

# ОБ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ И МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ ТЕРРИТОРИИ (НА МАТЕРИАЛАХ АЛТАЙСКОГО КРАЯ)

В. Г. Лякишева<sup>1</sup>, В. А. Воронкова<sup>2</sup>, В. Р. Сагателян<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

<sup>2</sup>Алтайская дистанция пути ОАО «РЖД» (Новоалтайск, Россия)

<sup>3</sup>Комитет по финансам, налоговой и кредитной политике города Барнаула (Барнаул, Россия)

Состояние транспортного комплекса муниципального образования является одним из значимых показателей уровня социально-экономического развития территории. Важными критериями эффективности управления данной сферой стали степень развития общественного пассажирского транспорта, проблемы и перспективы совершенствования этой отрасли.

Авторами проведен анализ некоторых элементов системы управления городским общественным транспортом ряда муниципальных образований Алтайского края, в том числе в рамках межмуниципального сотрудничества, изучено мнение жителей по данному вопросу.

Актуальность темы подчеркнута реализуемым в настоящее время национальным проектом, его федеральными и региональными компонентами, программами, направленными на совершенствование отрасли и рассматриваемыми в качестве инструментов региональной и муниципальной политики в сфере управления транспортным комплексом территорий.

**Ключевые слова:** государственная и муниципальная политика, управление транспортным комплексом, общественный транспорт, национальные проекты, стратегии, программы.

# ON THE BASIC DIRECTIONS OF IMPROVING STATE AND MUNICIPAL POLICIES IN THE FIELD OF MANAGEMENT OF THE TRANSPORT COMPLEX OF THE TERRITORY (ON MATERIALS OF THE ALTAI REGION)

V. G. Lyakisheva<sup>1</sup>, V. A. Voronkova<sup>2</sup>, V. R. Saghatelyan<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Altai State University (Barnaul, Russia)

<sup>2</sup> Altai track distance of JSC Russian Railways (Novoaltaysk, Russia)

<sup>3</sup> Committee on Finance, Tax and Credit Policy of the city of Barnaul (Barnaul, Russia)

The state of the transport complex of the municipality is one of the significant indicators of the level of socio-economic development of the territory. Important criteria for the effectiveness of managing this sector were the degree of development of public passenger transport, problems and prospects for improving this industry.

The authors analyzed some elements of the city public transport management system in a number of municipalities of the Altai Territory, including as part of inter-municipal cooperation, and studied the opinion of residents on the issue under study.

The relevance of the topic is emphasized by the ongoing national project, its federal and regional components, programs aimed at improving the industry and considered as instruments of regional and municipal policies in the field of managing the transport complex of territories.

**Keywords:** state and municipal policy, transport complex management, public transport, national projects, strategies, programs.

---

Современный город — сложная система, объединяющая множество самостоятельных субъектов со своими специфическими экономическими и социальными интересами, правами, ресурсами отдельных граждан, их групп, предприятий, организаций. Одним из важнейших элементов общественного сектора экономики города выступает транспортный комплекс, призванный обеспечивать ежедневные передвижения жителей на работу и обратно, культурно-бытовые поездки, перевозку грузов, т. е. обеспечивать нормальное функционирование городского хозяйства. При этом наибольшее значение для жизнедеятельности имеют массовые виды городского пассажирского транспорта, их роль в современном городе заключается в предоставлении удобств и снижении затрат времени на передвижение.

Целью работы стало изучение основных направлений государственного и муниципального управления транспортным комплексом, выявление основных проблем и совершенствование организации функционирования общественного транспорта. Органы власти несут ответственность за развитие пассажирского транспорта, поэтому с помощью методов обобщения различных информационных материалов, сравнительного анализа, обработки анкетных данных нами был сделан акцент на необходимости новых подходов к сфере предоставления транспортных услуг населению.

Вопросы управленческой деятельности в сфере транспорта нашли отражение в работах Н. Н. Громова, В. А. Гудкова, В. А. Егиазарова, А. Ю. Родионова, Д. С. Самойлова, Л. Н. Шишкиной и ряда других авторов. В то же время представляет интерес исследование правовых, организационных и экономических основ управленческой деятельности и практического опыта, накопленного в данной сфере.

В соответствии со ст. 71 Конституции РФ в ведении Российской Федерации находятся федеральный транспорт и пути сообщения. Органы управления транспортом создаются на федеральном уровне, уровне субъектов РФ и органов местного самоуправления (далее — МСУ). Государственное управление транспортным комплексом входит в компетенцию Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России). Оно руководит деятельностью своих территориальных органов и подведомственных государственных унитарных предприятий, учреждений и организаций, координирует работу транспортного комплекса в части возложенных на министерство задач, осуществляет единую научно-техническую политику. Соответствующие виды транспорта управляются федеральными агентствами Минтранса России. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта выполняет специальные ис-

полнительные, разрешительные, контрольные и надзорные функции. В Алтайском крае вопросы развития транспортной инфраструктуры входят в компетенцию Министерства транспорта Алтайского края.

Правовое регулирование деятельности, связанной с транспортным обслуживанием населения, обеспечивается Гражданским кодексом Российской Федерации и рядом федеральных законов, в том числе Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Среди вопросов местного значения, определенных Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», существенная роль отводится транспортному обслуживанию населения на территории муниципального образования. Статья 16 Закона определяет перечень решаемых органами МСУ городских округов вопросов: создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения; дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа; осуществление иных полномочий в соответствии с законодательством РФ.

На региональном уровне разрабатываются законы субъектов РФ, регулирующие сферу организации работы пассажирского транспорта. Так, в Алтайском крае приняты законы: от 05.05.2016 № 32 — ЗС «Об организации транспортного обслуживания населения в Алтайском крае» (в ред. от 03.04.2019 № 25-ЗС); от 21.12.2007 № 139-ЗС «О наделении органов местного самоуправления государственными полномочиями по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта». Вопросы развития транспортной инфраструктуры были отражены в Стратегии развития Алтайского края до 2025 г. (Закон Алтайского края от 21.11.2012 № 86 — ЗС) и включены в Стратегию развития региона до 2035 г. Постановлением Администрации Алтайского края от 16.10.2014 № 479 утверждена государственная программа Алтайского края «Развитие транспортной системы в Алтайском крае на 2015–2022 годы». Объем финансирования программы составляет 123,6 млрд руб., в том числе из федерального бюджета — 12,8 млрд руб. [1]. Расходы на финансирование оказания транспортных услуг закладываются также в бюджетах субъектов РФ и конкретных муниципальных образований.

Полномочия органов МСУ в транспортной сфере определяются уставами поселений. Их функции по управлению транспортным комплексом состоят в следующем: принятие правил и порядка организации работы; разработка схемы движения транспорта и схемы развития улично-дорожной сети; установление тарифов на перевозки; разработка графиков и диспетчеризация движения транспорта; контроль соблюдения графиков движения; выдача муниципального заказа на пассажирские и грузовые перевозки, заключение контрактов; контроль экологических параметров работы транспорта. В настоящее время большинство городов перешли на управление предоставлением услуг муниципального общественного пассажирского транспорта по модели внедрения конкуренции в эту сферу и развития договорных отношений по схеме «заказчик — перевозчик — потребитель». По этой схеме в роли заказчика выступают местные органы власти или уполномоченные ими ор-

ганизации, а в роли перевозчиков — предприятия-производители услуг городского общественного пассажирского транспорта. Важнейшими функциями управления муниципальным транспортом в этой системе являются прогнозирование, планирование, регулирование, организация и контроль. В собственности муниципальных образований могут находиться транспортные предприятия. Органы МСУ на договорных началах привлекают предприятия и организации различных форм собственности к транспортному обслуживанию населения. Они согласовывают маршруты и графики движения для массовых перевозок на подведомственной территории и решают ряд других вопросов.

На конкретных примерах организации управления транспортным комплексом в ряде городов Алтайского края остановимся ниже. Оценка состояния транспортной системы была проведена по ряду критериев. В таблице 1 представлена характеристика транспортной системы Алтайского края.

Таблица 1

#### Общая характеристика транспортной системы городов Алтайского края

Города	Количество подвижного состава пассажирского транспорта, ед.				
	всего	трамваи	троллейбусы	автобусы	
				большой и средней вместимости	малой вместимости
Барнаул	922	144	52	374	352
Бийск	174	21	-	20	133
Новоалтайск	426	-	-	180	246
Рубцовск	169	-	38	11	120

Из таблицы следует, что наибольший состав городского транспорта по данным 2018 г. представлен в Барнауле, а Новоалтайск в крае занимает 2-е место.

Протяженность транспортной сети Барнаула составляет 2392 км. Изучение транспортной системы города показало, что в ней присутствует ряд как положительных, так и отрицательных моментов. Мы согласны с мнением Н. В. Жидких о том, что обострение транспортной проблемы в г. Барнауле усугубляет неравномерное распределение жилой застройки с четко выделенными спальными районами и деловым центром, что создает заторы в часы пик и ухудшает и без того неблагоприятную экологическую обстановку, приводит к росту количества дорожно-транспортных происшествий [2, с. 243]. Тема пробок в Новоалтайске стоит не так остро, но вместе с тем в утренние часы наблюдается загруженность дорог, а отдельной «больной» темой в крае стали дороги зимой 2019–2020 гг. Достаточно острой для транспортных предприятий является проблема обеспеченности ремонтными рабочими и водительскими кадрами, большой срок эксплуатации подвижного состава.

В целях оценки качества обслуживания пассажиров в городах — Барнауле, Новоалтайске и в Барнаульской агломерации на основании разработанной нами анкеты с сентября 2017 г. по январь 2020 г. с участием студентов и магистрантов специальности «Государственное и муниципальное управление» был проведен опрос 220 респондентов о работе общественного транспорта. Его результаты, проанализированные авторами, представлены в таблицах 2–9.

Таблица 2

#### Результаты ответов на вопрос: «Как часто Вы пользуетесь общественным транспортом?»

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Ежедневно	64	29,0
5–6 дней в неделю	86	39,0
3–4 раза в неделю	44	20,0
1–2 раза в неделю	16	8,0
Не пользуюсь	10	4,0
Итого	220	100,0

Таблица 3

**Результаты ответов на вопрос:  
«Каким видом общественного транспорта Вы  
регулярно пользуетесь?»**

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Автобус	60	27,0
Трамвай	36	16,0
Троллейбус	36	16,0
Маршрутное такси	78	36,0
Не пользуюсь	10	5,0
Итого	220	100,0

Согласно данным выявлено, что почти половина респондентов использует для поездок маршрутное такси (36%) и автобусы (27%); трамваи и троллейбусы используются реже.

Таблица 4

**Результаты ответов на вопрос:  
«Как Вы оцениваете состояние транспортных  
маршрутов в рамках Барнаульской  
агломерации «Барнаул — Новоалтайск?»**

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Очень хорошо (5)	-	-
Хорошо (4)	82	37,3
Удовлетворительно (3)	100	45,5
Плохо (2)	32	14,5
Очень плохо (1)	6	2,7
Итого	220	100,0

Анализ показал, что большинство респондентов оценивает состояние транспортных маршрутов в рамках Барнаульской агломерации как хорошее (37,3%) и удовлетворительное (45,5%), вместе с тем более 17% респондентов дают отрицательную оценку.

Таблица 5

**Результаты ответов на вопрос:  
«Как Вы оцениваете работу кондукторов  
в общественном транспорте (вежливость,  
тактичность, своевременность обслуживания)?»**

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Очень хорошо (5)	-	-
Хорошо (4)	58	26,4
Удовлетворительно (3)	84	38,2
Плохо (2)	68	30,8
Очень плохо (1)	10	4,6
Итого	220	100,0

Мы видим, что большинство респондентов недовольны работой кондукторов: 35,4% дают оценку «плохо»; а 38,2% — «удовлетворительно».

Таблица 6

**Результаты ответов на вопрос:  
«Как Вы оцениваете работу водителей  
общественного транспорта?»**

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Очень хорошо (5)	-	-
Хорошо (4)	54	24,5
Удовлетворительно (3)	82	37,3
Плохо (2)	72	32,7
Очень плохо (1)	12	5,5
Итого	220	100,0

По данным можно сделать вывод, что многие респонденты не очень довольны работой водителей: так, 38,2% дают оценку «плохо»; 37,3% — «удовлетворительно»; 24,5% оценили работу на «хорошо».

Таблица 7

**Результаты ответов на вопрос: «Каким образом  
Вы предпочитаете оплачивать проезд?»**

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Проездной билет	77	35,0
Билет на одну поездку	143	65,0
Итого	220	100,0

Таблица 8

**Результаты ответов на вопрос: «Используете ли  
Вы электронные средства оплаты проезда?»**

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Да	84	38,2
Нет	136	61,8
Итого	220	100,0

Как показал анализ ответов, большинство пассажиров (61,8%) еще не используют электронные средства оплаты проезда.

Таблица 9

**Результаты ответов на вопрос:  
«Считаете ли Вы актуальным введение  
электронных проездных билетов?»**

Варианты ответов	Результаты	
	чел.	%
Да	180	81,8
Нет	40	18,2
Итого	220	100,0

Итоги показывают, что практически все респонденты (81,8%) считают актуальным введение электронных проездных билетов, и это в ситуации, когда большинство из них еще не является пользователями новой формой оплаты.

Результаты ответов на вопрос: «Что больше всего Вас не устраивает в работе общественного транспорта?» показали, что в наибольшей степени пассажиров не устраивает наличие пробок, а также отсутствие транспорта на некоторых маршрутах в вечернее время; многие недовольны отношением к пассажирам, а практически половину респондентов не устраивает техническое состояние автопарка городского общественного транспорта.

При ответе на 10-й вопрос анкеты: «Что бы Вы хотели изменить в маршрутной сети общественного транспорта города?» респондентами были даны следующие предложения: «Увеличить автопарк; количество маршрутов в особо актуальных направлениях, частоту движения транспорта; добавить маршруты в отдаленные районы города; улучшить систему входа и выхода в транспорте; поменять старые и изношенные автобусы на новые; актуализировать тарифы и способы оплаты проезда; повысить культуру обслуживания, а кондукторам быть более доброжелательными».

Таким образом, на основании проведенной опрошенными жителями оценки системы управления транспортным комплексом Барнаула, Новоалтайска и Барнаульской агломерации был выявлен ряд проблем, требующих комплексного решения. В первую очередь — это состояние автопарка; низкая обеспеченность ремонтными работами и водительскими кадрами; культура обслуживания, совершенствование оплаты электронными проездными билетами поездок в городском общественном транспорте, в том числе по маршруту «Новоалтайск — Барнаул — Новоалтайск»; запуск приобретенных еще в 2014 г. троллейбусов с возможностью автономного хода по данному маршруту; оптимизация системы электронного отслеживания движения пассажирского транспорта; наличие пробок; несвоевременная очистка дорог от снега и др.

Так как состояние транспортной отрасли России в течение последних лет характеризуется существенными изменениями, далее отметим некоторые перспективы улучшения ситуации.

Важнейшим приоритетом транспортной стратегии должно стать формирование единого транспортного пространства страны. Достижение данной цели планируется путем сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры, в том числе при создании крупных агломераций. Актуальность темы межмуниципального сотрудничества мы затрагивали

ранее [3, с. 50–52]. В рамках данной деятельности идет обмен опытом и конструктивное обсуждение путей решения вопросов местного значения, в том числе и по изучаемой нами теме. Так, в мае 2018 г. в Новосибирске в рамках Сибирского транспортного форума прошла конференция Ассоциации сибирских и дальневосточных городов (АСДГ) «Актуальные проблемы развития и функционирования общественного транспорта в муниципальных образованиях Сибири и Дальнего Востока». Более 500 участников обменялись опытом, обсудили проблемы, перспективы и вопросы совершенствования законодательного обеспечения сферы транспорта [4]. В апреле 2018 г. на ежегодной конференции АСДГ в Барнауле при обсуждении финансово-экономических проблем органов МСУ на современном этапе были затронуты вопросы управления социально-экономическими процессами в сфере развития городских агломераций, стратегического планирования и пространственного развития территорий. Соглашение о создании Барнаульской агломерации было подписано в 2009 г. Барнаулом, Новоалтайском и Первомайским районом. Это позволило проводить согласованную политику в финансово-экономической, градостроительной, социальной сферах, развивать совместную инженерную и транспортную структуру. В данный момент эта ассоциация входит в перечень 16 пилотных проектов страны по апробации механизмов управления. Полагаем, что без совершенствования данных процессов невозможно решение намеченных при создании Барнаульской агломерации задач, тем более с присоединением к ней других территорий Алтайского края, так как в июле 2019 г. было подписано соглашение о включении в ее состав Павловского района и взаимодействии с Калманским и Тальменским районами [5].

Вместе с тем, по мнению ряда регионоведов, в целом муниципальные образования слишком медленно реагируют на радикальные экономические преобразования в стране. Эксперты полагают, что только сейчас в отдельных регионах появляются соответствующие ассоциации. Это в перспективе позволит поднять уровень влияния местного самоуправления на развитие всей социально-экономической сферы территории [6, с. 207–209].

Изучение темы показало, что огромное значение для повышения эффективности деятельности общественного городского транспорта имеет процесс информатизации данной сферы, использование новейших информационных технологий. К примеру, Интернет, позволяющий разрабатывать интегрированные приложения с удобным интерфейсом и соблюдением информационной безопасности, спутниковая навигация транспортных средств. Большое внимание уделяется предостав-

лению государственных и муниципальных услуг в электронном формате, в том числе по одному из актуальных направлений — процессу внедрения электронного проездного билета. Целями внедрения электронной проездной системы стали: создание экономически выгодной и удобной для пассажиров системы оплаты проезда на основе современных технологий; повышение удобства и культуры обслуживания; оптимизация маршрутной сети на основе анализа пассажиропотока; реализация гибкой тарифной политики. Для достижения поставленных целей необходимо было решить ряд задач. Среди них — организация безналичной оплаты на общественном транспорте; осуществление автоматизированного учета поездок пассажиров; повышение эффективности использования бюджетных средств, выделяемых на совершенствование работы общественного транспорта; осуществление мониторинга пассажиропотоков по маршрутам; обеспечение контроля оплаты. Так, на конференции АСДГ «Сетевая поездка и ее потенциал для развития общественного транспорта

и устойчивой мобильности» 30 марта 2017 г. обсуждался опыт внедрения в Новосибирске транспортной карты. В Барнауле электронная система оплаты проезда внедрена с 1 августа 2017 г. и постоянно совершенствуется.

Вопросы развития территории находят отражение в документах стратегического развития муниципальных образований. Так, в административном центре Алтайского края оценка состояния транспортной системы дана в Стратегии социально-экономического развития Барнаула до 2025 года, утвержденной решением Барнаульской городской Думы от 19.12.2013 № 234 (в ред. от 31.08.2017 № 859). С целью повышения уровня и качества жизни населения за счет развития дорожно-транспортной системы постановлением администрации города от 19.08.2014 № 1802 (в ред. от 29.03.2019 № 483) утверждена муниципальная программа «Развитие дорожно-транспортной системы города Барнаула на 2015–2025 годы». Ниже приведены данные по финансовому обеспечению этой программы [7].

Таблица 14

**Общий объем финансовых ресурсов для реализации программы развития дорожно-транспортной системы г. Барнаула, тыс. руб.**

Источник финансирования	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Федеральный бюджет	638455,5	637965,0	580000,0	580000,0
Краевой бюджет	374553,7	339212,9	156983,0	150000,0
Бюджет города	1444909,6	1232454,1	1138266,5	1102099,7
Внебюджетные источники	32105,5	30560,0	30340,0	30450,0
Всего	2490024,3	2240192,0	1905589,5	1862549,7

Мы видим, что финансирование программы осуществляется из разных источников, но большая часть средств выделяется из бюджета города.

В Новоалтайске постановлением администрации города от 16.12.2015 была утверждена муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения в городе Новоалтайске на 2016–2020 годы» [8].

Среди многих направлений особо важным считаем спектр вопросов, связанных с проблемами обеспечения комфортабельного, безопасного, качественного транспортного обслуживания пассажиров. Особенно это актуально для слабозащищенных слоев населения, не имеющих собственных транспортных средств, так же как и создание доступной среды для маломобильных групп населения (людей с ограниченными возможностями). Этот вопрос должен решаться совместно органами власти, представителями местного сообщества, так как органы МСУ могут быть наделены государственными полномочиями по финансированию муниципальных транспортных предприя-

тий и перевозчиков для компенсации перевозки льготных категорий пассажиров (при условии получения субвенций из федерального или регионального бюджета). В условиях многообразия форм собственности на транспортные средства и конкуренции муниципального и частного транспорта среди основных механизмов регулирования пассажиропотоков выступает муниципальный заказ на перевозки и диспетчеризация перевозок.

Вопросы реализации городской политики в сфере перевозок транспортом общего пользования, оптимизации автобусных маршрутов, развития системы электронной оплаты проезда, совершенствования инфраструктуры дорожной сети с целью повышения безопасности дорожного движения находят отражение в ежегодных отчетах об итогах работы администрации Барнаула [9, с. 74–75].

Полагаем, что решение поставленных в программных документах задач по обеспечению комплексного развития транспортной инфраструктуры, оптимизации маршрутной сети региона

в целом, Барнаула, Новоалтайска и Барнаульской агломерации в частности, будет успешно осуществлено органами власти совместно с заинтересованными структурами в намеченные сроки. Вместе с тем проведенное исследование показало, что успешный рост и развитие городов невозможно без совершенствования инфраструктуры и коммуникаций городского пассажирского транспорта. У писателя Эдгара По есть известная фраза: «Никакой транспорт не будет попутным, если не знаешь, куда идти». Мы надеемся, что органами публичной власти совместно с населением выбран верный алгоритм развития транспортного комплекса и движение идет в правильном направлении.

В настоящее время дополнительным фактором совершенствования государственной и муниципальной политики в различных сферах управления стало ее приведение в соответствие с националь-

ными проектами по 12 направлениям стратегического развития страны, установленными Указом Президента России от 7 мая 2018 г. (в их число входит и национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги») [11].

Вышеизложенное позволяет в целом сделать вывод о том, что основные направления социально-экономического развития территорий (в том числе и совершенствование транспортного комплекса) действительно заложены в документах стратегического планирования федерального, регионального и местного уровней. А своевременная их корректировка должна проводиться в соответствии с приоритетными национальными целями и задачами, поставленными руководством страны, в том числе обозначенными в Послании Президента России Федеральному Собранию Российской Федерации [12].

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Об утверждении государственной программы Алтайского края «Развитие транспортной системы Алтайского края» на 2015–2022 годы»: Постановление Администрации Алтайского края от 16.10.2014 № 479 (в ред. от 30.05.2019 № 195) // Официальный сайт Алтайского края [Электронный ресурс]. URL: [https://www.altairegion22.ru/official\\_docs/e783323.html?sphrase\\_id=931219/](https://www.altairegion22.ru/official_docs/e783323.html?sphrase_id=931219/) (дата обращения: 20.01.2020).
2. Жидких Н. В. Проблемы развития социальной инфраструктуры крупного города // Вестник алтайской науки. 2015. № 3, 4. С. 242–245.
3. Лякишева В., Шлегель А. Становление и развитие правовых и организационных основ межмуниципального сотрудничества в России // Государственная служба. 2016. № 2 (100). С. 50–52.
4. Официальный сайт Ассоциации Сибирских и Дальневосточных городов [Электронный ресурс]. URL: <https://www.asdg.ru/events/archive/360158/?year=2018>. (дата обращения: 25.11.2019).
5. Официальный сайт Алтайского края [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.altairegion22.ru>. (дата обращения: 20.01.2020).
6. Мищенко В. В., Мищенко И. К. Современные подходы к классификации регионов с позиций структурно-экономического развития // Вестник алтайской науки. 2015. № 2. С. 207–209.
7. Официальный сайт города Барнаула [Электронный ресурс]. URL: <https://barnaul.org/pravoportal/portal/mpa/city/postanovlenie-ot-29-03-2019-483-o-vnesenii-izmeneniy-v-prilozhenie-k-postanovleniyu-administratsii-g/>. (дата обращения: 20.01.2020).
8. Официальный сайт г. Новоалтайска [Электронный ресурс]. URL: <http://www.novoaltaysk.ru/index.php>. (дата обращения: 15.01.2019).
9. Основные итоги работы администрации города Барнаула. Барнаул, 2018. 120 с.
10. Сагателян В. Р., Лякишева В. Г. Новые направления развития транспортной системы г. Барнаула // Актуальные вопросы функционирования экономики Алтайского края: сборник статей / гл. ред. В. В. Мищенко. Вып. 9. Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2017. С. 108–119.
11. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 (в ред. от 19.07.2018) [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/71937200/#friends>. (дата обращения: 10.11.2019).
12. Послание Президента Федеральному Собранию: Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/62582>. (дата обращения: 18.01.2020).

## REFERENCES

1. On approval of the Altai Territory state program «Development of the Altai Territory Transport System for 2015–2022»: Resolution of the Altai Territory Administration dated October 16, 2014 No. 479 (as amended on May 30, 2019 No. 195) // Official website of the Altai Territory [Electronic resource]. URL: [https://www.altairegion22.ru/official\\_docs/e783323.html?sphrase\\_id=931219/](https://www.altairegion22.ru/official_docs/e783323.html?sphrase_id=931219/) (accessed: 20.01.2020).
2. Zhidkikh N.V. (2015) Problems of development of the social infrastructure of a large city // Bulletin of Altai science. 3, 4, 242–245 (in Russian).
3. Lyakisheva V., Schlegel A. (2016) Formation and development of the legal and organizational foundations of inter-municipal cooperation in Russia // State service. 2 (100), 50–52 (in Russian).
4. The official website of the Association of Siberian and Far Eastern cities [Electronic resource]. URL: <https://www.asdg.ru/events/archive/360158/?year=2018>. (accessed: 25.11.2019).
5. The official website of the Altai Territory [Electronic resource]. URL: <http://www.altairegion22.ru>. (accessed: 20.01.2020).
6. Mishchenko V.V., Mishchenko I.K. (2015) Modern approaches to the classification of regions from the standpoint of structural and economic development // Bulletin of Altai science. 2, 207–209 (in Russian).
7. Official website of the city of Barnaul [Electronic resource]. URL: <https://barnaul.org/pravoportal/portal/mpa/city/postanovlenie-ot-29-03-2019-483-o-vnesenii-izmeneniy-v-prilozhenie-k-postanovleniyu-administratsii-g/>. (accessed: 20.01.2020).
8. The official website of Novoaltaysk [Electronic resource]. URL: <http://www.novoaltaysk.ru/index.php>. (accessed: 15.01.2019).
9. The main results of the administration of the city of Barnaul. Barnaul, 2018. 120 (in Russian).
10. Saghatelyan V.R., Lyakisheva V.G. (2017) New directions for the development of the transport system of Barnaul // Actual problems of the functioning of the economy of the Altai Territory In: Mishchenko V.V. (eds.) Actual issues of the functioning of the economy of the Altai Territory. Issue 9. Barnaul: Publishing House Alt. University, 108–119 (in Russian).
11. On the national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period up to 2024: Decree of the President of the Russian Federation of 05/07/2018 No. 204 (as amended on 07/19/2018) [Electronic resource]. URL: <https://base.garant.ru/71937200/#friends>. (accessed: 10.11.2019).
12. Message from the President to the Federal Assembly: Official website of the President of Russia [Electronic resource]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/62582> (accessed: 18.01.2020).

Поступила в редакцию: 30 декабря 2019 г.

Принята к печати: 03 февраля 2020 г.