



Столыпинский  
вестник

Научная статья

Original article

УДК 321.01

**АНАЛИЗ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ  
ТРАНСПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

**ANALYSIS OF STATE POLICY IN THE SPHERE OF TRANSPORT OF  
SAINT PETERSBURG**

**Завьялова Анна Вячеславовна**, студент магистратуры кафедры экономики, организации и управления производством, по направлению «Государственное и муниципальное управление». Балтийский государственный технический университет «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова (1900005 Россия, г. Санкт-Петербург, ул. 1-ая Красноармейская, д.1), [961071075@inbox.ru](mailto:961071075@inbox.ru)

**Zavyalova V. Anna**, Master's student of the department of economics, organization and management of production, in the direction of "State and municipal management". Baltic State Technical University «VOENMEH» D.F. Ustinov (1, 1-st Krasnoarmeiskaya street, Saint - Petersburg 1900005 Russia), [961071075@inbox.ru](mailto:961071075@inbox.ru)

**Аннотация.** В статье проводится анализ государственной политики в сфере транспорта Санкт-Петербурга и рассматриваются актуальные проблемы транспортного комплекса. Акцентируется внимание на государственную программу «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга».

**Abstrat.** The article analyzes the state policy in the field of transport in St. Petersburg and discusses the current problems of the transport complex. Attention is focused on the state program "Development of the transport system of St. Petersburg".

**Ключевые слова:** Государственная политика, государственная программа, транспортный комплекс, транспорт, транспортная система, проблемы транспортного комплекса.

**Keywords:** State policy, state program, transport complex, transport, transport system, problems of the transport complex.

В настоящее время, транспортный комплекс является одним из ключевых факторов определяющих привлекательность стран, городов, районов, он оказывает влияние на уровень развития систем жизнедеятельности населения. Его динамичное развитие способствует повышению качества жизни населения, экономическому росту и достижению устойчивого развития территорий.

Санкт-Петербург является городом федерального значения, вторым по численности населения в России, имеющий крупный транспортный узел, а также все виды транспортной инфраструктуры. Санкт-Петербурга располагается на берегу Финского залива, граничит с Ленинградской областью, Финляндией и Эстонией, через город проходят два евроазиатских транспортных коридора, транспортно-логистический комплекс обеспечивает транспортировку большей части международных грузов. [1]

Современные вызовы и влияние глобализации поднимают вопрос о развитии всех сфер жизни общества в городе, а именно транспорта, что возможно осуществить только с помощью разработки и реализации государственной политики.

Основополагающим документом Санкт-Петербурга, определяющим основные цели, задачи и приоритеты развития города на ближайшие годы является Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2035 года (далее – Стратегия 2035). [1, 2]

Стратегия 2035 направлена на повышение качества жизни населения города на основе обеспечения повышения темпов экономического роста и конкурентоспособности города.

Анализ Стратегии 2035 позволил выделить 4 основных направления развития населения, а также основные подразделы, способствующие достижению выделенных направлений (рисунок 1). [1]

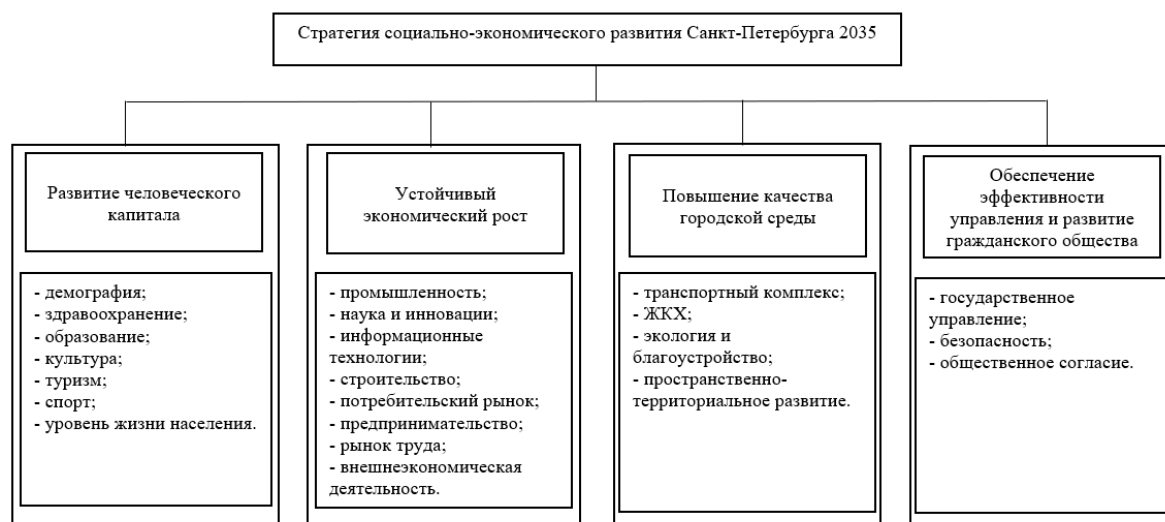


Рисунок 1– Направления стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2035 года.

Для достижения основных направлений Стратегии 2035 органами государственной власти были разработаны государственные программы по основным направлениям, способствующих достижению высоких показателей социально-экономического развития, повышения качества жизни и достижения мировых ЦУР.

Среди государственных программ в сфере транспорта в Санкт-Петербурге реализует государственная программа «Развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга». [1, 2]

Государственная программа направлена на повышение качества обслуживания населения пассажирским и внешним транспортом, на повышение доступности и безопасности транспортного комплекса, а также достижение показателей социально-экономического развития и транзитного потенциала.

Государственная программа «Развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга» представляет собой план мероприятий, разработанный на 6 лет, включающий в себя целевые показатели и подпрограммы, за каждой подпрограммой закреплены конкретные направления и ответственные Комитеты. Каждый год рассчитывают эффективность государственной программы за предыдущий год и вносятся коррективы. [3]

Ответственным ИОГВ назначен Комитет по транспорту, но имеются и соисполнители:

- Комитет по развитию транспортной инфраструктуры;
- Комитет по строительству;
- Комитет по инвестициям;
- Комитет имущественных отношений;
- Комитет по благоустройству.

Государственная программа «Развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга» состоит из 5 подпрограмм (рисунок 2). [1]



Рисунок 2 – Структура государственной программы «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга»

Подпрограмма 1 «Развитие транспортной инфраструктуры» направлена на повышение качества услуг транспортного комплекса Санкт-Петербурга, ремонт улично-дорожной сети и берегозащитных сооружений, ремонт трамвайных

путей, организацию железнодорожного сообщения, ремонт объектов метрополитена: станций, линий, эскалаторов, внеуличные пешеходных переходов. [4]

Программа 2 «Содержание автомобильных дорог регионального значения в Санкт-Петербурге» направлена на повышение качества предоставляемых услуг транспортного комплекса населению, повышение безопасности транспортного комплекса, улучшение состояние улично-дорожной сети, обустройство остановочных пунктов, установка дорожных ограждений. [1, 4]

Программа 3 «Метрополитен и внешний транспорт (воздушный, водный и железнодорожный) Санкт-Петербурга» направлена на повышение эффективности работы внешнего транспорта, обновление подвижного состава метрополитена, повышение качества обслуживания метрополитеном, воздушным, водным и железнодорожным транспортом, увеличение количества вертолетных площадок возле медицинских учреждений. [4, 5]

Программа 4 «Наземный пассажирский транспорт Санкт-Петербурга» направлена на повышение эффективности работы наземного транспорта, обновление подвижного состава, повышение качества обслуживания на наземном транспорте, реконструкцию транспортной инфраструктуры. [3]

Программа 5 «Управление транспортным комплексом Санкт-Петербурга и повышение его безопасности» направлена на повышение безопасности транспортного комплекса, развитие велосипедной инфраструктуры, создание и эксплуатация автостоянок, создание, содержание и модернизация объектов организации дорожного движения. [3]

Эффективность государственной программы «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» за 2021 году была охарактеризована как «высокий уровень эффективности», но не достигает 100%, что свидетельствует о проблемах в транспортном комплексе города и оказывающих негативное влияние на качество жизни населения. [1]

В рамках государственной программы не рассматривались следующие направления, которые оказывают существенное влияние на город:

- грузовой автомобильный транспорт;
- таксомоторные перевозки;
- платные парковки;
- административные правонарушения легковыми транспортными средствами оказывающие влияние на общественный транспорт Санкт-Петербурга и улично-дорожную сеть;
- развитие газомоторной инфраструктуры города;
- выделенные полосы для наземного пассажирского транспорта;
- транспортные потоки.

В долгосрочной перспективе остаются важными для устранения следующие проблемы государственной политики Санкт-Петербурга в сфере транспорта:

1. Проблема распределения полномочий между исполнительными органами государственной власти. Полномочия по реализации государственной политики в сфере транспорт в Санкт-Петербурга распределены между Комитетом по транспорту, Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, Комитетом по благоустройству, Комитет по строительству (таблица 1). Можно заметить, что многие полномочия между Комитетами пересекают, например установка остановочных пунктов (Комитет по развитию транспортной инфраструктуры) и установка остановочных павильонов (Комитет по благоустройству) или Комитету по транспорту не относятся полномочия по строительству реконструкции метро и трамвайных путей, а также реализация государственной политики в области грузового автомобильного транспорта. Такое распределение полномочий снижает эффективность реализации государственной политики в сфере транспорта в Санкт-Петербурге. [1, 6]

Таблица 1 – Структура полномочий Комитетов, осуществляющих государственную политику в сфере транспорта

Наименование показателя		Полномочия			
		КТ	КРТИ	КБ	КС
Пассажирский транспорт	Метро	– организация транспортного	– проектирование, реконструкция и строительство	-	-

		обслуживания населения.			
	Наземный транспорт	– контроль и координация; – содержанию эксплуатации трамвайных путей.	и – установка остановочных пунктов; – проектирование, реконструкция и строительство трамвайных путей		– установка остановочных павильонов.
Внешний транспорт	Воздушный	+	-	-	-
	Водный	+	-	-	-
	Ж/Д	+	-	-	-
	Грузовой	-	-	+	-
Автомобильный транспорт	– эвакуация, хранение и выявление административных правонарушений.	-	-	-	
Таксомоторные перевозки	+	-	-	-	
Улично-дорожная сеть	– развитие транспортно-логистического комплекса; – организация эффективного дорожного движения; – нанесение и обновление дорожной разметки; – установка дорожных знаков и светофорных объектов.	и – строительство КАД; – проектирование реконструкция; – содержание искусственных сооружений; – строительство дорог; – развитие транспортно-логистического комплекса.	и – ведение перечня автомобильных дорог общего и необщего пользования регионального значения; – уборка и содержание дорог регионального значения.		– строительство автомобильных дорог в новых живых кварталах.
Велосипедная инфраструктура	+	-	-	-	
Городские и перехватывающие стоянки, парковки	+	-	-	– строительство и содержание стоянок для грузового транспорта	-

2. Отсутствие контроля и анализа грузового автомобильного транспорта. Грузовой автомобильный транспорт оказывает негативное влияние на экологию города, увеличивает загруженность улично-дорожной сети, уменьшает безопасность на дорогах города и увеличивается аварийность. [5]

3. Отсутствует контроль за таксомоторными перевозками. Комитет по транспорту занимается выдачей разрешений на перевозку пассажиров и ведет статистику количество выданных разрешений. Таким образом, в Санкт-Петербурге отсутствует какой-либо регламент осуществления таксомоторных перевозок, что значительно снижается качества предоставления услуг и качество жизни населения. [7]

4. В Санкт-Петербурге ведется активное введение выделенных полос для наземного общественного транспорта, что способствует повышению скорости передвижения людей по городу, качества предоставляемых услуг и будет способствовать повышению популярности на городской пассажирский транспорт. Однако, в городе отсутствует полный контроль за нарушениями по передвижению легковых транспортных средств по выделенным полосам. Таким образом, выделенные полосы не оказывают ожидаемого эффекта. [7, 8]

5. Запуск платных парковок в Санкт-Петербурге и контроль за соблюдением правил их использования оказывает положительное влияние на город и способствует уменьшению поездок на легковых транспортных средствах, но жители города пытаются уклониться от оплаты парковок путем скрытия номерных знаков, правонарушением данное уклонение не является, что создает неблагоприятные условия для города и его жителей. Появляется необходимость привлечения к административной ответственности владельцев транспортных средств с нечитаемыми государственными регистрационными знаками. [1, 9]

6. В Санкт-Петербурге существует проблема роста выброса загрязняющих веществ от автотранспорта, что оказывает негативное влияние на ухудшается здоровье людей и экология. Исследование экспертов ООО «Газпром ВНИИГАЗ» доказало, что показатели экологической эффективности использования природного газа лучше показателей характерных для бензина и дизельного топлива. В 2022 году перевозчики Санкт-Петербурга в соответствии с государственными контрактами стали закупать автобусы на газомоторном топливе, но столкнулись с проблемой отсутствия в городе газомоторной инфраструктуры и невыгодной ценой на газ. Такая ситуация требует внесения изменения в государственные контракты или развитие газомоторной инфраструктуры в городе. [1, 8]

7. В Москве с 2013 года существует Московская административная дорожная инспекция, которая осуществляет контроль за административными правонарушениями (правила остановки и стоянки транспортных средств,



правила перевозки пассажиров легковыми такси), что значительно снизило количество административных правонарушений и повысило качество транспортного комплекса. Создание подобной инспекции в Санкт-Петербурге снизит нагрузку Комитета по транспорту, повысит качество транспортного комплекса города и будет способствовать повышению качества жизни населения. [10]

Таким образом, решение выявленным проблем в транспортном комплексе Санкт-Петербурга путем совершенствования государственной политики в сфере транспорта будет способствовать повышению эффективности реализации государственных проектов и программ Санкт-Петербурга, повышению качества жизни населения и достижению мировых цели устойчивого развития ООН.

### Литература

1. Администрация Санкт-Петербурга [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.gov.spb.ru/> (Дата обращения 10.10.2022).
2. Смирной А.Ю. Анализ развития транспортной системы Санкт-Петербурга // Мир новой экономики. 2021. Т.15, №2. С.89-96
3. Белик В.А. Оценка эффективности реализации государственных программ, направленных на развитие транспортной инфраструктуры // Политика, экономика и инновации. 2021. №2 (37). С.1-8
4. Завьялова А.В. Реализация государственной политики в сфере транспорта в субъекте РФ // Столыпинский вестник. 2022. №10. С. 5773-5779
5. Касовская Я.К. Управление устойчивостью городских транспортных систем // Economy and Business. 2021. С. 199-204.
6. Транспорт Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rostransport.com/> (Дата обращения 15.10.2022).
7. Новожилов М.В., Иванова А.И. Перспективы развития транспортной системы в Санкт-Петербурге // Экономика. Право. Инновации. 2020. №2. С.10-16
8. Смирнов А.Ю. Инновации в развитии транспортной системы Санкт-Петербурга // Вестник Академии знаний. 2022. №50(3). С.299-301

9. Касовская Я.К. Современные концепции «умного» городского транспорта и возможности их использования в Санкт-Петербурге // Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet». 2020.№1. С.102-110
10. Официальный сайт Мэра Москвы [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.mos.ru/> (Дата обращения 15.10.2022).

#### References

1. Administration of St. Petersburg [Electronic resource]. – URL: <https://www.gov.spb.ru/> (Accessed 10.10.2022).
2. Smirnov A.Yu. Innovations in the development of the transport system of St. Petersburg // Bulletin of the Academy of Knowledge. 2022. No. 50(3). pp.299-301
3. Smirnoy A.Yu. Analysis of the development of the transport system of St. Petersburg // World of New Economics. 2021. V.15, No. 2. pp.89-96
4. Kasovskaya Ya.K. Sustainability management of urban transport systems // Economy and Business. 2021. С. 199-204.
5. Official website of the Mayor of Moscow [Electronic resource]. – URL: <https://www.mos.ru/> (Accessed 10/15/2022).
6. Belik V.A. Evaluation of the effectiveness of the implementation of state programs aimed at the development of transport infrastructure // Politics, Economics and Innovations. 2021. No. 2 (37). S.1-8
7. Zavyalova A.V. Implementation of state policy in the field of transport in the subject of the Russian Federation // Stolypinskiy Vestnik. 2022. No. 10. pp. 5773-5779
8. Novozhilov M.V., Ivanova A.I. Prospects for the development of the transport system in St. Petersburg // Economics. Right. Innovation. 2020. №2. pp.10-16
9. Transport of the Russian Federation [Electronic resource]. – URL: <http://www.rostransport.com/> (Accessed 10/15/2022).

10. Kasovskaya Ya.K. Modern concepts of "smart" urban transport and the possibility of their use in St. Petersburg // Scientific and educational journal for students and teachers "StudNet". 2020.№1. pp.102-110

© Завьялова А.В., 2023 Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №1/2023.

**Для цитирования:** Завьялова А.В. АНАЛИЗ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА // Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №1/2023.