажиропоток пассажирского электротранспорта общего пользования: уровень зрелости экономических мер государственной поддержки, степень учета трендов на декарбонизацию человеческой деятельности в транспортной политике, уровень приоритетности развития электротранспорта в национальных целях и в государственных программах, потребность в массовых перевозках пассажиров в условиях высокой плотности расселения отдельных территорий, уровень дефицита рабочих кадров, степень учета ландшафтно-климатических условий, делающих электротранспорт наиболее оптимальным. *Пункт паспорта: «5.1. Теоретико-методологические основы анализа проблем экономики транспорта».*

3. На основе проведенного автором анализа 321 документа транспортного планирования федерального и регионального уровней, в которых электротранспорт рассматривался комплексно лишь в 41% случаев, обосновано, что текущая государственная политика по стратегическому развитию сферы городского электрического транспорта общего пользования требует трансформации для достижения государственных целей. Автором выявлены риски государственного регулирования транспортной отрасли: частичная утрата инфраструктурных фондов электротранспорта; нарушение функционирования транспортной отрасли, как следствие – смежных отраслей экономики; рост дефицита управленческих кадров и сокращение научно-образовательной базы в отрасли; перегрузка городских пространств в силу роста автомобилизации, повышение степени загрязнения окружающей среды, возникновение социальной напряженности вследствие снижения уровня транспортной безопасности и повышения уровня шума и вибраций. *Пункт паспорта: «5.4. Вопросы регулирования транспортной отрасли (по видам транспорта) на национальном и международном уровне».*

4. Разработана организационно-экономическая модель совершенствования государственной отраслевой политики в сфере стратегического развития пассажирского электрического транспорта общего пользования, представляющая собой взаимосвязанную систему целеполагания, принципов, этапов и приоритетов, ключевым элементом которой является этапность преобразований, основанная на последовательности «актуализация и гармонизация нормативно-правового поля – аудит – оценка ресурсов – централизация стратегического управления – стратегирование развития – реализация и контроль» с профильной спецификой, которая, в отличие от существующих, включает в себя единство управления не только над маршрутной сетью, но и над всей инфраструктурой, информацией и комплексным развитием, что позволит обеспечить устойчивое развитие данной сферы. В рамках совершенствования нормативно-правового поля, автором даны рекомендации, в числе которых: актуализация существующих НПА в части вопросов применения цифровых и беспилотных технологий; синхронизация НПА с актуальными государственными стандартами и сводами правил; исключение устаревших НПА; разработка новых документов в соответствии с актуальными отраслевыми тенденциями. Для проведения аудита разработаны авторские методические рекомендации по комплексной оценке состояния систем городского электрического транспорта, включающие в себя оценку состояния энергетической, парковой и линейной инфраструктуры, а также подвижного состава, определение новых ключевых параметров её состояния. Данные методические рекомендации позволяют комплексно подойти к оценке систем электротранспорта и упростить процедуру для исполнителей. *Пункт паспорта: «5.2 Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли».*

5. Обоснована необходимость и разработана новая модель стратегического управления и регулирования систем электрического транспорта в Российской Федерации. Даны рекомендации по трансформации

государственной политики в сфере пассажирского электрического транспорта общего пользования, основанные на передаче вопросов стратегического и тактического управления, включая выработку кадровой, финансово-экономической, научно-технической, организационно-производственной, информационной и маркетинговой политик, на федеральный уровень в подчинение энергетической компании, выбор которой обоснован автором посредством качественного анализа, и которая способна напрямую участвовать в реализации процесса совершенствования государственной политики. Операционный уровень управления при этом целесообразно сохранять на региональном уровне с ограничением деятельности оператора на уровне осуществления перевозочного процесса. В отличие от существующих, такая модель позволяет разрешить противоречие между потребностью в масштабных инвестициях, необходимых компетенциях и локальным характером оказания транспортной услуги. Модель позволит сократить потребность в уникальных инженерных и управленческих кадрах на местном и региональном уровне, снизить управленческую нагрузку и сконцентрировать усилия на осуществлении деятельности по перевозкам пассажиров. Автором проведена экономическая оценка эффективности мер в рамках предлагаемой трансформации сферы пассажирского электрического транспорта общего пользования, которая показала, что в долгосрочном периоде на горизонт планирования 20 лет, при условии реализации мероприятий, разница в ежегодной прибыли между существующим положением и перспективными решениями составит 8,219 миллиардов рублей, за счет привлечения инвестиций на развитие инфраструктуры, оптимизации расходов на эксплуатацию техники, проведения мероприятий, повышающих конкурентоспособность систем, приводящих к росту привлекательности и росту пассажиропотока, как следствие – к росту выручки. Данный показатель является маркером эффективности предложенных мероприятий. *Пункт паспорта: «5.4. Вопросы регулирования*

транспортной отрасли (по видам транспорта) на национальном и международном уровне».

6. Разработана многоуровневая организационно-управленческая структура, интегрирующая в управленческую деятельность федеральных органов исполнительной власти в сфере пассажирского электрического транспорта связь видов деятельности с уровнями их оптимального исполнения в иерархическом порядке и алгоритм адаптации организационной структуры федерального органа исполнительной власти в лице Министерства транспорта Российской Федерации, учитывающей выделение сектора городской и агломерационной мобильности в отдельный департамент для повышения эффективности управления деятельностью по планированию транспортных пассажирских систем по описанной в диссертационном исследовании структуре департамента. *Пункт паспорта: «5.2 Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли».*

Теоретическая значимость исследования заключается в анализе и систематизации современных подходов к осуществлению государственной политики в сфере городского электрического транспорта, концептуализации элементов, ранее не рассматривавшихся в данной политике. Значимость исследования подтверждается тем, что с 2022 года на федеральном уровне Президентом Российской Федерации, Председателем Правительства, Председателем Совета Федерации, Председателем Государственной Думы неоднократно подчеркивалась важность развития городского электрического транспорта и необходимость создания федеральных программ по его развитию в целях роста экономики страны и регионов.

Практическая значимость исследования определяется влиянием результатов работы на достижение Национальных целей Российской Федерации, а также на достижение целей и задач транспортной стратегии Российской Федерации. Применение разработанных методических рекомендаций федеральными органами исполнительной власти позволит осуществить выработку более структурированной, научно-обоснованной и

упорядоченной политики в сфере городского электрического транспорта и транспортной отрасли в целом. Особая значимость данной работы будет достигнута в период с 2026 по 2040 гг., когда будут происходить структурные сдвиги в государственной политике в области развития транспорта в целом. Кроме того, значимость будет выражаться в учете сформированных рекомендаций по совершенствованию нормативно-правового регулирования отрасли, переосмысления подходов к государственной отраслевой транспортной политике в сфере пассажирского электротранспорта.

Обоснованность и достоверность результатов исследования обеспечивается тем, что оно опирается на работы отечественных и зарубежных ученых, практики регионального и государственного управления, а также на систему логичных доказательств, статистических данных и аргументов. Эмпирические данные являются актуальными, так как за основу бралась информация за период с 2022 по 2025 гг., что учитывает актуальную государственную повестку, с учетом внешнеполитических и внутриполитических факторов. Также использовались данные экспертного интервью, проводимого автором в 2025 г., в рамках которого опрашивались представители отраслевого сообщества из числа руководящего состава.

Апробация результатов исследования в данной работе осуществлена на основе разработанных методических рекомендаций на примере одного из регионов Российской Федерации. По результатам апробирования организацией ООО «СтройИнвестПроект» принято решение о внедрении данной разработки в практическую отраслевую деятельность, что подтверждается актом о внедрении, который представлен в Приложении 8. Методические рекомендации используются в работе научно-исследовательских организаций, осуществляющих деятельность по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации. Апробация автором проводилась также в рамках лекционных и семинарских занятий Института государственной службы и управления РАНХиГС (ИГСУ РАНХиГС). Апробация результатов исследования также

рассматривалась в рамках научных конференций: Международная конференция по общественно-гуманитарным наукам «Азовский форум развития: экономика Новороссии» (Мариуполь, 2025); Конференц-сессия Института государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (ИГСУ РАНХиГС) «Государственное управление и развитие России: цивилизационные вызовы и национальные интересы» (Москва, 2024); Международная научная конференц-сессия ИГСУ Президентской академии «Государственное управление и развитие России: вызовы, стратегии и перспективы» (Москва, 2025); Международная научно-практическая конференция «Актуальные аспекты научных исследований» (Москва, 2025); VI Международная научно-практическая конференция «Границы знаний: междисциплинарный подход в науке» (Саратов, 2025); XVI Международная научно-практическая конференция «Повышение управленческого, экономического, социального и инновационно-технического потенциала предприятий, отраслей и народно-хозяйственных комплексов» (Пенза, 2025); VI Международная научно-практическая конференция «Синергия в науке и технологиях» (Саратов, 2025).

Публикации автора. Основные положения диссертационного исследования отражены в 25 публикациях общим объемом 13,55 п. л., в том числе 14 работ объемом 10,2 п. л. в изданиях, входящих в Перечень журналов, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией (ВАК) при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Структура диссертации. Последовательность материала основана на логике изложения материалов по решению поставленных задач в рамках установленной цели исследования. Диссертация состоит из введения, трёх глав (девяти параграфов), заключения, списка сокращений и условных обозначений, библиографического списка, включающего в себя 431 наименование. Диссертация изложена на 255 страницах, содержит 21 рисунок, 18 таблиц. Дополнительно имеется 8 приложений к работе.