

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

**ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ  
ПЕРЕВОЗКАМИ НА МУНИЦИПАЛЬНОМ УРОВНЕ (НА ПРИМЕРЕ  
УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ АДМИНИСТРАЦИИ  
СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА БЕЛГОРОДСКОЙ  
ОБЛАСТИ)**

Выпускная квалификационная работа  
обучающегося по направлению подготовки  
38.03.04 Государственное и муниципальное управление  
заочной формы обучения, группы 92071475  
Чайковской Елены Сергеевны

Научный руководитель  
к.и.н., доцент  
Шамрина Е.А.

СТАРЫЙ ОСКОЛ 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ	7
РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА, СВЯЗИ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ АДМИНИСТРАЦИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ	30
РАЗДЕЛ III. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	45
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	63
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	69
ПРИЛОЖЕНИЯ	76

## ВВЕДЕНИЕ

Современное состояние социально-экономических процессов характеризуется бурным развитием транспортной отрасли: растет количество отечественных перевозчиков и транспортных компаний, осуществляющих свою деятельность на территории России, открываются новые маршруты, появляются более совершенные виды транспортных средств, расширяется правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой пассажиров и грузов.

Вместе с тем, в настоящее время в связи с произошедшими радикальными переменами в различных сферах общественной жизни действующее законодательство, регулирующее административно-правовые отношения в сфере отечественного транспорта, во многом не отвечает современным реалиям. В результате проводимых в последнее десятилетие экономических реформ был утрачен комплексный подход к государственному регулированию транспортной системы, материально-техническая» и организационно-правовая база которой' в настоящее время безнадежно устаревает. В процессе осуществления перевозок пассажиров и грузов выявляются правовые пробелы в деятельности как специализированных органов (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и др.), так и органов, определяющих стратегические направления обеспечения безопасности жизненно важных интересов личности и общества, в том числе и в сфере транспортной безопасности (Совет Безопасности Российской Федерации). Об этом свидетельствует значительное количество аварий, происшествий и несчастных случаев- на транспорте, последствиями которых являются» человеческие жертвы, и причинение материального ущерба в значительных размерах. Нерешёнными являются проблемы, связанные с лицензированием и сертификацией транспортного комплекса, а также бюджетного финансирования государственных и муниципальных транспортных предприятий.

На основании изложенного возникает необходимость комплексного исследования проблем административно-правового и организационного обеспечения деятельности отечественного транспортного комплекса, а также поиска эффективных форм управленческого и законодательного воздействия на

транспортные отношения в целях их стабилизации и улучшения в современных условиях.

Российские исследования управления развитием транспортных комплексов как отраслевых социально-экономических систем осуществлялись по нескольким направлениям в рамках:

- экономики, маркетинга и менеджмента на транспорте (Громов Н. Н.<sup>1</sup>, Персианов В. А.<sup>2</sup> Туревский И.С.<sup>3</sup>, Ханалиев Г.И.<sup>4</sup>
- управления регионом (Чуб А. А.<sup>5</sup>, Швецов А. Н.<sup>6</sup>, Ялов Д.А.<sup>7</sup>, Максимова С.Ю.<sup>8</sup> и др.);
- стратегического менеджмента организаций (В. Н. Парахина<sup>9</sup>, В.И. Перов<sup>10</sup> и др.);
- организационно-правовых вопросов в сфере отечественного и зарубежного транспорта: Г.И. Ханалиева<sup>11</sup>, Е. Н. Гарманова<sup>12</sup>, П.А. Пегина<sup>13</sup>. Вопросы административно-правового обеспечения деятельности транспортного комплекса

<sup>1</sup>Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте. М.: Академия, 2010.

<sup>2</sup>Персианов, В.А. Стратегии снижения убыточности городского пассажирского транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2010. № 9 (183).

<sup>3</sup>Туревский И.С. Экономика отрасли. Автомобильный транспорт. М.: Форум, Инфра-М, 2010.

<sup>4</sup>Ханалиев Г.И. Проблемы соответствия транспортной системы потребностям социально-экономического развития страны // Terraeconomicus. М.: ЮФУ, 2010; Ханалиев Г.И. Транспортный комплекс региона: методология и практика обеспечения сбалансированного развития : автореферат дис. . д-ра экон. наук : 08.00.05. Ростов-на-Дону, 2012. 46 с.

<sup>5</sup>Чуб А.А. К вопросу о необходимости стратегического планирования региональных социально-экономических систем // Экономика региона и управление. 2007. № 18. 4.2. URL: <http://journal.vlsu.ru> (дата обращения 01.11.2017)

<sup>6</sup>Швецов А.Н. Совершенствование региональной политики. Концепции и практика М.: КРАСАНД, 2011. 320 с.

<sup>7</sup>Ялов Д. А. Кластерный подход как технология управления региональным экономическим развитием // Компас промышленной реструктуризации. 2004. №1. URL: [http://www.compass-r.ru/st-104-1 .htm](http://www.compass-r.ru/st-104-1.htm) 163 (дата обращения 01.11.2017)

<sup>8</sup>Максимова С.Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона Текст.: диссертация . кандидата экономических наук : 08.00.05. Ставрополь, 2010.

<sup>9</sup>Парахина В.Н. Стратегический менеджмент. М.: КНОРУС, 2011; Парахина В.Н. Организационно-экономические аспекты развития стратегического потенциала грузовой автотранспортной компании. М.: КноРус, 2011.

<sup>10</sup>Перов, В.И. Управление полиструктурными социально-экономическими системами: теория и методология: диссертация . доктора экономических наук : 08.00.05. Ставрополь, 2008.

<sup>11</sup>Ханалиев Г.И. Транспортный комплекс региона: методология и практика обеспечения сбалансированного развития : автореферат дис. . д-ра экон. наук : 08.00.05. Ростов-на-Дону, 2012. 46 с.

<sup>12</sup> Экономика дорожного хозяйства / под ред. Е. Н. Гарманова. Москва: Академия, 2012. 397 с.

<sup>13</sup>Пегин П.А. Совершенствование мероприятий по повышению транспортной безопасности на автотранспортных предприятиях. Хабаровск : ТОГУ, 2013. 151 с.

нашли отражение в диссертационном исследовании В.В. Кретова<sup>14</sup>.

В качестве проблемы исследования выступает противоречие между необходимостью создания благоприятных условий для жизнедеятельности населения муниципального образования и недостаточной разработанностью практических рекомендаций по совершенствованию системы управления транспортным комплексом в Старооскольском городском округе Белгородской области.

В качестве основной гипотезы дипломного исследования выступает предположение о том, что основные проблемы функционирования системы управления пассажирскими перевозками на муниципальном уровне обусловлены несовершенством механизмов эффективного использования ресурсов, выделяемых на данную сферу.

**Объектом** исследования политика в сфере жизнеобеспечения муниципального образования

**Предметом** исследования выступает система управления пассажирскими перевозками муниципального образования.

**Цель** выпускной квалификационной работы – предложить практические рекомендации по совершенствованию системы управления пассажирскими перевозками в Старооскольском городском округе Белгородской области.

В соответствии с поставленной целью предполагается решить следующие **задачи**:

- изучить организационно-правовые основания управления транспортным комплексом;
- проанализировать систему управления пассажирскими перевозками в Старооскольском городском округе Белгородской области;
- разработать рекомендации по совершенствованию системы управления пассажирскими перевозками в Старооскольском городском округе Белгородской области.

Теоретико-методологической основой исследования послужили положения экономической теории транспорта, стратегического менеджмента, регионального и

---

<sup>14</sup>Кретов В.В. Административно-правовое регулирование дорожного хозяйства Российской Федерации : автореферат дис. . канд. юрид. наук : 12.00.14. Тюмень, 2014. 34 с.

муниципального управления, теории управления социально-экономическими системами, результаты исследований проблем управления транспортными комплексами.

Важную роль в процессе исследования играли методы факторного и сравнительного анализа, системного подхода.

**Структура** выпускной квалификационной работы обусловлена целью и задачами настоящего исследования. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка использованной литературы и приложений.

## **РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ**

Одним из наиболее важных факторов динамичного социально-политического и экономического развития государства является устойчивая, надежная инфраструктура. Приложение достаточного внимания законодателями и исполнительными органами вопросам обеспечения транспортных нужд населения во многом предопределило стремительный вектор развития промышленности и экономики. Так и сейчас – в наши дни, надежная и эффективная работа городского пассажирского транспорта для России является важнейшим показателем социально-политической и экономической стабильности в связи с чем, к числу важнейших отраслей жизнеобеспечения городов относится пассажирский транспорт, от функционирования которого зависит функционирование других отраслей хозяйственного комплекса.

Экономический кризис 2008 года существенно повлиял на работу городского пассажирского транспорта и транспортной отрасли в целом, следствием этого стали отток инвестиций, уменьшение государственного финансирования отрасли, снижение объемов и качества пассажирских перевозок, существенное сокращение подвижного состава. Все это привело к тому, что развитие транспортного обслуживания нужд населения существенно отстало от потребностей населения в передвижениях и грузоперевозках, особенно остро эта ситуация складывается в населенных пунктах географически удаленных от районных центров и находящихся в труднодоступных местах. Сложившаяся ситуация в сфере обеспечения транспортных нужд населения вызывает социально-экономические проблемы и негативно сказывается на работе других отраслей экономики муниципальных образований<sup>15</sup>.

Транспортный комплекс - это обширный сектор экономики, обеспечивающий потребности в перевозках различными видами транспорта, влияющий на эффективность производства и качество жизни населения<sup>16</sup>.

Принимая во внимание тот факт, что городской пассажирский транспорт является неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры городских агломераций, следует отметить, что применение только рыночных механизмов регулирования системы городского пассажирского транспорта в современных условиях невозможно.

Проанализировав систему нормативных правовых актов федерального уровня, регулирующих деятельность в сфере организации и обеспечения транспортного обслуживания населения, можно условно выделить в ней 3 группы, это нормативно-правовые акты, устанавливающие полномочия органов государственной власти и органов местного самоуправления в части обеспечения населения услугами пассажирского транспорта; нормативно-правовые акты, регулирующие функционирование пассажирского транспорта общего пользования и его развитие; нормативно-правовые акты, устанавливающие порядок предоставления

---

<sup>15</sup> Пикулькин А.В. Система государственного управления. М., 2012. С. 12-14.

<sup>16</sup> Новик А.А. Правовое регулирование пассажирских перевозок городским транспортом общего пользования. 2013. №1. С. 24-34.

транспортных услуг отдельным категориям населения.

Конституция Российской Федерации, Федеральный закон от 06.10.1999 года «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», и Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» разрешают вопрос разграничения полномочий между органами власти различных уровней. Исходя из конституционных принципов разграничения предметов ведения и полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и субъектов РФ, самостоятельности местного самоуправления в пределах своих полномочий и не вхождения его органов в систему органов государственной власти, можно утверждать, что действующим федеральным законодательством строго закреплены предметы компетенции указанных органов в сфере транспортного обслуживания населения, что создает правовое поле для исполнения ими своих обязанностей в данной сфере и исключает возможность вмешательства в деятельность, не относящуюся к их компетенции<sup>17</sup>.

Что касается второй выделенной группы нормативных правовых актов, здесь можно отметить, что в настоящее время в России отсутствует федеральный закон, регулирующий функционирование пассажирского транспорта и его развитие.

В части организации пассажирских перевозок основным документом остается Постановление от 14 февраля 2009 г. № 112 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»<sup>18</sup>.

Действовавший ранее приказ Минавтотранса РСФСР от 31.12.1981 года № 200 «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте», принятый в конце 1981 года, и закрепивший указанные Правила, безнадежно устарел и не отражал рыночных реалий, а потому и не мог эффективно

---

<sup>17</sup>О лицензировании отдельных видов деятельности: Федеральный закон от 08.08.2001 №128-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 33. – Ст. 3430

<sup>18</sup>Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: Постановление от 14 февраля 2009 г. № 112 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 02.03.2009. – № 9. – Ст. 1102

действовать в современных условиях.

Существенной недоработкой представляется отсутствие единого федерального закона по вопросам транспортного обеспечения населения, который мог бы стать правовой основой. При чем известно, что ранее такой законопроект был разработан и принят в первом чтении, но не прошел не обходимого уровня подготовки и доработки<sup>19</sup>. В данном случае речь идет о законопроекте № 423427-4 «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации», принятый Государственной Думой в первом чтении 4 июля 2007 г. Данный законопроект имел своей основной задачей установление правовых основ для формирования единого рынка услуг автомобильного и городского пассажирского транспорта в Российской Федерации при регулировании отношений, связанных с организацией транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения<sup>20</sup>. Но, возложенная на него задача не была применима к реализации из-за ряда недоработок. По своей сути законопроект носил рамочный характер, применял понятия, толкования которых не предоставлялись. Помимо вышеуказанного, законопроектом предусматривалось, что договор об организации регулярных перевозок должен заключаться в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации о размещении заказов, однако его нормы, в частности положения части 2 статьи 9, статей 10 и 11, не согласовывались с действовавшим на тот момент Федеральным законом «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». По заключению Президента Российской Федерации закон требовал устранения имеющихся правовых и организационных неясностей, нуждался в доработке и мог быть поддержан с учетом замечаний, однако, доработки законопроекта так и не последовало.

Анализ нормативно-правовой основы регулирования пассажирских перевозок позволяет сделать вывод, что основные правовые акты датой своего принятия

---

<sup>19</sup>Устав автомобильного транспорта РСФСР: утвержден постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. № 12 // СП РСФСР. – 1969. – № 2 и 3. – Ст. 8.

<sup>20</sup> Определение Верховного Суда Российской Федерации от 23.06.2000 по делу № 53-Г00-12; Определение Верховного Суда Российской Федерации от 19.09.2003 по делу № 58-Г03-30) // Транспортное право. – 2005. – №1.

относятся еще к тем временам, когда собственность была только государственная и личная, а транспортные предприятия находились только в государственной собственности и представляли из себя централизованный комплекс. Сложившаяся ситуация вызывает много проблем в правоприменительной практике при организации самого процесса перевозок.

В настоящее время главным органом, регулирующим работу различных видов транспорта, является Минтранс России с федеральными агентствами по видам транспорта<sup>21</sup>.

Основными задачами Минтранса являются:

- 1) формирование и реализация государственной транспортной политики в сфере своей деятельности;
- 2) разработка совместно с заинтересованными ФОИВ стратегии развития транспорта в РФ и ее реализация на основе общетранспортных и отраслевых федеральных целевых программ;
- 3) взаимодействие с органами государственной власти субъектов РФ по координации совместной деятельности в целях обеспечения свободного перемещения пассажиров и грузов по территории России, формирования единого транспортного пространства страны;
- 4) государственное управление, регулирование и контроль в пределах своей компетенции, направленные на обеспечение безопасного, эффективного и устойчивого функционирования транспортного комплекса, а также координация деятельности органов, осуществляющих надзорные функции в этой сфере;
- 5) проведение экономических реформ, институциональных преобразований и структурной перестройки, связанных с переходом предприятий и организаций транспортного комплекса к рыночным отношениям;
- 6) формирование и проведение в транспортном комплексе экономической, инвестиционной, тарифной, научно-технической, кадровой и социальной политики и иные задачи.

На уровне Белгородской области координация вопросов транспортного

---

<sup>21</sup> Министерство транспорта Российской Федерации: официальный сайт. URL: <http://www.mintrans.ru/> (дата обращения 01.12.2017)

комплекса возложена на Департамент строительства и транспорта, возглавляемого Глаголевым Евгением Сергеевичем<sup>22</sup>. Департамент строительства и транспорта Белгородской области является органом исполнительной власти Белгородской области, осуществляющим функции проведения единой государственной политики в сфере строительства, градостроительства и архитектуры, транспорта и дорожного комплекса Белгородской области.

Анализ нормативно-правовой и организационной основы управления транспортным комплексом позволяет перейти к рассмотрению сущности транспортного комплекса.

Транспортный комплекс города включает в себя внутригородской пассажирский транспорт (автобус, трамвай, троллейбус), междугородный и пригородный пассажирский транспорт, грузовой транспорт, специализированный транспорт (перевозка хлеба, молока, бензина, вывоз бытовых отходов, медицинский транспорт и др.), транспортные парки или депо, гаражи, службы по содержанию трамвайных путей, контактной сети электротранспорта, вокзалы, автостоянки, заправочные станции, ремонтные и другие сервисные службы. В некоторых городах для внутригородских перевозок используется железнодорожный и водный транспорт, в крупнейших городах – метрополитены. Организация скоординированной работы этих частей транспортного комплекса требует управления со стороны органов местного самоуправления<sup>23</sup>.

Среди вопросов местного значения существенное значение придается транспортному обслуживанию населения на территории муниципального образования. С каждым годом данная проблема лишь обостряется, с учетом того, что количество автомобилей неуклонно увеличивается, а дороги в большинстве муниципальных образований Российской Федерации не расширяются и в должном объеме не ремонтируются. Следует отметить и об устаревании парка общественного транспорта (трамваев и троллейбусов).

Применительно к городским и сельским поселениям законодатель определяет

---

<sup>22</sup> Департамент строительства, транспорта и ЖКХ: официальный сайт. URL: <http://belgorodstroy.ru/> (дата обращения 01.04.2018)

<sup>23</sup> Управление в городском хозяйстве: учебное пособие / под ред. Р.Ж. Сираждинова. - М., 2012. С. 45.

вопросы местного значения в рассматриваемой сфере следующим образом (ст. 14 Федерального закона РФ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»): создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения; дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Применительно к муниципальным районам вопросы местного значения в области транспортного обслуживания населения сформулированы следующим образом (ст.15 Федерального закона РФ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»): создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района; дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации<sup>24</sup>.

Применительно к городским округам соответствующие вопросы местного значения выглядят так (ст.16 ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»): создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа; дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством

---

<sup>24</sup> Об общих принципах организации местного самоуправления в российской федерации: федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003 г. –№ 40. – Ст. 3822.

Российской Федерации. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».<sup>25</sup>

Можно отметить, что формулировки в целом схожи для всех видов муниципальных образований.

Функции органов местного управления по управлению транспортным комплексом состоят в следующем: принятие правил и порядка организации работы; разработка схемы движения транспорта; разработка схемы развития улично-дорожной сети; установление тарифов на перевозки; разработка графиков и диспетчеризация движения транспорта; контроль соблюдения графиков движения; выдача муниципального заказа на пассажирские и грузовые перевозки, заключение контрактов; контроль экологических параметров работы транспорта.

Процесс децентрализации управления транспортным комплексом получил название «разделение функций заказчика (в лице органов власти, дающих заказ на перевозку) и перевозчика». При этом степень детализации заказа на выполнение транспортных работ по перевозке может быть различной: от жесткого предписания определенных правил до более общих требований в зависимости от особенностей муниципального образования.

Для городского пассажирского транспорта важно соблюдение необходимого соответствия мощностей отдельных звеньев транспортной системы. В основе таких расчетов лежит определение пассажиропотоков по всем видам передвижений в разные периоды дня, суток, сезона и года. Среднесуточные пассажиропотоки определяют общий характер и объем транспортной работы в городе. Пассажиропотоки в часы «пик» определяют характер массовых передвижений и служат, основой для определения потребности в подвижном составе при решении вопросов о провозной и пропускной способности транспорта и улично-дорожной сети города.

Связь с планировкой города и пропускной способностью улично-дорожной сети	Возможность конкуренции между видами транспорта	Конкуренция муниципального и частного сектора в автотранспортных перевозках
---	---	---

<sup>25</sup> Об общих принципах организации местного самоуправления в российской федерации: федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003 г. –№ 40. – Ст. 3822.

Значительные колебания пассажиропотоков по времени по направлениям		<b>Особенности</b>		Большой удельный вес льготных категорий пассажиров
				1
Совпадение по времени производства и потребления услуг		Высокая степень износа транспортных средств и большие затраты на их обновление		Возможность разных способов оплаты услуг (разовые или проездные на определенный срок билеты)

Рис. 1. Особенности транспортного комплекса города

Распределение пассажиров по маршрутам определяется с помощью коэффициента неравномерности, характеризующего наполняемость подвижного состава по длине маршрута. Он представляет собой отношение произведения максимального числа пассажиров на длину перегона к общему объему работы транспорта на данном направлении; Этот коэффициент используется при расчете маршрутной системы города.

Муниципальное управление организацией пассажирских перевозок в городе призвано обеспечить удовлетворение потребностей всех слоев населения минимальными потерями времени. Режим работы транспорта должен быть увязан с графиком работы крупных градообразующих предприятий.

Основные задачи муниципального управления в сфере транспорта:

- обеспечение надежного состояния транспортных линий и развитие магистралей;
- модернизация систем организации транспортного движения, диспетчеризация и контроль качества транспортного обслуживания населения;
- приведение муниципального подвижного состава в надлежащее состояние, соответствующее техническим параметрам и нормативам;
- обеспечение безопасности перевозок.

Функции органов местного самоуправления по управлению транспортным комплексом города показаны на рис. 2.

#### Рисунок 2. Функции органов местного самоуправления в сфере транспорта

Органы местного самоуправления могут быть наделены государственными полномочиями по финансированию муниципальных и частных транспортных предприятий и перевозчиков для компенсации перевозки льготных категорий пассажиров (при условии получения субвенций из федерального или регионального бюджета).

В условиях многообразия форм собственности на транспортные средства и конкуренции муниципального и частного транспорта основными механизмами регулирования пассажиропотоков выступают муниципальный заказ на перевозки и диспетчеризация перевозок.

За рубежом основным инструментом управления системой городского пассажирского транспорта является проектное финансирование как одна из разновидностей муниципального заказа. Для этого проводится конкурс (тендер, аукцион) проектов разных компаний, организующих транспортные перевозки, с привлечением экспертов. По результатам конкурса выбирается проект, на который будет выдан муниципальный заказ. Подобный выбор исполнителей способствует развитию здоровой конкуренции

в сфере городского пассажирского транспорта.

Обобщающие показатели работы городского пассажирского транспорта показаны на рис. 3.

### Рисунок 3. Показатели работы городского пассажирского транспорта

В системе городского транспорта большинства российских городов накопилось много сложных проблем. Одна из них – проблема контроля платы за проезд<sup>26</sup>. Для ее решения за рубежом и в некоторых городах России устанавливают автоматические турникеты, стимулируют покупку проездных билетов различного срока пользования с дифференцированной по сроку пользования и количеству поездок цене, проводят денежно-вещевые лотереи по номерам купленных билетов.

Другая проблема – чрезмерный износ подвижного состава<sup>27</sup>. В большинстве городов России муниципальный пассажирский транспорт изношен практически наполовину. Средств городского бюджета, а также части выручки муниципальных пассажирских предприятий не хватает для должного ремонта подвижного состава. Повышение стоимости проезда вызывает лишь отток пассажиров в частные автобусы,

---

<sup>26</sup> Фролова Е. В. Проблемы инфраструктуры малых городов России // Социология власти. 2011. № 3. С. 56-61.

<sup>27</sup> Там же.

в результате чего муниципальный транспорт работает «вхолостую».

Серьезной проблемой многих городов является дорожная сеть, ее пропускная способность. Необходимы путепроводные развязки, объездные дороги; в отдельных случаях необходимо расширять проезжую часть улиц, что крайне сложно. Состояние дорожной сети часто не согласуется с имеющимся типом подвижного состава транспорта.

Массовая автомобилизация вызвала необходимость создания большого комплекса сервисных служб, обеспечивающих работу транспорта. Серьезную проблему представляет организация стоянок индивидуального транспорта (паркингов) на территории города, выделение площадок для строительства коллективных гаражей, в т. ч. многоэтажных в центре города. В новых жилых домах целесообразно проектировать подвалы как гаражи, что удобно жильцам. Другая проблема – создание сети автозаправочных станций, пунктов мойки, мастерских срочного ремонта автомобилей и шиномонтажа. Они тоже должны размещаться по всей территории города<sup>28</sup>.

Необходима увязка работы внутригородского и внешнего транспорта. Управление объектами внешнего транспорта (железнодорожные и автовокзалы, речные и морские порты, аэропорты и т. п.) осуществляется, как правило, государственными предприятиями или крупными акционерными компаниями. Органы местного самоуправления обязаны обеспечить «стыковку» этих объектов с маршрутами внутри городского транспорта, сетью предприятий торговли и общественного питания, другими городскими службами.

Критерии эффективности функционирования городского пассажирского транспорта могут быть разделены на критерии эффективности транспорта и критерии эффективности управления им. Перечень возможных критериев представлен на рис. 4<sup>29</sup>

Используемые во взаимосвязи критерии эффективности работы и критерии эффективности управления способны достаточно емко характеризовать систему городского пассажирского транспорта как субъект и объект муниципального управления.

---

<sup>28</sup> Фролова Е. В. Проблемы инфраструктуры малых городов России // Социология власти. 2011. № 3. С. 56-61.

<sup>29</sup> Трофименко Ю.В. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов / Ю.В. Трофименко, М.Р. Якимов. Москва, 2013. С. 89-91.

Рисунок 4. Критерии эффективности функционирования муниципального  
пассажи́рского транспорта

Рассматривая проблему эффективности функционирования муниципального пассажирского транспорта, отметим, что поиск оптимального варианта организации пассажирских перевозок во многих странах сопровождался значительными колебаниями степени государственного и муниципального участия в управлении перевозочным процессом<sup>30</sup>. В общем случае можно выделить три основные системы ГПТ.

---

<sup>30</sup>Трофименко Ю.В. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов. М., 2013. С. 112.

Административная система предполагает организацию транс портного обслуживания городского населения силами муниципальных предприятий под жестким контролем органов местного самоуправления. Механизмы рыночной самоорганизации, конкуренция не допускаются. Административная система может быть реализована при государственной или муниципальной собственности автотранспортных предприятий и инфраструктуры. Другими словами, такая система характеризуется государственной формой собственности на средства производства. При этом планирование, финансирование и управление перевозочным процессом осуществляется единым законодательно определенным органом. В условиях административной системы качество транспортного обслуживания не зависит от спроса, бюджетные дотации являются постоянными и в равной мере касаются всех зон обслуживания, вне зависимости от реального экономического потенциала того или иного маршрута, тарифная политика также однородна и не зависит от перевозчика. Эта ситуация была характерна для многих европейских городов до начала реформирования ГПТ. Еще 15 лет назад в большинстве городов Восточной и Западной Европы такая система была основной. В зарубежной практике эта система рассматривается как своеобразный «пережиток прошлого», от которого следует постепенно отказаться. Главная причина - чрезмерные общественные затраты, необходимые для поддержки таких транспортных систем, отсутствие у операторов действенной мотивации эффективного управления затратами и высокого качества обслуживания.

В условиях системы регулируемого рынка операторы получают доступ на рынок по результатам тендерных торгов. Вмешательство муниципалитетов ограничивается отслеживанием соблюдения условий контрактов, заключенных с операторами по результатам проведенных торгов, а также социальными потребностями соответствующих категорий населения в плане обеспечения их льготного проезда. В результате обеспечивается совместная работа множества операторов различных форм собственности. При этом маршрутная сеть формируется в соответствии со спросом на перевозки, качество обслуживания и тарифная система определяются конъюнктурой рынка, политика субсидирования предусматривает выделение средств на конкурсной основе.

Система регулируемого рынка – это наиболее распространенная система в европейских городах. Она исходит из признания того факта, что транспортное обслуживание городского населения это сфера услуг, которые должны предоставляться на рынке транспортных услуг. Рыночные регуляторы рассматриваются как средство для налаживания эффективного бизнеса, роста качества обслуживания, обеспечения большей привлекательности общественного транспорта. Развитие частного сектора и конкуренция - основа системы<sup>31</sup>.

С другой стороны, учитывая социальный характер этих услуг, государство и городские власти регулируют деятельность операторов на этом рынке в интересах потребителей. В первую очередь обеспечивается мобильность малообеспеченных слоев населения, безопасность и охрана среды. В автомобилизированных странах решается задача роста привлекательности общественного транспорта, как реальной альтернативы использования личного автомобиля в повседневных поездках.

Особенности систем регулируемого рынка, сводятся к следующему:

1. Создается развитая правовая база, регулирующая транспортное обслуживание населения. В Европе она представлена законодательством (директивами) Европейского Союза, национальным законодательством, регулирующим правоотношения между администрациями городов, операторами и населением, местным законодательством (для стран с федеративным устройством) и нормативными актами городского самоуправления. В этих документах последовательно закреплены принципы рыночности и конкурентности, границы, полномочия и механизмы регулирования.

2. В городах создается специальный орган управления ГПТ, отделенный от операторов. В ряде случаев создается система диспетчерского управления ГПТ.

3. В городах вводится обязательное транспортное планирование. Установление маршрутной сети и расписаний осуществляется органом управления ГПТ.

4. Допуск на рынок осуществляется, как правило, на основе конкурсных процедур. Реже используется переговорный процесс, При этом последовательно

---

<sup>31</sup>Трофименко Ю.В. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов. М., 2013. С.90

реализуется процедура конкуренции за рынок.

5. Отношения операторов и органа управления ГПТ строятся на основе контрактом различной формы, в большинстве своем контракты основаны на основе оплаты валовой стоимости или чистой стоимости услуг. В них детально фиксируются обязанности и ответственность сторон. Все большее распространение получают контракты со стимулированием (установлением премий и штрафов за выполнение условий контракта).

6. Используется, как правило, рамочное тарифное регулирование (устанавливается максимальный или фиксированный тариф по результатам тендера). Применяются индивидуальная (наличный расчет, проездные билеты одного оператора) и интегрированная (проездные билеты, действующие у всех операторов) системы оплаты проезда. Все шире используются транспортные и социальные смарт-карты.

7. Проводится обязательный мониторинг и оценка качества обслуживания, как основа стимулирования операторов. Для этого могут использоваться различные системы мониторинга и диспетчеризации.

8. Устанавливается постоянная связь транспортных администраций с пассажирами на всех этапах транспортного планирования и организации транспортного обслуживания. Открытые публичные процедуры, в том числе с использованием возможностей сети Интернет, становятся обязательной частью системы ГПТ.

9. Обслуживание «льготников» осуществляется с полной компенсацией затрат и, как правило, обязательно для всех операторов. В ряде случаев используется перекрестное субсидирование перевозок «льготников» платными пассажирами. Однако ставится задача более строгого выполнения принципа «платитель платит за услугу справедливую цену».

10. Субсидии и дотации используются повсеместно для поддержания движения ГПТ по социально-значимым маршрутам и (или) периодам времени, когда рентабельное функционирование оператора невозможно из-за низкого уровня пассажиропотока. Их размеры относительно ниже, чем при административной модели.

11. Платежи и субсидии транспортной администрации обычно рассчитываются, исходя из необходимости воспроизводства фондов операторов. Это вытекает из принципа автономности оператора, его коммерческой ответственности и независимости, в том числе и для муниципальных предприятий. В то же время развитие сети (новые линии) обычно финансируется транспортной администрацией. Целевое финансирование транспортной администрацией приобретения основных фондов (подвижного состава) возможно.

12. Развита коммерческие инвестиции и кредитование<sup>32</sup>.

Модель регулируемого рынка наиболее гибкая и жизнеспособная модель организации ГПТ. Она имеет возможность дальнейшего совершенствования и адаптации практически к любым условиям.

Система свободного рынка исходит из того, что транспортное обслуживание городского населения это сфера услуг, которые должны предоставляться на свободном рынке транспортных услуг с использованием в идеальном случае только рыночных регуляторов, преобладанием частного сектора и свободной справедливой конкуренции. Система на основе свободного рынка характеризуется практически полным отсутствием государственного и муниципального участия, и ситуация в ней определяется рыночными условиями.

Свободный рынок – среда, в которой нет ограничений по предоставлению транспортных услуг в городе, кроме соблюдения законов страны. Эти законы обычно касаются определенного лицензирования: транспортные средства должны быть оборудованы для перевозки пассажиров, безопасны и экологически приемлемы. Такая система распространена в городах многих развивающихся стран. Транспортные администрации все же стремятся к некоторому регулированию. В развитых странах лучший пример такой системы - города Великобритании (кроме Лондона). Но даже тут есть желание ввести некоторое регулирование, чтобы повысить качество услуг.

Анализ систем и методов управления городским пассажирским транспортом в различных странах позволил установить основные тенденции развития системы

---

<sup>32</sup> Ильина И.Н. Экономика городского хозяйства. М., 2013. С. 56-58.

городских пассажирских перевозок<sup>33</sup>.

В частности, можно отметить, что за последние 30-40 лет развитые страны Европы претерпевали циклические изменения в развитии подходов к системам управления городским пассажирским транспортом. С началом этого процесса в управлении городским пассажирским транспортом проявлялись существенные противоречия. Национализация рассматривалась в качестве реальной альтернативы неуправляемому рынку. При этом наиболее существенные проблемы общественного транспорта заключались в снижении уровня спроса, недостаточном бюджетном финансировании и стремлении к увеличению уровня субсидий.

С другой стороны, муниципальные власти признавали коммерческую и эксплуатационную неэффективность административной системы пассажирских перевозок. Поэтому после многолетних проблем в управлении ситуация вновь изменилась в сторону укрепления системы регулируемого или свободного рынка. Однако это не было возвратом к прежнему уровню управления, поскольку на данном этапе были учтены негативные аспекты и административной и рыночной систем.

Основные типовые ситуации и проблемные моменты, препятствующие повышению эффективности функционирования системы городских пассажирских перевозок, выявленные в ходе анализа развития систем управления, сводятся к следующему:

- рыночные механизмы не работают в условиях естественной монополии и высокой стоимости выхода на рынок;

- рыночные механизмы действуют лишь формально, когда действующие фирмы способны успешно препятствовать выходу на рынок новых операторов, способствовать ликвидации, слиянию компаний или добиваться уступок конкурентов и, таким образом, занимать доминирующую позицию на рынке транспортных услуг;

- рыночные механизмы действуют, но это не приводит к повышению эффективности работы системы. Это может происходить по причине существования внешних воздействий (например, со стороны окружающей среды), проявления социальных факторов, сдерживания более эффективной организации работы

---

<sup>33</sup> Ильина И.Н. Экономика городского хозяйства. М., 2013. С. 90-93.

длительностью процедуры выхода на рынок пассажирских перевозок.

Таким образом, неэффективность рыночных подходов может быть обусловлена действием объективных причин, которые непосредственно связаны с транспортно-экономическими и социальными особенностями регулируемого сектора (государственная монополия и высокая стоимость выхода на рынок нейтрализуют рыночные механизмы), и субъективных, которые обусловлены применением неадекватных методов управления.

Наличие естественной монополии приводит к созданию барьеров и нарушению принципа свободного выхода на рынок. Установление высоких барьеров приводит к увеличению рыночных долей отдельных предприятий, укрупнению компаний и получению сверхприбыли, причем отдельным операторам могут предоставляться ограниченные монополистические права на обслуживание конкретного маршрута. Конкуренция при этом имеет место в процессе торгов, но не в процессе оказания услуг.

Напротив, возможность свободного выхода на рынок в условиях реальной конкуренции способствует развитию внутренней структуры перевозочного процесса в направлении усиления конкуренции. При отсутствии государственного регулирования экономическая эффективность в сфере транспортных услуг достигается либо путем обеспечения свободной конкуренции множества операторов, либо через использование механизма открытых конкурсных торгов, предусматривающих свободные условия выхода на рынок и отказа от своей доли.

Процессы реформирования, сопровождавшие развитие системы управления городским пассажирским транспортом, в основе своей содержали также на концепцию конкуренции и тендерных торгов. Наличие тендерного процесса является основным условием организации идеального конкурсного рынка. В свою очередь, идеальный тендер – это эталон совершенной организации перевозочного процесса.

Создание условий для устойчивого развития совершенного демонополизированного рынка способствует осуществлению перевозочного процесса с максимальной эффективностью. Если система городского пассажирского транспорта является естественной монополией, то вероятность появления нового участника рынка возрастает, как только действующий оператор повысит

установленные тарифы, поскольку завышение цен спровоцирует замену действующего оператора более эффективным конкурентом. Однако занижение средней стоимости, в свою очередь, может привести к убыточному функционированию предприятия<sup>34</sup>.

Практика показывает, что главной целью действующих предприятий в любом случае является сохранение контроля над рынком, как через принятие мер, препятствующих выходу на рынок новых операторов, так и путем жестких действий, направленных против новых перевозчиков.

Появление на рынке нового оператора также возможно, когда то или иное предприятие может предложить обслуживание неохваченных сегментов рынка, например, осуществлять перевозки в ранее не обслуживаемых жилых районах, или когда обнаружены свободные «ниши» рынка, например, связанные с оказанием услуг по доставке жителей пригородной зоны к железнодорожным станциям. Такие действия, вероятно, будут допускаться существующими операторами, за исключением случаев возникновения угрозы непосредственной конкуренции.

Согласно теории конкурсных рынков, постоянная угроза появления на рынке новых операторов и конкуренция будут поддерживать тарифы на естественно установившемся уровне. При этом тарифы будут примерно соответствовать средним эксплуатационным затратам операторов, а действия фирм направлены на поддержание максимальной эффективности работы и, следовательно, на минимизацию затрат, а значит и тарифов. Другими словами, при условии отсутствия монополизации перевозок и сохранении возможности функционирования на рынке двух и более операторов, тарифы на услуги будут максимально приближаться к себестоимости услуг.

Выводы к разделу I:

1) Пассажирский транспорт является неотъемлемой составляющей общественного сектора экономики муниципалитета, важнейшей составной частью его инфраструктуры и одним из основных элементов транспорта общего пользования.

---

<sup>34</sup> Ильина И.Н. Экономика городского хозяйства. М., 2013. С. 118.

2) Муниципальное управление организацией пассажирских перевозок в городе призвано обеспечить удовлетворение потребностей всех слоев населения минимальными потерями времени. Режим работы транспорта должен быть увязан с графиком работы крупных градообразующих предприятий. В данной связи основными задачами муниципального управления в сфере транспорта выступают:

- обеспечение надежного состояния транспортных линий и развитие магистралей;

- модернизация систем организации транспортного движения, диспетчеризация и контроль качества транспортного обслуживания населения;

- приведение муниципального подвижного состава в надлежащее состояние, соответствующее техническим параметрам и нормативам;

- обеспечение безопасности перевозок

3) В отечественной практике муниципального управления не сформирован единый подход к выбору эффективной модели управления предприятиями общественного сектора в сфере пассажирских перевозок и сложились два наиболее распространенных, но взаимоисключающих подхода к организации управления городским общественным транспортом: жесткая централизация процессов управления движением общественного транспорта; ограниченное вмешательство органов местной власти в управление городским общественным транспортом на основе конкурсного отбора перевозчиков и развития договорных отношений.

## **РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ АДМИНИСТРАЦИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО**

## ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Вопросы организации системы транспортного обеспечения населения Старооскольского городского округа находятся в ведении управления транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа Белгородской области.

Управление транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа создается и упраздняется постановлением главы администрации Старооскольского городского округа, в своей деятельности подчиняется главе администрации городского округа, первому заместителю главы администрации по экономическому развитию<sup>35</sup>.

Управление транспорта и связи является структурным подразделением администрации городского округа.

Управление осуществляет свою деятельность во взаимодействии со всеми структурными подразделениями администрации городского округа муниципальными унитарными предприятиями, муниципальными учреждениями, а также с другими предприятиями и организациями, расположенными на территории Старооскольского городского округа, государственными органами и органами государственной власти в пределах своей компетенции.

Основными задачами Управления транспорта и связи являются:

- повышение инвестиционной привлекательности Старооскольского городского округа, создание благоприятного инвестиционного климата;
- привлечение инвестиций в сферу малого и среднего предпринимательства для ускорения технического перевооружения предприятий;
- создание благоприятных условий для транспортного обслуживания населения:
- развитие на территории городского округа услуг связи;
- разработка предложений и реализация государственной политики в области развития и поддержки малого предпринимательства, определение основных

---

<sup>35</sup>Положение об управлении промышленности, транспорта и связи департамента по экономическому развитию администрации Старооскольского городского округа от 17 июня 2008 года № 50-ро. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 01.05.2018)

стратегических направлений и методов эффективного развития малого бизнеса, обеспечивающих инновационный экономический рост территории<sup>36</sup>.

Система управления в сфере транспортного обеспечения населения Старооскольского городского округа представляет собой комплексную организацию. Она включает в себя внедрение современных систем управления пассажирским транспортом на основе последних научных достижений, обеспечение равной доступности транспортных услуг всем слоям населения городского округа, организацию оптимальной маршрутной сети, определение предельно допустимого количества подвижного состава и его типа, а также оказание муниципальной поддержки пассажирским предприятиям.

Повышение уровня и качества жизни граждан – одно из основных направлений деятельности администрации Старооскольского городского округа. Задача органов местного самоуправления по повышению качества жизни населения состоит в создании комфортной среды проживания и предоставлении соответствующих муниципальных услуг.

Одним из направлений, характеризующих качество жизни, является состояние автомобильных дорог. Неудовлетворительное состояние и недостаточные темпы развития улично-дорожной сети могут привести к возникновению заторов на автомобильных дорогах, уменьшению скорости движения транспорта, что, в свою очередь приводит к ухудшению экологической обстановки. Кроме этого, ужесточение требований безопасности дорожного движения в зимнее время влечет загрязнение придорожных территорий химическими веществами, используемыми для борьбы с гололёдом.

Содержание улично-дорожной сети (дорог и придорожной территории) в чистоте и в состоянии, отвечающем требованиям бесперебойного и безаварийного движения автотранспорта, также является одной из важнейших задач благоустройства Старооскольского городского округа.

Протяженность автомобильных дорог Старооскольского городского округа по состоянию на 01 января 2017 года составила 1335,4 км, в том числе с твердым

---

<sup>36</sup>Положение об управлении транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа от 17 июня 2008 года № 50-ро. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 04.05.2018)

покрытием – 1014,19 км, из них с усовершенствованным покрытием – 1007,21 км<sup>37</sup>.

Дороги с твердым покрытием составляют около 80% общей протяженности дорог городского округа.

Организация пассажирских перевозок в Старооскольском городском округе осуществляется в соответствии с Положением об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа, утвержденным решением Совета депутатов Старооскольского городского округа Белгородской области от 15 августа 2008 года № 143<sup>38</sup>.

Муниципальным заказом на обслуживание пассажирских перевозок предусмотрено 45 городских и 45 пригородных маршрутов с привлечением 590 единиц автобусов большой, средней и малой вместимости.

Кроме того, ежегодно, с апреля по октябрь открывается 20 сезонных пригородных маршрутов для перевозки пассажиров к дачным и садово-огородным участкам по льготному тарифу в размере 50 % от действующего.

В соответствии с действующим законодательством функции заказчика пассажирских перевозок на территории Старооскольского городского округа выполняет администрация округа. Привлечение перевозчиков к обслуживанию регулярных маршрутных перевозок производится на конкурсной основе.

Все автобусы, обслуживающие муниципальные городские и пригородные маршруты городского округа, оснащены терминалами спутниковой навигации ГЛОНАСС, что позволяет отслеживать регулярность движения транспорта в режиме реального времени.

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. На сегодняшний день автобусы большой и средней вместимости составляют всего 20 %, а малой вместимости –

---

<sup>37</sup> Аналитическая записка о социально-экономическом развитии Старооскольского городского округа за 2014 год. URL: <http://oskolregion.ru/menu/economy/> (дата обращения 01.04.2018)

<sup>38</sup> Положение об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа: решение Совета депутатов Старооскольского городского округа Белгородской области от 15 августа 2008 года № 143. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 01.04.2018)

80 %.

В целях изменения сложившейся структуры подвижного состава, обслуживающего городские и пригородные маршруты, программа предусматривает проведение конкурсов с привлечением к обслуживанию подвижного состава повышенной комфортности и большей вместимости.

На территории Старооскольского городского округа обеспечена равная доступность транспортных услуг жителям сельской местности путём субсидирования перевозчиков, обслуживающих пригородные маршруты с низким пассажиропотоком и фиксированным тарифом.

В соответствии с постановлением главы администрации Старооскольского городского округа от 24 июня 2011 года № 2662 «Об организации проезда льготной категории граждан и пенсионеров в общественном транспорте на территории Старооскольского городского округа» осуществляется перевозка льготной категории граждан по единым социальным проездным билетам с выплатой компенсации перевозчикам из областного, местного бюджетов и средств, полученных от продажи билетов<sup>39</sup>.

По муниципальному заказу обслуживается 45 городских и 45 пригородных маршрута, на которых работает 606 автобусов различной вместимости, а также 3-х городских трамвайных. По сравнению с 2016 году количество обслуживаемых автобусами муниципальных маршрутов оптимизировано с 52 до 45. Обслуживание пассажиров осуществляют 6 транспортных компаний:

- ИП Бесараб В.Т.,
- Гриднев Е.Е.,
- ООО «Оскольский пассажирский транспорт»,
- ИП Коняев С.П.,
- ИП Чернякова Л.И.,

---

<sup>39</sup> Об организации проезда льготной категории граждан и пенсионеров в общественном транспорте на территории Старооскольского городского округа: постановление главы администрации Старооскольского городского округа от 24 июня 2011 года № 2662. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 01.04.2018)

– ИП Щербатенко А.В<sup>40</sup>.

За 2017 год объем перевозок пассажиров по муниципальному заказу составил – 49462, 1 тыс. пассажиров, пассажирооборот – 274 741,9 тыс. пасс/км, что составляет соответственно 101 % и 120 % к 2013 году.

Пассажиров, проживающих в северо-восточной части города перевозит ОАО «Скоростной трамвай». Парк ОАО «Скоростной трамвай» насчитывает 60 вагонов.

Информационные услуги по вызову автомобиля-такси оказываются диспетчерскими службами, зарегистрированными в отделе организации перевозок легковыми такси ГУ «Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области» г. Белгород.

С 01 февраля 2005 года на территории Белгородской области введен единый социальный проездной билет для льготных категорий пассажиров, который действителен на всех городских и пригородных маршрутах муниципального заказа, а также в трамвае.

В апреле 2008 года к единому социальному проездному билету введены разовые проездные талоны в количестве 50 штук на месяц на 1 человека. Оплата компенсации перевозчикам производится на позднее 15 числа месяца, следующего за отчетным, из расчета 8 рублей за один талон.

В договоре, заключенном администрацией городского округа с перевозчиками, предусмотрен порядок перевозки пассажиров по единым социальным проездным билетам и выплаты компенсации от перевозки льготной категории пассажиров.

За 2017 год продано 310855.00 проездных билетов, что составляет 110 % к 2016 году. Сумма компенсации перевозчикам составила 70672.16 тыс. рублей<sup>41</sup>.

Формирование маршрутных перевозок на конкурсной основе позволило повысить ответственность перевозчиков за безопасность дорожного движения, культуру обслуживания, соблюдение транспортной и налоговой дисциплины. На рынок пассажирских перевозок допущены наиболее профессионально

---

<sup>40</sup> Аналитическая записка о социально-экономическом развитии Старооскольского городского округа за 2014 год. URL: <http://oskolregion.ru/menu/economy/> (дата обращения 01.04.2018)

<sup>41</sup> Аналитическая записка о социально-экономическом развитии Старооскольского городского округа за 2014 год. URL: <http://oskolregion.ru/menu/economy/> (дата обращения 04.02.2018)

подготовленные перевозчики с обновленным автобусным парком.

Таблица 2.1

Перевозчики, получившие компенсацию за перевозку пассажиров по единым социальным проездным билетам за 2017 год

Перевозчик	Единица измерения	2017 г.
МУ «Пассажирское»	тыс. руб.	5593.81
ОАО «Скоростной трамвай»	тыс. руб.	7344.22
Частные перевозчики	тыс. руб.	57734.13
<b>Итого:</b>	<b>тыс. руб.</b>	<b>70672.16</b>

В соответствии с постановлением губернатора Белгородской области от 05.09.2012 г. № 73 «О предоставлении права льготного и бесплатного проезда студентам, аспирантам и учащимся общеобразовательных учреждений области» организована перевозка студентов и школьников по льготным месячным проездным билетам, с компенсацией выпадающих доходов перевозчикам из средств местного бюджета<sup>42</sup>.

В 2017 году размер компенсации выпадающих доходов из бюджета Старооскольского городского округа согласно представленным расчётам по количеству реализованных проездных билетов составляет:

- МБУ «Пассажирское» – 700,4 тыс. руб.;
- ОАО «Скоростной трамвай» – 2141,4 тыс. руб.
- ООО «Оскольский пассажирский транспорт» – 320,9 тыс. руб.

<sup>42</sup> О предоставлении права льготного и бесплатного проезда студентам, аспирантам и учащимся общеобразовательных учреждений области: постановление губернатора Белгородской области от 05.09.2012 г. № 73. URL: <http://www.belregion.ru/> (дата обращения 01.02.2018)

В 2017 году на территории Старооскольского городского округа обеспечена равная доступность транспортных услуг жителям сельской местности путём субсидирования МБУ «Пассажирское», обслуживающего пригородные маршруты с низким пассажиропотоком и фиксированным тарифом. Выплата произведена за каждый выполненный километр – километр согласно представленным расчётам в сумме 3612,6 тыс. руб., что составляет 72% к 2013 году<sup>43</sup>.

С апреля по октябрь 2017 года организовано 20 сезонных пригородных маршрутов для перевозки пассажиров к дачным и садово-огородным участкам по льготному тарифу в размере 50 % от действующего.

При отделе транспорта администрации городского округа создана комиссия по проведению специальных мероприятий по контролю за соблюдением правил перевозки пассажиров автомобильным транспортом в Старооскольском городском округе. В комиссию входят представители отдела транспорта УПТиС администрации Старооскольского городского округа, отдела ГИБДД УВД по г. Старый Оскол, Старооскольского отдела УГАДН. В 2014 году этой комиссией проведена рейдовая проверка работы автобусов на предмет соблюдения транспортного законодательства, условий договора на обслуживание пассажирских перевозок и условий безопасной перевозки пассажиров.

По результатам рейдовых проверок составлено протоколов:

- по линии ОГИБДД УМВД – на 18 водителей маршрутных автобусов с вынесением наказания в соответствии с действующим законодательством;
- по линии Старооскольского отдела управления госавтодорнадзора по Белгородской области – на 3 предпринимателей.

Приглашены для беседы:

- в отдел транспорта управления транспорта и связи – 27 предпринимателей;
- в Старооскольский отдел управления госавтодорнадзора по Белгородской области – 14 предпринимателей.

Кроме того, по результатам работы с предпринимателями за истекший период отделом транспорта управления промышленности, транспорта и связи составлено 34

---

<sup>43</sup> Аналитическая записка о социально-экономическом развитии Старооскольского городского округа за 2017 год. URL: <http://oskolregion.ru/menu/economy/> (дата обращения 01.04.2018)

протокола об административных правонарушениях, которые переданы на рассмотрение в административную комиссию для применения к нарушителям штрафных санкций.

При администрации городского округа работает комиссия по контролю за пассажирскими перевозками и формированию маршрутной сети<sup>44</sup>. За 2014 год проведено 11 заседаний комиссии по контролю за пассажирскими перевозками и формированию маршрутной сети, на которых рассматривались вопросы, связанные с организацией маршрутного движения и улучшения пассажирского обслуживания населения, административные правонарушения, допущенные индивидуальными предпринимателями, заявления, поступившие от индивидуальных предпринимателей и пассажиров и др.

За 2017 год комиссией вынесены следующие решения:

- переведены на постоянное обслуживание менее рентабельного маршрута – 2 индивидуальных предпринимателя;
- переведены на обслуживание менее рентабельного маршрута сроком на один месяц – 4 индивидуальных предпринимателя;
- переведены на обслуживание менее рентабельного маршрута сроком на две недели – 15 индивидуальных предпринимателей;
- объявлено предупреждение – 24 индивидуальным предпринимателям<sup>45</sup>.

За 2017 год на территории Старооскольского городского округа обустроено 9 городских автобусных остановок. Строительство автобусных остановок с заездными карманами осуществлялось за счёт средств частных инвесторов.

Ежегодно на летний период открываются сезонные пригородные маршруты к дачным и садово-огородным участкам с 50% оплатой от действующего тарифа и правом проезда по единым социальным проездным билетам.

Проведенный анализ состояния пассажирских перевозок выявил сильные и слабые стороны, которые показали, что основными причинами, сдерживающими

---

<sup>44</sup> Положение о комиссии по контролю за пассажирскими перевозками и формированию маршрутной сети: Постановление главы муниципального района «город Старый Оскол и Старооскольский район» от 24 октября 2006 г. № 5131. URL: [http://belgorod.news-city.info/docs/sistemsr/dok\\_ieryqi.htm](http://belgorod.news-city.info/docs/sistemsr/dok_ieryqi.htm) (дата обращения 21.04.2018)

<sup>45</sup> Отчёт главы администрации Старооскольского городского округа «О деятельности администрации Старооскольского городского округа в 2017 году. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 21.04.2018)

развитие перевозок пассажиров, являются:

- превышение затрат на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах над доходами, полученными от их обслуживания;
- несовершенство тарифной политики;
- высокая степень износа подвижного состава;
- несовершенство системы контроля за выполнением автомобильных перевозок пассажиров;
- высокая стоимость автобусов большой вместимости и их содержание, отсюда их низкий удельный вес в структуре подвижного состава, обслуживающего пассажирские перевозки.

Управление транспорта и связи администрации городского округа организует мониторинг выполнения конкретных мероприятий с оценкой затрат и полученных эффектов. На основе полученных данных должны приниматься решения по корректировке программных мероприятий и перераспределению ресурсов. Управление транспорта и связи администрации городского округа информирует администрацию городского округа о ходе исполнения программных мероприятий, о выполнении принятых в процессе их реализации решений.

Обустроено 114 автобусных остановок города информационными табличками с указанием расписаний и интервалов движения автобусов по городским и пригородным маршрутам. Сумма финансирования составила 71,0 тыс. руб<sup>46</sup>.

Проведено комиссионное обследование территории города на предмет обустройства автостоянок для автомобилей – такси индивидуального пользования.

Определены места для 53 автостоянок с возможным обустройством 24 машино-мест. На сегодняшний день в управлении архитектуры и градостроительства администрации Старооскольского городского округа разрабатываются проекты обустройства данных автостоянок.

Приобретено 37 новых автобусов большой и малой вместимости для обслуживания городских и пригородных маршрутов МУ «Пассажирское». Автобусы

---

<sup>46</sup>Отчёт главы администрации Старооскольского городского округа «О деятельности администрации Старооскольского городского округа в 2017 году. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 04.04.2018)

приобретены в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 марта 2009 года № 253 «Об утверждении Правил распределения и предоставления в 2009 году из федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации и г. Байконура на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники», с финансированием 70% из федерального бюджета (40 604,2 тыс. руб.) и 30% из бюджета Белгородской области (17 401,8 тыс. руб.).

Следует отметить, что из 37 автобусов два автобуса имеют низкую посадку и накопительную площадку для перевозки инвалидов – колясочников, данные автобусы планируется использовать на маршрутах, охватывающих максимальное количество микрорайонов северо-восточной и юго-западной части города (таблица 2)<sup>47</sup>.

Таблица 2

Структура подвижного состава, обслуживающего городские и пригородные маршруты на конец 2017 года

Автобусы	Количество единиц	% в общей структуре
Большой вместимости (Лиазы, Икарусы)	38	5,4
Средней вместимости (Лазы)	2	0,3
Малой вместимости (Пазы)	131	18,7
Особо малой вместимости (Газели. Форды)	531	75,6
Итого:	702	100

---

<sup>47</sup>Там же.

На конец 2017 года из 90 единиц подвижного состава МУ «Пассажирское» 7 единиц автобусов требуют капитального ремонта и 5 единиц подлежат списанию, что составляет 13,3%. Приобретённые новые автобусы полностью заменят подлежащий списанию и капитальному ремонту подвижной состав при обслуживании муниципального заказа<sup>48</sup>.

Основные проблемы в сфере транспортного обеспечения можно сгруппировать по категориям, перечисленным ниже.

#### 1. Нормативно-правовое обеспечение деятельности в сфере транспорта:

- наличие многочисленных устаревших нормативных актов по вопросам организации транспортного обслуживания городского населения, как на федеральном, так и на местном уровнях;

- существование многочисленных несоответствий и противоречий между действующими федеральными нормативными правовыми актами;

- замедленность в разработке и утверждении нормативно-правовой базы городского транспортного обеспечения, которая практически обеспечивала бы введение экономических, организационных и правовых механизмов управления;

- отсутствие нормативно-правовой базы по вопросам организации работы частных пассажирских перевозчиков.

#### 2. Управление в сфере транспортного обеспечения:

- реформа существовавшей системы отношений участников рынка городских пассажирских перевозок не привела к созданию новой системы органов управления городским пассажирским транспортным комплексом;

- перенос всей ответственности за организацию транспортного обслуживания городского населения на органы местного самоуправления без предоставления им соответствующих полномочий и соответствующих источников финансирования;

- плохой контроль за деятельностью предприятий ГПТ со стороны органов местного самоуправления или его полное отсутствие;

- плохая координация работы различных предприятий городского

---

<sup>48</sup> Отчёт главы администрации Старооскольского городского округа «О деятельности администрации Старооскольского городского округа в 2017 году. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 04.04.2018)

пассажирского транспорта;

- отсутствие научно обоснованных и формализованных методов решения многих задач системы управления ГПТ;

- слабая автоматизация системы управления городским пассажирским транспортом.

### 3. Финансовое обеспечение работы предприятий в сфере транспорта:

- наличие многочисленных льготных категорий, имеющих право бесплатного проезда на транспорте, отсутствие компенсации предприятиям ГПТ за выполненные перевозки льготных категорий пассажиров в полном объеме;

- несоответствие установленных тарифов на пассажирские перевозки реальным расходам предприятий на их осуществление;

- несоответствие размеров бюджетного финансирования предприятий ГПТ реальному размеру убытков от эксплуатационной деятельности;

- существование возможностей по безнаказанному уклонению пассажиров от оплаты проезда на ГПТ;

- преобладание неденежных форм расчетов органов местного самоуправления с предприятиями ГПТ за выполненные пассажирские перевозки (векселя, налоговые освобождения);

- регулярное увеличение дебиторской задолженности муниципальных предприятий ГПТ перед органами местного самоуправления за выполненные пассажирские перевозки.

Итак, транспортная деятельность относится к области, в которой наиболее характерно проявляются происходящие в экономике, как городского округа, так и региона в целом, изменения, акцентируются социальные проблемы общества. По результатам транспортного обслуживания населения зачастую судят о целесообразности преобразований, эффективности деятельности властных структур по обеспечению защиты интересов общества. В работе транспорта концентрируются, накапливаются в обществе социально-экономические проблемы, требующие решения.

Следовательно, в условиях коренного реформирования экономики и изменения геополитического положения России нужна продуманная транспортная политика,

учитывающая особенности транспорта и его роль в социально-экономическом развитии городского округа.

### **Выводы по разделу II**

1. Вопросы организации системы транспортного обеспечения населения Старооскольского городского округа находятся в ведении управления транспорта и связи департамента транспорта, связи и информационных технологий администрации Старооскольского городского округа Белгородской области.

3. Основными задачами управления транспорта и связи являются: повышение инвестиционной привлекательности Старооскольского городского округа, создание благоприятного инвестиционного климата; привлечение инвестиций в сферу малого и среднего предпринимательства для ускорения технического перевооружения предприятий; создание благоприятных условий для транспортного обслуживания населения; развитие на территории городского округа услуг связи; разработка предложений и реализация государственной политики в области развития и поддержки малого предпринимательства, определение основных стратегических направлений и методов эффективного развития малого бизнеса, обеспечивающих инновационный экономический рост территории.

4. В результате анализа деятельности Управления транспорта и связи департамента транспорта, связи и информационных технологий администрации Старооскольского городского округа Белгородской области в сфере транспортного обеспечения, были выявлены проблемные зоны, к которым можно отнести проблемы тарифной политики, создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом, мониторинг функционирования общественного транспорта, формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация, создание системы диспетчерского управления общественным транспортом, снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.

### **РАЗДЕЛ III. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Как показало исследование на сегодняшний день транспорт является одной из основных базовых отраслей любого хозяйства, важнейшей частью производственной и социальной инфраструктуры любой развитой страны, что обуславливает актуальность данной статьи. Говорить о транспорте - это равносильно тому, что говорить о движении, от которого зависит эволюция человечества. Ни одно государство в мире за все время его исторического развития не обходилось и не сможет обойтись без развитой транспортной инфраструктуры. В жизнь современного города неотъемлемой частью вошел общественный транспорт, основной задачей которого является обеспечение потребности населения в перевозках. Транспортная подвижность жителей и средняя дальность их поездок растет по мере роста численности и городской территории.

В целях более качественного транспортного обслуживания пассажиров необходимо решение ряда проблем и совершенствование всей системы транспортного обслуживания населения. Данный вопрос требует комплексного подхода, который включает в себя одновременное решение нескольких задач. Такими задачами могут быть совершенствование тарифной политики, создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом, мониторинг функционирования общественного транспорта, формирование единой

маршрутной сети и ее оптимизация, создание системы диспетчерского управления общественным транспортом, снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.

Говоря о совершенствовании тарифной политики, стоит отметить то, что проблема предприятий общественного транспорта заключается в том, что они не могут стать в современных условиях прибыльными за счет более эффективной работы, а не за счет повышения тарифов. И сегодня в целом они остаются убыточными. Особенность функционирования общественного транспорта заключается в необходимости согласования экономических интересов транспортных предприятий и общественных интересов с учетом потребностей всех слоев населения и предполагает строго взвешенный подход к формированию тарифов за пользование услугами общественного транспорта. Сегодня для удовлетворения требований населения к транспортным услугам по количественным, качественным и экономическим параметрам и одновременном обеспечении рентабельности предприятий общественного транспорта необходимо сдерживать рост тарифов на общественном транспорте.

Основными способами снижения роста тарифов в Старооскольском городском округе являются государственное регулирование и использование механизмов рыночной экономики, при осуществлении которых следует учитывать следующие основные моменты:

– государственное регулирование зачастую оказывается слишком жестким, что приводит к ослаблению рыночных стимулов и оттоку капиталов из отрасли;

– отмена регулирования тарифов сопряжена с риском резкого повышения платы за проезд, а сохранение регулирования к ухудшению транспортного обслуживания населения. При регулировании тарифов наблюдаются единообразный пакет транспортных услуг и у перевозчиков отсутствуют стимулы к введению новшеств в транспортном обслуживании;

– механизм рыночной конкуренции также имеет свои недостатки, так как конкуренция часто оказывается недостаточной, недобросовестной и в итоге приводит к снижению качества транспортного обслуживания населения;

– при наличии конкуренции привлечение частных перевозчиков может

уменьшить бюджетную нагрузку и повысить качество предоставляемых транспортных услуг, а при ее отсутствии – ухудшить качество транспортного обслуживания населения, а также вызвать рост стоимости проезда;

– заключение контрактов на транспортное обслуживание на конкурсной основе является достаточно эффективным средством создания конкуренции. Система конкурсов позволяет достичь более эффективных и высоких показателей уровня транспортных услуг. Для этого необходимо создать продуманную и взвешенную систему конкурсов, основанных на объективных оценках уровня претендентов и вынесения частных решений с максимальным исключением субъективных подходов. При этом одним из вариантов обеспечения общего уровня рентабельности пассажирских перевозок может быть формирование лотов, объединяющих низкорентабельные и убыточные социально значимые маршруты с рентабельными;

– заключение контрактов с перевозчиками на длительный период времени (от 3 до 5 лет) может послужить стимулом для инвестирования в сферу пассажирских перевозок финансовых средств и привлечет новых перевозчиков;

– предоставление субсидий на транспортное обслуживание населения в целях компенсации перевозчику убытков, возникших вследствие регулирования тарифов и перевозки льготных категорий граждан, должно предполагать использование механизмов мобилизации внутрихозяйственных резервов транспортных предприятий, оптимизации их производства и т.п.

В современных условиях совершенствование тарифной политики заключается в создании эффективного механизма, основанного на использовании различных сочетаний элементов рыночного и государственного регулирования рынка транспортных услуг с учетом их социальной значимости.

Тарифное регулирование осуществляется путем постепенного выравнивания уровня транспортной обеспеченности городских и пригородных маршрутов и создания условий для улучшения качества услуг. Ценообразование на перевозки в коммерческом режиме должно основываться на учете конъюнктуры рынка и повышенного качества транспортных услуг.

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом в Старооскольском городском округе обусловлено необходимостью

повышения эффективности управления общественного транспорта и мониторинга его функционирования.

Основными задачами данной системы являются:

- осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
- формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
- осуществление диспетчерского управления общественным транспортом;
- автоматизация продажи проездных документов на автомобильный, железнодорожный, воздушный и внутренний водный общественный транспорт.

Формирование единой маршрутной сети общественного транспорта предполагает ведение реестра маршрутов общественного транспорта на региональном и муниципальном уровнях. Реестр должен представлять собой информационную систему учета в электронном и бумажном носителях сведений о маршрутах общественного транспорта (включая его номер, путь следования, с указанием места остановочных пунктов и их наименования, места конечных остановочных пунктов). Данные реестра должны быть открытыми и общедоступными, подлежат опубликованию в средствах массовой информации и размещаться в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Для улучшения и упорядочения движения общественного транспорта, обеспечения комфортных условий пересадки пассажиров с одного транспорта на другой и эффективности использования подвижного состава необходимо осуществить оптимизацию маршрутной сети с применением логистических принципов развития транспорта.

Оптимизация маршрутной сети обусловлена необходимостью:

- исключения дублирования маршрутов движения общественного транспорта;
- сокращения транзитных маршрутов общественного транспорта, проходящих через центры городов;
- распределения подвижного состава по маршрутам с учетом пропускной способности дорог, допустимой скорости движения и в соответствии с его потребностями на маршруте;
- открытия новых маршрутов общественного транспорта для удовлетворения

потребностей населения.

В рамках совершенствования системы управления качеством транспортного обслуживания населения необходимо развитие централизованной диспетчерской службы по управлению линейной работы автобусного и легкового таксомоторного автотранспорта, с применением современных средств связи на основе спутниковой навигации.

Данная система позволит обеспечить надежное и эффективное централизованное управление пассажирским транспортом в городском и пригородном сообщении, обеспечит необходимый уровень оперативности реагирования и формирования объективной информации о работе пассажирского транспорта.

С внедрением спутниковой навигации возможно формирование информации о работе пассажирского транспорта, отображение данных о наличии, местонахождении и движении транспортных средств на отдельных маршрутах и в целом по Старооскольскому городскому округу, оперативное устранение диспетчером центральной диспетчерской службы, возникающих отклонений от утвержденных расписаний и графиков движения, оперативное перераспределение подвижного состава по количеству и направлениям.

Навигационная система позволит с большой точностью и надежностью в реальном масштабе времени производить мониторинг движения транспортных средств, контролировать скоростной режим на всем протяжении маршрута. Основная цель диспетчерского контроля и управления маршрутным движением – своевременно зафиксировать отклонения движения автотранспорта от запланированного расписанием и устранить последствия нарушений и отклонений.

При этом предполагается использование спутниковой навигационной системы типа ГЛОНАСС/GPS. Источником первичной информации являются датчики, установленные на транспортных средствах.

Внедрение автоматизированной системы управления на общественном транспорте позволит:

- оптимизировать перевозки пассажиров;
- оперативно восстанавливать движение в случае внештатной ситуации;

- регулировать скорость движения;
- получить полную автоматизацию всех текущих и отчетных диспетчерских документов;
- освободить диспетчера от механических видов работ, что даст возможность сосредоточить внимание диспетчеров на организации движения;
- увязать расписание работы всех видов общественного транспорта.

Кроме того, значительно улучшится дисциплина перевозок, улучшится безопасность движения, контролируется техническое состояние транспортного средства.

При возникновении чрезвычайной ситуации на линии водитель имеет возможность оперативно информировать диспетчера о случившемся, и под руководством диспетчера принять необходимые меры. Вся информация о разговорах, месте и времени возникновения чрезвычайной ситуации сохраняется в базе данных диспетчера.

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечит оперативное управление общественным транспортом и сформирует объективную информацию о его функционировании.

Для этого необходимо в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральную диспетчерскую службу городского округа, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях, вокзалах и станциях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

- повышение качества транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
- координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
- повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных

направлениях;

– повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, милиция и др.);

– предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет, информационные киоски, в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;

– оперативное информирование пассажиров на остановках (вокзалах) общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства.

– полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство;

– формирование для органов местного самоуправления городского округа, органов государственной власти Белгородской области и транспортных предприятий отчетности о выполнении транспортной работы по маршрутам за оперативные сутки и итоги с начала месяца.

Одной из основных задач совершенствования системы управления качеством транспортного обслуживания населения является рациональное распределение объемов транспортной деятельности между различными видами транспорта, обеспечение выполнения требований по безопасности дорожного движения, предъявляемых к транспортным средствам и объектам транспортной инфраструктуры.

Для разработки наиболее оптимальной маршрутной сети, позволяющей

жителям городского округа с наименьшими затратам времени и минимальными пересадками, осуществлять поездки в любой район городского округа, необходимо обследование пассажиропотока по всем маршрутным направлениям с привлечением сотрудников научно-исследовательских институтов.

Последнее обследование пассажиропотока городского округа проводилось более 15 лет назад.

По результатам обследования пассажиропотока и полученным рекомендациям необходимо провести по марочное перераспределение подвижного состава в зависимости от сложившегося пассажиропотока по времени суток и дням недели.

Планирование качественных транспортных услуг населению на территории Старооскольского городского округа основывается на необходимости:

- защиты интересов и безопасности населения Старооскольского городского округа;
- обеспечения доступности услуг, предоставляемых перевозчиками всех форм собственности населению Старооскольского городского округа;
- сохранения маршрутной сети с низким пассажиропотоком, обеспечивающей сообщение между населенными пунктами Старооскольского городского округа;
- защиты интересов перевозчиков, осуществляющих пассажирские перевозки населения на территории Старооскольского городского округа от недобросовестной конкуренции.

Для эффективной организации качественного транспортного процесса потребуется выработка общих правил пассажирских перевозок на территории Старооскольского городского округа, которые обеспечат реализацию предоставления транспортных услуг на основании проведенного обследования пассажиропотока за счет утверждения организатором перевозок оптимальной маршрутной сети по Старооскольскому городскому округу.

Формирование единой маршрутной сети общественного транспорта предполагает ведение реестра маршрутов общественного транспорта на региональном и муниципальном уровнях.

Реестр должен представлять собой информационную систему учета в электронном и бумажном носителях сведений о маршрутах общественного

транспорта (включая его номер, путь следования, с указанием места остановочных пунктов и их наименования, места конечных остановочных пунктов). Данные реестра должны быть открытыми и общедоступными, подлежат опубликованию в средствах массовой информации и размещаться в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Для улучшения и упорядочения движения общественного транспорта, обеспечения комфортных условий пересадки пассажиров с одного транспорта на другой и эффективности использования подвижного состава необходимо осуществить оптимизацию маршрутной сети с применением логистических принципов развития транспорта.

Оптимизация маршрутной сети обусловлена необходимостью:

- исключения дублирования маршрутов движения общественного транспорта;
- сокращения транзитных маршрутов общественного транспорта;
- распределения подвижного состава по маршрутам с учетом пропускной способности дорог, допустимой скорости движения и в соответствии с его потребностями на маршруте;
- открытия новых маршрутов общественного транспорта для удовлетворения потребностей населения.

В ходе оптимизации маршрутной сети целесообразно:

- акцентировать внимание на развитие пригородного автобусного сообщения, особенно в тех районах городского округа, где эти виды транспорта являются безальтернативными. Это позволит значительно повысить доступность услуг учебных, медицинских, культурных учреждений для большей части населения округа;
- разделить транспортные потоки в пространстве за счет выделения специальных полос и улиц для движения общественного транспорта, а также во времени за счет использования методов регулирования движения, обеспечивающих приоритет для движения общественного транспорта.

Одним из наиболее эффективных способов принятия решений по оптимизации структуры и процессов транспортного обслуживания населения является использование модели транспортной системы (транспортная модель), которая

позволяет отображать закономерности транспортных процессов и оценивать последствия принятия управленческих решений.

Следующим этапом после разработки оптимальной маршрутной сети городского округа необходимо утвердить предельно допустимое количество подвижного состава и его типа, используемого на утвержденной маршрутной сети для перевозки пассажиров, при котором обеспечивается выполнение Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и других нормативных актов, регулирующих организацию пассажирских автоперевозок на городских и пригородных маршрутах.

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.

Необходимо в ходе совершенствования системы управления качеством транспортного обслуживания населения на обслуживание маршрутов с низким пассажиропотоком привлекать транспортные средства особо малой вместимости. Автобусы большой, средней и малой вместимости закреплять за маршрутами с большим, устойчивым пассажиропотоком.

В целях изменения сложившейся структуры подвижного состава, обслуживающего городские и пригородные маршруты, необходимо предусмотреть приобретение нового подвижного состава для МУ «Пассажирское» и ОАО «Скоростной трамвай». Планируется сохранить трудовые коллективы МУ «Пассажирское» и ОАО «Скоростной трамвай» в качестве основных перевозчиков.

При этом необходимо установить порядок допуска юридических и физических лиц к осуществлению перевозок на утвержденной маршрутной сети по территории Старооскольского городского округа, предусматривающего:

– осуществление контроля соответствия транспортных средств перевозчика требованиям Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности

дорожного движения»;

– проведение конкурсного отбора перевозчиков на право заключения договора на обслуживание перевозок пассажиров по муниципальным маршрутам регулярных перевозок;

– заключение договоров на использование объектов инфраструктуры маршрутной сети, находящейся в собственности администрации Старооскольского городского округа.

Задачи развития качественного общественного транспорта могут быть решены только при условии обеспечения данной отрасли достаточным количеством высокопрофессиональных специалистов.

Для чего необходимо обеспечить соответствующую подготовку специалистов и руководителей в сфере эксплуатации и управления общественным транспортом и его инфраструктурой и реализовать следующие мероприятия:

– совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в соответствии с изменяющимися требованиями рынка, в том числе по новым направлениям в области логистики, транспортных услуг, межтранспортного взаимодействия и других областях;

– широкое применение специализированных тренажеров для подготовки специалистов различных видов транспорта;

– проведение долгосрочной политики, направленной на повышение престижности транспортных профессий, стимулирование трудоустройства выпускников учебных заведений по специальности и на мотивацию приобретения качественных знаний и практических навыков, которые позволят сократить период адаптации молодых специалистов к производственным условиям;

– укрепление связи между работодателями и образовательными учреждениями в части согласования интересов и требований к отбору студентов, мониторингу заказчиком образовательных услуг учебного процесса, качеству подготовки и заключительному контролю знаний при расширении системы гарантированного трудоустройства успешных выпускников по специальности и заранее определенной должности;

– расширение практики предоставления рабочих мест для прохождения

производственной и преддипломной практики студентам образовательных учреждений транспортного комплекса;

- создание системы наставничества, преемственности и накопления уникального опыта в сфере общественного транспорта;

- разработка требований к уровню квалификации водителей транспортных средств с учетом особенностей управления различными видами транспортных средств, а также с учетом особенностей осуществления конкретных видов пассажирских перевозок;

- формирование в транспортных организациях управленческих кадров, мотивированных на достижение корпоративных стратегических целей;

- проведение регулярных обучающих семинаров по вопросам формирования тарифов организациями общественного транспорта;

- обеспечение подготовки специалистов по мобилизационной подготовке на каждом виде общественного транспорта.

Существенную роль в повышении престижности транспортных профессий и уровня оплаты труда на общественном транспорте должна сыграть социальные гарантии по увеличению оплаты труда и предоставление персоналу транспортных предприятий социального пакета.

Для чего необходимо:

- укрепить экономическое положение транспортных предприятий, повышение их конкурентоспособности и экономической эффективности деятельности;

- обеспечение социальных гарантий;

- расширение и совершенствование корпоративных социальных пакетов (пенсионное обеспечение, размер оплачиваемого отпуска, медицинское обслуживание, продолжительность отдыха, возможность укрепления здоровья (занятие спортом, организация отдыха) и решения жилищного вопроса и обучения) на основе соглашений, отражающих текущий баланс интересов работодателей, работников отрасли и государства;

- соблюдение дифференциации оплаты труда в зависимости от квалификации работника;

- поощрение социальной ответственности бизнеса, а также использование в

интересах развития кадрового потенциала договоров о социальном партнерстве.

Так же все более актуальной становится проблема обеспечения охраны окружающей среды от вредного воздействия транспортных средств, в том числе общественного транспорта. Снижение вредного воздействия всех видов общественного транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологически видах топлива и альтернативных источниках энергии, а так же снижение энергоемкости транспортных средств.

Для чего необходимо:

- разработать и ввести механизм стимулирования транспортных организаций, использующих такие транспортные средства и источники топливно-энергетических ресурсов;

- усилить контроль технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий;

- использование технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации различных видов отходов, образующихся при эксплуатации или попадающих в водную среду в результате аварий объектов водного транспорта.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 08.11.2007 № 259 – ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» на каждом остановочном пункте по маршруту регулярных перевозок планируется разместить информацию о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименовании конечного остановочного пункта маршрута, информацию 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 необходимо обустройство отстойных и разворотных площадок как в юго-западных и северо-восточных районах, так и в

центральной части города.

В целях обеспечения равной доступности транспортных услуг для всех категорий жителей городского округа, обеспечения перевозки льготной категории пассажиров по единым социальным 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-огородным участкам по льготным тарифам в размере 50 % от действующего.

Кроме того, для обеспечения пассажирскими перевозками жителей всех населенных пунктов, в том числе хуторов необходимо предусмотреть субсидирование перевозчиков, обслуживающих пригородные маршруты с низким пассажиропотоком, а также осуществляющих перевозку студентов и школьников по льготным месячным проездным билетам.

Следовательно, все выше перечисленные предложения по совершенствованию системы управления качеством транспортного обеспечения на территории Старооскольского городского округа позволят:

- увеличить объем оказываемых транспортных услуг;
- общественный транспорт станет более безопасным и экономичным. Из оборота будут выведены автобусы устаревшей модификации, инфраструктура общественного транспорта будет приведена в соответствие с действующими требованиями по безопасности;
- к 2016 году будет восстановлен процесс обновления автобусного парка. Доля автобусов, требующих замены или капремонта составит не более 30%;
- общественный транспорт городского округа в течение ближайших 4-х лет будет осуществлять перевозку пассажиров по единым социальным проездным билетам, а также школьников и студентов;
- сохранится прежний уровень объемов транспортной работы. В сочетании с хорошим качеством обслуживания это позволит сохранить лидирующие позиции предприятий транспорта МУ «Пассажирское» и ОАО «Скоростной трамвай».

Таким образом, будет обеспечено для населения:

- гарантированный экономически обоснованный уровень транспортного обеспечения и транспортной доступности для всех слоев населения;
- повышение качества транспортного обслуживания, расширение перечня и повышение качества транспортных услуг;
- установление соответствия цены и качества транспортных услуг на основе более широкого использования механизмов конкуренции перевозчиков;
- снижение негативных последствий от деятельности общественного транспорта в сфере обеспечения безопасности и здоровья людей.

Для городского округа:

- сохранение и повышение уровня устойчивости, управляемости и безопасности общественного транспорта;
- создание благоприятных условий для справедливой конкурентной борьбы на основе использования рыночных рычагов регулирования;
- повышение эффективности муниципальных расходов на общественный транспорт;
- повышение привлекательности общественного транспорта как альтернативы использования личных автомобилей с соответствующими экологическими последствиями и проблемами развития улично-дорожной сети.

Для перевозчиков:

- стабилизация транспортной деятельности, снижение зависимости от бюджетного финансирования;
- создание условий, стимулирующих к эффективному хозяйствованию и развитию в условиях постоянного конкурентного давления;
- модернизация основных фондов;
- стимулы к инновациям в сфере транспортного обслуживания населения.

Итак, транспорт имеет огромное значение для экономического и культурного развития городского округа, укрепления и развития экономической системы хозяйствования, в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории качественно развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом

для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект. Так же транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков. Всё это создает предпосылки для дальнейшего развития и совершенствования системы управления качеством транспортного обеспечения в целом и пассажирской транспортной системы в частности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако сам транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он освобождает возможности, таящиеся в слаборазвитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы производства, связать производство и потребителей. Обеспечение населения, предприятий и организаций города качественными транспортными услугами – одна из самых сложных задач органов местного самоуправления. Транспорт предъявляет соответствующие требования к дорожной сети города, ее пропускной способности. Потребность населения в транспортных перевозках крайне неравномерна, что обуславливает сложности при организации пассажирских перевозок.

Развитие современной, развитой и эффективной системы управления качеством в сфере транспортного обеспечения, должно обеспечивать ускорение движения потоков пассажиров, товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике, которое позволит обеспечить экономический рост и социальное развитие, укрепление связей между регионами России, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики (прежде всего, за счёт снижения уровня транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции), рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Повышение доступности качественных услуг транспортного обеспечения для населения означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения по передвижению, отсутствие дефицита мощностей, высокую пропускную способность и техническую оснащенность транспортной инфраструктуры, ликвидацию ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта.

Повышение конкурентоспособности транспортной системы управления

качество России и реализация транзитного потенциала страны означает формирование в России транспортной инфраструктуры мирового уровня и создание. Следовательно, прочной основы для успешной интеграция России в мировую транспортную систему и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы позволит обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб и повысить уровень мобилизационной готовности, и таким образом позволит создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном системе управления качеством означает наличие надлежащим образом подготовленных проектов и механизмов перераспределения финансового капитала в транспортный сектор, наличие законодательной базы государственно-частного партнерства, в том числе по концессионной схеме по принципу «построил-использовал-передал», определенность и устойчивость планов государства по развитию объектов транспорта.

Под системой управления качеством транспортного обеспечения населения следует понимать совокупность свойств и показателей перевозочного процесса и системы перевозок, обуславливающих их соответствие нормативным требованиям и способность удовлетворять определённые потребности жителей в соответствии с назначением товаров, а в нашем случае – услуг. Поэтому общие требования к показателям качества должны отражать реальные интересы пассажиров, а на общественном транспорте – также и общества. Качество транспортного обеспечения населения, другими словами – качество услуг – это комплексное понятие, характеризующее совокупность свойств перевозочного процесса и системы перевозок пассажиров. Совокупность указанных свойств определяет объективную особенность уровня организации и осуществления перевозок пассажиров, которые проявляются при удовлетворении транспортных потребностей населения.

Развитие эффективной системы управления качеством в сфере транспортного

обеспечения городского населения находятся в ведении управления транспорта и связи департамента транспорта, связи и информационных технологий администрации Старооскольского городского округа Белгородской области. Основными задачами управления транспорта и связи являются: повышение инвестиционной привлекательности Старооскольского городского округа, создание благоприятного инвестиционного климата; привлечение инвестиций в сферу малого и среднего предпринимательства для ускорения технического перевооружения предприятий; создание благоприятных условий для транспортного обслуживания населения; развитие на территории городского округа услуг связи; разработка предложений и реализация государственной политики в области развития и поддержки малого предпринимательства, определение основных стратегических направлений и методов эффективного развития малого бизнеса, обеспечивающих инновационный экономический рост территории.

В результате эффективной деятельности управления транспорта и связи департамента транспорта, связи и информационных технологий администрации Старооскольского городского округа Белгородской области в сфере управления качеством транспортного обеспечения, были выявлены проблемные зоны, к которым можно отнести проблемы тарифной политики, создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом, мониторинг функционирования общественного транспорта, формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация, создание системы диспетчерского управления общественным транспортом, снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.

Транспортная деятельность относится к области, в которой наиболее характерно проявляются происходящие в экономике, как городского округа, так и региона в целом, изменения, акцентируются социальные проблемы общества. По результатам качественного транспортного обслуживания населения зачастую судят о целесообразности преобразований, эффективности деятельности властных структур по обеспечению защиты интересов общества.

Целью развития системы управления качеством транспортного обслуживания городского округа является формирование единой системы общественного

транспорта, удовлетворяющей растущие потребности населения, в том числе граждан с ограниченной способностью к передвижению, в гарантированных, доступных и безопасных пассажирских перевозках, обеспечивающих повышение качества жизни населения и экономический рост региона. Данная система должна обеспечить координацию и оптимизацию работы различных видов общественного транспорта, а также транспортную и ценовую доступность населения в муниципальном образовании. Это окажет значительное влияние на улучшение качества обслуживания населения, повышение эффективности использования транспортных средств и сокращение материальных и трудовых затрат.

Для достижения указанной цели развития системы управления качеством транспортного обслуживания в Старооскольском городском округе необходимо реализовать комплекс задач и мероприятий, обеспечивающих:

- развитие конкуренции на рынке транспортных услуг;
- рациональное распределение объемов транспортной деятельности между различными видами транспорта, разработка наиболее оптимальной маршрутной сети, позволяющей жителям городского округа с наименьшими затратами времени и минимальными пересадками, осуществлять поездки в любой район городского округа;
- совершенствование тарифной политики;
- создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом;
- совершенствование инфраструктуры общественного транспорта;
- повышение уровня безопасности общественного транспорта;
- снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду;
- улучшение кадрового обеспечения транспортных предприятий;
- создание нормативной правовой базы по вопросам развития общественного транспорта;
- совершенствование контрольно-надзорных функций.

Рекомендации содержат основные направления организации и развития качественного транспортного обслуживания, которые должны быть реализованы

путем комплекса взаимосвязанных мероприятий, решений и программ и подлежат уточнению и доработке в процессе их осуществления при условии сохранения основных стратегических ориентиров. Реализация настоящих рекомендаций обеспечит:

- рост конкурентоспособности предприятий общественного транспорта;
- повышение эффективности управления транспортным обслуживанием;
- увеличение количества перевезенных пассажиров;
- повышение качества и безопасности транспортного обслуживания населения;
- сокращение транспортных издержек транспортных предприятий;
- снижение негативного влияния общественного транспорта на окружающую среду.

Итак, подводя итоги, мы можем сказать, что наше исследование не претендует на всю полноту исследованной проблемы организации системы управления качеством транспортного обеспечения как одного из важнейшего условия эффективного управления развитием территории, однако предложенные в нашей работе рекомендации могут оказаться полезными, как и для эффективного функционирования администрации городского округа, так и для решения социально-экономических вопросов и развития транспортного обслуживания городского округа.

## **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1.Европейская хартия местного самоуправления от 15 октября 1985 г. [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации – 07.09.1998. – № 36 – Ст. 4466.

2.Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 года [Текст]: офиц. текст. – М.: Издательство Юрайт, 2010. – 47 с.

3.Гражданский кодекс Российской Федерации часть первая от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ, часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ и часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ [Текст]: офиц. текст. – М.: Издательство Юрайт, 2012.

4.Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации [Текст]: федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ // Москва: Проспект, 2010. – 96 с.

5.О безопасности дорожного движения [Текст]: федеральный закон от 10 декабря 1996 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 50. – Ст. 4873

6.О транспортной безопасности [Текст]: федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

7.Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Текст]: федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ // Собрание

законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 46. – Ст. 5555

8.Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [Текст]: Постановление правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 9. – Ст. 1102

9.О внесении изменений в Федеральный Закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [Текст]: федеральный закон от 28 декабря 2004 г. № 186-ФЗ // Российская газета. –2004. – № 290.

10.Устав Старооскольского городского округа Белгородской области [Текст] // Оскольский край. – 19 января 2011. – № 7 – 8.

11.Аксенова, З.И. Анализ производственно-хозяйственной деятельности АТП [Текст] / З.И. Аксенова, А.А. Бачурин. – М.: «Транспорт», 2012. –254 с.

12.Анисимов, А.П. Экономика, планирование и анализ деятельности автотранспортных предприятий [Текст] / А.П. Анисимов. – М.: Транспорт. – 2012. – 256 с.

13.Анисимов, В.И. Планирование работы городского пассажирского транспорта [Текст] / В.И. Анисимов. – Брянск: БИТМ.,2012. – 83 с.

14.Анисимова, З.Е. Обоснование приоритетных направлений повышения-эффективности функционирования городского автомобильного транспорта [Текст] / З.Е. Анисимова. – М.: «МАДИ», 2012. – 228 с.

15.Артемов, В. Органы местного самоуправления, как субъекты территориального права [Текст] / В. Артемов // Хозяйство и право. – 2013. – № 3. – С.112 – 114.

16.Атаманчук, Г.В. Система государственного и муниципального управления [Текст] / Г.В. Атаманчук. – М.: Изд-во: РАГС, – 2013. – 389 с.

17.Атаманчук, Г.В. Теория государственного управления [Текст] / Г.В. Атаманчук. – М.: Омега-Л, – 2013. – 584 с.

18.Афанасьев, В.Я., Глазунова Н.И. Система государственного управления [Текст] / В.Я. Афанасьев, Н.И. Глазунова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, – 2012. – 431 с.

19.Балабаева, Е.И. Особенности функционирования общественного

пассажирского транспорта [Текст] / Е.И. Балабаева. // Автомобильный транспорт. – 2011. – № 4. С. 42 – 50.

20.Бутов, А.Г. Проблемы управления транспортом России на современном этапе [Текст] / А.Г. Бутов. Управление в транспортных системах. СПб.: ЮНИТИ, 2013. –158 с.

21.Будрина, Е.В., Божук, С.Г. Маркетинг транспортных услуг [Текст] / Е.В. Будрина, С.Г. Божук. – СПб ГИЭА. СПб., 2013. – 362 с.

22.Быков, А.Г., Половинчик, Д.И. Основы автотранспортного права [Текст] / А.Г. Быков, Д.И. Половинчик. – М.: Юридическая литература, 2013. – 256 с.

23.Васильченко, А.И. Согласование решений в транспортных системах [Текст] / А.И. Васильченко. – М.: «Наука», 2012. – 94 с.

24.Варелопуло, Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте [Текст] / Г.А. Варелопуло. М.: Транспорт, 2011. – 279 с.

25.Вельможин, А.В. Теория транспортных процессов и систем [Текст] / А.В. Вельможин. – М.: «Транспорт», 2013. – 167 с.

26.Глазунова, Н.И. Система государственного управления [Текст] / Н.И. Глазунова. - М., 2012. – 386 с.

27.Гончарук, О.В. Экономическая эффективность транспортно-технологических систем [Текст] / О.В. Гончарук. – М.: «Наука», 2013. – 122 с.

28.Евсюков, М.А. Городской транспорт: поиски решения проблем [Текст] / М.А.Евсюков. // Автомобильный транспорт. – 2012. – № 2. С. 8 – 15.

29.Есакия, Г.Ш. Совершенствование хозяйственного механизма на городском автобусном транспорте [Текст] / Г.Ш.Есакия – М.: «МАДИ», 2012. – 237 с.

30.Емельянов, Н.А. Местное самоуправление: проблемы, поиски, решения [Текст] / Н.А. Емельянов. – М.: Москва, 2012. – 442 с.

31.Заенчик, Л.Г. Целевая комплексная программа управления транспортным процессом [Текст] / Л.Г. Заенчик. – М.: «Техника», 2011. – 127 с.

32.Зотов, В.Б. Система муниципального управления [Текст] / В.Б. Зотов. – СПб.: Лидер, 2012. – 493 с.

33.Ильин, В.И. О дотировании пассажирских городских перевозок [Текст] /

В.И. Ильин. // Автомобильный транспорт. – 2013. – № 11. – С. 7 – 9.

34.Кожин, А.П., Мезенцев, В.Н. Математические методы в планировании и управлении грузовыми автомобильными перевозками [Текст] / А.П. Кожин, В.Н. Мезенцев. – М.: Транспорт, 2012. – 198 с.

35.Концепция развития транспортного комплекса [Электронный ресурс]: <http://www.logistpro.ru/news/809>

36.Криницкий, Е.К. Пассажирский транспорт: проблемы стабилизации в рыночных условиях [Текст] / Е.К. Криницкий. // Автомобильный транспорт. – 2013. – № 11. С. 14 – 17.

37.Криницкий, Е.К. Городской транспорт – проблема общая [Текст] / Е.К. Криницкий. // Автомобильный транспорт. – 2013. – № 1. С. 25 – 30.

38.Кузнецов, Г.И. Нужна эффективная структура управления автотранспорта России [Текст] / Г.И. Кузнецов. // Автомобильный транспорт. – 2012. – № 5. С. 6 – 8.

39.Кузьмин, М.А. Совершенствование законодательства о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом [Текст] / М.А. Кузьмин. // Транспортное право. М.: Юрист. – 2012. – № 3. С. 20 – 23.

40.Лившиц, В.Н. Оптимизация планирования и управления транспортными системами [Текст] / В.Н. Лившиц. – М.: «Транспорт», 2011. – 203 с.

41.Миротин, Л.Б. Менеджмент на автомобильном транспорте в условиях рынка [Текст] / Л.Б. Миротин. – М.: АОЗТ «ЭКМИ», 2013. – 152 с.

42.Митаишвили, А.А. Экономические проблемы развития транспорта [Текст] / А.А. Митаишвили. – М.: «Транспорт», 2013. – 231с.

43.Николаева, В.А. Новое в экономике и управлении. Управление развитием транспортного комплекса России: сборник статей / Под общей ред. д.э.н., проф. В.А. Николаева. – М.: Изд-во «Каталог», 2013. – 94 с.

44.Опачанов, С.К. Хозяйственный механизм городского пассажирского транспорта [Текст] / С.К. Опачанов. – М.: МАДИ, 2010. – 82 с.

45.Озун, С. Автомобильные дороги [Текст] / С. Озун // Транспорт России. – 2012. – № 48. – С. 4 – 8.

46.Персианов, В.А. Моделирование транспортных систем [Текст] / В.А.

Персианов. – М.: «Транспорт», 2008. – 208 с.

47.Поберезкин, Г.А. О месте городских пассажирских перевозок в системе общественно-экономических отношений. Городской пассажирский транспорт [Текст] / Г.А. Поберезкин. – М.: «Наука», 2010. – 211 с.

48.Плужников, К.И. Транспортно-экспедиционное обслуживание [Текст] / К.И. Плужников. – АСМАП. М., 2012. – 296 с.

49.Проскурина, С. Уплата транспортного налога [Текст] / С. Проскурина // Оскольский край. – 2008. – № 13. – 10 апреля.

50.Радченко, А.И. Основы государственного и муниципального управления [Текст] / А.И. Радченко. – М.: Ростов-на-Дону, – 2012. – 289 с.

51.Рой, О.М. Система государственного и муниципального управления [Текст] / О.М. Рой. – М.: Спб, Изд-во: Питер, – 2013. – 300 с.

52.Рогинский, Б.Я. Управление региональной транспортной системой в условиях рыночной экономики [Текст] / Б.Я. Рогинский. – М.: «Знание», 2013. – 129 с.

53.Родионов, И.П. Организация структуры управления транспортом общего пользования [Текст] / И.П. Родионов. – М.: «Моск. Инст-т управл. Им. Орджоникидзе», 2011. – 148с.

54.Родионов, А.Ю. Организация транспортного обслуживания городского населения [Текст] / А.Ю. Родионов. – М.: Фонд «Институт экономики города», 2012. – 112 с.

55.Сафронов, Э.А. Транспортные системы городов и регионов [Текст] / Э.А. Сафронов. – М.: Омск: Изд. СибАди, 2009. – 319 с.

56.Свириденко, М. Программа комплексного социально-экономического развития как инструмент развития муниципальных образований разного типа в новых законодательных условиях [Текст] / М. Свириденко // Муниципальная власть. – 2012. – С.85 – 86.

57.Стрельникова, И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России [Текст] / И.А. Стрельникова. М.: Инфра-М, 2009. – 241 с.

58.Троицкая, Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система [Текст] / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. М.: Издательский центр «Академия», 2012. – 240 с.

59.Хмельницкая, А.В. Экономические и организационные основы управления городским пассажирским транспортом [Текст] / А.В. Хмельницкая. – М.: СтП., 2011. – 274 с.

60.Хрущев, М.В. Методы общей и локальной маршрутизации автобусного транспорта в городах [Текст] / М.В. Хрущев. – М.: ГУУ, 2012. – 168 с.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

