

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
СТАРООСКОЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ
(С О Ф Н И У « Б е л Г У »)**

ФАКУЛЬТЕТ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТА

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНЫМ ГОРОДСКИМ ПАССАЖИРСКИМ
ТРАНСПОРТОМ (НА МАТЕРИАЛАХ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТА
И СВЯЗИ АДМИНИСТРАЦИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА)**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки
38.03.04 Государственное и муниципальное управление
заочной формы обучения, группы 92071251
Хамзиной Элеоноры Муратовны

Научный руководитель
к.с.н., доцент
Гайдукова Г.Н.

СТАРЫЙ ОСКОЛ 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ В МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ	8
РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫМ ГОРОДСКИМ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ АДМИНИСТРАЦИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА	26
РАЗДЕЛ III. ПРОЕКТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫМ ГОРОДСКИМ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	64
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	68
ПРИЛОЖЕНИЯ	74

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Городской пассажирский транспорт общего пользования - жизненно важная подсистема в городском хозяйстве, от деятельности которой зависит функционирование всех сфер деятельности города, населения, предприятий и организаций. Состояние транспорта и развитие транспортных систем имеют для России исключительное значение. Система транспортного сообщения, как и другие инфраструктурные отрасли, является одним из основных условий жизнедеятельности государства.

Современное общество не представляет своей жизни без использования транспорта. За последнее столетие транспорт претерпел значительные изменения. Техническая наука не стоит на месте. Человек покоряет морские глубины, горные вершины, бескрайний космос, но все же самым необходимым для человека является общественный транспорт.

Свою популярность общественный транспорт приобрел в 19 веке, с появлением заводов и фабрик. Чтобы доставить человека от места жительства до работы, государство решило прибегнуть к кардинальным мерам, пустить муниципальный транспорт, на тот момент не приносящий прибыли, чтобы повысить мобильность горожан.

В настоящее время муниципальный городской транспорт играет первостепенную роль в социально-экономическом, демографическом, культурном развитии. Человек XXI века характеризуется интенсивными коммуникационными процессами, постоянно развиваясь и покоряя новые горизонты. Повысилась трудовая и деловая активность населения, увеличиваются потребности в посещении торговых центров, объектов культуры и досуга, потребности в поездках за город. Это приводит к стремительному увеличению спроса на передвижение, а, следовательно, к необходимости увеличения количества обслуживающего транспорта, так, чтобы это не сказывалось на качестве предоставляемых услуг: безопасность, удобство, надежность транспорта. Во многих российских городах

существующие объекты транспортной инфраструктуры и сам городской транспорт не могут в полном объеме удовлетворить этот растущий спрос.

Таким образом, актуальность выпускной квалификационной работы обусловлена тем, что проблема регулирования и управления муниципальным городским пассажирским транспортом типична для большинства российских городов, поэтому необходима разработка механизмов муниципального управления городским пассажирским транспортом, с учетом современных требований, предъявленных к городским перевозкам.

Степень изученности проблемы. Проблемы транспортного обслуживания в различные времена всегда были актуальны. Транспортные услуги, городской пассажирский транспорт, основные проблемы, возникающие в данной сфере, исследовались такими российскими учеными, как: Е.В. Будрин, А.В. Гузенко, А.Н. Петров, А.И. Солодкий, Н.М. Сутырин, В.А. Федоров, Ю.А. Хегай, В.В. Яворский¹. Исследование общетеоретических разработок, внедрение инновационных методов описанные в их трудах, помогли сформировать представление о существующих проблемах транспортной отрасли, выделить основные недостатки и пути их решения. Несмотря на то, что ученые всего мира регулярно занимаются этой проблемой транспортной системы, она до сих пор не потеряла своей актуальности.

В качестве **проблемы** исследования выступает противоречие между необходимостью совершенствования управления устойчивым

¹ Будрин А. Г., Кононова Г. А., Будрина Е. В. Экономика автомобильного транспорта. М., 2015; Гузенко А.В. Развитие городского пассажирского транспорта мегаполиса: проблемы и перспективы // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 368; Петров А.Н., Карпова Г.Н., Хорева Л. В. Концептуализация подходов к формированию целостной теории услуг // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. 2012. № 1; Солодкий А.И., Горев А. Э, Бондарева А.Д. Транспортная инфраструктура. СПб, 2016; Сутырин Н.М., Рохчина В. Е., Чекалина В.С. Плановое регулирование развития транспортного комплекса города. СПб., 2016; Федоров В. А. Научный подход к проблеме развития систем городского пассажирского транспорта // Молодой ученый. 2014. № 8; Хегай Ю.А. Проблемы и перспективы развития транспортной системы в России // Теория и практика общественного развития. 2014. № 4; Яворский В.В. Интеллектуальные системы анализа данных о функционировании городского транспорта. Астана, 2013.

функционированием транспортной системы на территории муниципального образования и недостаточной разработанностью практических рекомендаций по организации этого процесса на местном уровне.

В качестве основной **гипотезы исследования** выступает предположение о том, что основные проблемы устойчивого функционирования системы управления предоставлением транспортных услуг населению связаны с реформированием методов и технологий управления и обусловлены недостаточными финансовыми ресурсами, выделяемыми на развитие муниципальной транспортной системы.

В связи со сложностью и недостаточной изученностью данных проблем, практической необходимостью их научного осмысления и аналитического обобщения определены цель, задачи и направления настоящего исследования.

Объектом исследования является система управления муниципальным городским пассажирским транспортом.

Предметом – механизм управления муниципальным городским пассажирским транспортом на территории Старооскольского городского округа.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка рекомендаций по совершенствованию механизма управления муниципальным городским пассажирским транспортом Старооскольского городского округа.

В соответствии с поставленной целью определены **задачи выпускной квалификационной работы:**

1. Изучить организационно-правовые основы муниципального управления в сфере транспортной системы Старооскольского городского округа.
2. Рассмотреть деятельность органов местного самоуправления в сфере предоставления транспортных услуг и проанализировать механизм управления системой городского транспорта в Старооскольском городском

округе.

3. Предложить направления совершенствования механизма управления муниципальным городским транспортом в муниципальном образовании.

Эмпирическую работу составили Конституция Российской Федерации¹, Гражданский кодекс Российской Федерации², Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»³, результаты непосредственных исследований процесса перевозок пассажиров наземным пассажирским транспортом Старого Оскола, а также другие нормативно-правовые документы и материалы управления транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа⁴.

Методы исследования. Для решения поставленных задач и проверки выдвинутой гипотезы использовались следующие методы:

– теоретические: анализ научной и специальной литературы, восхождение от абстрактного к конкретному, систематизация;

– эмпирические: наблюдение, беседа, сравнение, анализ и обобщение полученных данных, методы статистической обработки материалов исследования.

Научно-практическая значимость работы заключается в том, что идеи, выводы и предложения, содержащиеся в ней, могут быть использованы для дальнейшего развития научных исследований в области управления

¹ Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года (с изменениями от 30 декабря 2008 года, от 21 июля 2014 года) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». URL: <http://www.consultant.ru/>. (дата обращения: 01.12.2016).

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 № 51-ФЗ (ред. от 07.02.2017) // Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 09.02.2017).

³ Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федеральный закон от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ. // Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.12.2016).

⁴ Об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа: решение совета депутатов Старооскольского городского округа №539 от 24.03.2017 // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL: <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 25.04.2017).

транспортным хозяйством в муниципальных образованиях Российской Федерации, а также при разработке нормативной правовой базы и программных мероприятий по реализации управления муниципальным городским пассажирским транспортом в Старооскольском городском округе Белгородской области.

Структура выпускной квалификационной работы определялась логикой исследования и поставленными задачами. Она включает в себя введение, три раздела, заключение, библиографический список использованной литературы, приложения.

РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ В МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Правильное функционирование городского пассажирского транспорта значимо для становления общественной и производственно-экономической сферы любого города. В связи с ростом и становлением города возрастает нагрузка на социальный транспорт, неотвратимо появляются задачи, связанные с оказанием транспортных услуг населению. Результативная организация управления городским пассажирским транспортом должна быть ориентирована на учет интересов предприятий перевозчиков, при возрастании яруса качества предоставляемых транспортных услуг¹.

В данном разделе мы кратко рассмотрим основные понятия темы, нормативно-правовую базу, характеристику транспортной системы в России, от начала ее развития до настоящего времени, а также основные проблемы развития транспортного управления.

Сейчас городской муниципальный транспорт общего пользования обеспечивает основную часть трудовых поездок населения и является важнейшей составной частью городской инфраструктуры. Автобусным транспортом обслуживается около полутора тысяч городов и поселков городского типа, а также почти 80000 населенных пунктов, расположенных в сельской местности. Наземным электрическим транспортом (трамвай, троллейбус) – более ста городов. Метрополитен имеется в 6 городах. Всего действует около десяти тысяч городских и более тринадцати тысяч пригородных автобусных маршрутов².

Городской пассажирский транспорт в Российской Федерации начал

¹ Гузенко А. В. Развитие городского пассажирского транспорта мегаполиса: проблемы и перспективы // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 368. С. 135.

² Справки о состоянии городского пассажирского транспорта РФ // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: [http:// www.mintrans.ru/ministry/](http://www.mintrans.ru/ministry/) (дата обращения: 01.12.2016).

массово развиваться в конце XIX столетия. В начале это были гужевые повозки омнибусы, которые скоро затем заменила конка – прообраз нынешнего трамвая на конной тяге. Потом появился настоящий электрифицированный трамвай, который в начале XX века становится основным видом общественного транспорта в городах России. В это же идут попытки внедрения транспорта с двигателями внутреннего горения – автобусов. Их преимущество заключается в простоте и общедоступности прокладки новых путей, которые не требовали ни рельсов, ни линий электропередачи. И хотя до середины XX столетия трамвай оставался основным городским наземным транспортом, уже в 1900 году в Санкт-Петербурге ездило 90 автобусов.

После развала СССР, общественный транспорт в Российской Федерации начал изменяться. На первое место по применению вырвался автобус, в городах стала формироваться система маршрутных такси, по сей день они являются основными средствами передвижения для большинства россиян.

Транспортная система России включает автомобильный, воздушный, железнодорожный, морской, внутренний водный и трубопроводный виды транспорта. Элементами транспортной системы являются также промышленный транспорт и городской общественный транспорт. Транспорт обеспечивает получение около 8% ВВП. На транспорте занято свыше 3,2 млн. человек, что составляет 4,6% работающего населения. На рис. 1.1 статистика перевозки пассажиров по видам транспорта, нам показана динамика пассажиропотока за 2015 и 2016 годы. Текущая статистика говорит нам о преобладании автобусного транспорта, над всеми прочими видами.

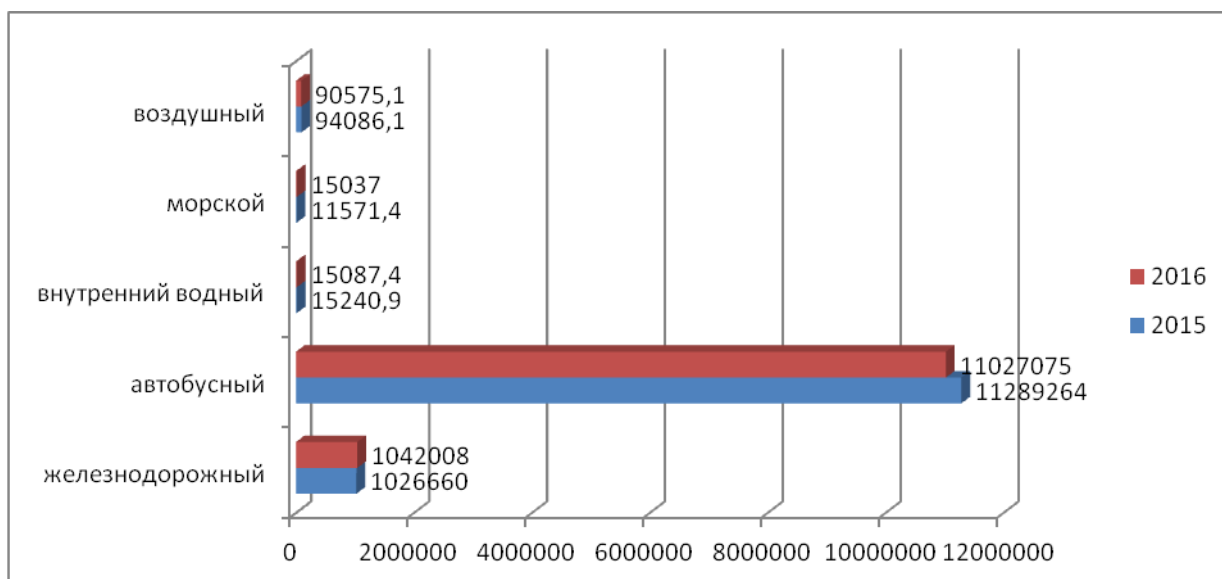


Рис. 1.1. Статистика перевозки пассажиров по видам транспорта

Характер подвижности населения, уровень развития производства и торговли определяют спрос на услуги транспорта.

В научных источниках встречается несколько определений городского муниципального транспорта, рассмотрим некоторые из них:

– «городской вид транспорта, выполняющий систематические перевозки пассажиров по установленным и фиксированным на длительный срок времени маршрутам, известным населению»;

– «многофункциональную транспортную систему, которая соединяет разные виды транспорта и осуществляет движение по территории города и ближайшей пригородной зоне»;

– «функционирующую на территории города и в иных случаях за ее пределами устойчивую, развивающуюся систему перевозок пассажиров в соответствии с социально-экономическими концепциями и планированием жизнеобеспечения города»¹.

Исходя из этого, мы можем заключить, что городской муниципальный транспорт – это устойчивая система регулярных перевозок пассажиров в черте города и за его пределами в соответствии с социальными и экономическими концепциями и планами развития города. Основными

¹ Федоров В. А. Научный подход к проблеме развития систем городского пассажирского транспорта // Молодой ученый. 2014. № 8. С. 624.

целями городского пассажирского транспорта являются:

- минимальные затраты времени и денежных средств на поездку;
- высокая комфортабельность;
- минимальная себестоимость работы транспортных предприятий.

Необходимо отметить, что основная роль городского муниципального транспорта заключается в возможности экономии времени, затраченного на перемещение населения между различными районами города. Использование транспорта позволяет в значительной мере увеличить радиус контактов современного жителя мегаполиса¹.

Автоперевозчики – это хозяйствующие субъекты, к которым относятся муниципальные и частные предприятия пассажирского транспорта, а также индивидуальные предприниматели, имеющие лицензию на перевозку пассажиров более 8 человек и зарегистрированные в установленном порядке в налоговом органе, предоставляют транспортные услуги населению в границах муниципального образования, если их деятельность регулируется органами местного самоуправления, а также осуществляют пригородные и междугородные перевозки, если их деятельность регулируется органами государственной власти области².

Анализируя действия организаций пассажирского транспорта, можно выделить несколько особенностей управленческой деятельности:

- основная деятельность происходит за пределами территории предприятия, что требует особого внимания к контролю за работой на линии и применению средств производственной связи;
- перевозочная деятельность имеет высокую социально-политическую весомость;
- потребность в перевозках проявляется статистически, находится в зависимости от всевозможных внешних факторов, что повышает роль и

¹ Гузенко А. В. Развитие городского пассажирского транспорта мегаполиса: проблемы и перспективы // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 368. С. 137.

² Солодкий А. И., Горев А. Э, Бондарева А. Д. Транспортная инфраструктура. СПб., 2016. С. 89.

значение диспетчерского управления;

– муниципальные перевозки осуществляются с привлечением бюджетных средств, значительная доля пассажиров пользуется льготами, что требует специального режима финансирования перевозчиков и контроля над его расходами;

– безопасность перевозки пассажиров имеет первостепенное значение и должно преобладать над экономическими интересами автоперевозчиков.

Это позволяет нам сделать вывод, что субъекты транспортного обслуживания населения в лице органов местного самоуправления осуществляют правовое регулирование реализуемой функции, выполняют возложенные на них права и обязанности в границах своих полномочий, а автоперевозчики – просто дают населению услуги пассажирского транспорта исходя из собственных интересов, интересов муниципальных образований и руководствуясь правовыми нормами¹.

Транспортное обслуживание населения в нашем регионе регулируется «Законом Белгородской области об организации транспортного обслуживания населения на территории Белгородской области»² и Федеральным законом №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в российской федерации»³.

Главная цель органов местного самоуправления, состоит в правильно расставленных приоритетах при организации управления механизмом муниципального пассажирского транспорта.

¹ Солодкий А. И., Горев А. Э., Бондарева А. Д. Транспортная инфраструктура. СПб., 2016. С. 89.

² Об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа: решение совета депутатов Старооскольского городского округа № 539 от 24.03.2017 г.// Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL: <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 24.04.2017).

³ 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: федер. закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ. // Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.12.2016).

От результативности функционирования городского пассажирского транспорта зависит изменение условий и уровня жизни населения, безопасность работы подвижного состава, доступность и удобство поездки, регулярность сообщений при безусловном обеспечении безопасности перевозок.

По мнению Будриной Е. В., доктора экономических наук, заведующего кафедрой управления транспортными системами, чтобы «обеспечить верное выполнение своих целей в области регулирования автотранспортной деятельности государство применяет нормативно-правовые, экономические и комплексные методы»¹.

Нормативно-правовые методы направлены на обеспечение надежности (правила дорожного движения, правила перевозки опасных грузов) и регулирования рынка транспортных услуг (государственная регистрация организаций и индивидуальных предпринимателей, лицензирование и квотирование).

Государственная регистрация организаций и индивидуальных предпринимателей производится в соответствии с федеральным законодательством. Индивидуальным предпринимателям необходимо стать на налоговый учет в соответствующих органах власти.

Лицензия представляет собою документ, дающий право ее владельцу осуществлять определенный вид работы в течение заданного срока при постоянном воплощении требований и условий. Лицензирование – это комплекс мероприятий, связанных с выдачей лицензии государственными органами. Основной лицензирующий орган на автомобильном транспорте – Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

Лицензированию подлежит деятельность юридических лиц независимо от ее организационно-правовой формы, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования

¹ Будрин А. Г., Кононова Г. А., Будрина Е. В. Экономика автомобильного транспорта. М., 2015. С. 114.

юридического лица и выполняющих конкретный вид автотранспортных услуг.

Сертификация – это действие третьей стороны, доказывающее, что должным образом идентифицированные продукция, процесс или услуга соответствуют заданным требованиям. Система сертификации на автомобильном транспорте представляет собой комплекс взаимосвязанных систем сертификации однородной продукции (автотранспортные средства, гаражное оборудование, эксплуатационные материалы) и услуг по различным направлениям деятельности (по перевозке пассажиров, грузов, ТО и ремонт). Сертификация может быть обязательной и добровольной. Участники сертификации – Госстандарт РФ, федеральные органы исполнительной власти, испытательные лаборатории, изготовители продукции, продавцы, исполнители услуг.

Экономические методы регулирования транспортных услуг включают налоги, тарифы, штрафные санкции, банковские проценты за кредит, льготы и т.д.

Комплексные методы регулирования автотранспортной деятельности представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер (устав автомобильного транспорта, правила перевозок грузов и пассажиров).

Государственное регулирование в сфере организации дорожного движения в Российской Федерации осуществляет государственная инспекция по безопасности дорожного движения (ГИБДД), работающая в составе Министерства внутренних дел РФ¹.

Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта в Российской Федерации – является Министерство транспорта, осуществляющее функции по выработке государственной политики в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, обеспечения безопасности

¹ Будрина Е. В. Экономика транспорта. М., 2016. С. 64.

судоходных гидротехнических сооружений, дорожного хозяйства, обеспечения транспортной безопасности, регистрации прав на воздушные суда, и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автодорогах.

Министерство транспорта РФ делится на департаменты: в области гражданской авиации, дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, морского и речного транспорта, железнодорожного транспорта, департамент международного сотрудничества, правового обеспечения и законопроектной деятельности, департамент программ развития, имущественных отношений и территориального планирования, административный департамент, департамент транспортной безопасности и специальных программ, экономики и финансов, государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу, специальный отдел¹.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет свою деятельность непосредственно или через подведомственные организации во взаимодействии с другими федеральными органами, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями. Минтранс России разрабатывает положение о лицензировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом и представляет его на утверждение Правительства Российской Федерации. Пассажирский городской и междугородный автомобильный транспорт, а также электротранспорт (трамваи, троллейбусы) находятся в ведении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Основными нормативно-правовыми источниками в сфере транспортного регулирования являются:

¹ Об утверждении Положения о министерстве транспорта РФ: постановление Правительства РФ №395 от 30.03.2004 (в ред. 09.04.2017) // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <http://www.mintrans.ru/ministry/about/> (дата обращения: 10.05.2017).

– Конституция Российской Федерации (согласно ст. 71 – федеральный транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации)¹;

– законодательство федерального уровня, регулирующее транспортную деятельность (кодексы, федеральные законы) – например, Гражданский кодекс Российской Федерации определяет правила перевозок пассажиров и багажа, иных транспортных обязательств; основные положения, связанные с ответственностью перевозчика, с порядком предъявления исков;

– нормативные правовые акты, регулирующие транспортную деятельность (постановления Правительства РФ, указы Президента РФ);

– ведомственные документы (приказы министерств и ведомств).

Следует также отметить, что определенные направления деятельности различных отраслей транспорта регулируют: Налоговый кодекс РФ; Трудовой кодекс РФ; Воздушный кодекс РФ; Кодекс торгового мореплавания РФ; Кодекс внутреннего водного транспорта РФ; Устав железнодорожного транспорта РФ, и другие законодательные акты РФ.

Согласно Федеральному Закону № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» субъектом управления в транспортном комплексе на территории муниципального образования выступают органы государственного и муниципального управления, осуществляющие возложенные на них полномочия по регулированию рынка транспортных услуг и перевозок; общественные организации, призванные защищать интересы пассажиров, перевозчиков и третьих лиц; юридические лица и индивидуальные предприниматели без образования юридического лица, осуществляющие пассажирские перевозки.

Статьи 14 и 15 данного закона, к вопросам местного значения, относят создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения, а

¹ Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года (с изменениями от 30 декабря 2008 года, от 21 июля 2014 года) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.12.2016).

к вопросам местного значения муниципальных районов - создание условий для предоставления транспортных услуг населению, организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района.

В период с 2002 по 2010 годы основным программным документом, на основе которого осуществлялось развитие транспортной системы Российской Федерации, была Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России».

Важным принципом формирования Программы стал учет региональных особенностей, потребностей и возможностей развития транспорта, а также роли территориальных образований в модернизации транспортной системы.

Реализация Программы на первом этапе предусматривала развитие транспортной системы, ориентированное на лучшее использование имеющихся мощностей и устранение «узких мест». На втором этапе – с 2006 по 2010 год – необходимость ускорить развитие транспортной системы, повысив при этом эффективность и качество транспортного обслуживания.

Программа была направлена на создание инфраструктурных условий для социально-экономического развития страны на основе повышения сбалансированности, эффективности и безопасности транспортной системы, обеспечивающей жизненно важные интересы страны. Итогами Программы был проведен капитальный ремонт более 23 тыс. километров автомобильных дорог общего пользования, 1210 населенных пунктов обеспечены подъездом по дорогам с твердым покрытием. Однако, темпы автомобилизации опережали темпы развития автодорожной сети, что привело к увеличению протяженности участков федеральных автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки.

Пассажирский транспорт относится к числу важнейших отраслей жизнеобеспечения городов, от функционирования которого зависит как работа хозяйственного комплекса, так и качество жизни населения. Исходя

из этого, следует, что транспортная система города должна обеспечивать бесперебойное, безопасное своевременное перемещение людей и грузов.

Для услуг, предоставляемых перевозчиком, критерии качества приводятся в следующем порядке:

1. Надежность.
2. Безопасность.
3. Удобство.
4. Чистота и комфорт.

Основные количественные показатели пассажирского транспорта общего пользования:

1. Пассажирооборот.
2. Количество выполненных рейсов.
3. Интервал движения на маршруте.
4. Средняя скорость движения.
5. Тарифная величина¹.

Администрация города, исходя из транспортных потребностей населения, формирует маршрутную сеть, открывает регулярные маршруты, организует введение в эксплуатацию объектов инфраструктуры маршрутной сети, необходимых для осуществления перевозок.

Муниципальные заказы на осуществление перевозок пассажирским транспортом без бюджетного финансирования размещаются на конкурсной основе среди предприятий (предпринимателей), способных обеспечить требуемые безопасность и регулярность перевозок по установленным расписаниям только в случае превышения количества поданных от предприятий (предпринимателей) заявок на право осуществления перевозок по конкретному маршруту предельному количеству подвижного состава, обеспечивающему безопасность перевозок.

С победителями конкурса, а также с предпринимателями

¹ Пугачев И. Н., Куликов Ю. Н., Сердюкевич В. Н. Показатели качественного функционирования транспортного комплекса РФ // Наука и техника. № 3. 2015. С. 54.

(предприятиями), допущенными к осуществлению перевозок пассажиров без проведения конкурсов, заключается договор.

Перевозчик обязан:

- согласовать маршрут, график и расписание движения транспортных средств с управлением по транспорту;
- заключить договор с юридическим лицом на диспетчерское обслуживание и использование объектов инфраструктуры обустройства маршрутной сети, обеспечивать поступление своевременных и достоверных данных о выполненном объеме транспортной работы, регулярности выполнения расписания.

Маршрутные и прочие пассажирские перевозки автомобильным транспортом подлежат лицензированию в соответствии с действующим законодательством о лицензировании. Перевозки городским электрическим транспортом лицензирования не требуют.

Транспортная проблема также связана с:

- резким сокращением и старением парка подвижного состава;
- сокращением маршрутной сети;
- снижением объема пассажироперевозок;
- ухудшением качества транспортного обслуживания населения общественным транспортом, обусловленным увеличением продолжительности поездки и наполняемости салона подвижной единицы;
- потерей конкурентоспособности по сравнению с транспортом субъектов малого предпринимательства;
- снижением уровня оперативного управления движением подвижного состава;
- ухудшением технико-экономических показателей работы и финансового состояния транспортных хозяйств (пробега, коэффициента выпуска, вагоно-часов и машино-часов работы на линии). Финансовое положение большинства предприятий общественного пассажирского

транспорта близко к критическому¹.

В большинстве субъектов РФ и муниципальных образований нет достаточных собственных финансовых ресурсов для обеспечения темпов обновления и наращивания парка городского пассажирского транспорта, его материально-технической базы. Поэтому одним из путей решения транспортной проблемы в городах РФ является совершенствование механизма оперативного управления движением.

Совершенствование механизма управления городского пассажирского транспорта требует комплексного подхода, основанного на единстве организационно-технологических и транспортно-логистических процессов его деятельности.

Автотранспорт обеспечивает главным образом внутрирайонные перевозки пассажиров, осуществляет централизованные перевозки от железнодорожных станций, аэровокзалов, речных и морских портов и обратно.

Автомобильный муниципальный транспорт выполняет основной объем пассажирских перевозок – почти 90% от всех перевозок пассажиров основными видами магистрального транспорта. Однако основная их часть – около 80% – приходится на внутригородские перевозки. Доля пригородных поездок составляет 18%, а междугородных – лишь 2%. В последние годы в крупных городах резко возрастает парк индивидуальных легковых автомобилей, что приводит к увеличению их доли в пассажирских перевозках.

Пассажирские перевозки на автомобильном транспорте выполняются маршрутными и заказными автобусами, маршрутными таксомоторами и легковыми автомобилями-такси.

Существуют следующие виды автобусных перевозок:

– городские – их маршруты пролегают по территории городов и

¹ Вельможин А. В., Гудков В. А., Миротин Л. Б., Ширяев С. А. Пассажирские автомобильные перевозки. М., 2012. С. 251.

характеризуются расстояниями 300...500 м между остановочными пунктами и большой частотой движения автобусов;

– пригородные – обеспечивают связь между городами и пригородными поселками (до 50 км). По характеру эти перевозки близки к городским;

– междугородные – осуществляются за пределы черты города на расстояние свыше 50 км. Частота движения определяется расписанием;

– туристско-экскурсионные и специальные (выполняют заказные или ведомственные автобусы) – ведомственные, санаторно-курортные перевозки, перевозки детей, отдыхающих в пионерских лагерях и т.п. – являются нерегулярными и организуются по мере возникновения потребности в них¹.

Автобусные маршруты подразделяют на:

– постоянные – бесперебойное функционирование в течение всего года;

– сезонные – их открывают только на определенный период по мере возникновения потребности в них;

– обычные – предусматривают движение автобусов от начального до конечного пункта с остановками на всех промежуточных пунктах;

– экспрессные – автобусы следуют по всему маршруту, но останавливаются только на некоторых важнейших остановках или совсем не имеют промежуточных остановок;

– укороченные – на таких маршрутах часть автобусов следует не по всему маршруту, а только по участку с наиболее напряженным пассажиропотоком.

Диспетчерская служба автобусного транспорта осуществляет контроль над своевременным выпуском автобусов на линию и выполнением расписания движения, принимает меры по ликвидации случаев нарушения движения, оформляет документы автобусных бригад и ведет диспетчерский

¹ Петров А. Н., Карпова Г. А., Хорева Л. В. Концептуализация подходов к формированию целостной теории услуг // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. 2012. №1. С. 40.

учет и отчетность по работе автобусов на линии¹.

В городах, обладающих эффективной транспортной системой, успешно сочетаются институциональные механизмы, экономические меры и бюджетные ресурсы. Об эффективной организации транспортных систем можно выделить несколько общих факторов:

1. Наличие стратегического планирования, в рамках которого:

– последовательность перспективного планирования и реализации достигается за счет применения таких процедур планирования, которые связывают воедино: а) долгосрочную стратегию; б) план финансирования расходов на среднесрочную перспективу (обычно на пять лет); с) ежегодный бюджетный процесс.

– городской транспорт рассматривается комплексно, когда политика землепользования, строительство автомобильных дорог, организация дорожного движения и работа пассажирского транспорта подпадают под общие правила стратегического регулирования и образуют единое целое за счет применения комплексных процедур стратегического планирования (как правило, на основе стратегии, утвержденной в установленном порядке и имеющейся в открытом доступе);

– управление важнейшими транспортными функциями осуществляется на уровне городской агломерации, когда существует единое управление городской агломерации (как, например, в Стамбуле (Турция)), единый специализированный орган управления пассажирским транспортом на уровне городской агломерации (как, например, в городах США) или прочные объединения органов управления смежных территорий (как, например, в городах Франции)².

2. Во-вторых, эффективное управление развитием улично-дорожной

¹ Давыдова Л. В. Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта // Финансовая аналитика. 2014. № 12 (198). С. 3-4.

² Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://m.mintrans.ru/documents/> (дата обращения: 01.12.2016).

сети и организацией дорожного движения автотранспортных средств, включая следующее:

- наличие структуры, занимающейся строительством и содержанием автомобильных дорог, которая финансируется в должном объеме и опирается на использование эффективных современных организационно-управленческих систем, обеспечивающих эффективное распределение ресурсов;

- наличие структуры, занимающейся организацией дорожного движения, которая финансируется в должном объеме и имеет штат квалифицированных сотрудников, способных надлежащим образом использовать современные технологии и обеспечить эффективное и безопасное движение по автомобильным дорогам;

- организация единого парковочного пространства в масштабах всего города, в основе которой лежит законодательство, регулирующее размещение уличных парковок и внеуличных стоянок в соответствии с городской транспортной стратегией и рассматривающее политику в сфере организации хранения и парковки личного автотранспорта как инструмент регулирования размещения застройки в периферийной части города, а также инструмент регулирования спроса на поездки на легковом автотранспорте в центральные районы города с перегруженной УДС.

3. Эффективная система общественного транспорта, созданная за счет:

- развития скоростного пассажирского транспорта, который является центральным звеном системы общественного транспорта, способным стать реальной альтернативой индивидуальному автотранспорту;

- осуществления интеграции всех видов транспорта в единую систему, включая планирование доли услуг, осуществляемых различными видами транспорта, обеспечение физически удобных пересадок и создание интегрированных систем продажи билетов и информирования пассажиров;

- разделения функций планирования и эксплуатации транспортных

систем с применением профессионального контроля в сфере планирования услуг и тарифов на проезд, а также заключения контрактов на транспортное обслуживание населения, мониторинга и обеспечения исполнения контрактов;

– эффективной закупки услуг в рамках контрактов на транспортное обслуживание населения, которые заключаются по итогам конкурсов, охватывающих все виды перевозок, коммерческих или субсидируемых, а также коммерциализация деятельности муниципальных предприятий пассажирского транспорта¹.

Обеспечивая качественную работу, пассажирский транспорт осуществляет доставку работающего населения к местам приложения труда и оказывает влияние на эффективное функционирование экономики региона.

Социальный эффект от развития системы городского пассажирского транспорта проявляется в повышении доступности учреждений образования, здравоохранения и спорта, культуры и отдыха, торговли, что способствует полному удовлетворению спроса населения на различные виды услуг. В связи с этим экономический потенциал города и развитие системы городского пассажирского транспорта взаимообусловлены.

Таким образом, рассмотрение теоретико-методологических основ механизма управления транспортной системой в муниципальном образовании позволяет сделать следующие выводы:

1. Развитая транспортная система является показателем хорошего, в первую очередь, экономического, а также социального развития страны. Доступность для населения объектов различной направленности: работа, здравоохранение, развлечение, учебные центры и другое, говорит об эффективном механизме управления данной сферой деятельности.

2. В России на протяжении многих лет разрабатываются различные

¹ Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года: Приказ Минтранса РФ № 45 от 12.05.2005 // Консультант Плюс: справочная правовая система: URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.12.2016).

программы и транспортные стратегии, которые предлагают определенные цели для усовершенствования транспортной сферы, но, к сожалению, не достаточно четко описывают методы решения проблем. Оптимальное развитие транспортной системы должно начинаться с государственной поддержки и заканчиваться качественной работой транспортных служащих.

3. Государству необходимо разработать четкую правовую основу для решения вопросов между органами муниципальной власти и предприятиями транспортного обслуживания населения. Остро стоит вопрос недостаточного финансирования муниципального пассажирского транспорта, быстрого старения и изношенности городского автопарка, что приводит к некачественной работе транспортной системы. Внедрение инновационных технологий, экономическая поддержка государства предприятий, предлагающих транспортное обслуживание населению, выбор в пользу современного экологически безопасного топлива приведет к улучшению всей транспортной инфраструктуры.

**РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНЫМ ГОРОДСКИМ ПАССАЖИРСКИМ
ТРАНСПОРТОМ В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ
АДМИНИСТРАЦИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

На региональном уровне работу транспортных систем координирует Департамент строительства и транспорта Белгородской области.

Департамент строительства и транспорта Белгородской области является органом исполнительной власти Белгородской области, который осуществляет функции проведения единой государственной политики в сфере строительства, градостроительства и архитектуры, транспорта и дорожного комплекса Белгородской области¹.

Основными задачами департамента являются:

- обеспечение комплексного социально-экономического развития области в сферах строительства и транспорта;
- создание благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата для развития конкурентоспособных производств на предприятиях строительного комплекса;
- развитие материально-технической базы отраслей социальной сферы;
- развитие транспортной инфраструктуры и благоустройство населенных пунктов области;
- организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и воздушным транспортом.

На муниципальном уровне эту работу выполняет Департамент по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству, управление транспорта и связи администрации Старооскольского

¹ О направлении деятельности департамента строительства и транспорта Белгородской области // Департамент строительства и транспорта Белгородской области. URL : <http://www.belgorodstroy.ru/o-departamente/> (дата обращения: 16.03.2017).

городского округа. Что отмечено в схеме структуры администрации Старооскольского городского округа (Приложение А). В его деятельность входит, в соответствии с Положением об управлении транспорта и связи администрации муниципального образования Старооскольский городской округ (Приложение Б): обеспечение реализации полномочий администрации городского округа в сфере транспорта и связи, определение приоритетных направлений развития Старооскольского городского округа в сфере транспорта и связи, создание благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата для развития конкурентоспособных услуг в сфере транспорта и связи, организация транспортного обслуживания и развитие транспортной инфраструктуры на территории Старооскольского городского округа¹.

Необходимо отметить, что Управление в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет следующие функции:

- обеспечение равенства доступа на рынок транспортных услуг перевозчиков;
- создание благоприятных и безопасных дорожных условий;
- обследование состояния и обустройства пешеходных переходов в местах массового скопления обучающихся в районах общеобразовательных учреждений;
- организация проведения конкурса на право заключения договора на обслуживание пассажирских перевозок на муниципальных маршрутах регулярных перевозок;
- производит расчет размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования местного значения;
- осуществление выдачи разрешений на перевозку крупногабаритных,

¹ Об управлении транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа: официальный сайт // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL : <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 16.03.2017).

тяжеловесных и опасных грузов;

– осуществление организации маршрутных пассажирских перевозок на автомобильном транспорте и контроль над работой пассажирского транспорта;

– обеспечение организации пассажирского обслуживания льготных категорий граждан по единым социальным проездным билетам;

– осуществляет обследование аварийно-опасных участков на автодорогах с составлением схем обустройства искусственной неровности;

– осуществляет контроль обеспечения доступности и гарантированности предоставления качественных услуг при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа;

– осуществляет разработку паспортов на регулярные муниципальные маршруты;

– информирование населения о принимаемых и принятых решениях в сфере транспортного обслуживания;

– оказание содействия в разрешении споров в сфере транспортного обеспечения в пределах своей компетенции;

– организует работу по подготовке дислокации дорожных знаков и разметок;

– обеспечивает создание условий для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам связи, предназначенным для работы с пользователями услуг связи, в том числе к местам оказания услуг связи и местам их оплаты на объектах связи;

– обеспечивает организацию предоставления бесплатного информационно-справочного обслуживания, предоставления сведений об абонентах сетей связи;

– координирует работу по разработке проектов построения - сетей связи;

– с учетом требований обеспечения устойчивости и безопасности их

функционирования;

– осуществляет контроль соблюдения требований, установленных органом исполнительной власти Белгородской области, органами местного самоуправления Старооскольского городского округа и области связи, касающихся организационно-технического взаимодействия с предприятиями связи, при строительстве сетей связи (пропуска графика и его маршрутизации)¹.

Структура Управления транспортом и связью представлена на рис. 2.1.

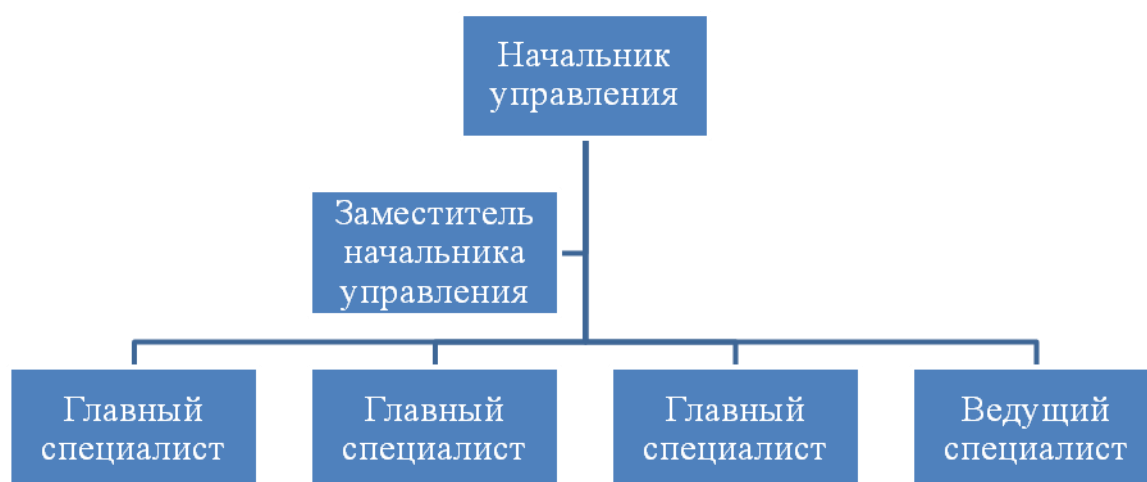


Рис. 2.1. Структура управления транспортом и связью администрации Старооскольского городского округа

Работу Управления возглавляет начальник, который назначается и освобождается от занимаемой должности главой администрации Старооскольского городского округа по представлению первого заместителя главы администрации городского округа по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству и несет персональную ответственность за выполнение возложенных на Управление задач и функций².

¹ Об управлении транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа: официальный сайт // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL : <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 12.03.2017).

² Об утверждении Положения об управлении транспорта и связи департамента по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству администрации Старооскольского городского округа: распоряжение главы администрации Старооскольского городского округа от 16.10.2014 №130-ро // Портал Администрации

Начальник Управления:

– руководит деятельностью Управления и несет персональную ответственность за выполнение возложенных на Управление задач и осуществление им своих функций;

– обеспечивает выполнение муниципальных правовых актов органов местного самоуправления Старооскольского городского округа;

– представляет интересы Управления в органах государственной власти, иных организациях и учреждениях;

– на основании делегированных главой администрации Старооскольского городского округа полномочий подписывает договоры, соглашения, а также иные документы от имени администрации городского округа по вопросам, отнесенным к компетенции Управления;

– вносит в установленном порядке на рассмотрение главы администрации Старооскольского городского округа проекты муниципальных правовых актов по вопросам, входящим в компетенцию Управления;

– обеспечивает взаимодействие Управления с федеральными органами исполнительной власти и их территориальными органами, органами государственной власти Белгородской области, государственными унитарными предприятиями и учреждениями, органами местного самоуправления муниципальных районов и городских округов, общественными объединениями и иными организациями по вопросам, относящимся к компетенции Управления;

– обеспечивает соблюдение работниками Управления правил внутреннего трудового распорядка, должностных инструкций, порядка работы со служебными документами, вносит предложения главе администрации Старооскольского городского округа о поощрении сотрудников Управления, а также о привлечении их к дисциплинарной

ответственности.

В период временного отсутствия начальника Управления его обязанности исполняет заместитель начальника Управления¹.

Организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа осуществляется в соответствии с федеральными законами от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»², от 08 ноября 2007 г. № 259 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»³, Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112⁴, законом Белгородской области от 30 апреля 1999 г. № 63 «О маршрутных пассажирских перевозках в Белгородской области»⁵, Положением об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа, утвержденным решением Совета депутатов Старооскольского городского округа от 15 августа 2008 г. № 143⁶.

¹ Об утверждении Положения об управлении транспорта и связи департамента по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству администрации Старооскольского городского округа: распоряжение главы администрации Старооскольского городского округа от 16.10.2014 №130-ро // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL : <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 16.03.2017).

² О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ // Правовая система «Консультант плюс». URL : <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.12.2016).

³ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федер. закон от 08.11.2007г. №219-ФЗ // Правовая система «Консультант плюс». URL : <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 16.03.2017).

⁴ Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: утверждены постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 // Правовая система «Консультант плюс». URL : <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 16.03.2017).

⁵ О маршрутных пассажирских перевозках в Белгородской области: закон Белгородской обл. от 30.04.1999г. №69-ФЗ // Белгородская областная дума. URL : <http://belduma.ru/> (дата обращения: 16.03.2017).

⁶ Об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа: решение совета депутатов Старооскольского городского округа // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL : <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 16.03.2017).

В соответствии с действующим законодательством функции заказчика пассажирских перевозок на территории городского округа выполняет администрация Старооскольского городского округа.

Привлечение перевозчиков к обслуживанию регулярных маршрутных перевозок производится на конкурсной основе.

Взаимоотношения заказчика с перевозчиком регулируются договором. В договоре закреплены права и обязанности, как перевозчика, так и заказчика, определены финансовые взаимоотношения двух сторон по вопросу перевозки пассажиров по единым социальным проездным билетам и выплаты компенсации от перевозки льготной категории пассажиров. В целях организации взаимодействия администрации Старооскольского городского округа с перевозчиками, индивидуальные предприниматели объединены в бригады, возглавляемые бригадирами, которые выполняют свои функции на общественных началах. Два раза в месяц в Управлении с бригадирами индивидуальных предпринимателей проводятся совещания, на которых рассматриваются различные вопросы по улучшению пассажирского обслуживания¹.

Привлечение перевозчиков к обслуживанию пассажирских перевозок в Старооскольском городском округе осуществляется путем проведения конкурса. Состав конкурсной комиссии утверждается главой администрации Старооскольского городского округа. По приглашению конкурсной комиссии, в ее работе могут принимать участие, эксперты или иные специалисты без права совещательного голоса.

Конкурсная комиссия публикует информационное сообщение о проведении конкурса не позднее, чем за 30 дней до начала проведения конкурса в газете «Оскольский край» и размещает на официальном сайте органов местного самоуправления Старооскольского городского округа.

¹ О ходе исполнения решения совета депутатов Старооскольского городского округа от 15 августа 2008 г. №143: решение совета депутатов Старооскольского городского округа // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL: <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 12.03.2017).

Сообщение содержит срок подачи заявок на участие в конкурсе, адрес приема заявок и документов, дату, время и место проведения конкурса.

Заявки на участие в конкурсе вместе с комплектом документов принимаются конкурсной комиссией, которая регистрирует заявку, проставляя в журнале дату приема заявок.

В случае предоставления неполного пакета документов, либо предоставления документов по истечении установленного срока, заявки не принимаются и не рассматриваются¹.

Претендент вправе отозвать уже зарегистрированную заявку посредством письменного уведомления конкурсной комиссии до окончания срока подачи заявок.

Конкурсная комиссия принимает меры по обеспечению сохранности заявок и прилагаемых документов, соблюдает конфиденциальность сведений о заявителях и содержании представленных документов.

Конкурсная комиссия, в пределах своих полномочий, определяет сроки подачи и рассмотрения заявок на участие в конкурсе, организует прием заявок на участие в конкурсе, публикует в газете «Оскольский край» и размещает на официальном сайте органов местного самоуправления Старооскольского городского округа условия конкурса и сроки его проведения. Проводит осмотр транспортных средств, рассматривает представленную документацию, подводит итоги конкурса и определяет его победителей.

Для определения победителя конкурса конкурсной комиссией производятся изучение и оценка документов, представленных участниками конкурса.

Рассмотрение представленных документов проводится конкурсной

¹ Павлова В.И. Организация пассажирского обслуживания населения и привлечения перевозчиков к обслуживанию городских и пригородных маршрутов в Старооскольском городском округе: реферат муниципального служащего заместителя начальника управления промышленности, транспорта и связи департамента по экономическому развитию. Старый Оскол [б.и.], 2012.

комиссией в назначенный день. По результатам рассмотрения представленных документов конкурсная комиссия принимает решение простым большинством голосов в отсутствие конкурсантов. Победителями конкурса признаются участники, набравшие большие баллы по каждому лоту.

Решение конкурсной комиссии оформляется протоколом, который подписывают председатель и все члены комиссии, участвующие в заседании.

Решение конкурсной комиссии является основанием для заключения договора на обслуживание пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок между победителем конкурса и Заказчиком. Проведение конкурса на право заключения договора на обслуживание пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок направлено на выявление наиболее ответственных перевозчиков, способных обеспечить соблюдение технических, санитарных, кадровых и иных требований, предъявляемых к перевозчикам в целях обеспечения безопасности дорожного движения, обеспечения мер защиты жизни, здоровья и имущества граждан, их законных интересов¹.

Конкурс проводится с равными условиями для всех перевозчиков, имеющих лицензию на осуществление пассажирских перевозок и транспортные средства, отвечающие требованиям безопасности дорожного движения.

Целями и задачами конкурса на право заключения договора на обслуживание пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок являются удовлетворение потребностей населения Старооскольского городского округа в пассажирских перевозках, повышение безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров, укрепление транспортной дисциплины на маршрутах, повышение культуры и качества

¹ Тинякова В.Д. Перспективы развития пассажирского транспорта в Старооскольском городском округе. Старый Оскол [б.и.], 2012.

обслуживания.

Для организации транспортного обслуживания населения, в соответствии с утвержденным реестром, маршрутная сеть городского округа состоит из 86 маршрутов, в том числе 45 – городских и 40 – пригородных, с использованием 602 единиц транспортных средств, автобусов класса Евро 4, Евро 5. Так же проведена модернизация подвижного состава, приобретено на замену устаревших автобусов 272 единицы автобусов класса Евро 4, Евро5.

Объем перевозок пассажиров по автобусным маршрутам в 2015 году составил 42 млн. пассажиров или 115 тыс. пассажиров в день.

За 2015 год межведомственной комиссией по контролю за пассажирскими перевозками и формированию маршрутной сети проведено 37 специальных мероприятия по проверке выполнения условий договоров, соблюдению транспортного законодательства и безопасной перевозки пассажиров. По результатам проверок составлено 119 протокола, в том числе Старооскольским отделом управления государственного автодорожного надзора по Белгородской области – 44 протокола, ОГИБДД УМВД – 54 протокола, управлением транспорта и связи - 21 протокол.

С апреля по октябрь 2015 года было дополнительно организовано 19 сезонных пригородных маршрутов для перевозки пассажиров к дачным и садово-огородным участкам с предоставлением права льготного проезда с оплатой в размере 50% от действующего тарифа.

С целью организации перевозок жителей микрорайонов ИЖС в 2015 году управлением транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа открыто два новых автобусных маршрута в районы индивидуальной жилищной застройки № 33 с «м-н Северный – ИЖС «Сосенки» – м-н Студенческий» и № 50 «ТЦ «Айсберг» – ДС «Невский» – ТЦ «Маскарад» – к-р «Быль» – м-н Рудничный – МСЧ – ИЖС «Пушкарские дачи».

По состоянию на декабрь 2015 года на территории Старооскольского городского округа имеется 103,2 тысяч емкостей телефонной сети, из них

используется 73,5 тыс. номеров. Количество пользователей сети Интернет на декабрь 2015 года достигло 72 тысячи абонентов.

В настоящее время все школы, детские сады, библиотеки, медицинские учреждения, управления сельских территорий городского округа подключены к сети Интернет. На основе построенной оптики жители городского округа, а также предприятия и организации получили возможность подключить не только высокоскоростной Интернет, но и цифровую телефонию, которая имеет преимущества по качеству и абонентской плате.

Согласно данным департамента имущественных и земельных отношений администрации Старооскольского городского округа протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения Старооскольского городского округа составляет 1344,21 км, в том числе:

– по городу – 530,88 км, из них 163,4 км грунтовые, 1,8 км в щебне;

– по сельским территориям – 813,33 км, из них 158,93 км грунтовые, 5,2 км в щебне.

В 2011-2013 гг. выполнен Проект организации дорожного движения и обустройства на улично-дорожную сеть, протяженностью 386,2 км. Проект содержит 10 томов по городу и 4 тома по сельским территориям. В Проект входят 214 улиц и дорог по г. Старый Оскол и 24 населенных пункта по району. Всего по Проекту предусмотрена установка 7602 шт. дорожных знаков (6191– по городу, 1411– по району). По состоянию на 31 декабря 2015 года установлено 2552 дорожных знака (2234 – по городу, 318 – по району), необходимо доустановить 4306 дорожных знаков (3204-по городу, 1102 – по району).

В рамках региональной комплексной межведомственной программы профилактики правонарушений, для ввода в действие видеофиксатора нарушений правил парковки и остановки транспортных средств «Паркон», в 2014 году, за счет средств областного бюджета, кафедрой организации и безопасности дорожного движения БГТУ им. Шухова разработан проект на

установку дорожных знаков для эксплуатации комплекса видеофиксации «Паркон». В 2015 году по 11 улицам и магистралям г. Старый Оскол установлены дорожные знаки 3.27 «Остановка запрещена» в количестве 359 шт.

В рамках программы благоустройства улично-дорожной сети за счет средств ООО УК «Металлоинвест» в 2015 году были внесены изменения в проекты организации дорожного движения, а также предусмотрено 11.6 млн. рублей на приобретение и установку дорожных знаков с нанесением линий дорожной разметки. В рамках данной программы полностью заменены дорожные знаки по пр. А.Угарова, ул. Сталеваров, в районах индивидуальной застройки «Пушкарские дачи», «Сосенки», «Северный».

В 2015 году всего установлено и заменено на новые 997 шт. дорожных знаков, в том числе установлено 4 информационных щита на въезде в город, указывающие направление объезда вокруг города для грузового транспорта.

С целью уменьшения конфликтных точек и соответственно опасности возникновения дорожно-транспортных происшествий, для безопасного проезда пересечений магистралей и улиц, администрацией Старооскольского городского округа в 2013-2015 гг. был реализован проект «Обустройство светофорных объектов по улицам и магистралям города Старый Оскол». Всего установлено 26 светофорных объектов. В 2015 году были произведены работы по обустройству 2 светофорных объектов, для повышения безопасности движения водителей и пешеходов на пересечении пр. А. Угарова с ул. Николаевской и по магистрали 2-2 (в районе дома № 49 м-на Восточный).

Для посадки и высадки пассажиров на территории Старооскольского городского округа имеется 383 остановочных пункта, оборудованных заездными карманами, посадочными площадками, из них в городе - 325 и 58 на сельских территориях. В 2015 году обустроено 22 остановочных павильона и 25 заездных карманов.

В перечень расходов на капитальные вложения и проведение

капитальных ремонтов по объектам жизнеобеспечения и социально-культурного назначения Старооскольского городского округа на 2016 год по статье благоустройство включены работы по обеспечению безопасности дорожного движения на общую сумму 2,3 млн. рублей.

Для осуществления контроля за пассажирскими перевозками и формированию маршрутной сети распоряжением главы администрации Старооскольского городского округа от 02 июня 2008 г. № 37-ро утверждена комиссия по контролю¹. С августа 2009 года по настоящее время проведены рейдовые проверки по соблюдению правил перевозки пассажиров, транспортного законодательства, законодательства по налогам и сборам, правил дорожного движения и безопасной перевозки пассажиров. По результатам проверок за несоблюдение транспортного законодательства, грубое обращение с пассажирами, нарушения правил дорожного движения:

– с 7 индивидуальными предпринимателями расторгнуты договоры на обслуживание пассажирских перевозок;

– у 6 индивидуальных предпринимателей приостановлено действие свидетельств на право обслуживания пассажирских перевозок на 2 недели, у одного предпринимателя - на 1 месяц;

– 20 индивидуальных предпринимателей переведены на менее рентабельные маршруты от одной недели до одного месяца, 2 предпринимателя переведены на постоянное обслуживание менее рентабельных маршрутов;

– 26 индивидуальных предпринимателей предупреждены о недопустимости нарушений транспортного законодательства, законодательства по налогам и сборам, а также грубого обращения с пассажирами.

Все перевозчики, осуществляющие пассажирские перевозки по

¹ Об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа: решение совета депутатов Старооскольского городского округа // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL : <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 16.03.2017).

регулярным городским и пригородным маршрутам, в обязательном порядке зарегистрированы в налоговом органе и имеют Свидетельство индивидуального предпринимателя, прошли учебу в Старооскольском отделе Госавтодорнадзора и получили лицензию на пассажирские перевозки. Кроме того, для обеспечения безопасной перевозки пассажиров все водители перед выездом на линию проходят ежедневное медицинское освидетельствование и предоставляют транспортное средство на ежедневный технический контроль с обязательной отметкой в путевом листе об исправности автомобиля. Владельцы транспортных средств, осуществляющие обслуживание городских и пригородных маршрутов, два раза в год проходят технический осмотр автобусов¹.

Перевозчики, независимо от формы собственности, имеют право на компенсацию выпадающих доходов от перевозки пассажиров по единым социальным проездным билетам на муниципальных маршрутах регулярных перевозок.

Муниципальное учреждение «Центральная диспетчерская служба» оказывает платные услуги индивидуальным предпринимателям по вывозу мусора с конечных разворотных площадок общественного транспорта, реализации билетной продукции, изготовлению маршрутных указателей и информационных табличек, которыми экипированы автобусы, обслуживающие городские и пригородные маршруты.

Все руководители зарегистрированных диспетчерских пунктов ознакомлены с Положением об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа и соблюдают порядок перевозки пассажиров в автомобилях – такси индивидуального пользования.

Управление проводит большую работу по обращениям граждан. С

¹ О ходе исполнения решения совета депутатов Старооскольского городского округа от 15 августа 2008 г. № 143: решение совета депутатов Старооскольского городского округа // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL: <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 16.03.2017).

августа 2015 года по настоящее время в Управление поступило 73 обращения, в том числе: 31 обращение по улучшению транспортной инфраструктуры (обустройство автобусных остановок, установка дорожных знаков, искусственных неровностей типа «лежачий полицейский», обустройство пешеходных переходов), 25 с предложениями по открытию новых маршрутов, изменению схем действующих маршрутов, увеличению количества автобусов на маршрутах, изменению расписаний движения автобусов, 2 предложения по перевозке пассажиров по единым социальным проездным билетам, 15 на грубое обращение с пассажирами водителей автобусов.

Все жалобы и обращения своевременно рассмотрены, всем заявителям даны письменные ответы.

По обращениям, связанным с транспортной инфраструктурой, проводятся комиссионные обследования рассматриваемых объектов с привлечением сотрудников ОГИБДД УВД. По заключению комиссии вносятся изменения в дислокацию дорожных знаков, обустраиваются автобусные остановки. По вопросам улучшения транспортного обслуживания проводится изучение пассажиропотоков в заявленных направлениях, при необходимости изменяются схемы движения транспорта и сокращаются интервалы движения автобусов. При поступлении жалобы на грубое обращение с пассажирами, в обязательном порядке, в Управление приглашается индивидуальный предприниматель, дает письменное или устное объяснение, при необходимости в присутствии заявителя. При обоснованности жалобы предпринимателю рекомендуется расторгнуть договор с наемным водителем, а также предприниматель может быть переведен на менее рентабельный маршрут. В некоторых случаях инциденты заканчиваются извинениями перед заявителем¹.

¹ О ходе исполнения решения совета депутатов Старооскольского городского округа от 15 августа 2008 г. №143: решение совета депутатов Старооскольского городского округа // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL: <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 16.03.2017).

Теперь проанализируем данные о механизме управления городским транспортом. Городская маршрутная сеть состоит из 45 автобусных маршрутов, а также 3-х городских трамвайных.

Обслуживание пассажиров осуществляют:

1. ООО «Оскольский пассажирский транспорт».
2. ИП Гриднев Е.Е.
3. ИП Чернякова Л.И.
4. ИП Щербатенко А.В.
5. ИП Бесараб В.Т.
6. ИП Коняев С.П.

В настоящее время протяженность городской маршрутной сети составляет 485,9 км, которая с каждым годом расширяется с учетом строительства новых микрорайонов¹.

Расширение маршрутной сети позволяет жителям города и села с наименьшими затратами добираться в любую часть городского округа.

В настоящее время городская транспортная система перенасыщена транспортными средствами малой вместимости, что привело к значительному снижению пропускной способности улиц и автомагистралей, особенно по проспектам Губкина, Комсомольский и ул. Ленина. В результате чего в этих местах наблюдается возникновение заторов транспортных средств, влекущих за собой увеличение объемов вредных выбросов в атмосферу, увеличение вероятности возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Произведем анализ структуры подвижного состава, обслуживающего городские маршруты.

Таблица 2.1

¹ Павлова В.И. Организация пассажирского обслуживания населения и привлечения перевозчиков к обслуживанию городских и пригородных маршрутов в Старооскольском городском округе: реферат муниципального служащего заместителя начальника управления промышленности, транспорта и связи департамента по экономическому развитию. Старый Оскол [б.и.], 2012.

Структура подвижного состава, обслуживающего городские маршруты

Автобусы	Количество единиц	% в общей структуре
Средней вместимости (ПАЗ)	13	3,27
Особо малой вместимости (ГАЗ, Форд)	385	96,74
Итого:	398	100

Как видно из таблицы 2.1 «Структура подвижного состава, обслуживающего городские маршруты», 96,74% подвижного состава, обслуживающего городские маршруты, составляют автобусы особо малой вместимости.

Для пассажирских перевозок на маршрутах могут быть использованы автобусы отечественного и зарубежного производства, соответствующие следующим требованиям:

- имеющие сертификат соответствия транспортного средства;
- зарегистрированные в органах государственной инспекции безопасности дорожного движения;
- прошедшие, в установленном порядке, государственный техосмотр¹.

Маршрутные транспортные средства должны иметь внутреннюю и внешнюю экипировку согласно установленным требованиям:

- передний указатель, включающий номер маршрута и наименование начального и конечного остановочных пунктов;
- боковой указатель, включающий номер маршрута и наименование основных и конечных пунктов;
- задний указатель с обозначением номера маршрута;
- информацию о владельце транспортного средства с указанием номера телефона;
- информацию о водителе транспортного средства;
- схему маршрута;
- информацию о расположении аптечки и огнетушителей.

Транспортные средства, обслуживающие пассажирские перевозки,

¹ Тинякова В.Д. Перспективы развития пассажирского транспорта в Старооскольском городском округе. Старый Оскол [б.и.], 2012.

должны быть оборудованы противооткатными упорами и знаком аварийной остановки. При необходимости транспортные средства оборудуются перевозчиком средствами связи для диспетчерского управления.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 08.11.2007 № 259 – ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»¹ на каждом остановочном пункте по маршрутам регулярных перевозок размещена информация о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименовании конечного остановочного пункта маршрута, информация о наименовании, об адресе и о номерах контактных телефонов органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа. Состав информации, включаемой в расписание, определяется правилами перевозок пассажиров.

Для упорядочения работы транспорта общего пользования и автомобилей-такси индивидуального пользования Тинякова В.Д., муниципальный служащий управления промышленности, транспорта и связи департамента по экономическому развитию, предлагает обустройство отстойных и разворотных площадок как в юго-западных и северо-восточных районах, так и в центральной части города. На сегодняшний день обустроены разворотные площадки в районе автовокзала, м-на Дубрава, сл. Казацкая, м-на Северный, ул. Ватутина, БСК, м-на Рудничный, ул. Сталеваров, ул. Летная, ул. Мирная².

В целях обеспечения равной доступности транспортных услуг для всех категорий жителей городского округа, обеспечения перевозки льготной категории пассажиров по единым социальным проездным билетам,

¹ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федер. закон от 08.11.2007 г. №219-ФЗ // Правовая система «Консультант плюс». URL : <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 16.03.2017).

² Тинякова В.Д. Перспективы развития пассажирского транспорта в Старооскольском городском округе. Старый Оскол [б.и.], 2012.

студентов и школьников по льготным именованным проездным билетам, а также сезонной перевозки пассажиров к дачным и садово-огородными участкам необходимо ежегодно в городском и областном бюджетах предусматривать финансовые средства на возмещение выпадающих доходов:

– от перевозки пассажиров по единым социальным проездным билетам;

– от перевозки пассажиров к дачным и садово-огородными участками по льготным тарифам в размере 50 % от действующего;

– от перевозки студентов и школьников по льготным именованным проездным билетам.

На данном этапе развития пассажирского транспорта в Старооскольском городском округе существует ряд проблем, которые необходимо решить:

1. Обновление основных фондов различных видов транспорта происходит в недостаточном объеме и сниженными для нормальной работы всей системы темпами (износ составляет более 50 % и продолжает увеличиваться).

2. Недостаточное развитие научной деятельности в сфере транспорта.

3. Количество высококвалифицированных специалистов во всех отраслях транспортной системы не отвечает требованиям современного рынка.

4. Применяемые транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях высококонкурентного рынка.

5. Напряженность транспортного потока, отсутствие оперативной информации о текущем состоянии перевозочного процесса приводит к неэффективному управлению и недостаточному качеству информационного обслуживания пассажиров.

Решение предлагаемых проблем пассажирского транспорта Старооскольского городского округа позволяет сформировать устойчиво

функционирующую транспортную систему, удовлетворяющую требованиям по безопасности движения и ориентированную на предоставление экономически обоснованного уровня транспортного обслуживания всем слоям населения.

Таким образом, анализ механизма управления муниципальным городским пассажирским транспортом в управлении транспортом и связью администрации Старооскольского городского округа позволяет сделать следующие выводы:

1. На муниципальном уровне осуществляет функции проведения единой государственной политики в сфере строительства, градостроительства и архитектуры, транспорта и дорожного комплекса Департамент по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству, управление транспортом и связью администрации Старооскольского городского округа. В его деятельность входит: обеспечение реализации полномочий администрации городского округа в сфере транспорта и связи, определение приоритетных направлений развития Старооскольского городского округа в сфере транспорта и связи, создание благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата для развития конкурентоспособных услуг в сфере транспорта и связи, организация транспортного обслуживания и развитие транспортной инфраструктуры, развитие на территории Старооскольского городского округа услуг связи.

2. В настоящее время протяженность городской маршрутной сети составляет 485,9 км, которая с каждым годом расширяется с учетом строительства новых микрорайонов. Расширение маршрутной сети позволяет жителям города и села с наименьшими затратами добираться в любую часть городского округа.

3. Основными проблемами муниципального городского транспорта в Старооскольском городском округе являются: износ пассажирского транспорта составляет более 50 % и продолжает увеличиваться, научная деятельность в сфере транспорта практически не развивается, количество

высококвалифицированных специалистов во всех отраслях транспортной системы не отвечает требованиям современного рынка, применяемые транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях высококонкурентного рынка, напряженность транспортного потока, отсутствие оперативной информации о текущем состоянии перевозочного процесса приводит к неэффективному управлению и недостаточному качеству информационного обслуживания пассажиров.

РАЗДЕЛ III. ПРОЕКТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫМ ГОРОДСКИМ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Основной целью администрации Старооскольского городского округа является его устойчивое социально-экономическое развитие, направленное на повышение интенсивности деловой активности населения, формирование комфортных социальных условий проживания и улучшение качества жизни в муниципалитете. В этой связи, существует необходимость в формировании эффективных подходов к управлению городским пассажирским транспортом, разработке мероприятий по улучшению качества услуг городского пассажирского транспорта, удовлетворяющих потребителей, поскольку от качественной и стабильной работы городского пассажирского транспорта зависят вышеперечисленные аспекты городской жизнедеятельности.

Для повышения эффективности управления муниципальным пассажирским транспортом предлагаем внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом (АСУ ГПТ). Эта структура должна быть подчинена выполнению основной задачи: осуществлению перевозки пассажиров с наименьшими затратами ресурсов и времени и наибольшими удобствами.

Отечественный опыт эксплуатации АСУ ГПТ на базе спутниковой навигации ГЛОНАСС показывает, что внедрение таких систем приводит к сокращению численности транспортных средств, которые необходимы для выполнения конкретной транспортной работы. При этом зависимость эффективности системы от ее масштабов является нелинейной. Это достигается за счет получения возможности организации централизованного управления всем парком транспортных средств с учетом фактически складывающейся обстановки в реальном масштабе времени.

Цель внедрения проекта: разработка автоматической системы управления городским пассажирским транспортом для достижения высокого

качества оказания услуг по пассажирской перевозке населения по городским маршрутам.

Задачи внедрения проекта:

- разработать алгоритм формирования автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом;
- повысить эффективность управления пассажирским городским транспортом в Старооскольском городском округе;
- снижение напряженности транспортного потока;
- получение оперативной информации о текущем состоянии перевозочного процесса.

Целевая группа участников проекта: система городского пассажирского транспорта, граждане, проживающие в Старооскольском городском округе; органы местного самоуправления.

Сроки реализации проекта: май 2017 года – январь 2018 года.

Состав мероприятий. Рассмотрим ход выполнения предложенных мероприятий по внедрению автоматизированной системы управления. АСУ ГПТ в Старооскольского городском округе должно состоять из двух элементов (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Структура автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом

В качестве главного (первого) элемента должно быть выбрано «управление по пассажиропотоку». Этот вид управления необходим для нахождения такой стратегии перевозки, при которой количество пассажиров

стремилось бы к максимальному значению. Под стратегией перевозки понимается совокупность маршрутов и возможных манипуляций с ними (наложение маршрутов друг на друга, ускорение движения городского пассажирского транспорта на маршруте).

В структуре первого элемента необходимо иметь следующие блоки (рис. 3.2):



Рис. 3.2. Структура элемента «Управление по пассажиропотоку»

1. Прогноз потребности в перевозках необходим для оценки приращения количества пассажиров на остановках городского пассажирского транспорта в будущий момент времени. Прогноз необходим для организации упреждающего управления. На основе информации, которая поступает в ходе этого прогноза, формируется таблица потребностей в перевозках.

2. Таблица потребностей – это специального рода таблица, в которой отображается состояние маршрутов в последующие временные шаги. Эта

таблица служит для распознавания областей маршрутов с недостаточным или же избыточным содержанием маршрутных транспортных средств. На выходе этого блока формируются списки «донорных» и «акцепторных» областей различных маршрутов.

3. Установление ограничений на списки «донорных» и «акцепторных» областей различных маршрутов необходима для ограничения связей между донорными и акцепторными областями различных маршрутов. Ограничение связей ведется за счет статистики неудачных принятых решений в прошлом, экономической целесообразности и логических соображений диспетчера.

Также данный элемент выполняет мониторинг всех автоматически принятых решений и по окончании выполнения оценивает их эффективность в процентах от теоретически рассчитанной величины прибыли.

Следующим (вторым) элементом является управление «по техническому состоянию городского пассажирского транспорта». Целью данного элемента управления является сокращение затрат на перевозки путем учета текущего состояния парка транспортных средств. Данный элемент предусматривает подсчет затрат на отлучение автобусов из донорных областей в акцепторные области, учитывая неизвлеченные прибыли, связанные с отлучением маршрутного транспортного средства от исходного маршрута.

Как известно из второго раздела каждое транспортное средство оснащено ГЛОНАСС, который позволяет собирать информацию о характере движения транспортного средства по маршруту. Информация ГЛОНАСС передается во второй элемент АСУ ГПТ. На основании данной информации АСУ ГПТ подсчитывает нагрузку на транспортное средство, что в свою очередь позволяет судить об остаточном ресурсе использования маршрутного транспортного средства, на основе которого рассчитывается экономическая целесообразность возможности отлучения.

Распределенная вычислительная сеть АСУ ГПТ включает в себя головной вычислительный комплекс в центральной диспетчерской службе

(ЦДС), локальные вычислительные сети АТП и определенные автоматизированные рабочие места специалистов, участвующих в организации перевозочного процесса.

Вычислительные средства, работающие в АСУ ГПТ, должны решать следующие задачи:

- формирование плановых показателей работы транспортных средств на линии;
- получение фактических показателей работы транспортных средств на линии и хранение их в базе данных;
- обеспечение доступа к информационным массивам отдельных пользователей и групп пользователей со своих рабочих мест;
- обмен данными между отдельными группами пользователей, компонентами системы и другими информационными системами.

Схема информационно-вычислительной сети, которую предлагается внедрить в Управление транспортом и связи для автоматизированного управления городским пассажирским транспортом представлена на рис. 3.3.

Эту схему мы предлагаем для внедрения, т.к. она наиболее приемлема для управления пассажирскими перевозками на городском уровне, когда в системе организации процесса перевозками участвуют такие элементы как органы управления (представители городской администрации).

Состав аппаратно-технологических средств вычислительного комплекса обычно включает в себя следующие составляющие:

На уровне Управлений по транспорту и связи администрации Старооскольского городского округа:

- автоматизированное рабочее место руководителя;
- автоматизированное рабочее место специалиста.

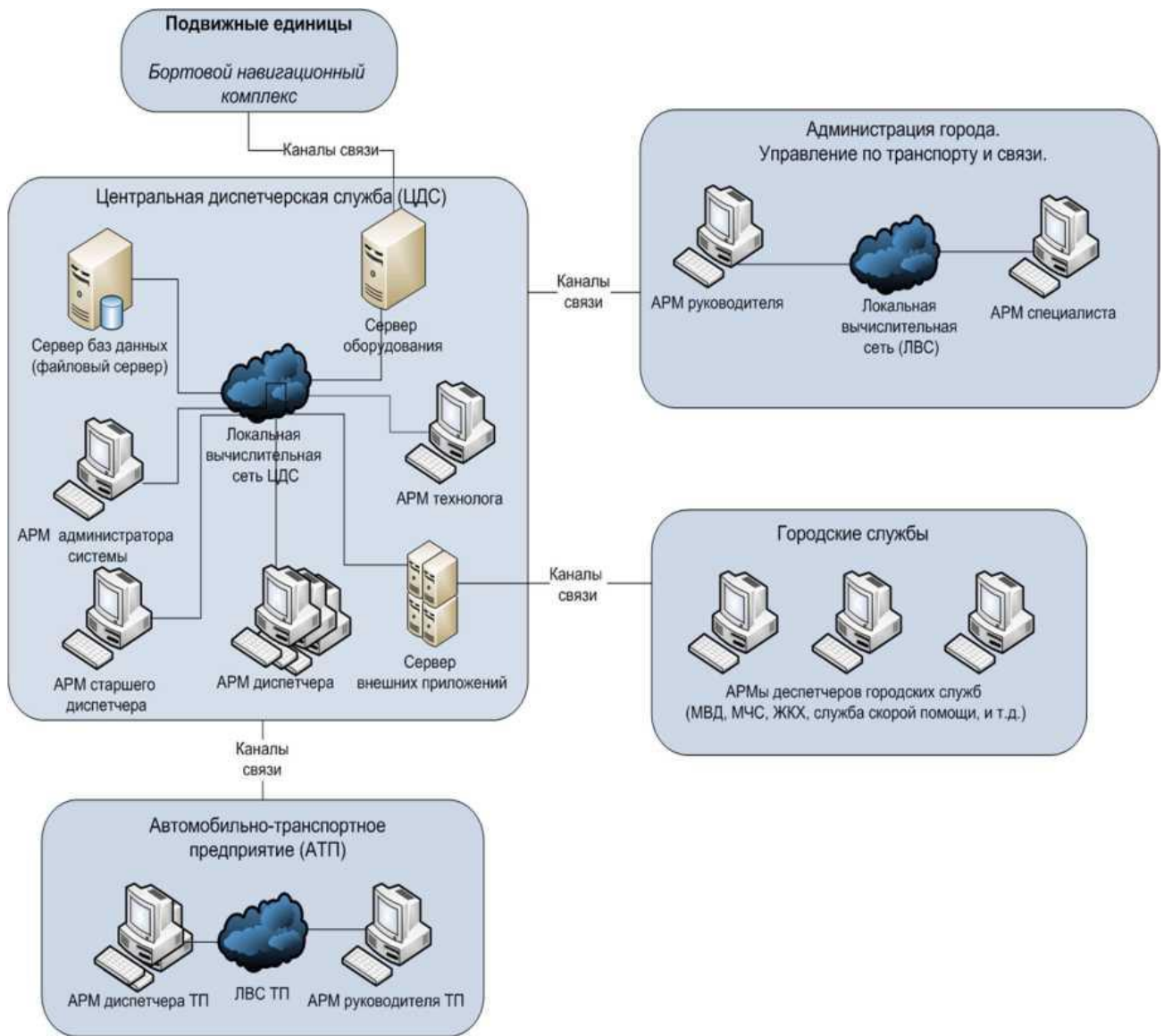


Рис. 3.3. Схема информационно-вычислительной сети, которую предлагается внедрить в Управление транспортом и связи для автоматизированного управления городским пассажирским транспортом

На уровне Центральной диспетчерской службы:

- сервер баз данных, обеспечивающий работу локальной вычислительной сети системы и удаленный доступ к базе данных;
- сервер оборудования для обеспечения работы радиотехнического оборудования;
- сервер внешних приложений для обеспечения взаимодействия внешними службами;
- компьютеры для организации автоматизированных рабочих мест (автоматизированное рабочее место диспетчера, автоматизированное рабочее место руководителя ТП);

место технолога, автоматизированное рабочее место анализатора, автоматизированное рабочее место администратора системы);

- устройство архивирования данных;
- сетевое и коммуникационное оборудование.

На уровне автомобильно-транспортного средства:

- автоматизированное рабочее место руководителя;
- компьютер для организации автоматизированного рабочего места диспетчера парка;
- сетевое и коммутационное оборудование.

С точки зрения оперативного диспетчерского управления, основным рабочим местом в АСУ ГПТ является автоматизированное рабочее место диспетчера. Автоматизированное рабочее место диспетчера Центральной диспетчерской службы, должно обеспечить:

- формирование и вывод (непрерывный или по запросу) текстовой и графической информации о работе транспортного средства в режиме реального времени;

- отображение на мониторе в специальных «горячих окнах» отклонений в работе транспортных средств от плана;

- отображение на мониторе местоположения транспортного средства на схеме маршрута;

- голосовая связь с водителями транспортных средств по инициативе диспетчера и по запросу водителей;

- отображение на мониторе «горячих сообщений» с борта транспортного средства;

- реализация управленческих воздействий по корректировке работы контролируемых транспортных средств;

- протоколирование важнейших событий в работе системы;

- анализ работы АСУ ГПТ.

Информационное обеспечение движения городского пассажирского

транспорта в Старооскольском городском округе включает в себя следующие основные элементы:

– подсистему диспетчерского управления пассажирским транспортом и сбора первичной информации о работе транспортного средства на линии;

– подсистему уровня автотранспортного предприятия (обработка первичной информации, формирование аналитических форм внутренней отчетности);

– подсистему уровня территориального автотранспортного управления (сбор данных о работе автотранспортных подразделений региона, формирование аналитических форм отчетности в разрезе подразделений региона);

– подсистема уровня администрации города, района, или области (формирование аналитических форм отчетности о работе автотранспортных подразделений региона и информационного взаимодействия с другими государственными структурами);

– корпоративную региональную сеть (выделенные и коммутируемые каналы связи для передачи данных и голосовых сообщений).

На основе данных отечественного опыта внедрения АСУ ГПТ уменьшение затрат на топливо после внедрения в автопарках автоматизированной системы управления достигает 30%.

Планируемые результаты проекта. Внедрение АСУ ГПТ влияет на эффективность пассажиропотока на маршрутах Старооскольского городского округа. С помощью внедрения АСУ ГПТ решаются следующие основные задачи по повышению эффективности пассажиропотока:

1. Расчет порейсового и поостановочного пассажирообмена обследуемых маршрутов.

2. Расчет характеристик пассажиропотока на маршруте.

3. Расчеты стандартного набора показателей анализа пассажиропотоков.

4. Формирование данных о распределении межостановочных

корреспонденций поездок пассажиров.

5. Оценка качества перевозок и эффективности использования подвижного состава.

Автоматизированный анализ пассажиропотоков обеспечивает постоянный автоматизированный учет количества фактически перевезенных пассажиров на городском транспорте, что позволяет рационально распределить ресурсы: оперативно планировать изменения маршрутной сети, необходимое количество транспортных средств маршрутах по периодам суток и дням недели, а также обеспечивает контроль фактической выручки на каждом транспортном средстве.

В целом предлагаемая АСУ ГПТ решает следующие задачи:

а) автоматизированный расчет маршрутных расписаний, в том числе для условий:

- изменения маршрута движения на отдельных рейсах;
- изменения скоростных режимов движения на отдельных участках, рейсах;
- подготовка, исправление, вывод маршрутных расписаний;
- подготовка, исправление, вывод для Центральной диспетчерской службы и служб эксплуатации транспортных предприятий.

б) автоматизированный надзор, управление, контроль работы контролируемых транспортных средств на основе сбора, обработки и анализа в реальном масштабе времени локальной или спутниковой навигационной информации от транспортных средств, работающих на маршрутах;

в) формирование отчетов, содержащих статистические и аналитические данные о работе городского и пригородного пассажирского транспорта, за определенное время;

г) контроль движения транспортных средств с отображением местоположения и движения транспортных средств на электронной карте города с нанесенными трасами маршрутов движения – автоматическая запись в память компьютера всех ведущихся переговоров с одновременным

фиксированием в базе данных местоположения транспортного средства на момент вызова, времени, с указанием диспетчером темы переговоров;

д) обеспечение прямой связи водителя с оперативными службами в случае дорожно-транспортного происшествия и других экстремальных ситуациях;

е) воспроизведение движения любого транспортного средства из архива навигационной информации с его отображением в графическом виде на электронной карте;

ж) возможность установки на остановках информационных табло для пассажиров о времени прибытия очередного автобуса.

Оценка эффективности проекта. Рассчитаем затраты на внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом в Управлении транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Расчет затрат на внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом

Наименование затрат	Цена, руб.	Количество, ед.	Сумма, руб.
Затраты на приобретение ЭВМ	50000	5	250000
Затраты на приобретение АСУ ГПТ	560000	1	560000
Затраты на установку, монтаж и наладку ЭВМ (10%)			25000
Затраты на установку монтаж ПО (5%)			28000
Всего капитальных затрат			863000

Как видно из таблицы капитальные затраты на внедрение АСУ ГПТ составляет 863000 руб.

Рассчитаем эксплуатационных расходов, которые будет затрачены после внедрения АСУ ГПТ в таблице 3.2.

Таблица 3.2

Расчет эксплуатационных затрат автоматизированной системы
управления городским пассажирским транспортом

Наименование эксплуатационных расходов на АСДУ	Цена, руб.	Количество, ед.	Сумма, руб.
Фонд зарплаты	15000	5	75000
Амортизационные отчисления			50000
Затраты на профилактический и текущий ремонт(3%)			7500
Затраты на материалы (1%)			1325
Накладные расходы (60%.)			80295
Прочие расходы (0,5%)			1071
Всего эксплуатационных затрат на АСДУ			215191

Как видно из таблиц, эксплуатационные затраты от внедрения автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом составляет 215191 руб. в год.

В парке муниципального городского пассажирского транспорта Старооскольского городском округе 398 транспортных средств, с топливным баком в 300 литров. Предположим, что в день водителю удастся «сэкономить» и слить 15 литров топлива.

Количество потребляемого топлива $398 \cdot 300 = 119400$ л.

Экономия потребляемого топлива $119400 \cdot 0,7 = 83580$ л.

Месячная экономия $119400 \cdot 36,65 - 83580 \cdot 36,65 = 1312803$ руб.

Годовая экономия $1312803 \cdot 12 = 15753636$ руб.

Рассмотрим, как снижение расхода топлива зависит от пробега в случаях, если транспортное средство находится под постоянным контролем и не делает «левых» рейсов. Средний пробег в месяц на одно транспортное средство составляет 10000 км, плановый пробег после внедрения АСУ ГПТ 9500 км. Затраты на один 100 километров ГСМ составляет 20 л.

Экономия от внедрения АСУ ГПТ в месяц = $(10000 \cdot 20 / 100 - 9500 \cdot 20 / 100) \cdot 398 = 39800$ руб.

Годовая экономия = $39800 \cdot 12 = 477600$ руб.

Суммарная годовая экономия ГСМ от внедрения АСУ ГПТ в

Старооскольском городском округе составляет $15753636+477600=16231236$ руб.

Ресурсное обеспечение проекта: нормативно-правовое обеспечение; профессиональная подготовка кадров; информационное и материально-техническое обеспечение; мониторинг и контроль.

Оценка рисков внедрения проекта. Внедрение системы автоматизации управления городским пассажирским транспортом является сложным процессом, требующим от участников внедрения максимальных усилий для достижения положительного результата. Успешное внедрение напрямую зависит от того, насколько своевременно и эффективно будут сняты основные риски проекта.

К основным рискам внедрения АСУ ГПТ можно отнести:

– автоматизация не регламентированных процессов. Необходимо максимально формализовать все процессы и функции управления, подлежащие автоматизации;

– необходимость в частичной или полной реорганизации структуры Управления транспортом и связью. Реорганизация может быть проведена в тех подразделениях и на тех участках, которые связаны с автоматизируемыми процессами, там, где она объективно необходима;

– сопротивление сотрудников администрации и водителей городского пассажирского транспорта. Необходимо всячески содействовать рабочей группе специалистов, проводящей внедрение АСУ ГПТ, вести разъяснительную работу с сотрудниками управления и водителями городского пассажирского транспорта.

Можно выделить следующие направления развития городского пассажирского транспорта на основе АСУ ГПТ:

– совершенствование маршрутной сети с выводом дублирующих маршрутов с центральной улицы города;

– введение скоростных, круговых маршрутов в центральной части города;

- перенос автовокзала из центра на периферийную часть города с учетом формирования в шаговой доступности торгово-досуговой зоны;
- стимулирование населения к безналичной оплате проезда;
- новые решения организации остановочных пунктов («теплые», «доходные», «информативные» остановки);
- обустройство заездных карманов, отстойно-разворотных площадок и пунктов отдыха для экипажей;
- введение автобусов большой вместимости;
- повышение эффективности работы муниципального предприятия транспорта;
- стимулирование перевода автотранспорта предприятий на газовое топливо.

Механизмы реализации стратегических целей, индикаторы выполнения в сфере транспорта Старооскольского городского округа представлены в приложении В.

При реализации указанных выше мероприятий по совершенствованию работы городского пассажирского транспорта необходимо придерживаться основополагающих принципов. К ним относятся:

- принцип учета системного подхода, который состоит в изучении всех элементов транспортной системы как взаимодействующих для достижения общей цели управления;
- принцип тотальных затрат, предполагающий учет всех издержек управления потоками пассажирского транспорта и связанными с ними информационными и финансовыми потоками по всей транспортной цепи;
- принцип глобальной оптимизации. При оптимизации структуры или управления в синтезируемой системе городского пассажирского транспорта необходимо согласование локальных целей функционирования элементов системы для достижения глобального оптимума;
- принцип координации и интеграции, подразумевающий достижение

согласованного, интегрального участия. Совершенствование системы организации перевозок предусматривает проведение постоянной работы по оптимизации маршрутной сети и интенсивности движения на маршрутах всех звеньев системы городского пассажирского транспорта от ее начала и до конца в управлении транспортными потоками при реализации целевой функции.

Следование указанным принципам, по нашему мнению, позволит реализовать предложенные меры и повысить тем самым устойчивость функционирования пассажирского транспорта Старооскольского городского округа. Ожидается, что в результате реализации, указанных мер значительно повысится уровень качества транспортного обслуживания граждан в соответствии с требованиями нормативов государственных социальных стандартов.

Таким образом, развитие АСУ ГПТ создает предпосылки для создания подсистемы обеспечения транспортной информацией (АСТИ).

В автоматизированной система транспортной информации обеспечивается информирование всех участников движения, включая пассажиров общественного транспорта, о транспортной ситуации, а также реализуются функции формирования информации для транспортного планирования и контроля.

В будущем можно внедрить ряд других функций, например, электронные платежи на городских пассажирских транспортных средствах, естественным образом встраиваются в АСУ ГПТ. Развертывание системы электронных платежей на городских транспортных средствах создает предпосылки для создания интегрированной системы электронной оплаты на городском пассажирском транспорте, а впоследствии для всех платных сервисов транспортного комплекса Старооскольского городского округа, к которым относятся парковки.

В АСУ ГПТ предложены принципы организации системы связи, предусматривающие организацию на локальном уровне информационного

обмена между оснащенными специальным оборудованием транспортными единицами и интеллектуальной транспортной системы.

Локальный уровень системы связи интеллектуальной транспортной системы представлен оборудованием транспортного узла с расширенными функциями связи. Основным принципом мониторинга движения подвижного состава городского пассажирского транспорта в автоматизированная системе управления городским пассажирским транспортом на этапе ее полного развития, таким образом, будет его позиционирование по мере прохождения светофорных объектов.

Этот же принцип может быть использован для реализации ряда функций обеспечения безопасности, в первую очередь таких, как диспетчерское управление парком автомобилей специальных и аварийных служб и контроль движения пассажирского транспорта по территории города.

Эти функции составляют основу автоматизированной системы обеспечения безопасности (АСОБ). Полномасштабное формирование системы связи автоматизированной системой управления городским пассажирским транспортом во взаимодействии с другими системами управления городским пассажирским транспортом создает предпосылки и для реализации в составе автоматизированной системы обеспечения безопасности других функций, изначально не лежащих в сфере управления, таких как развертывание видеонаблюдения за опасными транспортными узлами, автоматизация контроля соблюдения правил дорожного движения и др.

Таким образом, приоритетными дальнейшим развитием автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом Старооскольского городского округа являются:

- автоматизированная система управления дорожным движением на городской улично-дорожной сети – АСУ ДД;
- автоматизированная система обеспечения безопасности – АСОБ;

- автоматизированная система транспортной информации – АСТИ, включающая подсистему информации для контроля, планирования и управления и подсистему информации для участников движения;

- система электронных платежей на городском пассажирском транспорте;

- система управления городскими скоростными магистралями;

- система управления парковками;

- специализированные системы управления автопарком коммерческих предприятий;

- интегрированная система электронных платежей в городском транспортном комплексе, разворачиваемая на базе систем электронных платежей на городском пассажирском транспорте, трамваях и пригородной железной дороге.

Таким образом, проведя мероприятий по внедрению проекта управления муниципальным городским пассажирским транспортом, можно сделать выводы:

1. Для повышения эффективности управления муниципальным пассажирским транспортом предлагается внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом. Эта структура должна быть дочинена выполнению основной задачи: осуществлению перевозки пассажиров с наименьшими затратами ресурсов и времени и наибольшими удобствами.

2. Создание АСУ ГПТ позволит:

- снизить затраты на горюче-смазочные материалы при эксплуатации городского пассажирского транспорта в Старооскольском городском округе;

- сократить время ожидания пассажиров на остановках;

- повысить эксплуатационную скорость за счет организации приоритетного пропуска городского пассажирского транспорта;

- повысить регулярность движения;

- повысить оперативность принятия и реализации управленческих решений при нештатных ситуациях (сходы с маршрута, препятствия движению, нарушения работы контактной сети и т.д.);

- обеспечить документируемость последствий нештатных ситуаций (например, задержки движения при ДТП), что создаст основу для требования возмещения ущерба;

- сократить потребность в ревизорах движения на линии;

- в целом повысить привлекательность городского пассажирского транспорта по сравнению с другими видами транспорта;

- обеспечить автоматический сбор информации о пассажиропотоках в системе городского пассажирского транспорта и повысить ее достоверность.

3. Приоритетными дальнейшим развитием автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом является создание:

- автоматизированная система управления дорожным движением на городской улично-дорожной сети;

- автоматизированная система обеспечения безопасности;

- автоматизированная система транспортной информации;

- система электронных платежей на городском пассажирском транспорте;

- система управления парковками.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе написания выпускной квалификационной работы были решены задачи и достигнута цель, поставленная во введение: разработаны пути совершенствования механизма управления муниципальным городским пассажирским транспортом Старооскольского городского округа.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы является управление транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа.

Развитая транспортная система является показателем хорошего, в первую очередь, экономического, а также социального развития страны. Доступность для населения объектов различной направленности: работа, здравоохранение, развлечение, учебные центры и другое, говорит об эффективном механизме управления данной сферой деятельности.

В России на протяжении многих лет разрабатываются различные программы и транспортные стратегии, которые предлагают определенные цели для усовершенствования транспортной сферы, но, к сожалению, не достаточно четко описывают методы решения проблем. Оптимальное развитие транспортной системы должно начинаться с государственной поддержки и заканчиваться качественной работой транспортных служащих.

Государству необходимо разработать четкую правовую основу для решения вопросов между органами муниципальной власти и предприятиями транспортного обслуживания населения. Остро стоит вопрос недостаточного финансирования муниципального пассажирского транспорта, быстрого старения и изношенности городского автопарка, что приводит к некачественной работе транспортной системы. Внедрение инновационных технологий, экономическая поддержка государства предприятий, предлагающих транспортное обслуживание населению, выбор в пользу современного экологически безопасного топлива приведет к улучшению всей транспортной инфраструктуры.

Поэтому внедрение инновационных технологий, экономическая поддержка государства предприятий, предлагающих транспортное обслуживание населению, выбор в пользу современного экологически безопасного топлива приведет к улучшению всей транспортной инфраструктуры.

В управления транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа деятельность входит: обеспечение реализации полномочий администрации городского округа в сфере транспорта и связи, определение приоритетных направлений развития Старооскольского городского округа в сфере транспорта и связи, создание благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата для развития конкурентоспособных услуг в сфере транспорта и связи, организация транспортного обслуживания и развитие транспортной инфраструктуры, развитие на территории Старооскольского городского округа услуг связи.

В настоящее время протяженность городской маршрутной сети составляет 485,9 км, которая с каждым годом расширяется с учетом строительства новых микрорайонов. Расширение маршрутной сети позволяет жителям города и села с наименьшими затратами добираться в любую часть городского округа.

Внедрение мероприятий развития пассажирского транспорта Старооскольского городского округа позволит сформировать устойчиво функционирующую транспортную систему, удовлетворяющую требованиям по безопасности движения и ориентированную на предоставление экономически обоснованного уровня транспортного обслуживания всем слоям населения.

Представленный комплекс технических, технологических, экономических, организационных и других решений. Исходя из этого, система муниципального управления муниципального городского транспорта должна выполнять следующие специальные функции управления: управление финансами; управление качеством услуг, включая установление

основных требований к качеству перевозок, контроль их реального исполнения при движении подвижного состава на маршрутах и мотивацию деятельности предприятий муниципального городского транспорта на улучшение качества услуг; исследование спроса на перевозки, формирование маршрутов работы муниципального транспорта и определения требований к объему движения на маршрутах.

Для повышения эффективности управления муниципальным пассажирским транспортом предлагаем внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом (АСУ ГПТ). Эта структура должна быть доработана для выполнения основной задачи: осуществлению перевозки пассажиров с наименьшими затратами ресурсов и времени и наибольшими удобствами.

Суммарная годовая экономия ГСМ от внедрения АСУ ГПТ в Старооскольском городском округе составляет 16231236 руб.

Создание АСУ ГПТ позволит: снизить затраты на ГСМ при эксплуатации городского пассажирского транспорта в Старооскольском городском округе; сократить время ожидания пассажиров на остановках; повысить эксплуатационную скорость за счет организации приоритетного пропуска городского пассажирского транспорта; повысить регулярность движения; повысить оперативность принятия и реализации управленческих решений при нештатных ситуациях; обеспечить документируемость последствий нештатных ситуаций, что создаст основу для требования возмещения ущерба; сократить потребность в ревизорах движения на линии; в целом повысить привлекательность городского пассажирского транспорта по сравнению с другими видами транспорта; обеспечить автоматический сбор информации о пассажиропотоках в системе городского пассажирского транспорта и повысить ее достоверность.

Для дальнейшего развития автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом в администрации Старооскольского городского округа необходимо создание: автоматизированная система

управления дорожным движением на городской улично-дорожной сети; автоматизированная система обеспечения безопасности; автоматизированная система транспортной информации, включающая подсистему информации для контроля, планирования и управления и подсистему информации для участников движения; система электронных платежей на городском пассажирском транспорте; система управления городскими скоростными магистралями; система управления парковками; специализированные системы управления автопарком коммерческих предприятий; интегрированная система электронных платежей в городском транспортном комплексе, разворачиваемая на базе систем электронных платежей на городском пассажирском транспорте, трамваях и пригородной железной дороге.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 07.02.2017) [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.
3. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: федер. закон от 10.12.1995 г. №196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.
4. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ (ред. от 28.12.2016, с изм. и доп., вступ. в силу с 09.01.2017) // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.
5. 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 [Электронный ресурс]: федер. закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.
6. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: федер. закон от 08.11.2007 г. № 219-ФЗ // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.
7. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации

на период до 2020 года [Электронный ресурс]: Приказ Минтранса РФ № 45 от 12.05.2005 // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.

8. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 // Консультант Плюс: справочная правовая система: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.

9. О маршрутных пассажирских перевозках в Белгородской области [Электронный ресурс]: Закон Белгородской обл. от 30.04.1999 г. №69-ФЗ // Белгородская областная дума. – Режим доступа: <http://belduma.ru/>.

10. О направлении деятельности департамента строительства и транспорта Белгородской области [Электронный ресурс]: Постановление правительства Белгородской обл. от 20.08.2012 N 346-пп // Департамент строительства и транспорта Белгородской области. – Режим доступа: <http://www.belgorodstroy.ru/o-departamente/>.

11. О ходе исполнения решения совета депутатов Старооскольского городского округа [Электронный ресурс]: Решение совета депутатов Старооскольского городского округа №143 от 15.08.2008 [Электронный ресурс] // Портал Администрации Старооскольского городского округа. – Режим доступа: <http://oskolregion.ru/region/>.

12. Об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа [Электронный ресурс]: Решение совета депутатов Старооскольского городского округа №539 от 24.03.2017 // Портал Администрации Старооскольского городского округа. – Режим доступа: <http://oskolregion.ru/region/>.

13. Об управлении транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа [Электронный ресурс] // Портал Администрации Старооскольского городского округа. – Режим доступа: <http://oskolregion.ru/region/>.

14. Об утверждении Положения об управлении транспорта и связи департамента по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству администрации Старооскольского городского округа [Электронный ресурс]: Распоряжение главы администрации Старооскольского городского округа от 16.10.2014 №130-ро // Портал Администрации Старооскольского городского округа. – Режим доступа: <http://oskolregion.ru/region/>.

15. Будрин, А. Г. Экономика автомобильного транспорта [Текст] / А. Г. Будрин, Г. А. Кононова, Е. В. Будрина – М. : КНОРУС, 2015. – 361 с.

16. Будрина, Е. В. Экономика транспорта [Текст] / Е. В. Будрина – М. : КНОРУС. – 2016. – С. 64–72.

17. Вельможин, А. В. Пассажирские автомобильные перевозки [Текст] / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, С. А. Ширяев – М. : КНОРУС, 2012. – С. 251–263.

18. Власов, В. М. Информационные технологии на автомобильном транспорте [Текст] / В. М. Власов [и др.] – М. : Наука, 2006. – 283 с.

19. Воронин, А. Г. Основы управления муниципальным хозяйством [Текст] / А. Г. Воронин, В. Л. Лапин, А. Н. Широков – М. : Дело, 2014. – 523 с.

20. Гречуха, В. Н. Транспортное право России [Текст] / В. Н. Гречуха. – М. : Юрайт, 2013. – 583 с.

21. Груздев, В. В. Возникновение договорного обязательства по российскому гражданскому праву [Текст] / В. В. Груздев – М. : Волтерс Клувер, 2010. – 272 с.

22. Губенко, А. В. Проблемы развития пассажирского транспорта региона [Текст] / А. В. Губенко – Хабаровск: Изд-во Хабар. гос. техн. ун-та, 2000. – 283 с.

23. Гузенко, А. В. Развитие городского пассажирского транспорта мегаполиса: проблемы и перспективы [Текст] / А. В. Гузенко // Вестник Томского государственного университета. – 2011. – № 368. – С. 135.

24. Давыдова, Л. В. Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта [Текст] / Л. В. Давыдова // Финансовая аналитика. – 2014. – №12 (198). – С. 2–11.
25. Дрючин, Д. А. Основные направления повышения качества транспортного обслуживания населения городским пассажирским транспортом по регулярным маршрутам [Текст] / Д. А. Дрючин, М.А. Майоров // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2015. – № 4 (179). – С. 30–36.
26. Егиазаров, В. А. Транспортное право [Текст] / В. А. Егиазаров. – М. : Юстицинформ, 2011. – 592 с.
27. Зырянов, В. В. Повышение эффективности управления городским пассажирским транспортом Ростова-на-Дону [Текст] / В. В. Зырянов, Е. Ю. Семчугова, А. А. Литвина // Вестник СГТУ. – 2013. – № 2 (71). – С. 347–351.
28. Иванов, В. В. Муниципальный менеджмент [Текст] / В. В. Иванов, А. Я. Коробова. – М. : ИНФРА – М, 2002. – 325с.
29. Кузнецов, Е. Я. Техника и технологии отраслей городского хозяйства [Текст] / Е. Я. Кузнецов, А. М. Дыбов, Я. М. Сутырин – Томск: Издательство Института экономики и управления УдГУ, 2001. – 512 с.
30. Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем [Текст] – М. : Городской транспорт, 2013. – С. 23–25.
31. Новое в экономике и управлении. Управление развитием транспортного комплекса России [Текст]: сборник статей / Под общей ред. д.э.н., проф. В.А. Николаева. – М.: Изд-во «Каталог», 2006. – 94 с.
32. Ожерельев, М. Ю. Повышение качества информационного обеспечения транспортно-телематических систем в городах и регионах (на примере диспетчерского управления пассажирским транспортом) [Текст]: дис. канд. тех. наук 05.22.01: 7.11.2008 / М. Ю. Ожерельев – М. : МАДИ (ГТУ), 2008. – 156 с.
33. Павлова, В. И. Организация пассажирского обслуживания населения и привлечения перевозчиков к обслуживанию городских и

пригодных маршрутов в Старооскольском городском округе: реферат муниципального служащего заместителя начальника управления промышленности, транспорта и связи департамента по экономическому развитию [Текст]: Документ опубликован не был / В. И. Павлова – Старый Оскол, 2012. – 12 с.

34. Петров, А. Н. Концептуализация подходов к формированию целостной теории услуг [Текст] / А. Н. Петров, Г. А. Карпова, Л. В. Хорева // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2012. – №1. – С. 40.

35. Пугачев, И. Н. Показатели качественного функционирования транспортного комплекса РФ [Текст] / И. Н. Пугачев, Ю. Н. Куликов, В. Н. Сердюкевич // Наука и техника. – № 3. – 2015. – С. 54–61.

36. Романова, Н. А. Транспортная инфраструктура северных городов: проблемы и пути развития [Текст] / Н. А. Романова – Хабаровск : ДВАГС, 2007. – 227 с.

37. Романович, А. Н. Транспортные отношения [Текст] / А. Н. Романович. – Минск : Изд-во университетское, 1984. – 126 с.

38. Сделки [Текст]: постатейный комментарий главы Гражданского кодекса Российской Федерации / под ред. П. В. Крашенинникова. – М. : Статут, 2009. – 72 с.

39. Система муниципального управления [Текст] / Под редакцией В. Б. Зотова. – СПб. : Лидер, 2005. – 493 с.

40. Славина, Ю. А. Интеллектуальные модели оценки качества предоставляемых услуг городским наземным пассажирским транспортом [Текст] / Ю. А. Славина, С. А. Гусев // Логистика. – 2015. – № 3. – С. 26–30.

41. Солодкий, А. И. Транспортная инфраструктура [Текст] / А. И. Солодкий, А. Э. Горев, А. Д. Бондарева – СПб : Муп.наука, 2016. – 225 с.

42. Спирин, И. В. Транспортное право [Текст] / И. В. Спирин. – М. : Транспорт, 2011. – 303 с.

43. Спирин, И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками [Текст] / И. В. Спирин – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.

44. Сутырин, Н. М. Плановое регулирование развития транспортного комплекса города [Текст] / Н. М. Сутырин, В. Е. Рохчина, В. С. Чекалина. – СПб.: СПбГИЭА, 2016. – 367 с.

45. Тинякова, В. Д. Перспективы развития пассажирского транспорта в Старооскольском городском округе [Текст]: Документ издан не был / В. Д. Тинякова – Старый Оскол, 2012. – 8 с.

46. Федоров, В. А. Научный подход к проблеме развития систем городского пассажирского транспорта [Текст] / В. А. Федоров // Молодой ученый. – 2014. – № 8. – С. 624–626.

47. Хегай, Ю. А. Проблемы и перспективы развития транспортной системы в России [Текст] / Ю. А. Хегай // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 4. – С. 133–135.

48. Юницкий А. Струнные транспортные системы как экологически чистая альтернатива суперавтомобилизации общества [Текст] / А. Юницкий // Гор. упр. 2001. – № 3. – С. 61–64.

49. Яворский, В. В. Интеллектуальные системы анализа данных о функционировании городского транспорта [Текст] / В. В. Яворский, С. Ш. Акенов, А. О. Сергеева // Материалы международной научно-методической конференции «Актуальные проблемы транспорта и энергетики и пути инновационного поиска решения», 20 марта 2013 года. – Астана : ЕНУ, 2013. – С. 60–62.

50. Ярутич, А. Согласованное и опережающее развитие транспортной системы России как фактор российской экономики [Текст] / А. Ярутич // Власть. – 2007. – № 11. – С. 51–55.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А
 Приложение
 к решению Совета депутатов
 Старооскольского городского
 округа
 от 17 марта 2016 г. № 407

Схема
 структуры администрации Старооскольского городского округа



Приложение Б

Положение об управлении транспорта и связи
администрации муниципального образования Старооскольский городской округ

Раздел I

Общие положения

1. Управление транспорта и связи администрации муниципального образования Старооскольский городской округ (далее - Управление) является функциональным органом администрации муниципального образования Старооскольский городской округ, уполномоченным в области транспортного обслуживания населения и организации туристско-экскурсионных перевозок.
2. Управление в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, Федеральным законом "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", нормативными правовыми актами Российской Федерации и Белгородской области, муниципальными правовыми актами, а также настоящим Положением.
3. Управление непосредственно подчинено заместителю главы муниципального образования Старооскольский городской округ, координирующему работу по вопросам транспорта, физической культуры и спорта.
4. Управление является юридическим лицом, имеет гербовую печать, штампы и бланки установленного образца.

Раздел II

Основные цели и задачи Управления

1. Целью деятельности Управления является обеспечение осуществления полномочий администрации муниципального образования Старооскольский городской округ в сфере создания условий для предоставления транспортных услуг населению, обеспечения транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования Старооскольский городской округ.
2. Основные задачи Управления.
 - 2.1. Организация транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования Старооскольский городской округ.
 - 2.2. Принятие мер по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению на территории муниципального образования Старооскольский городской округ.
 - 2.3. Взаимодействие с организациями, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими пассажирские перевозки на территории муниципального образования Старооскольский городской округ (далее - перевозчики), другими лицами, осуществляющими транспортное обслуживание населения муниципального образования Старооскольский городской округ, с целью обеспечения их устойчивого функционирования.
 - 2.4. Координация деятельности и контроль за работой муниципальных учреждений и предприятий сферы транспорта.
 - 2.5. Разработка и реализация стратегии технического развития парка муниципального транспорта, организация контроля за эффективным использованием и сохранностью муниципального имущества, переданного в установленном порядке муниципальным предприятиям и иным организациям, осуществляющим пассажирские перевозки и предоставление иных транспортных услуг населению на территории муниципального образования Старооскольский городской округ.
 - 2.6. Организация контроля в установленном порядке в сфере транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования Старооскольский городской округ.
 - 2.7. Взаимодействие с организациями, предоставляющими населению услуги по перевозке грузов автомобильным транспортом на территории муниципального образования

Старооскольский городской округ.

2.8. Исключен.

Раздел III

Функции Управления

1. Основные функции Управления.

1.1. Изучение потребности населения в пассажирских перевозках на территории муниципального образования Старооскольский городской округ, а также в иных транспортных услугах.

1.2. Разработка предложений по внедрению новых методов организации движения пассажирского и иного транспорта на территории муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.3. Ведение реестров муниципальных маршрутов регулярного сообщения и туристско-экскурсионных маршрутов муниципального образования Старооскольский городской округ и перевозчиков, выполняющих туристско-экскурсионные перевозки на территории муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.4. Обеспечение открытия, изменения, закрытия муниципальных маршрутов регулярного сообщения, в том числе сезонных муниципальных городских маршрутов регулярного сообщения для перевозки населения к садово-огородным участкам и туристско-экскурсионных маршрутов.

1.5. Разработка рекомендаций по обеспечению бесперебойного транспортного обслуживания населения муниципального образования Старооскольский городской округ на основе анализа деятельности перевозчиков.

1.6. Привлечение на конкурсной основе и договорных началах перевозчиков на осуществление регулярных маршрутных перевозок на муниципальных маршрутах регулярного сообщения муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.7. Разработка и утверждение паспортов маршрутов, графиков (расписаний) движения на муниципальных маршрутах регулярного сообщения муниципального образования Старооскольский городской округ; утверждение паспортов маршрутов и схемы движения на туристско-экскурсионных маршрутах, в пределах границ муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.8. Согласование изменений схем движения и участие в согласовании сроков восстановления дорожного покрытия при проведении работ, связанных с разрытием на автомобильных дорогах местного значения в границах муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.9. Организация подготовки материалов на рассмотрение комиссии по пассажирскому транспорту и регулированию рынка транспортных услуг на пассажирском транспорте муниципального образования Старооскольский городской округ, образованной городской Думой.

1.10. Организация конкурса на право осуществления регулярных пассажирских перевозок на муниципальных маршрутах регулярного сообщения, заключение договора с перевозчиками на осуществление регулярных пассажирских перевозок, контроль за соблюдением перевозчиками условий таких договоров.

1.11. Организация контроля, контроль за соблюдением перевозчиками условий договоров.

1.12. Разработка стратегических планов развития производственно-технической базы, определение принципов, методов и форм организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава муниципальных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки на территории муниципального образования Старооскольский городской округ, а также предоставляющих иные транспортные услуги населению.

1.13. Разработка и участие в реализации муниципальных долгосрочных, ведомственных целевых программ, инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования Старооскольский городской округ, определение потребностей в их финансировании, содействие привлечению инвестиций, в

том числе иностранных для развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.14. Участие в установленном порядке в формировании и проведении муниципальной политики в сфере регулирования тарифов на услуги муниципальных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки на территории муниципального образования Старооскольский городской округ, а также предоставляющих иные транспортные услуги населению.

1.15. Координация деятельности муниципальных предприятий, осуществляющих перевозки на территории муниципального образования Старооскольский городской округ, а также предоставляющих иные транспортные услуги населению, в сфере подбора и подготовки кадров, переподготовки и повышения квалификации работников.

1.16. Координация деятельности муниципальных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки на территории муниципального образования Старооскольский городской округ, а также предоставляющих иные транспортные услуги населению, по обеспечению занятости, социальной защищенности работников, охране их труда, развитию социального партнерства и предотвращению трудовых конфликтов.

1.17. Организация и контроль за реализацией мероприятий, направленных на предупреждение и ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций, ведением мобилизационной подготовки, реализацией задач гражданской обороны при организации и осуществлении регулярных пассажирских перевозок, предоставлении иных транспортных услуг населению.

1.18. Организация проведения комплексных обследований пассажиропотоков на муниципальных маршрутах регулярного сообщения муниципального образования Старооскольский городской округ, а также сезонных и специальных сезонных муниципальных городских маршрутах регулярного сообщения для перевозки населения к садово-огородным участкам.

1.19. Организация взаимодействия с органами государственной власти, органами местного самоуправления муниципального образования Старооскольский городской округ, предприятиями, учреждениями, организациями по вопросам, отнесенным к компетенции Управления.

1.20. Проведение семинаров, совещаний по проблемам совершенствования деятельности и развития транспортного обслуживания населения муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.21. Исключен.

1.22. Координация деятельности предприятий грузового автомобильного транспорта и иных лиц, осуществляющих транспортное обслуживание населения муниципального образования Старооскольский городской округ.

1.23. Утратил силу.

2. По поручению главы муниципального образования Старооскольский городской округ и его заместителя, координирующего работу по вопросам транспорта, физической культуры и спорта, Управление может выполнять иные функции в соответствии с целями и задачами Управления.

Раздел IV

Права Управления

1. Права Управления.

1.1. Управление во исполнение возложенных на него задач и функций имеет право:

- вносить главе муниципального образования Старооскольский городской округ предложения по вопросам, отнесенным к компетенции Управления;
- разрабатывать и вносить на рассмотрение главы муниципального образования Старооскольский городской округ проекты муниципальных правовых актов;
- запрашивать и получать от руководителей отраслевых, функциональных и

территориальных органов администрации муниципального образования Старооскольский городской округ, руководителей организаций, предприятий и учреждений, находящихся на территории муниципального образования Старооскольский городской округ,

- необходимые для Управления информацию, документы и материалы;
- привлекать по согласованию с руководителями отраслевых, функциональных и территориальных органов администрации муниципального образования Старооскольский городской округ их специалистов для участия в подготовке проектов правовых актов, а также для осуществления мероприятий, проводимых Управлением
- в соответствии с возложенными на него полномочиями;
- заключать договоры и соглашения с физическими и юридическими лицами по вопросам, отнесенным к компетенции Управления;
- осуществлять переписку с организациями и гражданами по вопросам, отнесенным к компетенции Управления, используя бланки управления;
- вносить предложения в департамент муниципальной собственности и городских земель администрации муниципального образования Старооскольский городской округ по вопросам передачи муниципального имущества в установленном порядке муниципальным предприятиям, осуществляющим пассажирские перевозки на
- территории муниципального образования Старооскольский городской округ, а также предоставляющим иные транспортные услуги населению, предоставления земельных участков для строительства объектов транспортной инфраструктуры;
- принимать участие в работе комиссий, рабочих групп, других совещательных органов при главе муниципального образования Старооскольский городской округ в соответствии со своей компетенцией.

Приложение В

Механизмы реализации стратегических целей, индикаторы выполнения
в сфере транспорта Старооскольского городского округа

Задачи	Механизмы реализации
<p>1. Стимулирование пассажиров к безналичной оплате проезда</p> <p>Индикаторы – повышение количества перевозок пассажиров по картам</p>	<p>внедрение системы безналичной оплаты;</p> <p>внедрения количества пунктов продажи и пополнения транспортных карт;</p> <p>повышение разницы между наличным и безналичным способом оплаты;</p> <p>доступность и простота способов пополнения карт оплаты.</p>
<p>2. Улучшение экологической ситуации</p> <p>Индикатор - снижение уровня загрязненности атмосферы</p>	<p>внедрение экологичных транспортных средств общего пользования;</p> <p>стимулирование перевода автотранспорта предприятий на газовое топливо, увеличение пунктов АГЗС, АГНК;</p> <p>поэтапный запрет на эксплуатацию автомобилей, соответствующих стандарту по токсичности ниже Евро-3, Евро-4;</p> <p>вывод дублирующих маршрутов с центральной улицы города;</p> <p>строительство многоуровневых гаражей на правах аренды машино-места (днем - служебный транспорт, вечером - транспорт близлежащих домов)</p>
<p>3. Приоритетное развитие транспорта общего пользования</p> <p>Индикатор-подвижность населения, коэф-т использования парка</p>	<p>модернизация транспорта общего пользования;</p> <p>совершенствование маршрутной сети;</p> <p>ввод автобусов большой вместимости;</p> <p>введение кольцевого и скоростного маршрутов;</p> <p>новые решения организации остановочных пунктов («теплые», «доходные», «информативные» остановки);</p> <p>обустройств отстойно-разворотных площадок и пунктов отдыха для экипажей;</p>
<p>4. Повышение транспортной доступности и мобильности населения</p> <p>Индикаторы - подвижность населения, доля населения, проживающего в населенных пунктах без автобусного сообщения в общей численности</p>	<p>развитие междугороднего и пригородного автобусного сообщения;</p> <p>обеспечение микромобильности населения (тротуары и велодорожки);</p> <p>реализация проекта «Народный гараж».</p>
<p>Повышение доходной части бюджета города от транспортной отрасли</p> <p>Индикатор-рост доли транспортных услуг в общем объеме платных услуг.</p>	<p>развитие услуг придорожного сервиса (АЗС, автомойки, автосервис, пункты отдыха и питания),</p> <p>развитие сервиса транспортных и сопутствующих услуг (логистические услуги - упаковка, мелкая фасовка и т.д., снабженческие услуги, информационные услуги сопровождения грузов и т.д.);</p> <p>повышение эффективности работы муниципального предприятия транспорта (конкурсный отбор управляющего,</p>

	<p>постановка на «доходные» городские маршруты, 100% перевод на газовое топливо и т.д.); стимулирование развития сферы услуг на объектах транспортной инфраструктуры (туристские услуги, услуги «бизнес-транспорта»); снижение расходов на содержание остановочных пунктов («прикрепление» остановок малому бизнесу).</p>
<p>Повышение качества улично-дорожной сети Индикатор - доля освещаемых улиц, снижение аварийности</p>	<p>создание автоматизированного банка данных состояния УДС с использованием ГИС-технологий; внедрение инновационных технологий в строительстве и содержании объектов УДС; совершенствование технической базы городского коммунального хозяйства; использование эффективных методов организации дорожного движения (интеллектуальных транспортных систем), работы светофорных объектов с возможностью дистанционного регулирования транспортных потоков («зеленая волна»); совершенствование планировочной структуры УДС; организация скоростных дорог и дорог непрерывного движения; введение «контрактов жизненного цикла» при строительстве объектов УДС.</p>
<p>Повышение безопасности на транспорте Индикатор-снижение аварийности</p>	<p>обустройство заездных карманов для транспорта общего пользования (автобус, такси); внедрение новых технологий в организации дорожного движения (светоотражающее покрытие знаков, дорожной разметки, ночное освещение знаков нерегулируемых переходов от солнечных батарей и т.д.); обустройство велосипедных дорожек и поиск новых решений строительства пешеходных зон (подземные, наземные)</p>

Паспорт проекта
Внедрения автоматизированной системы управления городским
пассажирским транспортом (АСУ ГПТ)

Цель	Достижение высокого качества оказания услуг по пассажирской перевозке населения по городским маршрутам.
Способ достижения цели (мероприятия проекта)	Разработка автоматической системы управления городским пассажирским транспортом
Результаты проекта	<p>а) автоматизированный расчет маршрутных расписаний, в том числе для условий:</p> <ul style="list-style-type: none"> – изменения маршрута движения на отдельных рейсах; – изменения скоростных режимов движения на отдельных участках, рейсах; – подготовка, исправление, вывод маршрутных расписаний; – подготовка, исправление, вывод для Центральной диспетчерской службы и служб эксплуатации транспортных предприятий. <p>б) автоматизированный надзор, управление, контроль работы контролируемых транспортных средств на основе сбора, обработки и анализа в реальном масштабе времени локальной или спутниковой навигационной информации от транспортных средств, работающих на маршрутах;</p> <p>в) формирование отчетов, содержащих статистические и аналитические данные о работе городского и пригородного пассажирского транспорта, за определенное время;</p> <p>г) контроль движения транспортных средств с отображением местоположения и движения транспортных средств на электронной карте города с нанесенными трасами маршрутов движения – автоматическая запись в память компьютера всех ведущихся переговоров с одновременным фиксированием в базе данных местоположения транспортного средства на момент вызова, времени, с указанием диспетчером темы переговоров;</p> <p>д) обеспечение прямой связи водителя с оперативными службами в случае дорожно-транспортного происшествия и других экстремальных ситуациях;</p> <p>е) воспроизведение движения любого транспортного средства из архива навигационной информации с его отображением в графическом виде на электронной карте;</p> <p>ж) возможность установки на остановках информационных табло для пассажиров о времени</p>

	прибытия очередного автобуса.
Риски проекта	<ul style="list-style-type: none"> – автоматизация не регламентированных процессов. Необходимо максимально формализовать все процессы и функции управления, подлежащие автоматизации; – необходимость в частичной или полной реорганизации структуры Управления транспортом и связью. Реорганизация может быть проведена в тех подразделениях и на тех участках, которые связаны с автоматизируемыми процессами, там, где она объективно необходима; – сопротивление сотрудников администрации и водителей городского пассажирского транспорта. Необходимо всячески содействовать рабочей группе специалистов, проводящей внедрение АСУ ГПТ, вести разъяснительную работу с сотрудниками управления и водителями городского пассажирского транспорта.
Пользователи результата проекта	система городского пассажирского транспорта, граждане, проживающие в Старооскольском городском округе.