

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

ФАКУЛЬТЕТ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТА

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ АДМИНИСТРАЦИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА)**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки
38.03.04 Государственное и муниципальное управление
заочной формы обучения, группы 92071475
Шмырева Станислава Вячеславовича

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

СТАРЫЙ ОСКОЛ 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ	7
РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА	27
РАЗДЕЛ III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА	45
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	63
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	66

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В настоящее время российские города осуществляют важнейшие социально-экономические реформы, которые оказывают влияние на эффективность работы и состояние городских транспортных систем. По мере повышения среднего уровня доходов горожан повысился и уровень автомобилизации (количество автомобилей на тысячу жителей), причем он продолжает расти высокими темпами. Повышается трудовая и деловая активность населения, увеличиваются потребности в посещении торговых центров, объектов культуры и досуга, потребности в поездках за город. Все это приводит к стремительному увеличению спроса на передвижения и в количественном (т.е. объем транспортного потока), и в качественном отношении (т.е. комфортность, безопасность, удобство и надежность транспорта).

Во многих российских городах существующие объекты транспортной инфраструктуры и сам городской транспорт не могут в полном объеме удовлетворить этот растущий спрос. Большинство городов испытывают трудности в том, что касается последовательного планирования городских транспортных систем и управления ими, что является необходимым условием успешного решения существующих транспортных проблем. Кроме того, необходимо обеспечить формирование полноценной нормативно-правовой базы.

Таким образом, для создания в городах благоприятных условий для решения существующих транспортных проблем - необходима разработка федеральных и региональных основ, обеспечивающих предпосылки устойчивого развития систем городского транспорта

Таким образом, актуальность темы выпускной квалификационной работы определяется тем, что общественный пассажирский транспорт – важнейшая инфраструктурная составляющая городского хозяйства, экономическую и социальную роль которого трудно переоценить. Модернизация российской экономики, дальнейшее развитие хозяйственного комплекса региона неразрывно связаны с состоянием и эффективностью устойчивого функционирования системы

городского транспорта. Состояние и уровень развития транспортной системы в определенной степени определяют возможности развития регионов и муниципальных образований.

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

В качестве **проблемы** исследования выступает противоречие между необходимостью совершенствования управления устойчивым функционированием транспортной системы на территории муниципального образования и недостаточной разработанностью практических рекомендаций по организации этого процесса на местном уровне.

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

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

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

Целью исследования является разработка путей совершенствования муниципального управления в сфере устойчивого функционирования транспортной системы на основе изучения теории, нормативно-правовой базы и специфики муниципального управления на территории Старооскольского городского округа.

Объектом исследования выступает деятельность администрации Старооскольского городского округа по управлению устойчивым функционированием транспортной системы на территории муниципального образования.

Предметом – управленческие процессы, связанные с муниципальным управлением по развитию транспортной системы в Старооскольском городском округе.

В соответствии с проблемой, объектом, предметом и целью исследования были выдвинуты следующие **задачи**:

- изучить теоретико-методологические основы муниципального управления в сфере устойчивого функционирования транспортной системы как вида управленческой деятельности;
- проанализировать практику муниципального управления устойчивым развитием транспортной системы Старооскольского городского округа;
- эмпирически выявить направления совершенствования муниципального управления в сфере развития транспортной системы на территории Старооскольского городского округа.

Теоретико-методологическую основу выпускной квалификационной работы составляют теоретические положения о сущности муниципального управления, его методах, а также деятельность органов местного самоуправления в развитии транспортной системы. Теоретическую базу исследования составляют различные источники, прежде всего учебная и монографическая литература по данной дисциплине, а также труды ведущих ученых в области социологии, экономики

муниципальног хозяйства, теории управления. Это труды Т.А. Глазко, А.А. Деркача, В.И. Ильинича, Е.А. Ильина, Л.П. Матвеева, А.В. Медведя, И.Я. Петрова, В.М. Рейзина, В.В. Тимошенкова, А.В. Царика, и др., и ведущих отечественных теоретиков, научных работников и опытных преподавателей А.Д. Новикова, Л.П. Матвеева, В.В. Белиновича, В.П. Филина и др.

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

- теоретические: анализ научной и специальной литературы, восхождение от абстрактного к конкретному, систематизация;
- эмпирические: наблюдение, беседа, сравнение, анализ и обобщение полученных данных, методы статистической обработки материалов исследования.

Эмпирическую основу выпускной квалификационной работы составили Конституция Российской Федерации¹, Гражданский кодекс РФ², Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»³, результаты непосредственных исследований процесса функционирования транспортной системы Старооскольского городского округа, а также другие нормативно-правовые документы и материалы администрации Старооскольского городского округа⁴. Эмпирическая работа осуществлялась на базе управления транспорта и связи администрации муниципального образования Старооскольский городской округ.

Научно-практическая значимость исследования заключается в том, что были изучены особенности муниципального управления, деятельность органов

¹ Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года (с изменениями от 30 декабря 2008 года, от 21 июля 2014 года) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.12.2017).

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 № 51-ФЗ (ред. от 07.02.2017) // Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: <http://www.consultant.ru/>. (дата обращения: 09.02.2018).

³ Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федер. закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ // Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.12.2017).

⁴ Об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа: решение совета депутатов Старооскольского городского округа № 539 от 24.03.2017 // Портал Администрации Старооскольского городского округа. URL: <http://oskolregion.ru/region/> (дата обращения: 25.04.2018).

местного самоуправления в сфере развития транспортной инфраструктуры, проведен анализ муниципального управления в сфере развития транспорта на примере конкретного муниципального образования, выявлены направления совершенствования его деятельности. Полученные в ходе выполнения выпускной квалификационной работы результаты могут оказать помощь преподавателям, студентам, а также специалистам, работающим в системе муниципального управления в сфере предоставления транспортных услуг.

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

РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Государственная транспортная политика определяется сегодня как система приоритетов, которыми руководствуются органы государственной власти, используя возможности транспорта для решения задач социально-экономического развития:

- участие государства в транспортной деятельности сводится к минимуму при значительном повышении эффективности контроля, регулирования, поддержки;
- государство несет полную ответственность за устойчивое развитие транспорта, за состояние и развитие стратегической транспортной инфраструктуры;
- повышение научной обоснованности государственной кадровой политики, расширение сети и качественное обновление государственно-образовательных учреждений и кадровых служб, освоение мирового опыта в управлении человеческими ресурсами;
- рынок транспортных услуг развивается на основе конкуренции независимых транспортных операторов;
- налоговое регулирование используется как инструмент достижения заявленных приоритетов;
- развитие экспорта транспортных услуг рассматривается как важнейший фактор конкурентоспособности России;
- транспорту должна быть доступна самая экономичная, безопасная и экологичная техника¹.

Государство отвечает перед обществом за безопасное, экономически эффективное и экологически устойчивое функционирование транспортной системы. При этом государство реализует принцип минимально необходимого вмешательства в транспортную деятельность Местные администрации – самостоятельные центры

¹ Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года : Приказ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. № 45. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 14.04.2018).

власти, источник которых находится на самих территориях. Система муниципального управления формируется на основе принципа самоуправления, который состоит из субъекта управления (органы местного самоуправления) и объекта управления (муниципальное образование и муниципальное хозяйство)¹.

В данном разделе необходимо рассмотреть ключевые понятия темы. Понятие «Городской транспорт» включает все вопросы, касающиеся перевозки пассажиров и грузов в городах, в том числе строительство и содержание автомобильных дорог, организация дорожного движения, общественный транспорт, а также соответствующие аспекты земельного планирования и управления застройкой новых территорий.

Городские транспортные системы – все виды транспортной инфраструктуры, автотранспортных средств и оборудования, а также их деятельность в городах, включая городской пассажирский транспорт, организацию дорожного движения, организацию парковки автотранспортных средств.

Устойчивая городская транспортная система – эффективно организованная транспортная система, которая характеризуется следующим:

- масштабы улично-дорожной сети достаточны для пропуска существующих транспортных потоков, а ее структура соответствует функциям, которые она выполняет;

- проектирование и содержание объектов транспортной инфраструктуры и автотранспорта обеспечивают безопасное и комфортное передвижение участникам дорожного движения, передвигающимся на индивидуальном автотранспорте, пассажирам общественного транспорта, велосипедистам и пешеходам независимо от их физических возможностей;

- общественный транспорт предоставляет всем гражданам доступные (в финансовом и физическом отношении) услуги и является приемлемой альтернативой индивидуальным автомобилям в тех случаях, когда поездки на индивидуальном автотранспорте могут привести к перегрузке улично-дорожной

¹Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru>. (дата обращения 14.02.2016); Зотов В. Б. Система муниципального управления. СПб: Питер, 2008. С.234.

сети;

– движение транспорта по автомобильным дорогам регулируется (средствами организации дорожного движения) в целях обеспечения наиболее эффективного использования имеющейся улично-дорожной сети, сокращения числа серьезных заторов на автомобильных дорогах и ослабления воздействия автотранспорта на окружающую среду¹.

В городах, обладающих эффективной транспортной системой, успешно сочетаются институциональные механизмы, экономические меры и бюджетные ресурсы. Можно выделить несколько общих факторов, свидетельствующих об эффективности организации транспортных систем.

Во-первых, наличие стратегического планирования, в рамках которого:

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

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

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

¹ Зеляк Е.Ф. Оценка значимости показателей социально-экономического развития регионов Российской Федерации // Экономическая наука современной России. 2016. № 4. С. 48.

² Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем. М., 2013. С.23-25.

Во-вторых, эффективное управление развитием улично-дорожной сети и организацией дорожного движения автотранспортных средств, включая следующее:

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

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

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

В-третьих, эффективная система общественного транспорта, созданная за счет:

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

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

- разделения функций планирования и эксплуатации транспортных систем с применением профессионального контроля в сфере планирования услуг и тарифов

на проезд, а также заключения контрактов на транспортное обслуживание населения, монито ринга и обеспечения исполнения контрактов;

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

В условиях российской административно-правовой системы управлением инфраструктурой и организацией работы городского транспорта фактически занимаются сами города (Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»)². Тем не менее, Правительство Российской Федерации, у которого нет прямого правового контроля над решениями в области городского транспорта, принимаемыми на муниципальном уровне, может играть важную роль, оказывая помощь субъектам Российской Федерации и городам в решении проблем городского транспорта.

Правительство Российской Федерации должно разработать общую стратегию повышения устойчивости работы городского транспорта и предоставить стимулы для реализации этой стратегии, используя различные инструменты, имеющиеся в его распоряжении. К числу таких инструментов относятся:

- формирование нормативной правовой базы;
- экономическое и техническое консультационное содействие;
- финансовая поддержка транспортной системы³.

Устойчивость функционирования транспортной системы муниципального образования имеет определенные отличия. В транспортной сфере принято выделять три различных аспекта устойчивости – социальный, экологический и экономический.

¹ Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года : Приказ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. № 45. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 14.02.2018).

² Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 14.02.2018).

³ Южаков В.Н. Государственное управление по результатам: о подготовке проекта федерального закона «Об основах государственного управления в Российской Федерации» // Вопросы государственного и муниципального управления. 2016. № 1. С. 129.

1. Социальная устойчивость.

Социальная устойчивость характеризуется рядом четко выраженных параметров, имеющих большое значение в сфере городского транспорта.

Во-первых, транспортная система должна обеспечить городскому населению доступность основных видов деятельности, необходимых для жизнеобеспечения, включая работу, образование, услуги торговли и здравоохранения и т.д. При этом они должны быть доступны всем гражданам независимо от уровня доходов, места жительства или личных жизненных обстоятельств. Для достижения такого всеобщего охвата населения, возможно, придется уделить особое внимание транспортному обслуживанию малоимущих и жителей отдаленных городских районов. В прошлом такая транспортная доступность обеспечивалась на должном уровне в российских городах, хотя информация о предоставляемых транспортных услугах станет важным элементом этой работы и в российских условиях к ней будет необходим более комплексный подход.

Во-вторых, транспорт должен быть приемлемым в финансовом отношении. Финансовая приемлемость – сложное понятие, поскольку то, что приемлемо для одного человека, может быть неприемлемо для другого. Те, для кого транспорт наименее приемлем с финансовой точки зрения, чаще всего оказываются людьми с низким уровнем доходов или особыми потребностями. В то время как такая задача в прошлом успешно решалась в российских городах, в настоящее время наблюдается ухудшение качества работы системы городского транспорта во многих городах, так как растущая доля перевозчиков, рассматриваемых в качестве «коммерческих», не берут на себя обязательств по перевозке льготных категорий пассажиров¹.

В-третьих, городской транспорт должен быть безопасным и надежным не только для тех, кто им пользуется в данный момент, а всегда и для всего населения. По международным стандартам Россия в целом характеризуется низким уровнем безопасности дорожного движения, по этому повышению безопасности является важным фактором социальной устойчивости. Особой проблемой является обеспечение безопасности перевозки инвалидов, и здесь возникает вопрос о том,

¹ Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем. М., 2013. С. 23-25.

будет ли целесообразно обязать всех перевозчиков обеспечивать соответствующие условия для перевозки инвалидов или организовать предоставление специальных транспортных услуг для инвалидов. Несмотря на то, что имеется несколько нормативно-правовых актов, предусматривающих меры по обеспечению всеобщей доступности к услугам общественного транспорта, реализация которых не потребует значительных финансовых вложений (установка ограждений на тротуарах и пешеходных дорожках, опорных поручней и тактильных полос в автобусах) и которые должны быть включены в национальные стандарты, на повестке дня остается более общий вопрос, касающийся того, каким образом должны устанавливаться стандарты с целью обеспечения наиболее эффективного с экономической точки зрения доступа инвалидов к услугам общественного транспорта и их безопасности.

2. Экологическая устойчивость.

Главной экологической проблемой российских городов является локальное загрязнение атмосферного воздуха (рис. 1.1). Как и показатели безопасности дорожного движения, показатели качества воздуха в российских городах не достигают лучших мировых стандартов. Некоторые факты свидетельствуют о том, что благодаря мерам, направленным на ужесточение нормативов допустимого загрязнения и для промышленных предприятий, и для транспорта ситуация в России в целом улучшилась.

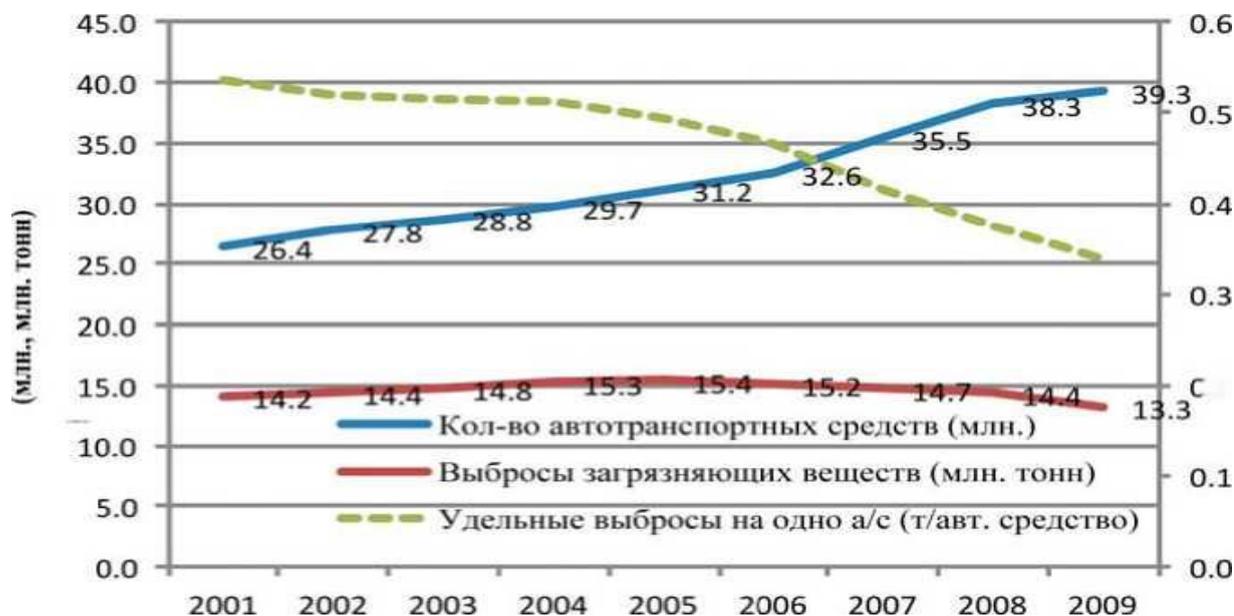


Рис. 1.1. Валовые выбросы атмосферных загрязняющих веществ в России

3. Финансовая и экономическая устойчивость.

Для поддержания финансовой и экономической устойчивости требуется обеспечить достаточный объем финансирования для содержания, обновления и расширения объектов транспортной инфраструктуры в период всего срока их службы. Если не уделять должного внимания физическому состоянию парка используемого оборудования, это приведет к снижению качества, а затем и объема оказываемых услуг. Автомобильные дороги и транспортные средства, используемые в системе общественного транспорта, находятся в неудовлетворительном техническом состоянии во многих российских городах¹.

Крайне важной задачей является обеспечение стабильного финансирования на цели содержания подвижного состава и технических средств организации дорожного движения.

Некоторые предыдущие федеральные целевые программы, которые можно охарактеризовать как экстренное вливание федеральных средств с целью ликвидации дефицита капиталовложений, необходимых для замены устаревшего подвижного состава общественного транспорта и технических средств организации дорожного движения, были направлены лишь на устранение симптомов финансово неустойчивого подхода к обновлению активов, не решая при этом фундаментальных проблем. Следовательно, в качестве альтернативы необходимо добиваться радикального улучшения механизмов финансирования транспортной инфраструктуры и транспортных услуг.

Устойчивость городского транспорта становится все более острой проблемой в российских городах. Перегруженность улично-дорожной сети (УДС) увеличивает издержки предпринимательства в городах, снижает жизнеспособность городской экономики и приводит к тому, что жители впустую тратят время. Такая перегруженность УДС обусловлена очень высокими темпами роста автомобилизации и использования автотранспорта, что нередко сочетается с неудовлетворительным содержанием УДС, плохой организацией дорожного

¹ Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем. М., 2013. С. 23-25.

движения или отсутстви ем ограничений на использование автотранспорта. Социальная устойчивость оказывается под угрозой вследствие низкого качества общественного транспорта, роста трудностей, связанных с сохранением льготных тарифов для социально уязвимых категорий населения, а также того, что среди промышленно развитых стран Россия имеет одни из самых худших показателей без опасности дорожного движения. Экологическая устойчивость снижается в результате загрязнения атмосферного воздуха, обусловленного ростом парка индивидуального автотранспорта, а также в результате старения, плохого состояния и технологической отсталости многих средств общественного транспорта. За всем этим стоит отсутствие финансовой устойчивости, связанное с тем, что у городов нет достаточного объема ресурсов для предоставления необходимых услуг.

Главной причиной перегруженности УДС является сохранение высоких темпов роста автомобилизации. Ситуацию усугубляет ряд факторов институционального, физического и операционного характера. К их числу относятся:

- 1) нехватка дорожного пространства;
- 2) отсутствие ограничений на движение автотранспорта в перегруженных частях городов;
- 3) неудовлетворительное содержание улиц и дорог;
- 4) отсутствие координации действий в области планирования городской застройки, землепользования и транспортного обслуживания населения, что отмечено в Концепции государственной стратегии в сфере организации дорожного движения¹.

Органы местного самоуправления в соответствии с законом могут в интересах населения устанавливать условия использования земель, находящихся в границах муниципального образования. Возложенные на них задачи решаются представительным органом местного самоуправления при осуществлении своих полномочий, исполнительным органом местного самоуправления (местной администрацией), районными (городскими) комитетами по земельным ресурсам и

¹ Попов Р.М. Осуществление полномочий органов местного самоуправления в случае кризиса в сфере ЖКХ // Практика муниципального управления. 2015. № 1. С. 105-113.

землеустройству¹.

Градообразующая база может быть нескольких типов: промышленной, состоящей из крупных промышленных предприятий находящихся на территории муниципального образования; сельскохозяйственной, состоящей из предприятий производящих и перерабатывающих сельскохозяйственную продукцию; научно-образовательной, состоящей из научно-производственных и учебных заведений; транспортной, где основой являются транспортные узлы; рекреационной, где главным являются природно-климатические условия; и другие, в соответствии с отраслевой направленностью базы².

Жизнеобеспечивающая система является, в сущности, муниципальным хозяйством. Под ним понимается комплекс, расположенных на территории муниципального образования предприятий, учреждений и организаций, призванных удовлетворять различные потребности населения, а также потребности промышленных предприятий. Она включает в свой состав жилищно-коммунальное хозяйство (ЖКХ), предприятия бытового обслуживания, строительную промышленность, транспорт, предприятия торговли и общественного питания, здравоохранения, культуры и т.д.

Ведущая отрасль муниципального хозяйства – жилищно-коммунальное хозяйство (ЖКХ). Оно обладает специфическими особенностями производственной и экономико-организационной деятельности, вытекающими из характера технологии производства, реализации и потребления его продукции (услуг).

Жилищно-коммунальное хозяйство состоит из следующих отраслей:

- жилищного хозяйства;
- энергетических предприятий;
- муниципального транспорта;
- внешнего благоустройства;
- гостиничного хозяйства³.

¹ Татаркин А.И. Конкурентная активность регионов и территорий в Российской Федерации // Проблемы теории и практики управления. 2013. № 6. С. 8-18.

² Мишин В.М. Исследование систем управления. М., 2012. С. 27-34.

³ Регинский А.Х. Разработка долгосрочных документов муниципальных образований в сфере ЖКХ // Практика муниципального управления. 2015. № 2. С. 100-107.

Транспорт представляет собой комплекс технических средств для транспортирования (перемещения) грузов и пассажиров. Транспорт в структуре экономики страны – это отрасль, обеспечивающая нормальное функционирование и развитие других отраслей, основа их взаимосвязей, взаимодействия и комплексного развития¹. Важнейшими задачами государственного управления автотранспортной деятельностью в области перевозок грузов являются:

- обеспечение уровня предложения автотранспортных услуг, достаточного для удовлетворения потребностей граждан и юридических лиц. Это предполагает определение порядка допуска к автотранспортной деятельности, обеспечение свободы выбора профессионального перевозчика или же использования собственных автотранспортных средств, а также поддержку социально значимых видов перевозок;

- установление и контроль выполнения правил справедливой конкуренции на рынке автотранспортных услуг, в частности путем организации подготовки и введения в действие законодательных актов, правил, норм, стандартов и других нормативных документов, регламентирующих перевозочную деятельность на территории России;

- повышение качества работ и услуг при перевозке грузов;

- повышение конкуренции российских перевозчиков на рынке международных перевозок и защита внутреннего рынка автотранспортных услуг;

- создание условий для безопасного и экологически безвредного осуществления автотранспортной деятельности².

Региональные и муниципальные органы управления транспортом не вправе устанавливать правила, создающие конкурентные преимущества для отдельных перевозчиков или видов транспорта и отличающиеся от единых правил, действующих на территории Российской Федерации.

Государственная поддержка направляется на обеспечение потребностей в автотранспортных услугах в тех сегментах рынка, где уровень их предложения

¹ Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года : Приказ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. № 45. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 14.02.2018).

² Татаркин А.И. Конкурентная активность регионов и территорий в Российской Федерации // Проблемы теории и практики управления. 2013. № 6. С. 8-18.

недостаточен. Так, например, в сфере городских и пригородных перевозок целесообразно устанавливать относительно низкие тарифы на социально-значимые перевозки грузов хлеба, молока, обслуживание детских учреждений, больниц и т.п. В этих случаях на договорной основе с муниципальными органами управления предусматриваются условия финансовой поддержки предприятий транспорта из средств местных бюджетов. При прочих равных условиях такая поддержка должна в первую очередь предоставляться перевозчикам, обеспечивающим наиболее эффективное ее использование по назначению, а также применяющим безопасные и экологически совершенные технологии, транспортные средства и топливо¹.

В настоящее время на территориях субъектов Российской Федерации производители транспортных работ и услуг, как правило, разобщены. Особое неудобство и трудности от этого испытывают вновь образованные малые предприятия, индивидуальные предприниматели и наемные работники. Формулировать и защищать законные интересы таких юридических и физических лиц могут их соответствующие некоммерческие объединения в виде ассоциаций и союзов. Совместно с обществами потребителей и органами власти они формируют баланс интересов в области транспорта. В ряду решаемых ими задач, как правило, находятся:

- защита прав и интересов предпринимателей, осуществляющих автотранспортную деятельность;
- обеспечение свободного доступа к нормативной литературе и получения квалифицированной юридической помощи;
- создание транспортных бирж;
- организация межрегионального сотрудничества;
- общественный надзор за соблюдением органами государственного управления законодательных и нормативных актов, регулирующих вопросы предпринимательства, и др.².

Объединения перевозчиков, потребителей транспортных услуг или иных

¹Давыдова Л.В. Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта // Финансовая аналитика. 2014. № 12 (198). С. 2-11.

² Мишин В.М. Исследование систем управления. М., 2012. С. 27-34.

участников транспортной деятельности могут привлекаться к решению конкретных задач управления при условии, что это не создает отдельным организациям или гражданам преимуществ в осуществлении перевозок и не приводит к недобросовестной конкуренции.

Автомобильный транспорт, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства, обеспечивает наряду с другими видами транспорта нормальное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, нужды капитального строительства, удовлетворяет потребности населения в перевозках и способствует укреплению оборонной мощи России¹.

Автомобильный транспорт является одним из важнейших звеньев единой транспортной системы страны, наряду с другими видами транспорта, обеспечивает нормальное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства. Нужда капитального строительства удовлетворяет потребности производства в перевозках и способствует укреплению оборонной мощи страны.

В настоящее время автомобильный транспорт России представляет собой развитую отрасль народного хозяйства: более 60% объема перевозок народнохозяйственных грузов и более 70% пассажирооборота приходится на автомобильный транспорт².

В транспортную отрасль входят: автомобильный; железнодорожный; морской; внутренний водный; воздушный; трубопроводный виды транспорта. Экономика транспорта является одним из важнейших разделов экономической теории, прикладной экономической наукой, изучающей природу и особенности транспорта, специфический характер закономерностей, форм проявления экономических законов и развития транспорта как отрасли материального производства.

Автомобильный транспорт в качестве элемента транспортной системы обеспечивает в большой степени современную мобильность, гибкость, скорость реакции транспортной системы на внешние воздействия и на регулирование

¹ Нестерова И.В. Потенциал территории как объект стратегического государственного управления // Журнал государственного и муниципального управления. 2015. № 5. С. 32-41.

² Давыдова Л.В. Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта // Финансовая аналитика. 2014. № 12 (198). С. 2-11.

государства; связывает в экономике страны подотрасли транспортной отрасли с отраслями, производящими товары, сырьё, продукцию.

Согласно ст. 6 Закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения, находящимся в ведении органов местного самоуправления муниципальных образований Российской Федерации, относится «организация транспортного обслуживания населения и муниципальных предприятий». В то же время ни в одном нормативном правовом акте Российской Федерации нет расшифровки самого понятия «транспортное обслуживание населения»¹. Таким образом, с одной стороны, органы местного самоуправления муниципальных образований несут ответственность перед населением муниципального образования за результаты организации транспортного обслуживания, однако, с другой стороны, федеральное законодательство не определяет, что, собственно, подразумевается под таковой организацией.

Как уже отмечалось, действующее федеральное законодательство возлагает на органы местного самоуправления муниципальных образований обязательства по организации транспортного обслуживания населения, однако, по существу, не содержит положений, хоть в сколько-нибудь существенной мере поясняющих, что подразумевается под организацией транспортного обслуживания населения как таковой. Фактически действующее федеральное законодательство содержит лишь положения, регулирующие организацию маршрутов перевозок пассажиров (организация транспортного обслуживания населения, безусловно, заключается в том числе и в организации маршрутной сети пассажирского транспортного комплекса, однако, вполне понятно, не исчерпывается ею).

Обеспечивая качественную работу, пассажирский транспорт осуществляет доставку работающего населения к местам приложения труда и оказывает влияние на эффективное функционирование экономики региона. Социальный эффект от развития системы городского пассажирского транспорта проявляется в повышении

¹ Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 16.12.2017).

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

В мировой практике имеется опыт решения транспортных проблем крупнейших городов. В таблице 1.1 представлены варианты концептуального развития транспортных систем крупнейших городов.

Таблица 1.1

Концепции развития систем общественного транспорта в городах мира

Город (страна)	Доля общественного транспорта в пассажирских перевозках, %		Мероприятия
	2010 г.	2020 г.	
Вена (Австрия)	35	40	Интеграция системы общественного транспорта в планы и проекты городского развития
Перт (Австрия)	6	12	Увеличение доли общественного транспорта в передвижении людей в центральном деловом районе города в утренние часы пик с 35 до 65%
Торонто (Канада)	16	26	Строительство 1 200 км линий скоростного сообщения
Пекин (Китай)	26	45	С 2009 по 2015 г. планируется вводить в эксплуатацию по одной новой линии метро ежегодно, общая длина линий метрополитена достигнет 560 км
Лондон (Великобритания)	37	41	Увеличение транспортного потенциала существующих линий метро и автобусных маршрутов, строительство новой железнодорожной линии Crossrail
Сингапур	63	70	Централизация планирования автобусного движения и развитие системы скоростных автобусных маршрутов. Сокращение времени поездок: к 2020 г. планируется, что 85% всех поездок будут занимать не более одного часа
Дубай (ОАЭ)	6	30	Строительство четырех линий метрополитена (318 км), семи трамвайных линий (270 км), открытие 90 новых автобусных маршрутов (2 500 км) и пяти новых водных маршрутов (210 км) на общую сумму капиталовложений в 10 млрд долл.
Москва (Россия)	73	79	Строительство к 2015 г. 87,9 км линий метрополитена, открытие линий скоростного трамвая, выделение полос для общественного транспорта, строительство 474 км дорог, 6 автовокзалов, 32 транспортно-пересадочных узлов и т.д.

Так, в настоящее время население Сеула составляет около 10 млн чел., а транспортная система города представляет собой одну из самых совершенных и дешевых в мире. Добиться такого результата удалось во многом благодаря развитию общественного транспорта. Одна из основных идей этого направления развития города заключалась в предоставлении преимущества для движения автобусов и соединения их с системой метро. Если 10 лет назад автобусами в Сеуле пользовались только 15% горожан, то теперь – около 60%¹.

В связи с вышесказанным, актуальной задачей современного этапа развития регионов выступает разработка механизмов увеличения доходов и сокращения расходов муниципальных унитарных предприятий, работающих в системе городского общественного транспорта. В форме унитарных предприятий могут быть созданы только государственные и муниципальные предприятия. Имущество унитарного предприятия принадлежит на праве собственности Российской Федерации, субъекту Российской Федерации или муниципальному образованию.

Таким образом, рассмотрение теоретико-методологических основ управления устойчивым функционированием транспортной системы в муниципальном образовании позволяет сделать следующие выводы:

1. Роль местного самоуправления в развитии социального сектора связана с оказанием жителям ряда важнейших муниципальных социальных услуг, определяющих качество жизни. Среди важнейших составляющих – транспортные услуги и услуги связи, характеризующие в целом инфраструктурные возможности отдельных территорий. Устойчивость функционирования транспортной системы муниципального образования имеет определенные отличия. В транспортной сфере принято выделять три различных аспекта устойчивости – социальный, экологический и экономический.

2. Главная задача транспортного законодательства состоит в создании правовой основы для регулирования отношений между транспортными организациями, органами государственной и муниципальной власти, клиентами и

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

прочими субъектами, участвующими в процессе организации и выполнения транспортных услуг. Действующее федеральное законодательство возлагает на органы местного самоуправления муниципальных образований обязательства по организации транспортного обслуживания населения, однако, по существу, содержит лишь положения, регулирующие организацию маршрутов перевозок пассажиров.

3. Развитая транспортная система является показателем хорошего, в первую очередь, экономического, а также социального развития страны. Доступность для населения объектов различной направленности: работа, здравоохранение, развлечения, учебные центры и другое, говорит об эффективном механизме управления данной сферой деятельности. В России на протяжении многих лет разрабатываются различные программы и транспортные стратегии, которые предлагают определенные цели для усовершенствования транспортной сферы, но, к сожалению, не достаточно четко описывают методы решения проблем. Оптимальное развитие транспортной системы должно начинаться с государственной поддержки и заканчиваться качественной работой транспортных служащих.

РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Формирующаяся система территориального управления устойчивым функционированием транспортной системы состоит из трех типов управляющих структур: органов транспортной администрации, неадминистративных хозяйственно-финансовых структур и координационных органов.

Проведением региональной и муниципальной транспортной политики и непосредственным регулированием транспортных рынков должны заниматься департаменты (отделы, комитеты) транспорта местных администраций.

Именно на региональном и местном уровне должны разрабатываться и применяться такие методы регулирования, как контроль за ценообразованием и применением тарифов, налоговые льготы (в пределах местных налогов), покрытие текущих убытков ТП, занимающихся социально-значимыми перевозками, финансирование развития транспортной инфраструктуры (частично) и т.д.

Рассмотрим систему муниципального управления транспортной системой на территории Старооскольского городского округа.

На сегодняшний день Старооскольский городской округ – динамично развивающаяся территория области и Центрального Черноземья, которая занимает 2-е место в Белгородской области по численности постоянного населения после города Белгород и составляет 17 процентов численности региона. Численность населения городского округа по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Белгородской области по состоянию на 01 января 2017 года составила 260,0 тыс. чел., в том числе городского – 223,4 тыс. чел., сельского – 36,6 тыс. чел. Количество городских жителей составляет 85,9%, сельских – 14,1% от общего числа населения городского округа¹.

На территории Старооскольского округа успешно реализуются государственные

¹ URL: <http://oskolregion.ru>.

программы по развитию различных сфер экономики и социальной политики, а также ряд региональных и муниципальных программ, направленных на совершенствования и преобразования наиболее важных составляющих характеристик качества жизни населения.

Городское хозяйство является основой экономики города, обеспечивая, прежде всего, социально-экономическую и экологическую стабильность населенного пункта и представляет собой комплекс расположенных на территории города или другого населенного пункта предприятий, организаций, учреждений, обслуживающих материальные, культурные и бытовые потребности населения, проживающего в городе или другом населенном пункте¹. Данные направления сосредоточены в системе ЖКХ администрации Старооскольского городского округа.

В систему ЖКХ входят жилищное хозяйство, теплоснабжение, водоснабжение, электроснабжение, ремонт инженерных коммуникаций, а также благоустройство территорий, утилизация мусора и уборка.

Обеспечение бесперебойного функционирования жилищно-коммунального комплекса является одной из основных задач органов местного самоуправления Старооскольского городского округа.

В Старооскольском городском округе действует ряд целевых программ, направленных на совершенствование системы жилищно-коммунального хозяйства и транспортной системы городского округа. К числу таких программ следует отнести: Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2020 г., Программу по строительству и ремонту тротуаров и дорожного покрытия, Программу развития наружного освещения населенных пунктов на территории Белгородской области². Важное значение имеет также муниципальная программа «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы».

¹ Регинский А.Х. Разработка долгосрочных документов муниципальных образований в сфере ЖКХ // Практика муниципального управления. 2015. № 2. С. 100-102.

² Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года : Приказ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. № 45. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 14.04.2018); Об утверждении муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы» : Постановление Главы администрации Старооскольского городского округа от 30 ноября 2014 г. № 3683. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения: 22.03.2018).

Структуру системы управления ЖКХ в Старооскольском городском округе можно представить следующим образом:

- 1) Глава администрации Старооскольского городского округа.
- 2) Департамент по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству.
- 3) Управление жилищно-коммунальным хозяйством.
- 4) Муниципальное казенное учреждение «Управление жизнеобеспечением и развитием Старооскольского городского округа».
- 5) Предприятия ЖКХ.

Рассмотрим структуру жилищно-коммунального хозяйства Старооскольского городского округа более подробно.

На вершине управленческой пирамиды находится глава администрации Старооскольского городского округа.

Основным структурным подразделением, отвечающим за организацию жилищно-коммунального хозяйства в системе управления муниципалитетом является Департамент по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству.

Департамент по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству в Старооскольском городском округе выполняет следующие функции, связанные с транспортной сферой:

- обеспечивает подготовку плана мероприятий, проводимых департаментом по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству;
- осуществляет взаимодействие с управляющими компаниями многоквартирного жилого фонда городского округа;
- осуществляет оперативное взаимодействие с ресурсоснабжающими организациями городского округа;
- принимает участие в проводимых публичных слушаниях в сфере жилищно-коммунального хозяйства;
- участвует в организации и проведении мероприятий, относящихся к компетенции департамента по строительству, транспорту и жилищно-

коммунальному хозяйству;

– осуществляет мониторинг производственных и инвестиционных программ предприятий, организаций городского округа, входящих в сферу жилищно-коммунального хозяйства.

Структурные подразделения департамента:

- Управление жилищно-коммунального хозяйства;
- Жилищное управление;
- Управление транспорта и связи;
- Управление архитектуры и строительства¹.

В структуру Управления транспорта и связи администрации Старооскольского городского округа входят:

- отдел учета и отчетности;
- отдел организации перевозок;
- планово-экономический отдел;
- отдел контроля.

Таким образом, в департаменте по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству выделено в соответствии с особыми функциями Управление транспорта и связи. Управление имеет следующие компетенции в области развития транспортной инфраструктуры:

1. Обеспечивает равенство доступа на рынок транспортных услуг перевозчиков на территории городского округа.

2. Обеспечивает создание благоприятных и безопасных дорожных условий на территории городского округа.

3. Координирует обследование состояния и обустройства пешеходных переходов в местах массового скопления обучающихся в районах общеобразовательных учреждений на территории городского округа.

4. Обеспечивает организацию проведения конкурса на право заключения договора на обслуживание пассажирских перевозок на муниципальных маршрутах

¹ Устав Старооскольского городского округа Белгородской области от 18 марта 2008 г. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения 25.11.2015)

регулярных перевозок на территории городского округа.

5. Обеспечивает выдачу разрешений на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов на территории городского округа.

6. Обеспечивает организацию маршрутных пассажирских перевозок на автомобильном транспорте и осуществление контроля за работой пассажирского транспорта.

7. Обеспечивает организацию пассажирского обслуживания льготных категорий граждан по единым социальным проездным билетам на территории Старооскольского городского округа.

8. Координирует обследование аварийно-опасных участков на автодорогах с составлением схем обустройства искусственной неровности на территории Старооскольского городского округа.

9. Осуществляет контроль обеспечения доступности и гарантированности предоставления качественных услуг при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа на территории городского округа.

10. Координирует разработку паспортов на регулярные муниципальные маршруты на территории Старооскольского городского округа.

11. Информировывает население о принимаемых и принятых решениях в сфере транспортного обслуживания.

12. Оказывает содействие в разрешении споров в сфере транспортного обеспечения в пределах своей компетенции.

13. Организует работу по подготовке дислокации дорожных знаков и разметки на территории городского округа.

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 2018 года составила 1333,4 км, в том числе с твердым покрытием – 1014,19 км, из них с усовершенствованным покрытием – 1007,21 км. Дороги с твердым покрытием составляют около 80% общей протяженности дорог городского округа.

Работы по содержанию улично-дорожной сети Старооскольского городского округа проводятся круглогодично.

В летний период источниками загрязнения проезжей части дорог являются пыль и мусор, приносимые ветром, а также грязь, заносимая колесами автомобилей. При движении транспорта наносы песка, пыли, грунта действуют на покрытие дорожного полотна как абразивный материал и способствуют преждевременному его износу. Прикатанный колесами грунт создает неровности на покрытиях и снижает срок эксплуатации автотранспортных средств. Наносы глины и ила на покрытиях при увлажнении снижают коэффициент сцепления с дорожным полотном, что сказывается на безопасности дорожного движения.

Поэтому очень важно своевременно выполнять работы по удалению загрязнений, скапливающихся на покрытии дорог и приводящих к запыленности воздуха и ухудшению эстетичного вида территории округа.

В зимний период необходимо обеспечивать такое состояние дорог, которое в максимально возможной степени удовлетворяет требованиям непрерывного,

удобного и безопасного движения автотранспорта с расчетной скоростью по дорогам городского округа.

Большое значение имеет своевременность очистки дорог от снега и льда. При несвоевременной уборке выпавший снег под воздействием колес автомобилей уплотняется, и на покрытии образуются снежные колеи и снежно-ледяной накат, что значительно ухудшает условия движения транспортных средств и может привести к ДТП.

Развитие сети дорог с усовершенствованным покрытием, увеличение интенсивности транспортного движения, быстрый рост жилищного строительства, рост уровня жизни населения Старооскольского городского округа требуют повышения оперативности и качества выполнения работ по содержанию и своевременной уборке дорог и улиц.

Организация пассажирских перевозок в Старооскольском городском округе осуществляется в соответствии с Положением об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа¹.

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 действующего².

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

¹ О внесении изменений в Положение об организации транспортного обслуживания населения на территории Старооскольского городского округа : Решение Совета депутатов Старооскольского городского округа Белгородской обл. от 07.07.2016 N 445 // Оскольский край. – 2016. – № 259-281.

² Об утверждении муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы» : Постановление Главы администрации Старооскольского городского округа от 30 ноября 2014 г. № 3683. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения: 22.03.2018).

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 – 80 %¹.

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.

Автомобильная дорога, как любое другое инженерное сооружение, рассчитана на определенный срок службы, в течение которого она подвергается различного рода воздействиям транспорта и погодно-климатических факторов (влага, температура). Самым первым и наиболее незащищенным ее элементом, испытывающим такие воздействия, является асфальтобетонное покрытие.

¹ URL: <http://oskolregion.ru>. (дата обращения 22.04.2016).

Дорожные службы города Старый Оскол ежегодно выполняют значительные объемы работ по ликвидации появившихся дефектов и разрушений. Практикой установлено, что поверхность покрытия, нуждающаяся в локальном текущем ремонте, ежегодно может составлять до 2-3 % от общей площади покрытия дороги или ее участка. Когда серьезные повреждения и дефекты достигают 12-15%, общепринято ставить на ремонт все 100 % этой площади.

Ревизия внутриквартальных территорий Старооскольского городского округа показала, что вследствие целого ряда причин, таких как естественное старение твердых дорожных покрытий, малых архитектурных форм и зеленых насаждений, некачественное восстановление благоустройства после проведения ремонтных работ на инженерных сетях, существующее состояние благоустройства не соответствует СНиП. Твердые покрытия нуждаются в восстановлении, число существующих малых архитектурных форм не отвечает потребностям населения. В связи с ростом числа автомобилей возникла необходимость в устройстве новых и восстановлении существующих внутриквартальных проездов и парковок автотранспорта.

Доведение технического и эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения населенных пунктов и состояния дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов до нормативных требований позволит улучшить качество жизни жителей населенных пунктов, повысить привлекательность и ускорить развитие территории Старооскольского городского округа.

Обеспечивая качественную работу, пассажирский транспорт осуществляет доставку работающего населения к местам приложения труда и оказывает влияние на эффективное функционирование экономики региона. Социальный эффект от развития системы городского пассажирского транспорта проявляется в повышении доступности учреждений образования, здравоохранения и спорта, культуры и отдыха, торговли, что способствует полному удовлетворению спроса населения на различные виды услуг. В связи с этим экономический потенциал города и развитие системы городского пассажирского транспорта взаимообусловлены.

В настоящее время предприятия городского пассажирского транспорта,

особенно в регионах-реципиентах, находятся в трудной экономической ситуации. Сложность финансово-экономического положения проявилась в отрицательной динамике убыточных транспортных организаций и физического состояния подвижного состава.

Характерной чертой транспортного парка является высокая степень износа – более 57%. Пассажирский городской транспорт – самый проблемный транспорт в России в целом и регионах в частности¹. Это связано также с тем, что нет регионального и местного значения, находящиеся в собственности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, являются важнейшими составляющими единой дорожной сети страны. Также следует отметить неудовлетворительное состояние транспортных средств межгородского назначения. Поездка в Белгород или Воронеж жителей Старооскольского городского округа лишена всякого комфорта, а иногда и небезопасна.

В городе Старый Оскол перегрузка улично-дорожной сети личными автомобилями создает серьезные препятствия для работы общественного транспорта. Поэтому реформа городского пассажирского транспорта должна сопровождаться применением административно-правовых и экономических механизмов, рационально ограничивающих использование личного автотранспорта при наличии альтернативных качественных услуг общественного транспорта, а также архитектурно-планировочных решений для повышения пропускной способности улично-дорожной сети и создающих приоритетные условия для общественного транспорта.

Уделяется внимание развитию городского транспорта и городской транспортной инфраструктуры, оставляя решение этой проблемы на усмотрение органов государственной власти субъектов РФ и городских муниципалитетов. В результате к настоящему времени субъекты Российской Федерации решают вопросы регулирования развития транспорта общего пользования, включая законодательные аспекты, практически самостоятельно. В органах государственной власти субъектов

¹ Яговкина В.А. Особенности разработки и принятия муниципальных документов стратегического планирования// Практика муниципального управления. 2015. № 2. С. 27.

Российской Федерации и местного самоуправления, как правило, не хватает специалистов, разбирающихся в вопросах транспорта.

Тарифы на Старооскольском городском транспорте за последние несколько лет выросли более чем в два раза. В значительной мере это связано с ростом расходов, плохим техническим состоянием транспортных средств, низким уровнем квалификации части водителей. Владельцы маршрутных такси часто нарушают трудовое законодательство, удлиняют рабочий день персонала и, пользуясь несовершенной практикой налогообложения, ставят в качестве главной задачи извлечение максимальной прибыли, скрывают реальный доход.

Устойчивое и эффективное функционирование городского пассажирского транспорта, с одной стороны, является одним из важнейших элементов социально-экономической инфраструктуры, а с другой - одним из условий улучшения качества жизни населения. Реформирование системы общественного пассажирского транспорта, предпринятое в первые годы рыночных реформ в России, было практически сведено к его передаче в ведение местных администраций, не имеющих ни финансовых, ни административных возможностей не только развивать, но и поддерживать перевозки на приемлемом уровне.

Предприятия пассажирского транспорта находятся в состоянии постоянного финансового кризиса, который проявляется в быстром многократном росте издержек на приобретение энергии, топлива, техническое содержание и обновление подвижного состава. Вследствие этого деятельность большинства пассажирских предприятий субсидируется за счет средств местных бюджетов, однако существующий уровень субсидий крайне мал.

В настоящее время общий износ улично-дорожной сети составляет 65%, транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог не может считаться удовлетворительным, поскольку наибольшее количество автодорог не соответствуют требованиям нормативных документов и современным экономическим потребностям¹. Неудовлетворительная прочность дорожных одежд,

¹ Родионов А.Ю. Методические рекомендации по вопросам организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований. М., 2014. С. 23.

неудовлетворительные ровность и сцепные свойства дорожных покрытий, неудовлетворительные геометрические параметры автомобильных дорог - основные характеристики, требующие приведения в соответствии с нормами в условиях возрастающей интенсивности движения и увеличения количества автотранспортных средств.

В последние годы увеличение экономической активности населения и рост парка автотранспортных средств привели к резкому повышению числа дорожно-транспортных происшествий. Одна из причин - сопутствующие дорожные условия, связанные как с неудовлетворительным содержанием автомобильных дорог, так и с их недостаточным техническим оснащением. Требуется особое внимание к работам по содержанию автомобильных дорог, включающих в себя своевременное устранение ямочности и других дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену ограждений, устройство освещения и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства эксплуатации автодорог и увеличение срока службы их покрытий.

В сложившихся условиях необходимо улучшить состояние и техническую оснащенность объектов дорожной инфраструктуры, привести их в соответствие с современными требованиями, ликвидировать имеющиеся "узкие" места, увеличить пропускную способность звеньев, ограничивающих передвижение транспорта.

Для безопасного движения населения к школьным и к дошкольным учреждениям, необходимо привести в удовлетворительное состояние тротуары в населенных пунктах всего Старооскольского городского округа.

Таким образом, можно выделить основные проблемы развития транспортной системы Старооскольского городского округа.

1. Отсутствие концепции в отношении конкуренции в сфере транспортного обслуживания городского населения открывает простор для произвольных ограничений конкуренции на региональном и местном уровнях.

2. Финансовая и организационная политика органов власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления Старооскольского городского округа по отношению к организации транспортного обслуживания

городского населения не исходит из ясных критериев и норм разграничения между двумя различными по требуемой степени вмешательства категориями перевозок: перевозками на основе государственного/муниципального заказа на осуществление социально значимых перевозок, которые нуждаются в бюджетном финансировании; перевозками вне государственного/муниципального заказа, в отношении которых вмешательство со стороны органов власти в рыночные процессы должно сводиться в основном к регулированию маршрутов и формированию условий и порядка предоставления данного вида услуг по транспортному обслуживанию населения. Иначе говоря, в настоящее время отсутствуют подходы к определению размеров той части городского пассажирского транспортного комплекса, которая требует финансовых ресурсов государства и местного самоуправления, и той ее части, где достаточно использовать меры нефинансового регулирования при поддержании условий для самофинансирования пассажирских перевозчиков. Отсюда - отсутствие обоснованного подхода к определению потребности населения в льготном проезде и соответствующем финансировании на основе государственного/муниципального заказа. Следствиями отсутствия такого подхода являются:

- распространение системы государственного/муниципального финансирования в форме дотируемого заказа на большую часть пассажирских перевозок;

- принятие не обеспеченных бюджетными ресурсами для компенсации выпадающих доходов перевозчиков федеральных и региональных нормативных правовых актов о предоставлении бесплатного или иного льготного проезда многочисленным категориям населения;

- излишняя "зарегулированность" перевозок в целом на региональном и муниципальном уровнях и одновременно недостаток мер по созданию условий финансирования той их части, которая не нуждается в бюджетной поддержке;

- упомянутая ранее тенденция в муниципальных образованиях к государственной и муниципальной монополии на предоставление услуг по транспортному обслуживанию населения как средству упрощения контроля за работой городского пассажирского транспортного комплекса.

3. Пробел в федеральных нормах формирования государственно го/муниципального заказа на предоставление услуг по транспортному обслуживанию населения имеет своим следствием возникновение обрат ного подхода к определению объемов государственного/муниципального заказа - по наличию средств в бюджетах соответствующих уровней.

4. Основная проблема государственной финансовой политики в отношении «провалов» рынка в городском пассажирском транспортном комплексе состоит в том, что не установлен реально требуемый, исходя из целей социальной политики, объем льготных перевозок населения, учи тывающий существующие и перспективные возможности бюджетов всех уровней по финансированию такого проезда, реальные приоритеты фе деральной и региональной социальной политики. В первую очередь, это относится к бесплатным и иным льготным перевозкам отдельных катего рий населения Старооскольского городского округа.

5. Предоставление права на льготный проезд осуществляется на основании многочисленных федеральных и в меньшей степени региональных и местных нормативных правовых актов, принятых в подавляющем боль шинстве случаев без сколько-нибудь корректного учета имеющихся воз можностей бюджетного финансирования. В общей сложности насчиты вается около 65 категорий граждан, имеющих льготы на оплату проезда на городском пассажирском транспорте, установленные на федеральном уровне.

6. Финансовые органы всех уровней не опираются на эффективные общие принципы, методологию определения и нормы расчета требуемых объемов финансирования компенсации льгот на проезд, которые бы до статочно точно учитывали действительные объемы перевозок граждан в регионах и муниципальных образованиях. Это в особенности касается «обезличенных» перевозок льготных категорий населения в городском пассажирском транспорте. Действующие федеральные нормы исходят из условного единого показателя числа поездок в месяц, хотя и предусмат ривают проведение периодических обследований пассажиропотоков на городском пассажирском транспорте, в том числе и

пассажиропотоков граждан, имеющих льготы на оплату проезда¹.

7. В рамках существующих взаимоотношений с муниципалитетом (собственником имущества) и муниципальными предприятиями пассажирского транспорта не определены цели функционирования последних. Как результат, в системе тарифного регулирования отсутствуют формализованные цели регулирования предприятий пассажирского транспорта, необходимые для того, чтобы можно было установить взаимные обязательства сторон по их достижению.

8. В настоящее время образование тарифа на пассажирские перевозки по всем видам сообщений происходит по принципу «издержки плюс рентабельность», т.е. к расчетной себестоимости услуги прибавляется определенный процент рентабельности и исходя из этого формируются итоговые значения тарифов. Такая система, основанная на затратных принципах формирования тарифов, никоим образом не стимулирует транспортные предприятия к снижению себестоимости. Действительно, если транспортное предприятие снизит себестоимость пассажирской перевозки, то в рамках существующей системы тарифного регулирования тариф также будет снижен. Если прибыль, включаемая в тариф, рассчитывается как определенный процент от себестоимости, то снижение издержек приведет и к снижению абсолютной величины включаемой в тариф прибыли. В результате транспортное предприятие оказывается заинтересованным в росте себестоимости.

Таким образом, проведенный анализ практики муниципального управления устойчивым функционированием транспортной системы Старооскольского городского округа позволяет сформулировать ряд выводов:

1. В составе Департамента по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству в Старооскольском городском округе выделено Управление транспорта и связи. Управление выполняет функции в области транспортного обслуживания и стремится к созданию благоприятных и безопасных дорожных условий на территории городского округа

2. Учитывая большое социально-экономическое значение пассажирского

¹ Родионов А.Ю. Методические рекомендации по вопросам организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований. М., 2016. С. 45-48.

транспорта общего пользования, необходимо продолжать совершенствование транспортной системы, позволяющей администрации Старооскольского городского округа в рамках выполнения функций организатора перевозок путем использования экономических и нормативных рычагов осуществлять контроль над развитием рынка пассажирских перевозок. Реформа городского пассажирского транспорта должна сопровождаться применением административно-правовых и экономических механизмов, рационально ограничивающих использование личного автотранспорта при наличии альтернативных качественных услуг общественного транспорта, а также архитектурно-планировочных решений для повышения пропускной способности улично-дорожной сети и создающих приоритетные условия для общественного транспорта.

3. Финансовая и организационная политика органов власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления Старооскольского городского округа по отношению к организации транспортного обслуживания городского населения должна исходить из ясных критериев и норм разграничения между двумя различными по требуемой степени вмешательства категориями перевозок: перевозками на основе государственного/муниципального заказа на осуществление социально значимых перевозок, которые нуждаются в бюджетном финансировании; перевозками вне государственного/муниципального заказа.

РАЗДЕЛ III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРООСКОЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Транспортная система является одним из главных инструментов в решении крупнейших политических и экономических задач, в обеспечении обороноспособности страны, в связи с чем, неотъемлемой частью Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года являются приоритеты военной безопасности в Транспортной стратегии Российской Федерации.

Для выполнения задач содержания и расширения городской улично-дорожной сети в рамках имеющегося объема финансовых ресурсов администрация Старооскольского городского округа при поддержке региональных и федеральных властей должна принять ряд мер:

1. *Проведение обследований состояния УДС (улично-дорожной сети).* Для достижения максимальной эффективности расходов на содержание и ремонт УДС все муниципалитеты должны иметь актуальную информацию о состоянии автомобильных дорог, а также о составе и объеме транспортного потока на всех городских улицах, чтобы принимать обоснованные решения, касающиеся содержания и ремонта автомобильных дорог. Эта информация должна храниться в автоматизированной базе данных, к которой могли бы пользоваться соответствующие городские комитеты, поскольку эта информация необходима и для целей организации дорожного движения, и для целей развития общественного транспорта. Помимо того, что в этой базе данных может храниться информация о состоянии УДС и параметрах транспортного потока, ее можно расширить с охватом данных о других дорожных объектах, расположенных в полосе отвода улиц - например, об объектах ливневой канализации, тротуарах, уличном освещении.

2. *Применение инструментария, предназначенного для управления автомобильными дорогами.* Помимо сбора и хранения информации о состоянии автомобильных дорог муниципалитетам необходимо внедрить современные

системы управления автомобильными дорогами, чтобы принимать оптимальные обоснованные решения относительно содержания и ремонта существующей дорожной сети. Центральным элементом такой системы является автоматизирующая методика определения приоритетов, с помощью которой устанавливается относительная приоритетность участков дорожной сети с точки зрения их содержания. Она определяется на основе данных о прочности и состоянии дорожного покрытия, объемах транспортного потока с разбивкой по видам транспортных средств, затратах на эксплуатацию транспортных средств и расценках на предполагаемые дорожные работы.

К числу современных инструментов управления автомобильными дорогами, внедренных в коммерческий оборот, относятся модели HDM-4 и RONET. Разработанная Всемирным банком модель RONET предназначена для оценки текущих характеристик дорожных сетей, а также их будущих показателей в зависимости от проведения работ различного уровня. Модель RONET (версия 2.00) включает три оценочных модуля:

- 1) модуль оценки текущего состояния, рассчитывающий статистические показатели и индикаторы мониторинга сети;
- 2) модуль оценки эффективности, оценивающий уровень эффективности сети и необходимый бюджет при разных нормах содержания и ремонта;
- 3) модуль оценки доходов от пользования дорогами, который оценивает объем поступлений от сборов с пользователей дорог и сравнивает его с потребностями в финансировании. Модель RONET v.2.0 предусматривает множество различных вариантов конфигурации и была выпущена в полном объеме в январе 2009 г.

Применяя эти инструменты, муниципалитеты должны определить следующее:

- оптимальную стратегию содержания дорожной сети и соответствующий бюджет;
- влияние различных объемов финансирования на будущее качество магистральных и второстепенных городских улиц и дорог;
- экономические последствия бюджетных ограничений;
- пятилетнюю программу работ для наиболее вероятного бюджетного

сценария (сценариев).

3. *Определение приоритетности предлагаемых инвестиций в строительство новых автомобильных дорог с учетом их экономической целесообразности и в соответствии с комплексными транспортными стратегиями.* Тщательный отбор предложений о строительстве новых и модернизации существующих участков автомобильных дорог в ответ на рост спроса на перевозки и застройку новых территорий имеет особое значение ввиду ограниченности финансовых ресурсов, выделяемых на все виды транспортных инвестиций.

Инвестиции в новое строительство, скорее всего, потребуют большого объема средств и должны осуществляться в рамках комплексной стратегии развития городского транспорта и транспортной инвестиционной программы. Каждое предложение, предусматривающее значительную модернизацию участка дорожной сети, должно проходить тщательную унифицированную оценку с точки зрения соотношения затрат и выгода или экономической внутренней нормы доходности. Введение требования о том, чтобы муниципалитет и вышестоящий субъект Российской Федерации (область) заключали между собой соглашение о разработке долгосрочной транспортной стратегии и программы расходов на среднесрочную перспективу, должно стать важным стимулом к осуществлению рациональных инвестиций в дорожную сеть.

4. *Пересмотр функциональной классификации автомобильных дорог и принципов проектирования городской улично-дорожной сети.* Наиболее распространенным подходом является классификация участков УДС в зависимости от их целевого предназначения (функции). Функциональная классификация дает городской администрации четкие ориентиры в отношении необходимых норм проектирования, инвестиционных приоритетов и соответствующих мер регулирования доступа к автомобильным дорогам. Кроме того, такая система классификации может быть полезна с точки зрения определения приоритетных инвестиций в содержание автомобильных дорог и увеличение их пропускной способности.

Наряду с пересмотром действующей классификации целесообразно проанализировать и обновить нормы проектирования городской УДС и возможные варианты проектирования участков УДС с учетом их функциональной классификации. Ведущую роль в обновлении функциональной классификации автомобильных дорог и норм проектирования УДС должен взять на себя федеральный консультационный орган по вопросам городского транспорта. Кроме того, он может оказать дополнительное содействие нескольким пилотным городам в применении этой классификации и новых норм проектирования УДС.

5. *Внедрение более совершенной практики содержания автомобильных дорог.* При том, что многие муниципалитеты содержат дорожную сеть собственными силами, мировой опыт говорит о том, что конкурсное заключение контрактов на содержание и ремонт автомобильных дорог с внешними подрядчиками, возможно, является более эффективной схемой с точки зрения затрат. Городам, где не практикуется заключение внешних контрактов на эти работы, следует рекомендовать рассмотреть возможность применения такой схемы. Один из вариантов заключается в том, чтобы с течением времени постепенно увеличивать часть дорожной сети, содержанием и ремонтом которой занимаются внешние подрядчики. Опыт также показывает, что, помимо заключения внешних контрактов на эти услуги, большой эффект с точки зрения внедрения наиболее рентабельных методов содержания дорожной сети дают условия контрактов и система управления контрактами.

Так, например, исследования, определяющие объем работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог, включая обследование состояния автомобильных дорог, исследования дорожного движения, исследования в целях определения категории необходимых работ (например, текущее содержание или ремонт дорожного покрытия) и оценку бюджета, необходимого для каждого участка автомобильной дороги, следует проводить еще до конкурса по контрактам на содержание автомобильных дорог, а не включать эти задания в состав присужденного контракта. Такой подход позволяет более объективно оценить конкурсные заявки и присудить контракт самому достойному участнику.

Федеральный консультационный орган по вопросам городского транспорта может давать ориентиры, составляя образцы технических заданий для заключения контрактов на содержание и ремонт автомобильных дорог.

6. *Введение контрактов с оплатой по результатам (от англ. “performance based contracting”).* Контракты с оплатой по результатам (КОР) широко распространены в Великобритании, Франции, Австралии, Новой Зеландии, Нидерландах, Швеции, Норвегии, Финляндии, некоторых штатах США и Канаде. Большинство стран, применяющих КОР, добились значительного сокращения расходов на содержание автомобильных дорог – на 10-40%. Помимо снижения стоимости содержания автомобильных дорог, КОР имеет ряд других известных преимуществ перед традиционным контрактом с оплатой по объему исходных ресурсов. Во-первых, КОР позволяет лучше контролировать результаты работ, поскольку платеж подрядчику четко увязан с состоянием автомобильной дороги. Во-вторых, используя КОР, госсектор может сократить фиксированные издержки, поскольку отпадает необходимость иметь персонал для проведения работ по содержанию автомобильных дорог. В-третьих, платежи становятся более предсказуемыми, поскольку нет практически никакого риска внесения поправок в контракт. Наконец, КОР хорошо согласуется с предлагаемыми автоматизированными инструментами управления автомобильными дорогами. Управление контрактами с оплатой по результатам требует от работников дорожного хозяйства аналогичного набора навыков (например, навыков диагностического контроля) и помогает принимать инвестиционные решения на основании научной оценки состояния автомобильных дорог¹.

7. *Введение требований к развитию УДС (улично-дорожной сети) для застройщиков.* Во многих городах нет никаких положений, согласно которым застройщики обязаны построить соответствующие новые улицы и дороги при застройке новых территорий или модернизировать существующие улицы и дороги, если новая застройка требует увеличения пропускной способности УДС. В

¹ Южаков В.Н. Государственное управление по результатам: о подготовке проекта федерального закона «Об основах государственного управления в Российской Федерации» // Вопросы государственного и муниципального управления. 2016. № 1. С. 129.

результате многие муниципалитеты вынуждены сами проводить эти работы, а если это невозможно, транспортная ситуация ухудшается. Нужно обязать застройщиков либо проводить установленные правилами работы по развитию УДС, либо выплачивать компенсацию муниципалитету. Подобные требования должны опираться на хорошо проработанные оценки воздействия застройки территорий. Здесь может быть весьма полезен федеральный консультационный орган по вопросам городского транспорта: он может разработать образец оценки воздействия застройки территории и примерное положение о требованиях к застройщикам. Кроме того, консультационный орган может оказать содействие отдельным городам в проведении такой оценки и применении положения о требованиях к застройщикам.

8. *Планирование автомобильных дорог на территории городской агломерации.* Многие города расширяются, выходя далеко за пределы административных границ основного муниципально го образования, и рост городов, скорее всего, будет все больше происходить именно в этих периферийных районах. С учетом этого более крупные муниципалитеты, где имеет место такой рост, должны рассмотреть возможность более активного планирования и координации действий в масштабах городской агломерации с целью обеспечения содержания и развития дорожной сети, обслуживающей весь регион.

Устойчивое и эффективное развитие дорожно-транспортного комплекса – необходимое условие для обеспечения и повышения качества жизни населения. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает условия жизнедеятельности населения района, являясь важным инструментом достижения социальных и экономических целей. Это не только отрасль, перемещающая грузы и людей, но и в первую очередь межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Учитывая рост автомобилизации населения, приобретает особую актуальность и проблема со строительством и реконструкцией автомобильных дорог.

Особенность дорожно-транспортного комплекса Старооскольского городского округа определяется рядом факторов:

- выполнение функций по транспортному обеспечению населения

Старооскольского городского округа;

– развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, системы пассажирского транспорта общего пользования.

Разработка мероприятий направлена на обеспечение комфортного проживания населения, безопасного движения транспортных средств и улучшение инфраструктуры округа.

Основными целями совершенствования муниципального управления функционированием транспортной системы Старооскольского городского округа являются:

- улучшение состояния улично-дорожной сети;
- повышение доступности и качества транспортных услуг для населения;
- повышение безопасности дорожно-транспортного комплекса.

Исходя из поставленных целей можно сформулировать ряд задач в направлении совершенствования системы транспортных услуг в Старооскольском городском округе.

1. Увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям.

2. Обеспечение доступности и устойчивости транспортного сообщения между населенными пунктами муниципального образования.

3. Обеспечение ремонта объектов дорожного хозяйства в соответствии с нормативными требованиями и требованиями законодательства, применение современных эффективных методов и материалов при выполнении работ по содержанию объектов транспортной инфраструктуры.

4. Повышение транспортной доступности населенных пунктов муниципального образования для работы аварийных и специальных служб¹.

Основными мероприятиями для решения поставленных задач должны выступить:

1. Обновление подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта

¹ Регинский А.Х. Разработка долгосрочных документов муниципальных образований в сфере ЖКХ // Практика муниципального управления. 2015. № 2. С. 103.

и обеспечение безопасной перевозки пассажиров:

- приобретение эффективных моделей подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта;
- внедрение лизинговых форм приобретения пассажирского автотранспорта с поддержкой региональных органов власти.

2. Ремонт и содержание объектов дорожного хозяйства Старооскольского городского округа. Развитие и реконструкция сети сельских автомобильных дорог. В рамках данного направления предполагается осуществление ремонта и содержания дорог общего пользования местного значения. Также должен быть осуществлен ремонт и содержание дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов. Кроме того, в рамках указанного мероприятия осуществляется:

- устройство асфальтобетонного покрытия и ямочный ремонт дорог общего пользования местного значения;
- ремонт сопряжений с деформационными швами мостовых сооружений, люками колодцев и ливнесточными решетками;
- ремонт бортовых (бордюрных) камней;
- подсыпка и укрепление обочин;
- ограждение аварийных провалов.
- механизированная и ручная чистка покрытия тротуаров и пешеходных зон, дорог общего пользования;
- сгребание и подметание снега с проезжей части тротуаров и пешеходных зон, дорог общего пользования;
- россыпь противогололёдных материалов;
- удаление снежных накатов, наледи и пр.

3. Увеличение пропускной способности на улицах города с транзитным движением автотранспорта: приведение параметров автодорог в оптимальное состояние позволит значительно улучшить эксплуатационные характеристики дорог и улиц, обеспечить проезд с достаточно высокими скоростями, а это в свою очередь позволит снизить аварийность на улицах, уменьшить выбросы, пыль, шум и в

конечном итоге сократить отрицательное воздействие на окружающую среду.

4. Совершенствование нормативно-правовой базы, в том числе по урегулированию вопросов пассажирских перевозок и системы регулирования тарифов.

5. Повышение качества разработки проектно-сметной документации.

6. Нормативное обеспечение качества дорожных работ:

- разработка и совершенствование системы технических нормативов для автомобильных дорог и дорожных работ;
- внедрение системы контроля качества выполнения дорожных работ, сертификации сырья, материалов и технологий.

7. Развитие сети парковок на территории Старооскольского городского округа. Направление предполагает реализацию следующих мероприятий:

- проектирование и строительство парковок на территории Старооскольского городского округа, что обеспечит население муниципального образования доступными парковочными местами;
- внедрение автоматизированной системы управления парковками на территории Старооскольского городского округа.

Главным распорядителем бюджетных средств и исполнителем данных направлений является администрация Старооскольского городского округа.

8. Обеспечение технической безопасности на дорогах муниципального образования. Направление предполагает реализацию следующих мероприятий:

- приобретение, ремонт и содержание искусственных дорожных неровностей, дорожных знаков, нанесение дорожной разметки на территории Старооскольского городского округа, что способствует соблюдению правил безопасности дорожного движения водителями транспортных средств и пешеходами;
- разработка комплексных схем организации дорожного движения, что обеспечит реализацию органами местного самоуправления Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 года №196-ФЗ и повышение пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов. Мероприятие включает в себя проведение следующих работ: В рамках

мероприятия разрабатываются и согласовываются в установленном порядке предложения по оптимизации организации движения транспорта на улично-дорожной сети поселения, установлению скоростных режимов, определению рациональной схемы маршрутов движения грузового и транзитного транспорта, пассажирского транспорта с размещением остановок общественного транспорта; по введению одностороннего движения или ограничений движения в соответствии с категорией дороги, ее конструктивными элементами; определению возможности парковки транспортных средств; предложения по внедрению технических средств организации дорожного движения, введению светофорного регулирования на нерегулируемых перекрестках (примыканиях) улиц и дорог, пешеходных переходах, внедрению и развитию автоматизированной системы управления дорожным движением;

– проведение регулярных комиссионных проверок состояния автомобильных дорог, улично-дорожной сети, что обеспечит своевременное выявление и устранение потенциально опасных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения на территории Старооскольского городского округа.

9. Организация системы непрерывного обучения детей правилам дорожного движения, что обеспечит снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков.

В рамках мероприятия осуществляется:

– профилактические районные мероприятия с обучающимися образовательных учреждений («Единый день безопасности дорожного движения», «Внимание, дети», «Марафон творческих программ», «Слет юных инспекторов движения»);

– приобретение формы для юного инспектора, светоотражающих жилетов для обучающихся образовательных учреждений;

– приобретение оборудования для кабинетов безопасности дорожного движения, наглядных демонстрационных учебных пособий (стендов, уголков, игр, переносных дорожных знаков, плакатов, магнитных досок и т.д.).

10. Организация транспортного обслуживания в Старооскольском городском

округе. Направление предполагает реализацию следующих мероприятий:

- организация пассажирских перевозок, на которых отдельным категориям граждан, предоставляются меры социальной поддержки между поселениями в границах Старооскольского городского округа;

- организация транспортного обслуживания мероприятий, проводимых в рамках областных и муниципальных программ, что обеспечит безопасное и комфортное передвижение их участников;

- Открытие новых маршрутов.

11. Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в Старооскольском городском округе. Направление предполагает реализацию следующих мероприятий:

- строительство и реконструкция дорог общего пользования местного значения;

- паспортизация автомобильных дорог Старооскольского городского округа;

- подготовка и оформление правоустанавливающих документов на автомобильные дороги общего пользования местного значения Старооскольского городского округа.

Рассмотрим некоторые из мероприятий более детально.

Одним из важнейших элементов системы регулирования тарифов является методика подготовки заявки на тариф. Заявка перевозчика на тариф должна содержать обоснование предлагаемой величины тарифа. Помимо заявки, регулирующий орган должен использовать и другую информацию, связанную со спросом на услуги, возможностями бюджета муниципального образования и социальными факторами. Для этого регулирующий орган в соответствии с отдельной методикой формирует систему целевых индикаторов и определяет предельно допустимый уровень их значений на основе информации, предоставленной в регулирующий орган муниципалитетом или иными источниками. Одним из этих целевых индикаторов может стать предельный уровень тарифов,

приемлемый для муниципалитета и населения¹.

Обоснованным можно считать такой тариф, который приемлем для всех заинтересованных сторон: муниципалитета, пассажиров и самого перевозчика. Поэтому первый этап расчета тарифов – определение целей муниципалитета, потребителей и самого перевозчика и разработка системы индикаторов, характеризующих степень достижения этих целей. Каждый целевой индикатор должен характеризоваться областью значений, приемлемых для заинтересованных сторон. Одним из целевых индикаторов может быть предельный уровень тарифов, приемлемый для населения и бюджета муниципального образования. Установление мониторинга системы целевых индикаторов позволит убедиться, что ситуация находится в приемлемых для всех заинтересованных сторон рамках².

Второй этап расчета тарифов – определение стоимости достижения целевых показателей, т.е. расчет финансовых потребностей перевозчика.

На этом этапе определяется, какая сумма средств необходима перевозчику, чтобы обеспечить необходимое качество обслуживания по приемлемой цене в долгосрочный период. Основное противоречие между интересами потребителей и муниципалитета, с одной стороны, и интересами перевозчика – с другой, заключается в том, что потребители и муниципалитет стремятся к минимизации тарифа при удовлетворительном качестве услуг, в то время как перевозчик стремится максимизировать свою экономическую прибыль, не утруждая себя заботами о качестве. Поэтому в процессе регулирования тарифа необходимо определить, какова минимальная величина тарифа, позволяющая перевозчику покрыть свои финансовые потребности в долгосрочный период³.

Развитие конкуренции в области транспортного обслуживания городского населения – одна из тех задач, которую необходимо решать абсолютно во всех

¹ Об утверждении муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы» : Постановление Главы администрации Старооскольского городского округа от 30 ноября 2014 г. № 3683. URL: <http://oskolregion.ru> (дата обращения: 22.03.2018).

² Родионов А.Ю. Методические рекомендации по вопросам организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований. М., 2017. С.45.

³ Давыдова Л.В. Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта // Финансовая аналитика. 2016. № 12 (198). С. 2-11.

российских городах. В настоящее время, пожалуй, уже ни у кого не вызывает сомнения тот факт, что обеспечить транспортное обслуживание населения в полном объеме и с соответствующим качеством возможно только при условии дополнительного привлечения частных пассажирских автотранспортных перевозчиков.

Одним из таких условий, например, является специальное разрешение на право пассажирских перевозок – лицензия. Это основное и исчерпывающее основание для занятий пассажирскими перевозками, поскольку в процессе получения лицензии перевозчик проходит необходимый предварительный. Введение дополнительных ограничений на право заниматься предпринимательской деятельностью, в частности в виде обязательного участия в конкурсе, нарушает конституционную гарантию по использованию каждым своих способностей и имущества для предпринимательской деятельности, поскольку утверждает практику введения произвольных по основанию и количеству ограничений для такой деятельности.

В соответствии с п. 3 ст. 32 Закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления не вправе устанавливать ограничений хозяйственной деятельности предприятий, учреждений и организаций, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами и законами субъектов Российской Федерации¹.

Перечень таких случаев определен ст. 14 Федерального закона Российской Федерации от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в соответствии с которой допускается временное ограничение или прекращение движения транспортных средств на дорогах с целью обеспечения безопасности дорожного движения уполномоченными на то лицами при наличии на то оснований, установленных законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

¹ Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федер. закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2018).

Кроме того, ст. 7 Закона Российской Федерации «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» запрещает федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления принимать акты и (или) совершать действия, которые ограничивают самостоятельность хозяйствующих субъектов, создают дискриминирующие или, напротив, благоприятствующие условия для деятельности отдельных хозяйствующих субъектов, если такие акты или действия имеют либо могут иметь своим результатом ограничение конкуренции и (или) ущемление интересов хозяйствующих субъектов или граждан¹.

Принуждение перевозчика к заключению по итогам конкурса договора на выполнение пассажирских перевозок противоречит ст. 421 Гражданского Кодекса Российской Федерации (часть 1), предусматривающей, что понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена законом или добровольно принятым обязательством². Таким образом, перевозчики, выигравшие конкурс, могут заключать с организатором перевозок договор (контракт) только на добровольной основе.

Исходя из всего вышесказанного проведение конкурсов на право работы на маршрутах городского пассажирского транспорта противоречит действующему федеральному законодательству, иначе говоря, является незаконным.

Обеспечивая качественную работу, пассажирский транспорт осуществляет доставку работающего населения к местам приложения труда и оказывает влияние на эффективное функционирование экономики региона. Социальный эффект от развития системы городского пассажирского транспорта проявляется в повышении доступности учреждений образования, здравоохранения и спорта, культуры и отдыха, торговли, что способствует полному удовлетворению спроса населения на

¹ Яговкина В.А. Особенности разработки и принятия муниципальных документов стратегического планирования // Практика муниципального управления. 2015. № 2. С. 27.

² Давыдова Л.В. Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта // Финансовая аналитика. 2016. № 12 (198). С. 2-11.

различные виды услуг. В связи с этим экономический потенциал города и развитие системы городского пассажирского транспорта взаимообусловлены¹.

Таким образом, главной целью развития транспортной системы Старооскольского городского округа является ремонт автомобильных дорог и приведение их в соответствие с нормативными требованиями. Критериями оценки состояния автомобильных дорог общего пользования Старооскольского городского округа являются:

– аварийное состояние – сильное разрушение покрытия проезжей части, пешеходных тротуаров, парковочных карманов, примыканий и съездов автомобильных дорог общего пользования, наличие ям, пришедший в негодность бортовой камень, разрушение газонов;

– неудовлетворительное состояние – частичное разрушение покрытия проезжей части, пешеходных тротуаров, парковочных карманов, примыканий и съездов автомобильных дорог общего пользования, наличие ям, пришедший в негодность бортовой камень, разрушение газонов;

– удовлетворительное состояние – отсутствие разрушения покрытия проезжей части, пешеходных тротуаров, парковочных карманов, примыканий и съездов автомобильных дорог общего пользования, наличие отдельных трещин, неровностей, замена бортового камня, наличие стоянки для автотранспорта;

– хорошее состояние – отсутствие разрушения покрытия проезжей части, пешеходных тротуаров, парковочных карманов, примыканий и съездов автомобильных дорог общего пользования, замена бортового камня, наличие стоянки для автотранспорта.

Реализация предложенных мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования Старооскольского городского округа позволит обеспечить безопасность и комфортные условия передвижения автотранспорта, пешеходов на улично-дорожной сети муниципального образования.

¹ Попов Р.М. Осуществление полномочий органов местного самоуправления в случае кризиса в сфере ЖКХ // Практика муниципального управления. 2015. № 1. С. 105; Зеляк Е.Ф. Оценка значимости показателей социально -экономического развития регионов Российской Федерации // Экономическая наука современной России. 2016. № 4. С. 48.

Прогнозируемые результаты:

1. Обеспечить качественное и безопасное движение по автомобильным дорогам общего пользования на территории Старооскольского городского округа.

2. Увеличить количество машиномест на парковках общего пользования и обеспечить комфортное проживание жителей в населенных пунктах Старооскольского городского округа.

3. Снизить смертность на дорогах Старооскольского городского округа до 10,3 человек на 100 000 человек к 2019 году.

4. Обеспечить качественное транспортное обслуживание жителей в границах Старооскольского городского округа.

5. Увеличить пропускную способность автомобильных дорог общего пользования местного значения Старооскольского городского округа.

Таким образом, обоснование направлений совершенствования муниципального управления функционированием дорожной системы Старооскольского городского округа позволяет сформулировать ряд выводов:

1. Устойчивое и эффективное развитие дорожно-транспортного комплекса – необходимое условие для обеспечения и повышения качества жизни населения. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает условия жизнедеятельности населения района, являясь важным инструментом достижения социальных и экономических целей.

2. Основные направления совершенствования управления развитием транспортной системы Старооскольского городского округа связаны: с увеличением протяженности автомобильных дорог местного значения; с обеспечением доступности и устойчивости транспортного сообщения между населенными пунктами муниципального образования; с обеспечением ремонта объектов дорожного хозяйства в соответствии с нормативными требованиями и требованиями законодательства; с внесением изменений в систему нормативно-правовых актов, регулирующих экономические взаимоотношения в сфере транспортной системы.

3. Реализация предложенных мероприятий по содержанию автомобильных

дорог общего пользования Старооскольского городского округа позволит обеспечить безопасность и комфортные условия передвижения автотранспорта, пешеходов на улично-дорожной сети муниципального образования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Устойчивое развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Особая значимость транспорта в системе военной безопасности России обусловлена ее уникальным геостратегическим положением и огромным пространственным размахом. Транспортная система Российской Федерации, включающая основные виды транспорта общего пользования – железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской, внутренний водный и трубопроводный, представляет собой необходимый материальный фактор обеспечения военной безопасности государства.

Действующее федеральное законодательство возлагает на органы местного самоуправления муниципальных образований обязательства по организации транспортного обслуживания населения, однако, по существу, содержит лишь положения, регулирующие организацию маршрутов перевозок пассажиров.

Развитая транспортная система является показателем хорошего экономического и социального значения муниципального образования. Доступность для населения объектов различной направленности: работа, здравоохранение, развлечения, учебные центры и другое, говорит об успешном механизме управления данной сферы деятельности.

В нашей стране уже давно разрабатываются различные программы и транспортные стратегии, которые предлагают определенные цели для совершенствования транспортной сферы, но не достаточно четко описывают методы решения проблем. Нормальное развитие транспортной системы должно начинаться с государственной поддержки и заканчиваться качественной работой транспортных служащих.

Руководству муниципального образования необходимо разработать четкую

правовую основу, для решения вопросов между органами муниципальной власти и предприятиями транспортного обслуживания населения. Остро стоит вопрос недостаточного финансирования муниципального пассажирского транспорта, быстрого старение и изношенность городского автопарка приводит к некачественной работе транспортной системы.

Учитывая большое социально-экономическое значение пассажирского транспорта общего пользования, необходимо продолжать совершенствование транспортной системы, позволяющей администрации Старооскольского городского округа в рамках выполнения функций организатора перевозок путем использования экономических и нормативных рычагов осуществлять контроль над развитием рынка пассажирских перевозок. В составе Департамента по строительству, транспорту и жилищно-коммунальному хозяйству в Старооскольском городском округе выделено Управление транспорта и связи. Управление выполняет функции в области транспортного обслуживания и стремится к созданию благоприятных и безопасных дорожных условий на территории городского округа.

Реформа городского пассажирского транспорта должна сопровождаться применением административно-правовых и экономических механизмов, рационально ограничивающих использование личного автотранспорта при наличии альтернативных качественных услуг общественного транспорта, а также архитектурно-планировочных решений для повышения пропускной способности улично-дорожной сети и создающих приоритетные условия для общественного транспорта.

Основные направления совершенствования управления развитием транспортной системы Старооскольского городского округа связаны:

- с увеличением протяженности автомобильных дорог местного значения;
- с обеспечением доступности и устойчивости транспортного сообщения между населенными пунктами муниципального образования;
- с обеспечением ремонта объектов дорожного хозяйства в соответствии с нормативными требованиями и требованиями законодательства;
- с внесением изменений в систему нормативно-правовых актов,

регулирующих экономические взаимоотношения в сфере транспортной системы.

Реализация предложенных мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования Старооскольского городского округа позволит обеспечить безопасность и комфортные условия передвижения автотранспорта, пешеходов на улично-дорожной сети муниципального образования. Социальный эффект от развития системы городского пассажирского транспорта проявляется в повышении доступности учреждений образования, здравоохранения и спорта, культуры и отдыха, торговли, что способствует полному удовлетворению спроса населения на различные виды услуг.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года, с изменениями от 30 декабря 2008 года [Текст] // Российская газета. – 2009. – № 7 (4831). – 21 января.

2. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 № 51-ФЗ в действующей редакции с последним изменениями от 30 декабря 2012 г. № 302-ФЗ [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Консультант плюс»: [сайт]. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

3. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ [Текст] // Российская газета. – 2001. – 31 декабря.

4. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации [Текст]: федер. закон от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ (действующая редакция) // Российская газета. – 2003. – 11 ноября.

5. О государственном стратегическом планировании [Текст]: федер. закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ // Российская газета. -2014. -31июля.

6. О системе государственной службы Российской Федерации [Текст]: федер. закон от 27 мая 2003 г. № 58-ФЗ (ред. от 07.05.2013) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2003. – Ст.3216.

7. О государственной гражданской службе Российской Федерации [Текст]: федер. закон от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ // Российская газета. – 2004. – 31 июля.

8. Об основах стратегического планирования в РФ [Текст]: Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 года № 536 // Собр. законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 19. – Ст.2354.

9. О концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс]: Распоряжение правительства РФ от 17 ноября 2008 года № 1662-р (ред. от 23.07.2015) // Справочная правовая система «Консультант плюс»: [сайт]. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

10. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс]: Приказ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. № 45 // Справочная правовая система «Консультант плюс»: [сайт]. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

11. О муниципальной службе в Белгородской области: закон Белгородской области от 11.10.1996 г. № 81 (ред. от 12.10.2006) [Электронный ресурс] // Белгородская область: информационный портал: [сайт]. – Режим доступа: <http://belgorod.news-city.info>.

12. Стратегия социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Белгородской области от 25 января 2010 года №27-пп.// Белгородская область: информационный портал: [сайт]. – Режим доступа: http://belregion.ru/strat_ser/

13. Об Уставе Старооскольского городского округа Белгородской области [Электронный ресурс]: Решение Совета депутатов Старооскольского городского округа Белгородской обл. от 21.02.2008 № 24 (ред. от 31.08.2012) (Зарегистрировано в ГУ Минюста России по Центральному федеральному округу 02.04.2008 № RU313030002008001)// Справочная правовая система «Консультант плюс»: [сайт]. - <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc;base=RLAW404;n=3167>

14. Стратегия социально-экономического развития Старооскольского городского округа на долгосрочную перспективу до 2025 года, включая среднесрочную перспективу до 2014 года [Электронный ресурс] // Сайт органов местного самоуправления Старооскольского городского округа Белгородской области. - Режим доступа: <http://oskolregion.ru>

15. Об утверждении Положения об управлении проектами в Старооскольском городском округе [Электронный ресурс] : Постановление Главы администрации Старооскольского городского округа от 16 ноября 2010 г. № 2814 // Сайт органов местного самоуправления Старооскольского городского округа Белгородской области. - Режим доступа: <http://oskolregion.ru>

16. Об утверждении муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского

городского округа на 2015-2020 годы» [Электронный ресурс]: Постановление Главы администрации Старооскольского городского округа от 30 ноября 2014 г №3683 // Сайт органов местного самоуправления Старооскольского городского округа Белгородской области. - Режим доступа: [http// oskolregion.ru](http://oskolregion.ru)

17.Боголюбова, С.А. Эколого-экономическая оценка местных ресур сов [Текст] / С.А. Боголюбова. – М. : Академия, 2012. – 256 с.

18.Варнавский, В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски [Текст] / В.Г. Варнавский. – М. : Наука, 2012. – 218 с.

19.Губов, А.Ю. Муниципальная информатизация: состояние, проблемы, перспективы развития [Текст] / А.Ю. Губов // Практика муниципального управления. – 2015. – № 3. – С. 82-93.

20.Давыдова, Л.В. Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта [Текст] / Л.В. Давыдова // Финансовая аналитика. – 2016. – № 12 (198). – С. 2-11.

21.Зеляк, Е.Ф. Оценка значимости показателей социально -экономического развития регионов Российской Федерации [Текст] // Е.Ф. Зеляк, А.М. Болдырева // Экономическая наука современной России. – 2016. – № 4. – С. 48-53.

22.Зотов, В.Б. Система муниципального управления [Текст] // В.Б. Зотова. – СПб. : Питер, 2008. – 560 с.

23.Кархова, И.Ю. Особые экономические зоны как инстру мент повышения конкурентоспособности и диверсификации национальной экономики [Текст] / И.Ю. Кархова, Д.А. Кунаков // Российский внешнеэкономический вестник. – 2014. – № 9.

24.Клименко, А.В. Полномочия, функции и услуги исполнительной власти: соотношение, классификация и основные характеристики [Текст] / А.В. Клименко, О.С. Минченко // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2016. – № 1. – С.7-37.

25.Контракты между властями и частными компаниями обычно заключа ются в Великобритании на 30 лет [Текст] // Государственно-частное партнерство в России. – 2013. – № 1. – С. 87-88.

26.Кулибанова, В.В. Маркетинг сервисных услуг [Текст] / В.В. Кулибанова. –

СПб. : «Вектор», 2012. – 265 с.

27. Мишин, В.М. Исследование систем управления [Текст] / В.М. Мишин. – М. : ЮНИТИ, 2012. – 527 с.

28. Мокрый, В.С. Социально-экономическое развитие муниципальных образований в условиях реформы местного самоуправления [Текст] / В.С. Мокрый // Государственная власть и местное самоуправление. – 2012. – № 4. – С. 14-17.

29. Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем [Текст]. – М. : Издательство “Алекс” (ИП Поликанин А.А.), 2013. – 192 с.

30. Нестерова, И.В. Потенциал территории как объект стратегического государственного управления [Текст] // И.В. Нестерова // Журнал государственного и муниципального управления. – 2015. – № 5. – С. 32-41.

31. Петров, А.Н. Концептуализация подходов к формированию целостной теории услуг [Текст] / А.Н. Петров, Г.А. Карпова, Л.В. Хорева // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2012. – № 1. – С. 40-48.

32. Попов, Р.М. Осуществление полномочий органов местного самоуправления в случае кризиса в сфере ЖКХ [Текст] / Р.М. Попов // Практика муниципального управления. – 2015. – № 1. – С. 105-113.

33. Регинский, А.Х. Разработка долгосрочных документов муниципальных образований в сфере ЖКХ [Текст] / А.Х. Регинский // Практика муниципального управления. – 2015. – № 2. – С. 100-107.

34. Россия 2015 [Текст]: Стат. справочник/ Росстат. – М. : Финансы, 2015. – 62 с.

35. Родионов, А.Ю. Методические рекомендации по вопросам организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований [Текст] / А.Ю. Родионов. – М. : Фонд "Институт экономики города", 2014. – 89 с.

36. Рыжов, А.Б. Перераспределение полномочий между органами местного самоуправления и органами государственной власти субъекта РФ в сфере градостроительной деятельности [Текст] / А.Б. Рыжов // Практика муниципального управления. – 2015. – № 2. – С. 59-67.

37.Суворов, А.В. Методы построения макроэкономических сценариев социально-экономического развития [Текст] / А.В. Суворов // Проблемы прогнозирования. – 2014. – № 4. – С. 45-49.

38.Татаркин, А.И. Конкурентная активность регионов и территорий в Российской Федерации [Текст] / А.И. Татаркин // Проблемы теории и практики управления. – 2013. – № 6. – С. 8-18.

39.Тюльканов, Е.В. Эффективная реализация муниципальных программ в условиях экономической неопределенности [Текст] / Е.В. Тюльканов // Практика муниципального управления. – 2015. – № 3. – С. 32-39.

40.Цветкова, Г. Вопросы эффективности местного самоуправления [Текст] / Г. Цветкова // Экономист. – 2014. – № 9. – С. 53-59.

41.Цыгичко, В.Н. Прогнозирование социально-экономических процессов [Текст] / В.Н. Цыгичко. – М. : Финансы и статистика, 2012. – 286 с.

42.Черная, М.М. Региональная политика устойчивого развития: проблемы, особенности формирования и реализации в Российской Федерации [Текст] / М.М. Черная // Менеджмент. – 2013. – № 2. – С. 76.

43.Чиркин, В.Е. Государственное и муниципальное управление [Текст] / В.Е. Чиркин. – М. : ЮристЪ, 2009. – 320 с.

44.Швецов, А.Н. Методические подходы к оценке конкурентоспособности региона [Текст] / А.Н. Швецов // Российский экономический журнал. – 2015. – № 2. – С. 29-56.

45. Шабунина, И.М. Теория и практика региональной экономики [Текст] / И.М. Шабунина, О.А. Ломовцева, М.Ю. Трубин. – Волгоград, 1996. – 347с.

46.Шевелев, В.Н. Социология управления [Текст] / В.Н. Шевелев. – Ростов н/Д: Феникс, 2004. –391 с.

47.Шликите, И.А. Проблемы и перспективы развития системы мониторинга социально – экономического развития региона г. Белгорода [Текст] / И. А. Шликите // Проблемы экономики и управления. – 2014. – № 4. – С. 63-67.

48.Шеховцева, Л.С. Методология формирования стратегических целей развития региона [Текст] / Л.С. Шеховцева // Менеджмент в России и за

рубежом. – 2014. – № 3. – С. 67-75.

49. Широков, А.И. Основы местного самоуправления в Российской Федерации [Текст] / А.И. Широков. – М. : Редакционно-издательский центр «Муниципальная власть», 2012. – 304 с.

50. Южаков, В.Н. Государственное управление по результатам: о подготовке проекта федерального закона «Об основах государственного управления в Российской Федерации» [Текст] / В.Н. Южаков // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2016. – № 1. – С. 129-148.

51. Яговкина, В.А. Особенности разработки и принятия муниципальных документов стратегического планирования [Текст] / В.А. Яговкина // Практика муниципального управления. – 2015. – № 2. – С. 27-34.

52. Сайт администрации Старооскольского городского округа [электронный ресурс]. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://oskolregion.ru>.