

УДК 353.5

**УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

Павел Викторович Ерин

доцент, кандидат исторических наук

erin1987@mail.ru

Оксана Вячеславовна Нестерова

доцент, кандидат исторических наук

nstrvoksana@yandex.ru

Алексей Юрьевич Высочин

магистрант

chekmezov1988@list.ru

Мичуринский государственный аграрный университет

г. Мичуринск, Россия

Аннотация. В исследовании рассматриваются вопросы управления транспортной системой муниципального образования. Проводится анализ моделей управления транспортом, отмечаются сильные и слабые стороны моделей. Определяются полномочия органов муниципальной власти в транспортной сфере, отмечаются наиболее серьезные проблемы в этой сфере. Авторы предлагают направления совершенствования транспортной сферы.

Ключевые слова: транспортная система, муниципальное управление, модель управления, транспорт, дорожное хозяйство.

Транспортная система это очень сложная сфера. Управление данной сферой означает регулирование и координацию всех её составных частей. При этом на органах управления лежит ответственность не нарушить работу системы, обеспечить её совершенствование и предугадать будущие вызовы. Единого подхода в системе управления не сформировано, поэтому поиск такой модели продолжается. Но можно отметить, что единая модель вряд ли возможна, каждая транспортная система индивидуальна, ресурсы управления различны [10, с. 155]. Возможно выявление удачных вариантов управленческих решений и их адаптированный перенос в другие системы.

Существуют различные модели управления транспортным хозяйством муниципального образования [5, с. 113]. Рассмотрим некоторые из них.

Централизованная модель управления транспортным хозяйством муниципального образования предполагает централизацию всех функций управления муниципальным транспортным парком в одной управленческой структуре (обычно это отдел, департамент, управление), которая формируется самим муниципалитетом. Таким образом, ответственность за управление, ремонт и обслуживание муниципальных транспортных средств, закупку необходимых материалов и запасных частей и т.д. лежит на одной управленческой структуре. Ключевые преимущества централизованной модели управления включают:

- упрощение управления и повышение координации всех аспектов деятельности в рамках муниципального транспортного парка;
- одновременное принятие решений по всем аспектам управления и простой механизм координации между различными структурами муниципального образования;
- снижение издержек на управление и координацию деятельности муниципального транспортного парка благодаря сокращению количества управленческих структур внутри муниципалитета;

– улучшение контроля над деятельностью и затратами на управление муниципальным транспортным парком, что позволяет повышать эффективность его функционирования.

Централизованная модель управления может также иметь свои недостатки, включающие:

– большая нагрузка на центральную управленческую структуру, управление которой может стать сложнее в случае, когда площадь территории муниципалитета большая, а расстояния между разными точками значительные;

– недостаток гибкости в управлении, что может отразиться на ухудшении каждой отдельной области деятельности;

– небольшое внимание к местным особенностям, потребностям жителей, которое может ухудшать качество транспортного обслуживания.

Таким образом, в этой модели управление транспортным хозяйством осуществляется централизованно из одного места. Эта модель наиболее эффективна при небольших муниципалитетах с небольшим количеством муниципальных транспортных средств и персонала. Она обеспечивает максимальную координацию и унифицированность всей деятельности и снижает издержки на управление и координацию.

Децентрализованная модель управления транспортным хозяйством муниципального образования предполагает разделение управления на несколько отдельных подразделений, каждое из которых отвечает за свою часть муниципального транспортного парка или его аспекты, например, за маршруты, транспортные средства, водителей. Каждое подразделение может быть ответственно за свою работу, принимать решения и осуществлять контроль и управление в рамках своих компетенций.

Основные преимущества децентрализованной модели управления включают:

– гибкость в управлении, так как каждое подразделение может быстро реагировать на изменения и адаптироваться к ситуации;

– учет местных особенностей и потребностей жителей, возможность управлять транспортным парком, учитывая специфику каждого района или группы жителей.

создание более эффективной системы управления благодаря распределению обязанностей и ответственности на отдельные подразделения, что упрощает их работу и повышает эффективность управления в целом;

– более точный контроль и управление затратами на управление муниципальным транспортом, так как каждое подразделение может контролировать затраты на свою работу.

Децентрализованная модель управления также может иметь свои недостатки, включающие:

– сложность в координации между подразделениями, особенно в случае, когда они расположены на больших территориях и имеют разные задачи;

– возможность возникновения дублирования функций и дополнительных затрат на управление, так как каждое подразделение требует своих ресурсов и персонала;

– ограниченность управления в целом, так как взгляд на управление муниципальным транспортом может быть сужен до управления конкретными аспектами транспортного парка, и это может негативно отразиться на общей эффективности управления.

Таким образом, в этой модели управление транспортным хозяйством распределено между различными управленческими структурами муниципалитета. Такой подход позволяет более эффективно управлять различными типами муниципальных транспортных средств и транспортными услугами. Каждый участок может быть более адаптирован к различным потребностям и требованиям.

Модель партнерства с частными компаниями в управлении транспортным хозяйством муниципального образования предусматривает сотрудничество и взаимодействие между муниципалитетом и частной компанией для обеспечения качественного и эффективного управления транспортным парком.

В рамках этой модели муниципалитет может привлекать частные компании для выполнения определенных функций, например, перевозки жителей, управление паркингами [8, с. 83].

Основные преимущества модели партнерства с частными компаниями в управлении транспортом включают:

- использование опыта и экспертизы частных компаний в области управления транспортным парком, что позволяет муниципалитету сэкономить время и ресурсы на организацию своего транспортного хозяйства;

- снижение общих затрат на управление транспортом, так как частные компании могут обеспечивать услуги по сниженным ценам благодаря своей опытности и наличию необходимой техники;

- оптимизация расходов на транспортный парк, так как частные компании могут использовать эффективные методы и подходы для управления транспортным парком, что повысит его эффективность.

Данная модель также может иметь некоторые недостатки, которые включают:

- риск потери контроля над управлением транспортным парком, так как муниципалитет может быть не в состоянии полностью контролировать и управлять действиями частной компании;

- ограничение гибкости в управлении, так как частная компания может иметь свои собственные правила и стратегии управления, которые не всегда соответствуют целям муниципалитета;

- ограниченность территории, на которой действует модель партнерства, так как частная компания может сосредоточить свою работу только на определенных объектах управления транспортом.

В этой модели частные компании предоставляют услуги по перевозке пассажиров и грузов в рамках муниципалитета. Такой подход способствует повышению конкурентоспособности услуг и сокращению издержек на управление транспортным хозяйством. Однако при этом муниципалитет теряет

контроль над качеством услуг и может возникнуть проблема с неправомерным повышением тарифов.

Интегрированная модель управления транспортным хозяйством муниципального образования предполагает использование комплексного подхода к управлению транспортом в городе, включая различные меры по оптимизации его использования и поддержку устойчивого развития транспортной инфраструктуры [6, с. 96].

Основные преимущества интегрированной модели управления транспортом в муниципальном образовании:

- комплексный подход к управлению транспортом, что позволяет учитывать все аспекты его использования: экономические, экологические, социальные;
- эффективное использование ресурсов, так как ресурсы могут быть более точно распределены между разными видами транспорта;
- сокращение загруженности дорог и снижение степени конкуренции между различными видами транспорта.

Ключевые элементы интегрированной модели управления транспортом могут быть следующими:

1. Оптимизация транспортной инфраструктуры в городе: это может включать расширение сети общественного транспорта, строительство велосипедных дорожек и пешеходных зон, а также развитие удобных парковок.
2. Разработка перспективных маршрутов: для улучшения эффективности перевозок, можно разрабатывать маршруты для различных видов транспорта, которые будут оптимизироваться по времени.
3. Развитие транспортной стратегии: развитие транспортной стратегии может включать в себя задачи по развитию городской мобильности, решение экологических проблем и гарантию доступности общественного транспорта для всех групп населения.
4. Реализация механизмов учета и контроля: это может включать установку систем мониторинга и контроля транспорта, которые помогут

муниципалитету следить за использованием транспорта города и оперативно менять стратегию управления транспортом в зависимости обстановки в городе.

Интегрированная модель управления транспортным хозяйством муниципального образования является эффективным инструментом для оптимизации транспортной системы. Она позволяет обеспечить более удобный доступ граждан к транспорту и в то же время сократить использование личных транспортных средств, что ведет к улучшению экологии города и поддержанию устойчивого развития городской инфраструктуры [7, с. 74].

Конечно, не существует оптимальной модели управления транспортным хозяйством, которая бы подходила для всех муниципалитетов. Каждая модель имеет свои преимущества и недостатки. Поэтому выбор модели управления должен основываться на конкретных условиях и потребностях муниципалитета.

«Среди вопросов местного значения существенное значение придается транспортному обслуживанию населения на территории муниципального образования. С каждым годом данная проблема лишь обостряется, с учетом того, что количество автомобилей неуклонно увеличивается, а дороги в большинстве муниципальных образований Российской Федерации не расширяются и в должном объеме не ремонтируются. Следует отметить и об устаревании парка общественного транспорта» [2, с. 115].

Применительно к городским и сельским поселениям законодательство РФ определяет вопросы местного значения в рассматриваемой сфере следующим образом (ст. 14 Федерального закона РФ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [1]): создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения; дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации [4, с. 757].

Функции органов местного самоуправления при регулировании транспортной сферы:

1. Разработка и утверждение транспортных планов и стратегий: органы местного самоуправления разрабатывают планы и стратегии развития городской транспортной системы, которые отражают потребности горожан в транспорте и учитывают экологические и экономические особенности города.

2. Организация и контроль работы транспортных предприятий: органы местного самоуправления могут выступать в качестве собственников или учредителей городских транспортных предприятий и организовывать их работу. Они также контролируют качество услуг и работу транспортных предприятий.

3. Реализация мер по улучшению безопасности дорожного движения: органы местного самоуправления принимают меры по улучшению безопасности на дорогах города, включая установку дорожных знаков и светофоров, организацию пешеходных переходов и пешеходных зон, а также проведение информационно-просветительной работы с водителями.

4. Организация общественного транспорта: организуют работу общественного транспорта в городе, включая установку маршрутных знаков, заправку транспорта, оплату проезда.

5. Поддержка развития велосипедной инфраструктуры: органы местного самоуправления могут организовывать строительство и обслуживание велосипедных дорожек и парковок для велосипедов, а также проводить работу по популяризации велосипедной культуры в городе.

6. Регулирование парковки: органы местного самоуправления регулируют парковку в городе, устанавливая правила парковки, организуя работу парковочных зон и контролируя использование парковок [9, с. 186].

Таким образом, функции органов местного самоуправления по управлению транспортом включают разработку стратегии, контроль за транспортными предприятиями, улучшение безопасности дорожного движения, организацию общественного транспорта, поддержку развития велосипедной

инфраструктуры, а также регулирование парковки. Они направлены на обеспечение удобства, комфорта и безопасности на дорогах города и улучшение качества жизни горожан.

Управление организацией транспортных перевозок в муниципальном образовании со стороны местных властей призвано обеспечить удовлетворение потребностей всех слоев потребителей транспортных услуг с минимальными потерями времени. Поэтому главным комплексным критерием для оценки качества транспортного обслуживания муниципального образования является показатель общих затрат времени на поездку (передвижение, не должна превышать одного часа). Основным направлением оптимизации транспортных потоков на территории муниципальных образований является снижение концентрации транспорта, ведущей к повышенной аварийности на дорогах и загрязнению атмосферы выхлопными газами [3, с. 38].

Снижение издержек и сохранение качественных характеристик при функционировании транспортной системы главное направление совершенствования этой сферы. Управленческие решения должны быть направлены на это. Можно выделить и предложить следующие способы:

– оптимизация маршрутов и более эффективное планирование маршрутов (может значительно сократить расходы на транспортировку грузов и перевозку людей за счет сокращения расстояний и времени перевозки в целом);

– использование экономичных и надежных транспортных средств (технологии и технических решения в этой сфере могут быть более эффективными и экономически выгодными);

– использование мультимодального транспорта (комбинация различных видов транспорта может помочь оптимизировать перевозки и снизить стоимость транспортировки);

– автоматизация транспорта (внедрение технологий автоматизации и управления системами транспорта может помочь оптимизировать маршруты и улучшить эффективность всей транспортной системы);

– эффективное использование информационных технологий (это может включать в себя использование спутниковой навигации и других средств мониторинга, для сбора и анализа данных).

Транспортная система выполняет важные функции в муниципальном образовании. Повышение доступности транспортных услуг непосредственно повлияет на темпы развития территории муниципалитета. Эффективное управление транспортной системой обеспечивает динамичное развитие экономики территории, и рост социальной сферы соответственно. Важно использовать передовой опыт в управлении данной сферой, снижать издержки при сохранении качества.

Список литературы:

1. Российская Федерация. Федеральный закон. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: [дата подписания: 16.09.2003 г.: Одобрен Советом Федерации 24 сентября 2003 г.]; [С изменениями и дополнениями от 29.05.2023 № 184-ФЗ] – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_44571/ (дата обращения 15.05.2023 г.)

2. Гериханов И.А. Нормотворческая и правоприменительная деятельность органов местного самоуправления по организации транспортных перевозок на территории муниципального образования // Общество и право. 2009. №5. С.115-118.

3. Гериханов И.А. Компетенция органов местного самоуправления в сфере обеспечения населения транспортными услугами (муниципально-правовой аспект) // Общество и право. 2009. №1. С.37-43.

4. Ерин П.В., Чекмезов Д.А. Анализ муниципальной программы «развитие транспортной системы и дорожного хозяйства» (на примере муниципального образования) // Роль аграрной науки в устойчивом развитии сельских территорий: Сборник V Всероссийской (национальной) научной конференции, Новосибирск, 18 декабря 2020 года. Новосибирск: Издательский

центр Новосибирского государственного аграрного университета «Золотой колос». 2020. С. 755-758. – EDN BDRVXO.

5. Ерин П. В. Механизмы совершенствования профессиональной мобильности в муниципальных администрациях // Аграрная наука в инновационном развитии АПК: Материалы международного молодежного аграрного форума. Сборник научных статей, Мичуринск, 08–10 ноября 2017 года / Под редакцией В.А. Бабушкина. Мичуринск: Мичуринский государственный аграрный университет. 2018. С. 110-114. – EDN XRETHF.

6. Ерин П.В. Муниципальные программы и развитие территории: анализ и рекомендации // Устойчивое развитие экономики региона (II Шаляпинские чтения): Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Мичуринск-научоград РФ, 18–19 декабря 2019 года / под ред. Н.В. Карамновой. Мичуринск-научоград РФ: Мичуринский государственный аграрный университет. 2019. С. 90-96. – EDN STYPEG.

7. Ерин П.В., Григорьева А.Г. Понятие транспортной системы и дорожного хозяйства на муниципальном уровне // Наука и Образование. 2020. Т. 3. № 2. С. 74. – EDN IQALAP.

8. Попова Е.П., Самохвалова Ж.П. Экономика автомобильного транспорта. Учебное пособие / Под ред. Улицкого М.П. М.: ООО «Техполиграфцентр». 2007. 115 с.

9. Рой О.М. Основы градостроительства и территориального планирования: учебник и практикум для вузов. 2-е изд., испр. и доп. Москва: Издательство Юрайт. 2023. 249 с.

10. Erin P.V., Melekhova N.V., Nikolashin V.P. Traditional law and Russian Peasantry // International Journal of Engineering and Technology (UAE). 2018. Vol. 7. No. 4. P. 152-156. – DOI 10.14419/ijet.v7i4.38.24342. – EDN ELUIHX.

UDC 353.5

**MANAGEMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF THE
MUNICIPALITY**

Pavel V. Erin

Associate Professor, Candidate of Historical Sciences

erin1987@mail.ru

Oksana V. Nesterova

Associate Professor, Candidate of Historical Sciences

nstrvoksana@yandex.ru

Alexey Y. Vysochin

undergraduate

chekmezov1988@list.ru

Michurinsk State Agrarian University

Michurinsk, Russia

Abstract. The study deals with the management of the transport system of the municipality. The analysis of transport management models is carried out, the strengths and weaknesses of the models are noted. The powers of municipal authorities in the transport sector are determined, the most serious problems in this area are noted. The authors suggest directions for improving the transport sector.

Key words: transport system, municipal administration, management model, transport, road facilities.

Статья поступила в редакцию 05.05.2023; одобрена после рецензирования 15.06.2023; принята к публикации 20.06.2023.

The article was submitted 05.05.2023; approved after reviewing 15.06.2023; accepted for publication 20.06.2023.