На правах рукописи

Морозов Владимир Дмитриевич

РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА НА ОСНОВЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЕГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Научная специальность
5.2.3. Региональная и отраслевая экономика
(региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2026

Работа выполнена в АО «Институт региональных экономических исследований».

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор **Столярова Алла Николаевна**

Официальные оппоненты:

Соколов Алексей Павлович
доктор экономических наук, профессор,
ФГБОУ ВО «Российская государственная академия интеллектуальной собственности», профессор кафедры цифровой экономики и предпринимательства

Веселко Алена Александровна
кандидат экономических наук, доцент,
ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы», доцент кафедры таможенного дела

Ведущая организация: **Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный университет управления»**

Защита состоится «30» сентября 2026 года в 14 часов на заседании совета по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук 75.1.060.01, созданного на базе АО «Институт региональных экономических исследований», по адресу: 119002, г. Москва, пер. Сивцев Вражек, 29/16, зал заседаний.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке АО «Институт региональных экономических исследований» и на сайте организации (http://irei.ru/).

Автореферат разослан «___» _____ 2026 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета 75.1.060.01
кандидат экономических наук

А.И. Кабалинский

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что социально-экономическое развитие регионов Российской Федерации в значительной степени определяется качеством инфраструктурного обеспечения, ключевым элементом которого выступает транспортный комплекс как основа пространственной организации экономики. В современных условиях трансформации национальной экономики возрастают требования к эффективности управления транспортными системами, обеспечивающими связанность территорий, мобильность населения, функционирование производственных цепочек и доступность социально значимых услуг. Усиление урбанизационных процессов, усложнение логистических потоков и рост нагрузки на инфраструктуру обуславливают необходимость разработки научно обоснованных подходов к регулированию регионального транспортного комплекса.

Особую значимость данные процессы приобретают для Москвы и Московской области, выступающих крупнейшим экономическим и транспортным центром страны. Высокая концентрация экономической активности, рост населения, увеличение маятниковой миграции и трансформация структуры расселения приводят к усилению нагрузки на транспортную систему и обострению проблем ее пропускной способности, управляемости и территориальной сбалансированности. При этом принимаемые решения нередко носят фрагментарный характер и не обеспечивают согласованности с долгосрочными целями социально-экономического развития.

Транспортный комплекс в данных условиях выступает не только как отраслевой элемент инфраструктуры, но и как ключевой фактор экономического роста региона, оказывая влияние на издержки хозяйствующих субъектов, скорость обращения капитала, доступность рынков труда и инвестиционную привлекательность территории. Эффективность его функционирования напрямую связана с уровнем координации управления, развитием логистических связей и внедрением цифровых решений.

Несмотря на значительное количество научных исследований, вопросы комплексного регулирования транспортного комплекса как целостной социально-экономической системы региона остаются недостаточно проработанными. Существующие подходы преимущественно ориентированы на технические аспекты и в меньшей степени учитывают координационные, пространственные и экономические факторы, а также мультипликативные эффекты транспортного развития. Недостаточная разработанность методов комплексной оценки эффективности транспортной политики приводит к фрагментации управленческих решений и снижению их результативности.

В условиях Москвы и Московской области указанные ограничения проявляются наиболее отчетливо, что связано с высокой динамикой транспортного спроса, усложнением структуры потоков и неоднородностью развития инфраструктуры. Диспропорции в транспортной системе и различия в управленческих подходах усиливают потребность в формировании

интегрированного механизма регулирования, обеспечивающего согласованное развитие транспортного комплекса.

Таким образом, актуальность исследования определяется необходимостью разработки научно обоснованного подхода к развитию экономики региона на основе стратегического регулирования транспортного комплекса, обеспечивающего интеграцию инфраструктурных, организационных и цифровых элементов управления и повышение эффективности социально-экономического развития территории.

Степень изученности темы. В качестве теоретико-методологической базы исследования использованы труды по теории региональной экономики таких российских ученых как П.И. Бурак, Г.Ю. Гагарина, А.Г. Гранберг, М.Н. Гусева, В.А. Долятовский, Т.И. Зворыкина, А.И. Кабалинский, О.В. Кузнецова, В.Я. Любовный, В.Г. Ростанец, И.А. Рождественская, А.П. Соколов, А.Н. Столярова, А.В. Топилин, Р.В. Фаттахов, а также таких зарубежных ученых как Ау С., А. Вебер, В. Изард, В. Кристаллер, А. Леш, Й. фон Тюнен, Г. Хикс, А. Маршалл.

Вопросы развития экономики регионального транспортного комплекса освещены в работах таких отечественных ученых, как Н.В. Андреева, В.В. Белянин, Л.Ю. Бережная, О.В. Буреш, Е.М. Волкова, А.С. Громова, Г.В. Деружинский, В.А. Жуков, А.А. Конов, И.В. Носков, Н.А. Рослякова, Е.Е. Савченко, Г.И. Ханалиев и др., а также таких зарубежных ученых как Р. Бергер, В.Р. Вучик, Д.Каселло, Левинсон Д., Г.Маттиоли, М.Морено, Дж.Остерхафен, Ж. Превч, П. Ритвельд, К. Робертс, М. Сюй, Ч. Явэн и др.

Вместе с тем, в настоящее время недостаточно исследованы теоретические, методологические и практические проблемы развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса. Недостаточная изученность и степень разработанности, с одной стороны, и научно-практическая значимость - с другой, определили выбор темы диссертационной работы, позволили сформулировать цель, задачи и круг рассматриваемых в ней вопросов.

Цель диссертационного исследования заключается в разработке научно-методических и практических рекомендаций развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса.

Для достижения сформулированной цели в диссертации были поставлены и решены следующие **задачи** исследования:

- представить научный подход к развитию экономики региона на основе регулирования транспортного комплекса;
- обосновать направления развития экономики региона в контексте совершенствования механизмов регулирования транспортного комплекса;
- предложить метод развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса;
- разработать инструменты развития региона на основе регулирования его транспортного комплекс;
- представить подход к оценке влияния транспортного комплекса на показатели регионального экономического развития.

Область диссертационного исследования. Основные положения и выводы работы соответствуют Паспорту номенклатуры научной специальности

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика: п. 1.3. Региональное экономическое развитие и его факторы. Проблемы сбалансированности регионального развития. Сбалансированность региональных социально-экономических комплексов; п. 1.5. Оценка роли регионов в национальной экономике, их вклада в экономическое развитие страны.

Объектом исследования является экономика региона и его транспортного комплекса, обеспечивающего устойчивое сбалансированное развитие территорий.

Предмет исследования: методы и механизмы регулирования регионального транспортного комплекса, оказывающие влияние на социально-экономическое развитие региона.

Методология и методы исследования. Теоретико-методологической основой исследования выступили научные труды ведущих отечественных и зарубежных ученых и специалистов в области региональной экономики, теории управления. При решении теоретических и прикладных задач были использованы общенаучные методы исследования, методы системного и сравнительного анализа, статистики, экспертных оценок, методы региональной экономики и управления региональным транспортным комплексом и ряд др. Совокупность используемой методологической базы позволила обеспечить достоверность и обоснованность выводов и практических решений.

Информационную базу исследования составили нормативные правовые акты по вопросам развития экономики регионов России и их транспортных комплексов, официальные данные Федеральной службы государственной статистики, Министерства экономического развития РФ, органов государственного регулирования экономики Москвы и Московской области и других регионов; факты, выводы и положения, опубликованные в научных изданиях России и других стран; данные глобальной информационной сети Интернет; аналитические отчеты экспертов в сфере развития экономики регионов России и их транспортных комплексов; а также результаты исследований и расчетов автора диссертации.

Научная новизна исследования заключается в теоретическом обосновании и разработке комплексного подхода к развитию экономики региона через совершенствование стратегического регулирования его транспортного комплекса, которое реализуется путём формирования координационно-цифровой модели управления, обеспечивающей интегральную оценку эффективности, системную координацию инструментов регулирования и внедрение механизмов адаптивного развития, в результате чего обеспечивается повышение пространственной связанности, управляемости и устойчивости транспортной системы как ключевого фактора ускорения социально-экономического роста и снижения территориальных диспропорций региона.

В числе наиболее важных положений научной новизны, полученных лично автором и выносимых на защиту, можно выделить следующее:

1. Предложен научный подход к развитию экономики региона на основе регулирования и развития его транспортного комплекса**,** учитывающий факторы, определяющие вклад транспортной инфраструктуры в региональный

экономический рост. Подход основывается на системной оценке влияния транспортного комплекса на параметры связанности территории, устойчивость логистических потоков, отраслевую специализацию и уровень занятости. В отличие от существующих подходов, ориентированных преимущественно на технические характеристики, предложено учитывать координационные, инвестиционные, пространственные, цифровые и кадровые факторы, влияющие на развитие региональной экономики. Применение данного подхода позволяет увязать инфраструктурные решения с целями социально-экономического развития региона, повысить результативность региональной политики и обеспечить устойчивый рост на основе интеграции транспортных преобразований с приоритетами пространственного планирования.

2. Представлены направления развития экономики региона на основе инновационного развития, включающего создание цифровой платформы адаптивного регулирования, программно-целевого контура с ESG-индикаторами, сетевой модели лицензирования операторов блока оценки вклада транспортной системы в ВРП и внедрение Центра координационного управления транспортом региона, что позволяет обеспечить технологическую независимость, гибкую межведомственную координацию, снижение импорта, повышение конкурентоспособности отечественной продукции и интеграцию транспортной политики в стратегию социально-экономического развития региона.

3. Разработан метод развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса путем применения пяти взаимосвязанных модулей: координационного центра, цифровой платформы, программно-целевого контура, сетевой лицензирующей модели и блока оценки вклада в ВРП. Предложен новый подход к формализации модели, предполагающей гибкое, многоуровневое и адаптивное управление транспортной системой региона, интегрированной с механизмами оценки его устойчивого развития. В отличие от существующих вертикальных моделей, предлагаемый подход акцентирует внимание на горизонтальной координации, управляемости и цифровой интеграции. Модель может быть использована при создании управленческих регламентов для региональных органов управления, цифровых панелей мониторинга и межведомственных центров управления регионами.

4. Предложены инструменты развития региона на основе регулирования его транспортного комплекса путем формирования комплексной системы стратегического управления, на базе проведения функциональной классификации механизмов по шести ключевым направлениям (цифровому, финансовому, правовому, координационному, кадровому) с интеграцией критериев эффективности и индикаторов оценки, а также построения многоуровневой архитектуры управления в виде сетевой модели, обеспечивающей целеполагание, межведомственную согласованность, цифровую управляемость и устойчивую связь транспортной политики с целями социально-экономического развития региона.

5. Разработан интегральный индекс эффективности развития региона на основе регулирования его транспортного комплекса (ИИЭ), учитывающий

структурную сбалансированность, уровень цифровизации, координацию, экологичность и кадровую устойчивость. Использование предложенного индекса проведена на материалах Москвы и Московской области с сопоставлением динамики ИИЭ и прироста валового регионального продукта региона. Выявлена высокая корреляция, что подтверждает достоверность методики и валидность использования ИИЭ как инструмента стратегического анализа и прогнозирования. Отличительной особенностью методического подхода является его способность к сценарному моделированию эффектов транспортной политики, что позволяет выстраивать устойчивые траектории развития с учётом мультипликативного воздействия транспортного комплекса на экономику региона.

Теоретическая значимость результатов работы заключается в том, что основные положения и выводы, содержащиеся в диссертации, вносят существенный вклад в теорию региональной экономики. Результаты настоящего исследования могут быть использованы как методический и учебный материал при преподавании в учебных заведениях высшего образования по направлениям «региональная экономика» и «управление региональной экономикой».

Практическая значимость результатов исследования. Предложенные методические и практические рекомендации позволяют обосновать направления развития экономики региона на основе совершенствования регулирования его транспортного комплекса; внедрить новые механизмы межведомственной координации и коммуникаций региональных органов управления; совершенствовать организационную структуру управления транспортного комплекса региона на примере Москвы и Московской области; создать координационные советы, объединяющие представителей региональных органов власти и транспортных администраций; обеспечить устойчивое функционирование региональной транспортной инфраструктуры на основе ускорения процессов принятия стратегических решений по развитию транспортного комплекса региона.

Достоверность и обоснованность основных результатов и выводов исследования обусловлена: методологическими и теоретическими предпосылками исследования теории и методов развития экономики регионов и их транспортных комплексов; опорой на достижения современных экономических наук, использованием методов и методик, адекватных предмету и задачам исследования; корректным формированием и применением методов и механизмов исследования и развития экономики регионов на основе регулирования их транспортных комплексов.

Внедрение результатов работы. Практические результаты исследования и методы, разработанные в диссертации, были использованы в деятельности ГУП Метрополитен Москвы.

Основные теоретические положения диссертации используются в учебном процессе Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации и Московского университета имени С.Ю. Витте при чтении лекций и проведении практических занятий по дисциплинам «Региональная экономика», «Управление экономикой региона».

Теоретические положения и практические выводы диссертационной работы обсуждались на международных научно-практических конференциях: Роль местного самоуправления в развитии государства на современном этапе (Москва, 2024); Модернизация экономических систем: взгляд в будущее (Прага**,** 2022); Цифровая трансформация и ее влияние на развития мировых экономик (Москва, 2021); Российская наука в современном мире (Москва, 2025).

Публикации. Основные положения работы отражены в 11 научных публикациях автора, общим объемом 5,7 п.л., из них 5,25 авторских в 7 публикациях в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России.

Структура работы. Структура диссертации отражает цель и задачи исследования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы (270 источников). Общий объем работы составляет 203 страницы машинописного текста, включая 21 таблицу и 9 рисунков, 5 приложений.

Содержание диссертации

Введение

Глава 1. Теория и особенности развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса

1.1. Теоретические основы регионального развития и роль транспортного комплекса в обеспечении его социально-экономической динамики

1.2. Особенности координационного, инфраструктурного и организационного развития регионального транспортного комплекса

1.3. Особенности управления транспортными комплексами регионов

Глава 2. Анализ процессов развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса

2.1. Характеристика состояния и оценка развития экономики регионального транспортного комплекса

2.2 Региональная специфика управления транспортным комплексом Москвы и Московской области

2.3 Организационно-экономическая модель управления региональным транспортным комплексом

Глава 3. Рекомендации по развитию экономики региона на основе совершенствования регулирования его транспортного комплекса

3.1. Стратегические направления развития региона и его транспортного комплекса

3.2 Методические рекомендации по внедрению механизмов и инструментов развития регионального транспортного комплекса

3.3. Прогнозирование влияния развития транспортного комплекса на экономику региона

Заключение

Список литературы

Приложения

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. **Предложен научный подход к развитию экономики региона на основе регулирования и развития его транспортного комплекса, учитывающий факторы, определяющие вклад транспортной инфраструктуры в региональный экономический рост.**

В рамках проведённого исследования предложен авторский подход к развитию экономики региона, опосредованному через стратегическое регулирование его транспортного комплекса. В основе подхода лежит идея приоритезации вклада транспортной инфраструктуры не как самоцели, а как ключевого фактора пространственно-экономической трансформации региона. В отличие от существующих моделей, фокусирующихся преимущественно на технических параметрах или уровне транспортной доступности, в разработанной концепции предложена комплексная оценка инфраструктуры по её влиянию на связанность территории, деловую активность, логистическую устойчивость и мультипликативный эффект для отраслей экономики.

Представленный подход опирается на уточнение критериев оценки эффективности и востребованности транспортных решений с позиции регионального развития. В частности, в работе выделены новые основания для анализа транспортных объектов, включая: уровень интеграции в производственные цепочки, синергетичность с приоритетными кластерами, роль в пространственной связанности периферий и центров, а также способность обеспечивать устойчивую логистику в условиях внешних и внутренних шоков.

Эмпирической основой стали данные по Москве и Московской области, где наблюдается высокая степень интеграции транспортного комплекса в экономическую систему. На основе анализа выявлены ключевые факторы, влияющие на экономику региона через транспорт: инвестиционная активность в инфраструктуру, уровень технологичности подвижного состава, плотность транспортной сети, координация и степень цифровизации сервисов.

Таблица 1 - Факторы совершенствования экономики региона через стратегическое развитие его транспортного комплекса

Фактор	Характеристика
Повышение производительности экономики	Сокращение транспортных издержек и времени перемещения за счет развития дорожной и транспортной инфраструктуры способствует росту эффективности деятельности хозяйствующих субъектов и увеличению совокупного выпуска продукции
Оптимизация логистических процессов	Развитие управляемой и технологически оснащенной транспортной системы обеспечивает повышение эффективности движения товаров и ресурсов, снижение затрат на логистику и повышение устойчивости цепочек поставок
Повышение инвестиционной привлекательности региона	Улучшение транспортной доступности территории создает благоприятные условия для размещения бизнеса, привлечения инвестиций и расширения экономической активности
Стимулирование инновационного и	Инвестиции в транспортную инфраструктуру и цифровые решения способствуют развитию инноваций, формированию новых

технологического развития	технологических направлений и росту специализированных компаний в транспортной сфере
Развитие строительного сектора	Реализация инфраструктурных проектов обеспечивает рост объемов строительных работ, создание рабочих мест и дополнительный мультипликативный эффект для региональной экономики
Экологическая устойчивость	Внедрение экологически ориентированных транспортных решений способствует снижению негативного воздействия на окружающую среду, повышению качества жизни и формированию устойчивой модели развития региона

Источник: составлено автором

В исследовании представлены ключевые барьеры и направления трансформации транспортного регулирования, включая вопросы фрагментарности управления, ограниченности финансирования и технологического отставания. Каждому барьеру соотнесены конкретные возможности роста, включая консолидацию, внедрение цифровых решений и развитие механизмов государственного партнёрства. Эти возможности неразрывно связаны с улучшением регионального экономического климата.

В целом автором систематизированы факторы прямого и опосредованного влияния транспортного комплекса на экономику региона: от пространственного охвата и плотности маршрутов до глубины цифровой интеграции и логистической устойчивости.

Такой подход позволяет перейти от фрагментарной модернизации отдельных элементов инфраструктуры к системному регулированию, ориентированному на целевые показатели развития региона: рост валового регионального продукта (ВРП), снижение издержек, повышение занятости и инвестиционной привлекательности.

Применение разработанного подхода обеспечивает стратегическую увязку транспортных решений с целями социально-экономической политики региона, усиливает результативность инфраструктурных инвестиций и способствует выстраиванию сбалансированных траекторий регионального роста. Подход может быть адаптирован к различным типам территорий, включая агломерации, промышленно-сырьевые регионы и транзитные узлы, что подтверждает его универсальность и практическую применимость.

2. **Предложены направления развития экономики региона на основе инновационного развития его транспортного сектора**

На основе анализа существующих проблем конкретного региона (Москвы и Московской области), автором предложены инновационные направления развития региона, которые создают связь между инструментами регулирования и стратегическими ориентирами развития региона посредствам совершенствования транспортной политики (рисунок 1).

Рисунок 1 - Инновационные направления развития региона посредствам совершенствования транспортной политики (составлено автором)

В качестве приоритетного инновационного направления совершенствования механизма регулирования регионального транспортного комплекса автором рекомендуется создание Центра координационного управления, наделённого функциями межведомственной координации, обработки потоковых данных в реальном времени и поддержки управленческих решений на основе предиктивной аналитики. Данный Центр предполагается формировать как автономный управляющий модуль, синхронизированный с целями федеральных стратегий, но обладающий стратегической самостоятельностью в вопросах пространственно-отраслевого планирования. В его функционал предлагается интегрировать ключевые компоненты цифровой платформы управления, программно-целевого контура и блока оценки вклада транспортной системы в ВРП.

В целях повышения эффективности оперативного регулирования обосновывается целесообразность внедрения цифровой платформы адаптивного управления, включающей модули мониторинга, диспетчеризации, анализа поведенческих траекторий участников транспортного процесса и сценарного прогнозирования. Использование данной платформы позволит не только повысить чувствительность управления к изменениям внешней среды (погодные условия, аварийные ситуации, колебания спроса), но и сформировать сквозной информационный контур между различными субъектами транспортной системы региона.

С точки зрения повышения стратегической результативности предлагается внедрение программно-целевого контура, в рамках которого управление транспортным развитием соотносится с достижением заданных индикаторов, включая ESG-показатели. Это позволит реализовать политику устойчивого развития, обеспечить снижение экологической нагрузки, повысить уровень социальной включённости и усилить управленческую прозрачность в транспортной сфере.

Дополнительно, в целях модернизации нормативного поля, предлагается внедрение сетевой модели лицензирования частных операторов, основанной на рейтинговой и метаоценочной системе допуска с учётом ключевых KPI,

цифровых протоколов и соответствия региональной транспортной стратегии. Такой механизм призван заменить традиционные централизованные схемы лицензирования, обеспечив более высокую адаптивность к условиям конкретных территорий, снижение транзакционных издержек, стимулирование конкуренции и повышение качества предоставляемых транспортных услуг.

Предлагаемый контур инновационного развития, сформулированный в рамках исследования, обладает высокой степенью универсальности и может быть адаптирован к различным типам регионов, включая агломерации, транзитные узлы и промышленные кластеры. Его внедрение позволит повысить результативность инвестиционной политики, обеспечить локализацию производственных цепочек, снизить зависимость от импорта и активизировать экономическую активность на региональном уровне.

3. **Разработан метод развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса путем применения пяти взаимосвязанных модулей.**

В условиях усложнения транспортной инфраструктуры агломераций и возрастающих требований к устойчивому развитию регионов особое значение приобретает конфигурация системы управления. В исследовании разработан метод развития экономики региона на базе регулирования его транспортного комплекса, основанный на формализации пяти взаимосвязанных модулей:

– цифровой платформы, аккумулирующей данные мониторинга и формирующей панель управленческих индикаторов в режиме реального времени;

– программно-целевого контура, отвечающего за целеполагание, бюджетное сопряжение мероприятий и сценарное моделирование воздействия транспортной политики;

– сетевой лицензирующей модели, ориентированной на фильтрацию и контроль качества деятельности частных и государственных операторов на основе открытых критериев допуска;

– блока оценки вклада в ВРП, предназначенного для количественного анализа мультипликативного эффекта принимаемых решений;

– координационного центра, обеспечивающего системную координацию субъектов управления и устойчивое сопряжение интересов различного уровня (регионального, муниципального, межведомственного).

Инновационный характер заключается в формализации модели, предполагающей гибкое, многоуровневое и адаптивное управление, основанное на принципах горизонтальной координации, цифровой управляемости и стратегической привязки к социально-экономическим результатам.

Предлагаемая автором архитектура управления (рисунок 2) демонстрирует ключевые каналы обмена информацией, роли участников (от органов региональной власти до аналитических структур) и механизмы принятия управленческих решений, что отражает реализацию концепции координационного центра.

Рисунок 2 - Структура взаимодействия в рамках координационного совета по региональному транспорту (составлено автором)

Разработанный способ управления транспортным комплексом региона отличается от традиционных вертикально-иерархических моделей акцентом на горизонтальные связи, цифровую синхронизацию и результативную привязку к экономике региона. Модель может быть интегрирована в практику межведомственного управления транспортной системой; в регламенты цифровых платформ регионального и агломерационного уровня; в проекты по созданию различных центров управления и аналитических панелей.

В более широком контексте данный подход расширяет инструментарий стратегического регулирования и представляет собой методологическую базу для выстраивания современной среды управления в условиях пространственного развития.

4. Предложены инструменты развития региона на основе регулирования его транспортного комплекса путем формирования комплексной системы стратегического управления

В процессе исследования разработан комплексный подход внедрению механизмов и инструментов регулирования регионального транспортного комплекса, ориентированных на приоритетное достижение устойчивого экономического развития региона.

Таблица 2 - Классификация механизмов развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса

Механизм	Назначение механизма	Инструменты реализации	Критерии эффективности	Предлагаемые индикаторы
Организационно-управленческий	Формирование устойчивой архитектуры стратегического управления и снижение ведомственной фрагментации	Координационный центр управления; проектные офисы; регламенты межведомственного взаимодействия; дорожные карты; координационные советы	Согласованность; управляемость; адаптивность	Индекс согласованности стратегий; число межведомственных проектов; средний срок согласования решений
Финансовый	Обеспечение ресурсной устойчивости и инвестиционного развития	Концессионные соглашения; ГЧП; инфраструктурные и зеленые облигации; субсидии; проектное бюджетирование	Бюджетная устойчивость; инвестиционная отдача; мультипликативный эффект	Доля внебюджетных средств; ROI проектов; коэффициент бюджетной эффективности; прирост ВРП
Цифровой	Повышение эффективности управления на основе данных и прогнозирования	Единая цифровая платформа; интеллектуальные транспортные системы; предиктивная аналитика; ситуационные центры; цифровые панели KPI	Оперативность; точность прогнозов; уровень автоматизации	Доля цифровых процессов; время реакции на сбои; точность прогноза трафика; уровень интеграции данных
Правовой	Формирование нормативной устойчивости и правовой определенности	Региональные НПА; стандарты качества услуг; типовые соглашения; лицензирование; регуляторные режимы	Нормативная прозрачность; правовая устойчивость	Количество принятых НПА; доля операторов, соответствующих стандартам; частота обновления регламентов
Координационный	Синхронизация действий органов власти и операторов	Межрегиональные соглашения; рабочие группы; совместные инвестиционные программы; процедуры согласования	Снижение транзакционных издержек; согласованность программ	Индекс межведомственного взаимодействия; количество совместных проектов; доля синхронизированных программ
Кадровый	Формирование профессионального управленческого и технологического потенциала	Программы повышения квалификации; аттестация; партнерство с вузами; KPI по компетенциям	Уровень профессионализации; кадровая устойчивость	Индекс профессионализации; доля обученных сотрудников; участие в НИОКР

Источник: составлено автором

Предложенная система построена по признаку функционального назначения механизмов и инструментов, а также дополнена критериями их стратегической эффективности, что отличает её от ранее представленных в литературе фрагментарных классификаций, преимущественно отраслевого или технологического характера.

Методический подход включает шесть ключевых направлений инструментального регулирования: организационные; финансовые; цифровые; правовые; координационные; кадровые механизмы. Каждая группа представлена через цели применения, российские и международные аналоги, критерии оценки эффективности и предлагаемые индикаторы мониторинга.

Такой формат позволяет обеспечить сквозную управляемость, обеспечивать воспроизводимость оценки и использовать инструменты как в целеполагании, так и в фазе реализации транспортной политики региона.

Для демонстрации полноты систематизации и возможности её адаптации к конкретным региональным условиям представлена классификация механизмов и инструментов развития экономики регионального транспортного комплекса.

Разработанная классификация механизмов и инструментов развития (Таблица 2) позволяет сравнить действующие механизмы в России с аналогами в ведущих странах (Франция, Сингапур, США, Германия), а также определить зоны эффективности каждого типа инструментов по набору метрик - от координации до мультипликативного эффекта вложений.

В совокупности предложенные методические рекомендации сформировали комплексную систему стратегического управления развитием регионального транспортного комплекса как элемента, тесно интегрированного в экономическую, социальную и координационную базу территориального развития. Реализация данных предложений требует согласованных усилий на всех уровнях управления, привлечения разнообразных источников финансирования, цифровой трансформации управленческих процессов, нормативной адаптации, а также устойчивой обратной связи с населением и профессиональным сообществом.

Для обеспечения целостного восприятия разработанных механизмов, автором представлена система, структурирующая все блоки методических рекомендаций по направлениям воздействия. Каждый блок включает конкретные подблоки - инструменты и механизмы, отражающие научную новизну, применимость к практике и мультипликативный потенциал. Данная система может быть использована как основа для проектирования региональных программ развития транспортной инфраструктуры с ориентацией на социальную эффективность, экономическую устойчивость и гибкость.

Предложенная система методических рекомендаций строится как взаимосвязанная многоуровневая архитектура, в которой каждый блок (рисунок 3) функционально дополняет и усиливает остальные. Структурные связи между ними не носят линейного характера, а образуют сетевую модель взаимодействий, что отражает современную парадигму адаптивного и устойчивого управления транспортной инфраструктурой региона.

Организационный блок выполняет роль базовой платформы, обеспечивая координацию и согласование действий между различными уровнями власти, частным сектором, научным сообществом и гражданами. Он задаёт рамочные условия для реализации всех остальных инструментов и формирует инфраструктуру управляемости.

Рисунок 3 - Комплексная система стратегического управления региональным транспортным комплексом (составлено автором)

Цифровые и AI-инструменты опираются на организационные структуры, обеспечивая сбор, анализ и интерпретацию данных в режиме реального времени. Их интеграция усиливает возможности оперативного управления, предиктивного моделирования и мониторинга эффективности внедряемых решений.

Финансово-экономический блок обеспечивает ресурсное наполнение системы и стимулирует внедрение инноваций. Его устойчивое функционирование возможно только при наличии прозрачной нормативной базы (блок 4) и адекватных каналов сопровождения (блок 1).

Правовые и регуляторные механизмы задают нормативные и технические стандарты, формируют систему требований к участникам транспортного рынка

и определяют границы допустимых решений. Они служат связующим звеном между государственной стратегией, частными инициативами и интересами общества.

Блок социальной и экологической оценки функционирует как контур стратегической рефлексии. Он позволяет корректировать стратегию на основе оценки реальных эффектов - как позитивных (социальная отдача, снижение выбросов, рост доступности), так и негативных (локальные перегрузки, исключение групп населения и т. д.). Его данные поступают во входные параметры цифровых систем (блок 2), влияют на корректировку стандартов (блок 4) и перераспределение ресурсов (блок 3).

Система мониторинга и адаптации объединяет все блоки в единую управляемую структуру. Она включает в себя цифровую панель индикаторов, KPI, контуры обратной связи и механизмы стратегической корректировки. Этот блок - необходимое условие для трансформации механистического управления в гибкое адаптивное регулирование.

Таким образом предложенный подход основывается на системной классификации инструментов (координационных, цифровых, финансовых, правовых, социальных) и их согласованной интеграции в общую стратегию развития экономики региона.

Научная новизна рекомендаций заключается в синтезе гибридных моделей финансирования, в институционализации новых цифровых и правовых решений, в учёте ESG-индикаторов и социального участия как части экономической эффективности, а также в построении обратной связи через систему стратегической адаптации. Это позволяет не только повысить результативность транспортной политики, но и обеспечить её устойчивость в условиях внешней и внутренней турбулентности.

Представленная система может служить методологической и практической основой для проектирования и реализации региональных программ социально-экономического развития, в которых транспорт выступает не как инфраструктурный элемент, а как стратегический драйвер роста, устойчивости и конкурентоспособности региона.

5. Разработан интегральный индекс эффективности развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса (ИИЭ)

Интегральный индекс эффективности развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса (ИИЭ) разработан на основе семи групп индикаторов на примере Москвы и Московской области: загрузка и пропускная способность, уровень цифровизации и применения ИИ, экологическая устойчивость, инвестиционная активность, доля частных операторов, управляемость и координация, удовлетворенность пользователей. Показатели нормируются по шкале 0-10 на основе статистических данных и стратегических документов за 2022-2024 годы. Индекс рассчитывается как взвешенная сумма нормированных индикаторов.

$$ИИЭ = \sum_{i=1}^{7} w_i P_i$$ [1]

Гд: w_i весовой коэффициент i-го направления развития экономики региона на основе регулирования транспортного комплекса; определяется методом экспертной оценки (в рамках исследования используется принцип равной значимости направлений); P_i- нормированный показатель по i-му направлению, принимающий значения в интервале [0;1].

Нормированные показатели формируются путем линейного преобразования исходных данных в диапазон [0;1], что переводит разноразмерные величины (км, минуты, баллы) в безразмерную шкалу. Это позволяет интерпретировать их как относительную степень достижения целевого уровня и корректно сопоставлять между собой. Далее показатели агрегируются внутри направления, что исключает субъективное ранжирование и обеспечивает методическую сопоставимость.

Для оценки экономического эффекта ИИЭ сопоставляется с динамикой валового регионального продукта через регрессионную зависимость, где учитывается чувствительность ВРП к изменениям качества транспортной системы и уровень инвестиционной и операционной координации транспортных проектов.

ИИЭ агрегирует безразмерные нормированные показатели и отражает качество стратегического управления транспортным комплексом. Экономический эффект оценивается через изменение доли транспортного комплекса в ВРП:

$$\Delta S = (TK_t / VRP_t) - (TK_{t-1} / VRP_{t-1}) , [2]$$

где ТК - валовая добавленная стоимость транспортного комплекса, VRP - валовой региональный продукт. Показатель ΔS характеризует структурную динамику отрасли и ее вклад в региональную экономику.

Анализ данных за 2022-2024 годы выявил устойчивую взаимосвязь между уровнем развития транспортной системы и темпами роста ВРП, что подтверждает применимость разработанного интегрального индекса эффективности развития экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса.

Таблица 3 - Интегральный индекс эффективности развития экономики региона (ИИЭ) в Москве и Московской области

Год	Значение ИИЭ	ВРП, трлн. руб.	Темп роста ВРП, %	Инвестиции в транспортную инфраструктуру, млрд. руб.	Аналитическая интерпретация
2022	5,4	18,6	+1,2	390	Базовый уровень развития транспортной системы
2023	5,9	19,1	+2,7	452	Умеренный рост показателей на фоне расширения инвестиций
2024	6,5	19,8	+3,4	520	Усиление влияния транспортного комплекса на экономическую динамику

Источник: составлено автором

Таким образом, увеличение значения ИИЭ в течение двух лет сопровождалось почти трехкратным ростом темпов прироста валового регионального продукта, а также увеличением объема инвестиций в транспортную инфраструктуру более чем на 30%.

Таблица 4 - Компонентный анализ ИИЭ (по блокам) в Москве и Московской области, %

Блок	2022	2023	2024	Комментарий
Цифровизация и ИИ	4,8	5,6	6,3	Внедрение интеллектуальных транспортных систем, автоматизация контроля
Координация	5,0	5,4	5,9	Расширение функций Дирекции транспортного узла
Экологическая устойчивость	3,5	4,2	5,0	Запуск зелёных коридоров, электробусов и зон низкого выброса
Частный сектор и концессии	6,0	6,4	6,8	Увеличение числа ГЧП-проектов, запуск пилотных концессий в логистике
Удовлетворённость и обратная связь	4,7	5,2	5,8	Рост использования цифровых сервисов и каналов вовлечения граждан

Источник: составлено автором

Таким образом, наибольшие темпы роста наблюдаются по блокам цифровизации**,** экологизации и координации**,** что согласуется с рекомендациями автора.

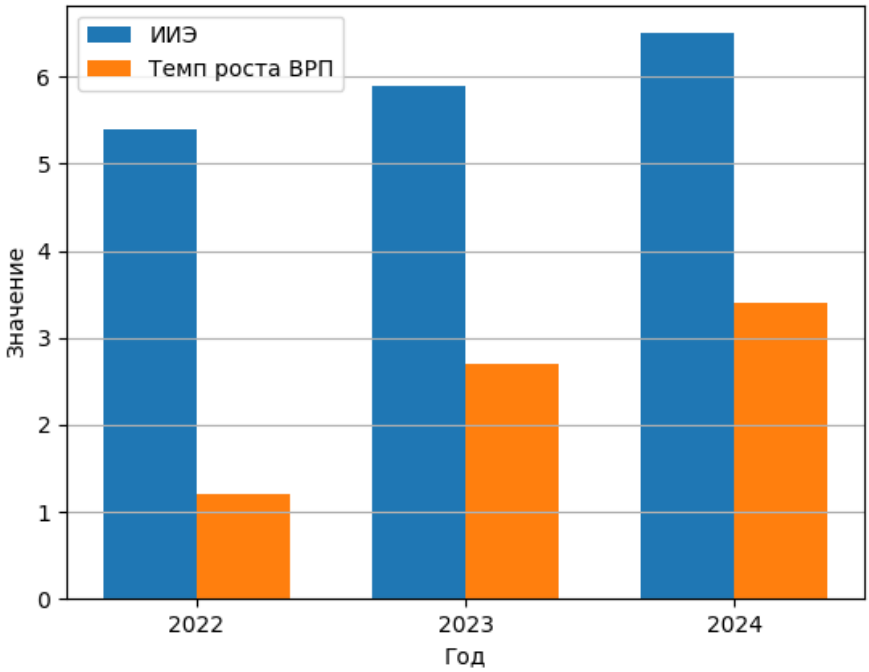

Рисунок 4 - Сравнение динамики прироста ИИЭ и ВРП по Москве и Московской области, % (составлено автором)

Согласно результатам регрессионного анализа установлена сильная положительная взаимосвязь между приростом интегрального индекса эффективности и динамикой валового регионального продукта. Это подтверждает валидность предложенного подхода и целесообразность

использования индекса как индикатора эффективности транспортной политики региона. Анализ временных рядов показывает синхронный рост обоих показателей, что подтверждает возможность применения индекса в качестве инструмента мониторинга и стратегической оценки.

Ретроспективный анализ показывает, что постепенное улучшение параметров транспортного комплекса уже обеспечивает вклад в развитие региональной экономики. Однако существующие изменения носят фрагментарный характер и дают ограниченный эффект, что обосновывает необходимость перехода к более комплексному сценарию реформирования транспортной системы.

Таблица 5 - Динамика вклада транспортного комплекса в экономику Москвы и Московской области (2022-2024 гг.)

Показатель	2022	2023	2024 (оценка)	Экономическая интерпретация
ВРП, трлн. руб.	18,6	19,1	20,15	Устойчивый рост экономической базы региона
Доля транспорта в ВРП, %	6,0	6,0	6,1	Незначительное усиление роли транспортного сектора
Валовая добавленная стоимость транспорта (ТК), трлн. руб.	1,116	1,146	1,229	Последовательное увеличение вклада транспортного комплекса
Прирост ТК, млрд. руб.	-	+30	+83	Ускорение темпов прироста в 2024 году
Темп роста ТК, %	-	2,7	7,2	Переход к более динамичной фазе развития
ΔS (изменение доли ТК в ВРП)	-	0	+0,001	Формирование положительной структурной динамики

Источник: рассчитано автором

Расчет показателей 2024 года выполнен на основе сценарного подхода с использованием темпов роста валового регионального продукта и валовой добавленной стоимости регионального транспортного комплекса:

$$ВРП_{2024} = 19,1 \times 1,055 \approx 20,15 \text{ трлн. руб.}$$

$$ТК_{2024} = 1,146 \times 1,072 \approx 1,229 \text{ трлн. руб.}$$

$$\text{Доля } ТК_{2024} = 1,229 / 20,15 \approx 0,061$$

$$\Delta S_{2024} = 0,061 – 0,060 = 0,001$$

В рамках расчетного сценария 2024 года наблюдается рост валовой добавленной стоимости транспортного комплекса и увеличение его доли в региональной экономике. Показатель ΔS принимает положительное значение, что свидетельствует об усилении структурной роли транспорта. В отличие от 2023 года, характеризовавшегося структурной стабильностью, в 2024 году фиксируется расширение вклада транспортного комплекса в экономику Москвы и Московской области.

Сопоставление интегрального индекса эффективности и показателя изменения доли транспорта в валовом региональном продукте показывает, что индекс отражает внутреннюю сбалансированность системы по координационным, финансовым, цифровым и организационным факторам, тогда

как показатель ΔS фиксирует итоговый макроэкономический результат и вклад транспорта в структуру экономики региона.

Их сочетание формирует двухконтурную систему оценки: первый контур характеризует эффективность управления транспортным комплексом, второй подтверждает экономический эффект через изменение доли транспорта в региональной экономике. На примере Москвы и Московской области показано, что рост ΔS сопровождается повышением значений интегрального индекса.

Предложенный подход может применяться и в других регионах Российской Федерации при наличии сопоставимых статистических данных, поскольку показатель ΔS выступает внешним критерием проверки корректности факторной агрегации.

Для сценарного моделирования использована экстраполяция динамики интегрального индекса и ее связи с темпами роста ВРП с учетом мультипликативного эффекта цифровых, организационных, правовых, инвестиционных и ESG-инструментов, а также эффекта «порога реформ», при котором достижение критических значений индикаторов обеспечивает ускоренный рост региональной экономики.

Таблица 6 - Сравнительная характеристика сценариев

Показатель	Инерционный сценарий	Стратегически-реформенный сценарий
Среднегодовой прирост ВРП, %	~1,4	~5,4
Суммарный прирост ВРП (2025–2027), трлн. руб.	+0,6	+2,6
Прирост занятости, тыс. чел.	−5	+26
Интегральный индекс ИИЭ	рост на +0,2	рост на +2,0
Коэффициент инвестиционной привлекательности	0,83	1,45

Источник: составлено автором

Проведённый прогноз подтвердил критическую важность стратегического реформирования транспортной политики. Реализация рекомендаций автора позволяет перейти от стагнационной инерционной модели к динамичной, устойчивой и мультипликативной модели экономического роста региона. Повышение ИИЭ в рассматриваемом периоде позволяет не только увеличить ВРП на 2,5 трлн. рублей, но и заложить основу для дальнейшего роста.

Завершающая часть прогнозной модели базировалась на количественной и качественной оценке экономических, социальных и координационных эффектов от реализации методических рекомендаций, сформулированных в исследовании. В центре анализа был интегральный экономический результат для региона, выраженный через рост валового регионального продукта (ВРП), повышение эффективности инфраструктуры, развитие занятости и увеличение инвестиционной привлекательности.

Таблица 7 - Структура экономического эффекта: прямой, косвенный и мультипликативный

Тип эффекта	Содержание	Инструментальные источники
Прямой	Увеличение ВРП за счёт инвестиций в инфраструктуру, роста логистических и транспортных услуг	Цифровизация, ГЧП, AI-оптимизация маршрутов
Косвенный	Рост смежных отраслей (строительство, ИТ, производство), повышение оборота	Венчурное финансирование, кластеризация, организационные центры
Мультипликативный	Рост занятости, увеличение потребления, рост налоговых поступлений, повышение стоимости активов	ESG-интеграция, предиктивное планирование, участие населения

Источник: составлено автором

Расчёт экономического эффекта в стратегически-реформенном сценарии показал: рост ВРП**:** +2,6 трлн. руб. за 2025-2027 гг. (по сравнению с инерционным сценарием); дополнительные налоговые поступления**:** ~400 млрд. руб.; прирост занятости**:** +26 тыс. чел. в транспортно-логистической сфере; сокращение времени перевозки: 15-20% по ключевым маршрутам; рост инвестиционной привлекательности: коэффициент повышается с 0,83 до 1,45; увеличение коэффициента координации**:** +40% за счёт внедрения региональных координационных платформ

Таблица 8 - Итоговые результаты оценки

Показатель	До внедрения	После внедрения	Прирост (%)
Интегральный индекс ИИЭ	6,5	8,5	+30,8
Коэффициент координации	0,62	0,88	+41,9
Уровень цифровизации управления, %	45	75	+66,7
Доля «зелёных» и ESG-инвестиций,%	12	28	+133,3
Объём венчурного капитала в ТК региона, млрд.руб.	<1	6	×6

Источник: составлено автором

Представленные оценки показали, что реализация структурированных методических рекомендаций позволяет выйти на новую траекторию регионального развития, где транспортный комплекс становится не просто обслуживающим сектором, а активным драйвером экономического роста. Комбинация координационных, цифровых, правовых и финансовых инструментов обеспечивает устойчивость, гибкость и управляемость реформ. Особую роль играют ESG-подходы, интеграция населения в планирование и запуск региональных координационных центров.

Таким образом, внедрение системы стратегического управления и развития, описанной в исследовании, позволяет существенно усилить вклад транспортного комплекса в ВРП региона, повысить качество жизни населения и обеспечить долгосрочную устойчивость региональной экономики.

III. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В диссертационном исследовании проведен анализ факторов социально-экономического развития региона и обоснована роль транспортного комплекса как одного из ключевых инструментов его обеспечения. Предложены методические и практические решения по совершенствованию стратегического регулирования транспортной системы в целях устойчивого развития региональной экономики.

Обосновано, что региональная экономика должна рассматриваться как интегрированная система, развитие которой определяется уровнем пространственной связанности, доступностью инфраструктуры и эффективностью управления. В отличие от традиционных подходов, в работе доказано, что транспортный комплекс выступает системным фактором, обеспечивающим интеграцию экономического пространства, снижение издержек и повышение инвестиционной привлекательности региона.

На примере Москвы и Московской области выявлены ключевые ограничения развития, связанные с недостаточной координацией управления транспортной системой, ограниченностью инвестиционных ресурсов и недостаточной интеграцией цифровых решений. Установлено, что эффективность функционирования транспортного комплекса оказывает прямое влияние на динамику социально-экономических показателей региона.

Предложен методический подход к систематизации инструментов стратегического регулирования транспортного комплекса в контексте регионального развития на основе координационного, цифрового, финансового, правового, кадрового и экологического направлений. Разработанная система обеспечивает согласованность стратегического планирования и повышение управляемости инфраструктурных процессов.

Сформирована модель управления развитием региона через регулирование транспортного комплекса, включающая механизмы координации, цифрового мониторинга и программно-целевого управления, а также систему оценки экономических и социальных эффектов. Разработанные рекомендации направлены на совершенствование институциональной среды и повышение вклада транспортной системы в развитие региональной экономики.

Полученные результаты обладают универсальным характером и могут быть адаптированы к условиям других регионов Российской Федерации, обеспечивая повышение эффективности транспортной политики и формирование условий для устойчивого социально-экономического развития.

IV. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России:

1. Морозов, В.Д. Российские и мировые тенденции развития современного городского транспорта // Самоуправление. 2020. № 4(121). - С. 388-391. 0,6 п.л.

2. Морозов, В.Д. Российский и мировой опыт управления городским транспортом в условиях пандемии // Самоуправление. 2020. № 5(122). - С. 337-340. 0,5 п.л.

3. Морозов, В.Д. Возможные способы развития транспортных систем в крупнейших мировых агломерациях // Вестник РАЕН. 2021. Т. 21, № 3. - С. 73-75. 0,5 п.л.

4. Морозов, В.Д. Применение технологий умного города в транспортной сфере в городах (на примере Москвы) // Самоуправление. 2021. № 3(125). - С. 447-449. 0,6 п.л.

5. Морозов, В.Д. Основные направления развития управления транспортной инфраструктурой в крупнейших городах (на примере Москвы) // Самоуправление. 2022. № 1(129). - С. 496-499. 0,6 п.л.

6. Морозов, В.Д. Трансформация управления транспортным комплексом крупнейших городов: экономические аспекты // Финансовые рынки и банки. – 2022. № 12. С. 112-114. 0,5 п.л.

7. Морозов, В.Д., Ростанец, В.Г. Привлечение частных инвестиций в развитие городского транспорта: социально-экономические преимущества и недостатки // Вестник РАЕН. 2024. Т. 24, № 4. - С. 69-75. 0,8 п.л./ 0,35 – лично.

Прочие публикации по теме исследования

8. Морозов, В.Д. Развитие системы государственного управления транспортным комплексом: международный опыт // Доклад международной научно-практической конференции «Цифровая трансформация и ее влияние на развитие мировых экономик». Москва, 2021. 0,4 п.л.

9. Морозов, В.Д. Модернизация городского транспорта как драйвер развития экономики города // Доклад международной научно-практической конференции «Модернизация экономических систем: взгляд в будущее». Прага, Чешская Республика, 2022. 0,4 п.л.

10. Морозов, В.Д. Применение технологий умного города в управлении транспортным комплексом московской агломерации // Доклады международной научно-практической конференции «Роль местного самоуправления в развитии государства на современном этапе». Москва, 2024. 0,4 п.л.

11. Морозов, В.Д. Развитие экономики региона через стратегическое регулирование транспортного комплекса: системный подход и институциональные решения // LXXI Международная научно-практическая конференция «Российская наука в современном мире». Москва, 2025. 0,4 п.л.