

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
(НИУ «БелГУ»)**

**ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ**

**КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО  
ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ «ГОРОД  
БЕЛГОРОД»**

**Дипломный проект студента**

**заочного отделения 6 курса группы 05001051**

**Иванова Алексея Борисовича**

**Научный руководитель  
кандидат социологических наук,  
доцент Быхтин О.В.**

**Рецензент  
начальник отдела транспорта и  
развития транспортной сети  
Департамента городского  
хозяйства администрации  
г.Белгорода  
Жданов В.В.**

**БЕЛГОРОД, 2016 год**

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ	9
РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ «ГОРОД БЕЛГОРОД»	29
РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ «ГОРОД БЕЛГОРОД»	49
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	67
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	71
ПРИЛОЖЕНИЯ	78

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** Одним из неперенных условий обеспечения нормальной жизнедеятельности муниципального образования является должная организация транспортного обслуживания населения. Пассажирский транспорт является одним из основных элементов социальной инфраструктуры города, обеспечивающим потребность жителей в городских, пригородных и междугородных перевозках. Надежная и эффективная работа общественного транспорта для города является важнейшим показателем социально-политической и экономической стабильности.

Спрос на услуги городского пассажирского транспорта постоянно растет. Это относится не только к крупным городам, но и практически ко всем городам независимо от количества населения, проживающем в нем. Не является исключением и муниципальное образование «Город Белгород», в котором проживает 379 тыс. жителей<sup>1</sup>.

Создание условий для удовлетворения потребностей людей в транспортных услугах является важнейшей задачей городских властей. В настоящее время транспортная проблема остается наиболее актуальной, а вопросы транспортного обслуживания все чаще упоминаются среди ключевых в развитии современных городов. Большая часть населения недовольно работой пассажирского транспорта – качеством услуг, временем ожидания, высокой платой за проезд<sup>2</sup>. Неудовлетворительная работа пассажирского транспорта приводит к тому, что жители вынуждены чаще пользоваться личным транспортом, что в свою очередь приводит к дополнительной нагрузке на улично-дорожную сеть, способствует появлению «пробок» на дорогах, увеличивая затраты на передвижение всех участников дорожного движения и уровень транспортной загруженности.

---

<sup>1</sup>Официальная статистика. URL: <http://www.gks.ru>. (дата обращения: 15.12.2015).

<sup>2</sup> См. об этом: Боровик Е.Н. Транспортная система как фактор регламентирующий развитие городской жизнедеятельности // Архитектура и строительство Москвы. 2012. № 4. С. 13-17.

Ухудшение качества транспортной услуги способно привести к социальной напряженности в городе. Будучи ее социально ориентированным видом, общественный пассажирский транспорт призван обслуживать значительную часть жителей города. Именно поэтому так важно учитывать взаимоотношения транспортного предприятия и населения города.

Таким образом, необходимость решения проблем городского пассажирского транспорта, повышение качества транспортного обслуживания, создание условий для удовлетворения потребностей людей в транспортных услугах обуславливает значимость исследования системы транспортного обслуживания населения.

**Степень научной разработанности.** Для написания дипломного проекта были использованы работы специалистов в области изучения транспортного обслуживания Е.Н. Боровика, П.П. Володькина, С.А. Королева, С.Ю. Морозова, К.С. Николаева, Д.Р. Талыбова<sup>1</sup>.

Оценкой качества транспортного обслуживания занимались следующие ученые и специалисты: М.М. Бочкарева, М.Ю. Елизарьев, И.О.Загорский<sup>2</sup>.

Вопросы повышения качества транспортных услуг и управления транспортным обслуживанием изучали И.В. Жук, В.А. Персианов, В.А.

---

<sup>1</sup>Боровик Е.Н. Транспортная система как фактор регламентирующий развитие городской жизнедеятельности // Архитектура и строительство Москвы. 2012. № 4; Володькин П.П., Пугачев И.Н. Влияние провозной способности городского пассажирского транспорта на уровень транспортного обслуживания населения // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета. 2013. № 4; Королев С.А. Услуги по перевозке пассажиров // НДС: проблемы и решения. 2013. № 5; Николаева К.С. Пассажирские перевозки // Вмененка. 2012. № 3; Морозов С.Ю. Транспортное право. М., 2014; Талыбов Д.Р. Транспортная система России: современное состояние и проблемы развития // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2013. № 2.

<sup>2</sup>Бочкарева М.М. Методика оценки качества обслуживания пассажиров общественным транспортом // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2012. № 2; Володькин П.П., Загорский И.О. Оценка качества регулярных перевозок как критерия эффективности организации транспортного обслуживания населения // Транспорт: наука, техника, управление. 2013. № 5; Елизарьев М.Ю. Оценка качества транспортного обслуживания населения // Экономика железных дорог. 2014. № 5.

Поначугин, Р.Ж. Сираждинов, Ю.И. Соколов, В.В. Харитонов, А.С. Цыденов<sup>1</sup>.

Изучением развития транспортной системы на местном уровне занимались О.Н. Ванеев, П.П. Володькин, И.А. Гериханов, А.А. Ерзылева<sup>2</sup>.

В работах, выше перечисленных ученых, посвященных изучению проблем системного управления организационными структурами, оптимизации транспортных процессов и систем, повышения эффективности и качества предоставляемых транспортных услуг, не уделялось достаточного научного внимания вопросам совершенствования организации транспортного обслуживания населения.

Причина недостаточного внимания к проблеме заключается в том, что в последние десятилетия по ряду причин проводилась государственная политика переориентации систем транспортного обслуживания на использование личного автотранспорта, коммерциализацию основных сегментов транспортного сектора и вывод его из-под государственного управления. Фактически государство вело политику невмешательства в

---

<sup>1</sup>Жук И.В. Комплексное совершенствование маршрутной сети - реальный путь повышения качества транспортного обслуживания населения // Автотранспортное предприятие. 2012. № 4; Персианов В.А., Беднякова Е.Б. Международный союз общественного транспорта и его роль в повышении качества транспортного обслуживания населения // Вестник Университета. 2013. № 3; Поначугин В.А. Система оперативного управления перевозочным процессом как фактор повышения качества транспортного обслуживания населения города // Микроэкономика. 2011. № 6; Сираждинов Р.Ж. Управление в городском хозяйстве. М., 2012; Соколов Ю.И., Шлеин В.А. Экономическая эффективность управления транспортным обслуживанием // Мир транспорта. 2014. № 1; Харитонов В.В. К вопросу о путях решения транспортных проблем городской среды // Вестник Московского государственного строительного университета. 2014. № 3; Цыденов А.С. Совершенствование государственного управления в области транспортного обслуживания населения в РФ // Экономика железных дорог. 2014. № 12.

<sup>2</sup>Ванеев О.Н. Транспортное обслуживание населения на муниципальном уровне: к проблеме законодательного регулирования // Транспортное право. 2010. № 3; Володькин П.П. Обзор транспортного обслуживания населения в муниципальных образованиях РФ // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2014. № 1; Гериханов И.А. Компетенция органов местного самоуправления в сфере обеспечения населения транспортными услугами (муниципально-правовой аспект) // Общество и право. 2014. № 1; Ерзылева А.А. Особенности муниципального управления городским общественным транспортом // Экономика и управление. 2011. № 7.

развитие пассажирских систем, что обусловило и спад внимания к проблемам их развития.

**Проблема исследования.** Проблема обусловлена наличием противоречия между необходимостью повышения качества транспортного обслуживания населения и недостаточной разработанностью научно-обоснованных практических рекомендаций по совершенствованию системы транспортного обслуживания населения муниципального образования.

**Гипотеза.** В качестве основной гипотезы дипломного исследования выступает предположение о том, что если совершенствование системы транспортного обслуживания в городском округе «Город Белгород» недостаточно эффективно, то основными причинами этого служат сокращение числа транспортных средств и их быстрое техническое устаревание.

**Объектом исследования** является транспортная система муниципального образования.

**Предметом исследования** выступает процесс транспортного обслуживания населения в городском округе «Город Белгород».

**Целью исследования** является разработка рекомендаций по совершенствованию системы транспортного обслуживания населения в городском округе «Город Белгород».

**Задачи исследования:**

1. Изучить теоретические основы системы транспортного обслуживания населения.
2. Проанализировать систему транспортного обслуживания населения в городском округе «Город Белгород».
3. Обосновать направления совершенствования системы транспортного обслуживания населения в городском округе «Город Белгород».

**Теоретико-методологические основы исследования** включают в себя труды отечественных и зарубежных ученых, посвященные вопросам транспортного обслуживания населения<sup>1</sup>.

Изучение системы транспортного обслуживания населения проводилось с помощью структурно-функционального и системного подхода, разработанного в трудах Ю.В. Гординой, И.А. Тойминцевой<sup>2</sup>.

В процессе выполнения дипломного проекта были использованы общенаучные методы: анализ и синтез, структуризация, обобщение, сравнительного и статистического анализа, а также качественный анализ нормативных документов.

**Эмпирическую базу исследования** составили:

- нормативно-правовые документы Российской Федерации, регулирующие транспортное обслуживание<sup>3</sup>;
- нормативно-правовые акты Белгородской области, регулирующие организацию транспортного обслуживания населения<sup>4</sup>;
- муниципальные нормативно-правовые акты<sup>5</sup>;

---

<sup>1</sup>Ваксман С.А. Транспортные системы городов: терминологический словарь. Хабаровск, 2013; Макунина А.И. Методологическая основа изучения пассажирских потоков на городском пассажирском транспорте // Актуальные вопросы экономических наук. 2012. № 5-5; Эльдарханов Э.Х. Интегративное управление городским общественным транспортом // TERRAЕCONOMICUS. 2012. № 3-2.

<sup>2</sup>Гордина Ю.В. Определение уровня развития системы городского пассажирского транспорта и его влияние на сглаживание пространственной поляризации городов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 5; Тойминцева И.А. Определение интегрального показателя развития услуг пассажирского транспорта на основе экономико-математического моделирования // Вести. Самар. гос. экон. ун-та. 2011. №2(64).

<sup>3</sup> О транспортной безопасности: федер. закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ (в ред. от 13.07.2015) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

<sup>4</sup> Об организации транспортного обслуживания населения на территории Белгородской области: закон Белгородской области от 27 октября 2011 года // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

<sup>5</sup>Об утверждении Положения об организации транспортного обслуживания населения на территории городского округа «Город Белгород» : Постановление администрации города Белгорода от 29 августа 2014 г. № 166 // Справочно-правовая система «Консультант

– внутренние документы отдела транспорта и развития транспортной сети департамента городского хозяйства администрации города Белгорода<sup>1</sup>.

**Практическая значимость исследования.** Результаты, полученные в исследовании, представляют непосредственный интерес для повышения деятельности органов местного управления в решении задач, связанных с управлением процессами организации транспортного обслуживания населения.

**Структура дипломного проекта.** Проект состоит из введения, трех разделов, заключения, списка источников и литературы, приложения.

---

Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

<sup>1</sup>Положение об отделе транспорта и развития транспортной сети департамента городского хозяйства администрации города Белгорода : утверждено заместителем начальника департамента городского хозяйства В. Чумаковым от 10 января 2015 г // Наш Белгород – 2015. – 5 февраля.



## РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

В жизни каждого современного города неотъемлемым элементом выступает городской пассажирский транспорт, основной задачей которого является обеспечение потребности населения в перевозках.

В любом современном городе, вне зависимости от размера и расположения, неизменно присутствуют ключевые виды городского пассажирского транспорта. Как правило, это автобусы и троллейбусы, а в столице и крупных областных центрах их дополняют трамваи и метро. Кроме того, повсеместно в российских городах развита сеть маршрутных такси, которые успешно обеспечивают перевозку пассажиров по тем маршрутам, на которые не хватает ресурсов муниципального транспортного предприятия.

Транспортная система рассматривается как комплексная услуга мобильности (включая сообщения пешком и на всех видах индивидуального и общественного транспорта всех форм собственности), которую государство предоставляет потребителям, гарантируя как высокое качество и безопасность самой поездки, так и качество городской среды.

Транспорт — совокупность средств, предназначенных для перемещения людей, грузов, сигналов и информации из одного места в другое. Нередко под термином транспорт подразумевают всю совокупность инфраструктуры, управления, транспортных средств и транспортных предприятий, составляющие транспортную систему, либо отрасль экономики<sup>1</sup>.

В определенном контексте под словом «транспорт» понимают<sup>2</sup>:

1) отрасль народного хозяйства, имеющую своим назначением перевозку грузов и пассажиров.

---

<sup>1</sup>См. об этом: Ваксман С.А. Транспортные системы городов: терминологический словарь. Хабаровск, 2013. 151 с.

<sup>2</sup>Там же.

2) собственно процесс перемещения груза или людей (пассажиров) в пространстве, который чаще обозначается словом «транспортировка».

3) комплекс технических средств, обеспечивающих процесс передвижения материальной продукции и людей.

4) поток транспортных единиц, движущийся по водному пути, по улице или дороге.

5) отдельную партию груза, следующую в определенный пункт назначения и конкретный адрес.

На сегодняшний день понятие городской пассажирский транспорт законодательно не закреплено, но в научной литературе есть множество различных определений:

Х. Ю. Эльдарханов определяет ГПТ как многофункциональную транспортную систему, которая объединяет различные виды транспорта и осуществляет движение по территории города и ближайшей пригородной зоне<sup>1</sup>.

А. Г. Мальчикова – городской вид транспорта, выполняющий регулярные перевозки пассажиров по установленным и фиксированным на длительный период времени маршрутам, известным населению<sup>2</sup>.

По мнению С. А. Ваксмана ГПТ – составная часть (подсистема) транспортной системы города, которая обеспечивает его территориальную целостность в виде реализации регулярных, периодических или эпизодических потребностей человека в поездках с различными целями<sup>3</sup>.

Сравнивая и обобщая приведенные определения, можно сказать, что ГПТ – это стабильная система регулярных перевозок пассажиров, функционирующая в черте города и за его пределами, организованная в

---

<sup>1</sup>Эльдарханов Х.Ю. Логистика: управление городским грузодвижением. Тамбов, 2011. С. 37.

<sup>2</sup>Мальчикова А.Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2011. С. 5.

<sup>3</sup>Ваксман С.А. Транспортные системы городов: терминологический словарь. Хабаровск, 2013. С. 23.

соответствии с программами и концепциями развития города с целью удовлетворения потребностей людей в поездках.

Транспорт делится на три категории:

- транспорт общего пользования;
- транспорт необщего пользования;
- личный или индивидуальный транспорт.

Транспорт общего пользования не следует путать с общественным транспортом (общественный транспорт является подкатегорией транспорта общего пользования). Транспорт общего пользования обслуживает торговлю (перевозит товары) и население (пассажирские перевозки). Транспорт общего пользования – транспорт, который в соответствии с действующими законоположениями должен осуществлять перевозки грузов и пассажиров, кем бы они ни были предъявлены: государственным предприятием или учреждением, общественной организацией или частным лицом. Транспорт необщего пользования – внутрипроизводственный и внутриведомственный транспорт, выполняющий перевозки только для своего ведомства и необязанный удовлетворять требования всех клиентов. Личный транспорт – легковые автомобили, мотоциклы, велосипеды.

Пассажирский транспорт – часть единой транспортной системы. Современный пассажирский транспорт обеспечивает перевозки людей, их ручной клади и багажа в различных видах сообщения. Перевозки людей могут осуществляться как на профессиональной основе, так и самостоятельно гражданами в личных (бытовых) целях<sup>1</sup>.

Пассажирский транспорт подразделяют на: наземный, водный, воздушной, а также транспорт, использующий искусственно созданную среду. Автомобильный транспорт как один из видов наземного транспорта получил наибольшее распространение и занимает ведущее положение в перевозках пассажиров. Экономическая и социальная роль пассажирского

---

<sup>1</sup>Ваксман С.А. Транспортные системы городов: терминологический словарь. Хабаровск, 2013. С. 35.

транспорта состоит в оказании услуг по перевозке пассажиров, их ручной клади и багажа путем удовлетворения потребности людей в перевозках.

Муниципальный транспорт - принадлежащий муниципалитету, то есть органу местного самоуправления, каким является городская администрация во главе с мэром города<sup>1</sup>.

Характерные черты для муниципального транспорта. Прежде всего, четкое выполнение графиков движения, это взаимная ответственность водителей на маршруте за перевозку пассажиров (в случае выхода из строя какого-то автобуса следующий за ним экипаж обязательно без дополнительной оплаты довезет пассажиров неисправного автобуса до цели), это безотказная перевозка льготных пассажиров всех категорий, а также способность обслуживать любой, даже самый невыгодный маршрут.

К отрицательным чертам муниципального транспорта пассажиры относят большую наполняемость салона. В частные автобусы, маршрутные такси, зачастую практически невозможно сесть на промежуточных остановках. К главным недостаткам муниципального транспорта относится его низкая регулярность. Зачастую интервалы движения автобусов не учитывают колебания пассажиропотоков. Это во многом обусловлено нехваткой подвижного состава. Есть маршруты, которые обслуживаются одним автобусом в течение дня. Соответственно, учесть изменения пассажиропотоков по времени при такой организации перевозок просто невозможно.

Общественные отношения, возникающие между различными участниками (субъектами) транспортной деятельности в области пассажирских перевозок, представляют собой транспортные отношения. Основные субъекты таких транспортных отношений – пассажиры, использующие транспортные средства с целью передвижения.

---

<sup>1</sup>Гериханов И.А. Компетенция органов местного самоуправления в сфере обеспечения населения транспортными услугами (муниципально-правовой аспект) // Общество и право. 2012. № 1. С. 39.

Лица, осуществляющие перевозки пассажиров, являются перевозчиками. Органы государственной и муниципальной власти, осуществляющие полномочия и функции регулирования деятельности перевозчиков, так же являются участниками транспортных отношений.

У каждого участника транспортных отношений имеются свои цели. Для пассажиров главными целями будут являться выбор способа и маршрута передвижения, а также минимизация суммарных потерь, связанных с перемещением (финансовые, временные). Перевозчики преследуют цели связанные с получением прибыли, составлением расписания и подбору транспортных средств. Целями муниципальных органов являются создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

Как и любая сфера деятельности, городские перевозки имеют собственные цели, к ним относятся: обеспечение доступности автотранспортных услуг; обеспечение мобильности населения; повышение уровня качества жизни, влияние на процессы расселения.

К ключевой роли городского пассажирского транспорта можно отнести возможность экономии затрат времени на поездку из одной точки в другую.

Транспортное обслуживание населения в основном осуществляется наземными видами транспорта: городскими автобусами, троллейбусами, автобусами особо малой вместимости и легковыми автомобилями (индивидуальными, ведомственными, таксомоторами).

Автобус - автотранспортное средство, предназначенное заводом-изготовителем для перевозки пассажиров с числом мест для сидения (помимо сиденья водителя) более восьми (в соответствии с принятой классификацией автотранспортных средств). По количеству мест автобусы подразделяются на большой, малой и особо малой вместимости (микроавтобусы). Для городов этот вид транспорта является основным, а в некоторых городах – единственным. Автобусное обслуживание имеется во всех городах и

населенных пунктах России. Автобус является наиболее простым, широко распространенным и маневренным видом наземного транспорта.

Троллейбус – безрельсовое транспортное средство (обычно пассажирское) с электрическим приводом, получающее электрический ток от независимого источника питания. При отсутствии других видов транспорта с большей провозной способностью он может быть основным, в остальных случаях – подвозящим. Троллейбус объединил достоинства трамвая и автобуса.

Основные маршруты транспортной активности населения могут быть разделены на следующие группы<sup>1</sup>:

- город – пригород (в рабочие дни движение населения из близлежащих городов к местам работы и обратно, в выходные дни – проезд населения на приусадебные участки, расположенные за городом);
- магистральные внутригородские поездки (в данную группу относятся перемещения пассажиров из окраинных районов в центр города или перемещение между районами города);
- локальные внутригородские (поездки, совершенные населением между соседними районами или внутрирайонные).

В результате роста городов, когда их территориальные размеры превышают зону пешеходной доступности городского центра, потребность в городском пассажирском транспорте значительно увеличивается.

Развитие городов сопровождается ростом их территории, миграцией населения в новые окраинные районы, удалением жилых районов от мест приложения труда. Следствие этого – увеличение дальности пути горожан на работу, рост числа жителей города, пользующихся транспортом, и увеличение среднего количества поездок одного жителя в год. Развитие

---

<sup>1</sup>См. об этом: Боровик Е.Н. Транспортная система как фактор регламентирующий развитие городской жизнедеятельности // Архитектура и строительство Москвы. 2012. № 4. С. 13-17.

городского транспорта и улучшение обслуживания населения, особенно пассажирским транспортом, влияет на бюджет времени населения.

Выделяется три этапа развития города и его транспортных структур<sup>1</sup>:

- 1) транспортные связи открывают новые возможности развития города;
- 2) развитие транспортной сети повышает качество обслуживания городского населения;
- 3) улучшение транспортного обслуживания способствует дальнейшей урбанизации городского и пригородного транспорта и прироста вновь осваиваемых под застройку территорий.

Главными показателями качества транспортного обслуживания являются: безопасность движения, беспересадочный проезд, регулярность движения транспорта, надежность перевозки, комфортность перемещения. Поэтому для того, чтобы жители все чаще выбирали общественный транспорт необходимо обеспечить достаточно комфортное и удобное его использование.

Основными принципами организации и осуществления транспортного обслуживания населения являются<sup>2</sup>:

- 1) безопасность при выполнении пассажирских перевозок;
- 2) качественное транспортное обслуживание населения;
- 3) доступность и гарантированность предоставления услуг при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа;
- 4) сочетание государственного регулирования и рыночных отношений в сфере транспортного обслуживания;
- 5) создание единого транспортного пространства;
- 6) равенство доступа на рынок транспортных услуг перевозчиков.

---

<sup>1</sup>Об этом более подробно см.: Боровик Е.Н. Транспортная система как фактор регламентирующий развитие городской жизнедеятельности // Архитектура и строительство Москвы. 2012. № 4. С. 13-17.

<sup>2</sup>Об организации транспортного обслуживания населения на территории Белгородской области: закон Белгородской области от 27 октября 2011 г. // Белгородские известия. – 2011. – 8 ноября.

Ежедневно на транспортные передвижения большинство людей затрачивает значительное время. Прежде всего, это касается жителей городов, так как ежедневные затраты времени на поездки увеличиваются с ростом численности населения городов.

Затраты времени пассажиров на поездку зависят от следующих причин:

1. Корректировка силами городских муниципальных властей (плотность маршрутной сети, интенсивность движения автотранспорта), силами АТП (частота, регулярность, скорость движения);
2. Невозможность корректировки (погодно-климатические условия, территориально-географическое положение маршрутов).

Безопасность, удобство и комфортность поездок в большей степени определяются технико-эксплуатационными свойствами транспортных средств, степенью их использования и размерами пассажиропотоков. К сожалению, сегодня во многих российских городах транспортные услуги редко отличаются высоким качеством, ценовой доступностью, регулярностью движения транспортных средств и комфортными условиями проезда. К примеру, наполнение в часы «пик», часто превышает допустимые рамки по конструктивным параметрам и мерам безопасности.

Надежность транспортных услуг зависит от стабильности работы общественного транспорта, оптимального расписания движения, следование транспортных средств согласно расписанию.

Выполняемые пассажирские перевозки характеризуют тот или иной вид транспорта. Это связано с тем, что пассажир, выбирая определенный вид общественного транспорта, по-разному оценивает его достоинства и недостатки.

Стоимость проезда на различных видах транспорта варьируется в зависимости от скорости движения, условий комфортности, регулярности совершаемых рейсов, планирую свои передвижения, пассажиры руководствуются конкретными целями поездки, своими вкусами и предпочтениями.



Несколько лет назад общественный транспорт выполнял в городах роль основного перевозчика пассажиров. С ростом автомобилизации населения его значение было утрачено. Однако даже в современных условиях значение общественного транспорта крайне важно. Важность общественного транспорта определяется следующими обстоятельствами:

1. Общественный транспорт является открытым и доступным для большей части населения в роли поставщика услуг общего пользования.
2. Общественный транспорт имеет более высокие провозные мощности, нежели собственный транспорт, при этом потребляет меньше пространственных ресурсов и производит меньше негативных эффектов.

В условиях роста автомобилизации населения состояние пассажирских перевозок можно считать неудовлетворительным и имеющим постоянное свойство к ухудшению. Заметно снижается скорость и надежность передвижения общественного транспорта, что оказывает негативное влияние на качество пассажирских перевозок и на экономическое развитие города.

Как и прежде, личный автомобиль остается предпочтительным видом городского транспорта. Таким образом, общественный транспорт служит не экономическим целям, а выполняет социальную функцию обеспечения доступности и социальной справедливости для людей со средним и низким уровнем доходов. В этой связи, перед городским общественным транспортом ставится ряд сложных задач<sup>1</sup>:

- децентрализация. Общественные транспортные системы не предназначены для обслуживания городов с низкой плотностью и рассеянным населением городских районов, что все чаще является доминирующей городской пространственной структурой. Чем больше уровень децентрализации городской деятельности, тем сложнее и дороже обслуживать городские районы общественным транспортом. Кроме того,

---

<sup>1</sup>Тойменцева И.А. Определение интегрального показателя развития услуг пассажирского транспорта на основе экономико-математического моделирования // Вести. Самар. гос. экон. ун-та., 2013. № 2(64). С. 117.

децентрализация способствует дальним поездкам, что обуславливает более высокие эксплуатационные расходы и низкие доходы от систем оплаты проезда;

- фиксированность. Инфраструктуры отдельных систем общественного транспорта, в частности трамваев, троллейбусов и метро являются фиксированными, в то время как города являются динамичными, даже в условиях низких темпов их изменений. Это означает, что модели перевозок пассажиров постоянно устаревают;

- подключение. Системы общественного транспорта часто функционируют независимо от систем личного и грузового транспорта, а также коммерческой инфраструктуры. Это приводит к определенным проблемам перемещения пассажиров от одной системы перевозок к другой. Решение этой проблемы заключается в формировании экономически эффективной системы перевозок, которая должна включать в себя доступное и свободное перемещение пассажиров из одной системы в другую;

- межвидовая конкуренция. Доступная и мобильная система автомобильного транспорта является значимым конкурентом общественного транспорта, что приводит к снижению пассажиропотока. Чем выше уровень личной автомобилизации, тем более нетерпимы нарушения обслуживания на общественном транспорте, кроме того, общественный сервис отстает от удобства автомобиля. Однако изменение цен на энергоносители, задачи охраны окружающей среды несколько сглаживают эту проблему;

- тарификация поездок. Большинство систем общественного транспорта отказались от тарификации в зависимости от расстояния поездки и перешли к более простой плоской системе оплаты проезда, что ограничивало короткие поездки, для которых хорошо подходит большинство транзитных систем, и поощряло более длительные поездки, являющиеся более дорогостоящими. Современные информационные системы обеспечивают возможность контроля за длительностью поездок, что

позволяет вернуться к более справедливой тарификации на основе среднего расстояния перемещения пассажира городского общественного транспорта;

- неэффективность субсидирования. Поскольку общественный транспорт дотируется из бюджетов, эти расходы, как правило, не отражены в тарифных системах общественных перевозок. Дополнительные субсидии часто используются для покрытия прошлых долгов, и не обязательно повышают производительность персонала транспортных организаций. Следовательно, бюджетное финансирование развития общественного транспорта как социально-экономического вида деятельности, значительно выше квалификации его персонала и производительности услуг перевозки, что является социально несправедливым и требует изменений.

Сегодня крупные и средние города сталкиваются с проблемами заторов. Заторы приводят к значительным потерям времени, нерациональным транспортным издержкам, а также снижают мобильность населения.

В виду того, что городской общественный транспорт становится участником городских заторов, снижается регулярность рейсов, надежность перевозок, время движения по маршруту. Длительное пребывание в дорожном заторе способствует накоплению транспортной усталости, как у пассажиров, так и у водителей транспортных средств, что в свою очередь приводит к снижению внимания и уменьшения уровня безопасности движения. Так же дорожные заторы способствуют увеличению расхода топлива, длительному нахождению большого количества транспорта на улицах города, что влечет за собой загрязнение окружающей среды.

Передвижение по городу общественным транспортом, при условии жесткого соблюдения графика движения, оптимального построения маршрутной сети могло бы служить основой для сокращения пользования собственного автотранспорта и, как следствие, улучшение обстановки на городских дорогах.

Повышение уровня обслуживания на городском общественном транспорте оказывает существенное влияние на социально-экономические цели городского муниципального хозяйства.

Высокое качество транспортного обслуживания ведет к снижению времени ожидания и переполненности транспортных средств, сокращает совокупные расходы на поездки. Общественный транспорт становится более привлекательным и способствует переключению пользователей с личных автомобилей, что уменьшает заторы на дорогах, также снижает аварийность на дорогах.

Совокупная стоимость проезда на общественном транспорте снижается от повышения уровня обслуживания. Кроме того, переключение населения на общественный транспорт сокращает время в пути, что приводит к увеличению производительности труда.

Городской общественный транспорт давно включен в систему структурных элементов современного образа жизни человека. Несоответствие развития городского пассажирского транспорта показателю максимального и качественного удовлетворению спроса населения на перевозки влечет за собой три вида негативных последствий<sup>1</sup>:

- в больших городах удлиняются и усложняются ежедневные поездки городских жителей. Поездки на работу, учебу, в центры культурного и бытового обслуживания на общественном транспорте отнимают до часа времени и больше, несколько таких поездок поглощают значительную долю времени человека. При этом подавляющая часть потерянного времени приходится на пиковые часы движения городского общественного транспорта, с транспортной усталостью, пассажирской толкотней, автомобильными пробками и другими неудобствами, когда степень дискомфорта воспринимается человеком наиболее остро.

---

<sup>1</sup>Эльдарханов Э.Х. Интегративное управление городским общественным транспортом // TERRAECOMICUS. 2012. № 3-2. С. 68.

- в городах чрезмерно увеличиваются расходы населения на транспортное обслуживание. Из-за растянутости городских коммуникационных сообществ увеличивается частота пересадок, эксплуатационные расходы транспорта, скопление людей в городских центральных зонах, что соответственно приводит к повышению тарифов за проезд.

- Также еще одним негативным последствием является то, что увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий, повышается транспортная усталость, происходит загрязнение окружающей среды выхлопными газами и транспортным шумом.

Для эффективного функционирования городского пассажирского транспорта (далее – ГПТ) следует обратить внимание на оценку, которая позволит определить согласованность потребностей пассажиров, перевозчиков и органов местного самоуправления. Основой для установления показателей качества транспортного обслуживания является система характеристик, определяемых с различных точек зрения<sup>1</sup>:

– пассажира – затраты времени на поездку (от мест проживания до мест приложения труда и других мест массового тяготения населения), регулярность движения подвижного состава и четкое исполнение расписания, время работы подвижного состава (обслуживание в утреннее, вечернее время), уровень износа подвижного состава, санитарное состояние подвижного состава, удобство пользования услугами перевозчиков, тарифная политика, уровень обслуживания водителем составом, стабильность предоставления услуги (гарантированность обслуживания), получение достоверных сведений о тарифах, условиях перевозки и местонахождении транспортного средства;

---

<sup>1</sup>См. об этом: Гордина Ю.В., Серебрякова М.А. Определение уровня развития системы городского пассажирского транспорта и его влияние на сглаживание пространственной поляризации городов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 5. С. 69-78.

– транспортного предприятия – положительный финансовый результат, объективные данные о пассажиропотоках в разное время суток и дни недели, соответствие предоставляемой услуги ожиданиям потребителей, коэффициент текучести водительского состава, соблюдение установленного законодательством РФ режима труда и отдыха водителей, наличие возможностей для повышения квалификации водителей, конкурентоспособность перевозчика перед другими участками рынка при равной тарифной политике, отсутствие нарушений лицензионных требований по результатам проверок контролирующих органов, возможность внедрения пассажирского транспорта повышенной комфортности и организация экспрессных сообщений, доверие организаторов транспортного обслуживания и сокращение административных барьеров, получение титулов и наград в соревнованиях между участниками рынка на удовлетворенность пассажиров предоставляемой услугой, наличие выделенных полос для общественного транспорта, отсутствие дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения;

– организатора транспортного обслуживания – отсутствие жалоб со стороны населения, уровень защищенности пассажиров от условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, уровень защищенности граждан (пассажиров) от загрязнения окружающей среды, уровень защищенности пассажиров от актов незаконного вмешательства, достаточный уровень финансирования отрасли, удовлетворение потребностей в перевозках льготных категорий граждан, безаварийная и бесперебойная работа транспорта на маршрутах регулярных перевозок, охват маршрутной сети всех районов с центральной частью города, своевременное и общедоступное информирование населения о работе транспорта, обеспечение приоритета пассажирскому транспорту перед личным, наличие условий для перевозки маломобильных групп населения и инвалидов, ведение единой тарифной политики, наличие нормативно-правовых актов в

части контроля за безопасностью дорожного движения, формирование маршрутной сети с учетом мнения населения.

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

Оптимизация маршрутной сети обусловлена необходимостью<sup>1</sup>:

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

Предоставление услуг перевозки пассажиров должно качества возможно лишь при правильной организации транспортного обслуживания населения и высокой степени развитости транспортной инфраструктуры<sup>2</sup>, поэтому вторым признаком, характеризующим переход между уровнями ГПТ, можно считать состояние транспортной инфраструктуры муниципального образования. Данное понятие следует разделить на две составляющие:

- состояние инфраструктуры пассажирского транспорта, включающее в себя автобусные парки и парки электрического транспорта, маршрутную

---

<sup>1</sup>Об этом более подробно см.: Соколов Ю.И. Экономическая эффективность управления транспортным обслуживанием // Мир транспорта. 2013. № 1. С. 32-38.

<sup>2</sup>См. об этом: Володькин П.П. Моделирование и динамическая оптимизация транспортного обслуживания населения // Информатика и системы управления. 2013. № 3. С. 19-27.

сеть, систему диспетчерского управления пассажирским транспортом, систему электронной оплаты проезда;

– состояние инфраструктуры улично-дорожной сети (УДС), элементами которой являются дорожное полотно, прилегающие к улично-дорожной сети объекты дорожного сервиса, например, автозаправочные комплексы, торговые и развлекательные комплексы, дорожная разметка, светофорная сеть, дорожные знаки.

Для эффективного функционирования общественного транспорта, повышения качества пассажирских перевозок необходимо получение информации о постоянном изменении пассажиропотока. Традиционно под пассажирским потоком понимается совокупность поездок, объединенных единым направлением и совершаемых в рассматриваемый период времени<sup>1</sup>. Пассажиропотоки описываются числом пассажиров, проезжающих по перегонам транспортной сети за рассматриваемое время отдельно по направлениям и, являются результатом удовлетворения спроса населения на транспортные передвижения. Особое значение имеют пассажиропотоки в городе, поскольку определяют характер спроса на услуги городского пассажирского транспорта, работа которого оказывает влияние на успешное функционирование города. Пассажиропотоки играют важную роль при планировании маршрутов городского транспорта, определения оптимальных интервалов движения пассажирского транспорта.

Спецификой пассажиропотоков является их неравномерность, т.е. изменчивость по времени (часам, суткам, дням недели, сезонам года). Пассажирообразующая способность одного района определяется в зависимости от количества пассажиров, показателей его подвижности и неравномерностью перевозок по времени. В настоящее время изучению пассажиропотоков в городах уделяется недостаточное внимание.

---

<sup>1</sup>См. об этом: Макунина А.И. Методологическая основа изучения пассажирских потоков на городском пассажирском транспорте // Актуальные вопросы экономических наук. 2012. № 5. С. 139-144.



Объясняется это, в основном, несовершенством методов сбора и обработки материалов обследования, которые составляют основу изучения спроса населения города на транспортное обслуживание. Поэтому основным источником получения информации о пассажиропотоках в городах являются всевозможные натурные обследования, проводимые на транспорте.

Системе городского пассажирского транспорта необходимо обновление и модернизация парка транспортных средств, что позволит улучшить качество обслуживания населения. Новые автобусы обладают большей вместимостью, что способствует наибольшей транспортной активностью населения города. Также переход автобусов на модели, производимые в соответствии с жесткими экологическими требованиями, помогут снизить уровень выбросов вредных веществ.

Говоря о целесообразности использования того или иного вида общественного транспорта на определенных участках транспортных магистралей города можно, пользуясь значениями пассажирообмена на остановочных пунктах.

Для этого используются следующие базовые понятия и определения<sup>1</sup>:

- положительный (входящий) пассажирообмен остановочного пункта – величина показывающая, какое количество пассажиров вошло на заданном остановочном пункте в городской общественный пассажирский транспорт в единицу времени. Эта величина не может принимать отрицательные значения;
- отрицательный (исходящий) пассажирообмен остановочного пункта – величина показывающая, какое количество пассажиров вышло на заданном остановочном пункте из городского общественного пассажирского транспорта в единицу времени;

---

<sup>1</sup>См. например: Бочкарева М.М. Методика оценки качества обслуживания пассажиров общественным транспортом // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2012. № 2. С. 93-95.

– абсолютная величина пассажирообмена остановочного пункта – это величина разницы между входящим и исходящим пассажирообменом остановочного пункта. В она может принимать как отрицательные, так и положительные значения;

– суммарная величина пассажирообмена остановочного пункта – это величина, показывающая какое количество пассажиров воспользовалось определенным видом транспорта на заданном остановочном пункте, то есть какое количество пассажиров вошло и вышло из данного вида транспорта на заданном остановочном пункте.

Все многообразие остановочных пунктов городского пассажирского общественного транспорта можно подразделить на пассажирообразующие, пассажиропоглощающие пункты, а также пункты пассажирообмена. В зависимости от времени суток пассажирообразующий пункт может становиться пассажиропоглощающим и наоборот.

Нормативными правовыми актами в сфере организации транспортного обслуживания, определены следующие понятия<sup>1</sup>:

1. транспортное обслуживание – предоставление услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, железнодорожным транспортом общего пользования в поездах пригородной категории;

2. организация транспортного обслуживания – реализация комплекса организационных мероприятий и распорядительных действий, направленных на удовлетворение потребностей населения в пассажирских перевозках;

3. муниципальный маршрут – маршрут регулярных перевозок, проходящий в границах муниципального образования: поселения, городского округа, муниципального района (в зависимости от вида сообщения может быть городским, пригородным и междугородным);

---

<sup>1</sup>Об организации транспортного обслуживания населения на территории Белгородской области: Закон Белгородской области от 27 октября 2011 г. // Белгородские известия. – 2011. – 8 ноября.

4. межмуниципальный маршрут – маршрут регулярных перевозок, проходящий в границах территории Белгородской области между муниципальными районами, или между городскими округами, или между городским округом и муниципальным районом;

5. межсубъектный маршрут – маршрут регулярных перевозок, проходящий по территории Белгородской области и других субъектов Российской Федерации;

6. городской маршрут – маршрут регулярных перевозок в городском сообщении;

7. пригородный маршрут – маршрут регулярных перевозок в пригородном сообщении;

8. междугородный маршрут – маршрут регулярных перевозок в междугородном сообщении;

9. реестр маршрутов регулярных перевозок – учетный документ, содержащий информацию о маршрутах регулярных перевозок в определенном виде сообщения (городское, пригородное, междугородное);

10. паспорт маршрута – документ, удостоверяющий маршрут регулярных перевозок и содержащий сведения об оборудовании маршрута и организации движения транспортных средств;

11. владелец объектов транспортной инфраструктуры – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, владеющие объектами транспортной инфраструктуры на законном основании;

12. свидетельство на право осуществления перевозки пассажиров по маршруту регулярных перевозок – документ, удостоверяющий допуск перевозчиков к транспортному обслуживанию автомобильным транспортом по конкретному маршруту регулярных перевозок, выданный уполномоченным органом Белгородской области в сфере организации транспортного обслуживания населения;

13. перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, допущенный в установленном законодательством порядке к деятельности по перевозке пассажиров и багажа;

14. тариф на перевозку – цена за перевозку одного пассажира или одного места багажа, установленная в определенном размере за одну поездку или за один километр.

Таким образом, рассмотрев теоретические основы системы транспортного обслуживания населения, можно сделать следующие выводы:

1. Транспортная система рассматривается как комплекс различных видов транспорта, услуга мобильности, которую государство предоставляет потребителям, гарантируя высокое качество и безопасность самой поездки, так и качество городской среды. Транспорт – совокупность средств, предназначенных для перемещения людей, грузов, сигналов и информации из одного места в другое.

2. Показатели, которые определяют качество транспортного обслуживания, являются: безопасность движения, беспересадочный проезд, регулярность движения транспорта, надежность перевозки, комфортность перемещения. Поэтому для того, чтобы жители все чаще выбирали общественный транспорт необходимо обеспечить достаточно комфортное и удобное его использование.

3. Предоставление услуг по перевозке пассажиров должно быть высокого качества возможно лишь при правильной организации транспортного обслуживания населения и высокой степени развитости транспортной инфраструктуры. Надежность транспортных услуг зависит от стабильности работы общественного транспорта, оптимального расписания движения, следование транспортных средств согласно расписанию.

## **РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ «ГОРОД БЕЛГОРОД»**

В областном центре перевозки осуществляются с учетом схемы транспортных зон Белгородской агломерации. Она сформирована на основании разработок Харьковской национальной академии городского хозяйства и с учетом концепции развития городского и пригородного транспорта, подготовленной министерством архитектуры и строительства Республики Беларусь.

Маршрутная сеть Белгорода в настоящее время включает в себя 110 автобусных и 11 троллейбусных маршрутов. Причем 38 автобусных маршрутов — городские, остальные относятся к пригородному и сезонному сообщению. На маршрутах для перевозки пассажиров задействовано 1024 транспортных средства. Подавляющее большинство автобусов (728) имеет вместимость 45 мест. Машин большой вместимости сейчас в Белгороде всего девяносто. Кроме того, в городе 82 троллейбуса, в том числе — один учебный. Ежедневно услугами общественного транспорта в Белгородской агломерации пользуются до трехсот тысяч граждан<sup>1</sup>.

В течение последних лет в городе реализован ряд мер по повышению качества транспортного обслуживания населения. Обновлён подвижной состав общественного транспорта. На сегодняшний день в автопарке нет маломестных микроавтобусов ГАЗель. Произведена закупка для муниципального предприятия 105 новых экологически чистых автобусов большой вместимости и 20 троллейбусов. В 2014 году частные перевозчики выпустили на линии ещё 70 новых единиц транспорта. В результате

---

<sup>1</sup> Наш Белгород // Большому городу – большие автобусы!  
URL: <http://www.belnovosti.ru/nb/bolshomu-gorodu-bolshie-avtobusy> (дата обращения: 12.04.2016).

снизилось общее количество пассажирского автотранспорта при увеличении вместимости<sup>1</sup>.

Заметно изменила облик транспортных магистралей и широкомасштабная работа по замене остановочных комплексов. В рамках реализации проекта «Белгородская остановка», за счёт привлечения средств инвесторов на территории города установлены 15 остановочных комплексов с банкоматами и 32 остановочных комплекса с торговыми павильонами, благоустроена прилегающая территория.

Создается система единого парковочного пространства города, включающая в том числе, организацию и функционирование платных муниципальных парковок.

Платная основа парковок дает возможность в период рабочего времени использовать парковочное место 5-7 автомобилями. В противном случае чаще всего один автомобиль в течение всего рабочего времени занимает одно парковочное место. Увеличение оборотоспособности таких парковок удобно как для граждан, прибывающих в центр города для кратковременного и целевого посещения учреждений и организаций, так и для гостей города.

В рамках реализации первого этапа проекта «Белгородское парковочное пространство» организовано 751 платное машино-место, в том числе 200 машино-мест закрытых плоскостных парковок. Установлено 19 терминалов приема платежей, а также внедрение комплексной системы, поддерживающей оплату посредством СМС и мобильных приложений.

На втором этапе необходимо организовать платное парковочное пространство в границах улицы Преображенской, Белгородского проспекта и Народного бульвара. По итогам реализации двух этапов проекта в 2016 г. на территории городского округа «Город Белгород» будет эксплуатироваться

---

<sup>1</sup> Программа Социально-экономического развития городского округа «Город Белгород» на 2015–2018 годы. URL: [www.beladm.ru/media/publication\\_backbone.../programma-2015.docx](http://www.beladm.ru/media/publication_backbone.../programma-2015.docx) (дата обращения: 12. 04. 2016).

2633 платных муниципальных парковочных места (из них 401 на платных плоскостных парковках) и 78 терминалов приема платежей.

Для отражения различного уровня спроса и предложения на парковочные места в разных кварталах города в политике ценообразования предусмотрено деление общего района действия платных парковок на тарифные зоны. Последовательная корректировка стоимости предоставления услуг платных парковок в сторону уменьшения или увеличения (в зависимости от истории заполняемости парковок) позволит добиться максимальной эффективности использования имеющихся муниципальных территорий, отведенных под нужды городских парковок<sup>1</sup>.

Вопросами организации пассажирских перевозок занимается отдел транспорта и развития дорожной сети департамента городского хозяйства администрации г. Белгорода.

Штатным расписание отдела транспорта и развития дорожной сети департамента городского хозяйства администрации г. Белгорода предусмотрено 8 штатных единиц, в том числе начальник отдела и его заместитель, служба организации транспортных перевозок – 4 единицы (начальник службы и 3 специалиста) и сектор развития транспортной сети (начальник сектора и специалист).

В настоящее время штат не укомплектован, имеются две вакансии главного и ведущего специалистов в службе организации транспортных перевозок.

Имеющийся дефицит кадров, учитывая большой объем текущей работы, неблагоприятно влияет на исполнительскую дисциплину и общий результат работы отдела.

Основными задачами Отдела являются<sup>2</sup>:

---

<sup>1</sup> Программа Социально-экономического развития городского округа «Город Белгород» на 2015–2018 годы. URL: [www.beladm.ru/media/publication\\_backbone.../programma-2015.docx](http://www.beladm.ru/media/publication_backbone.../programma-2015.docx) (дата обращения: 12. 04. 2016).

<sup>2</sup> Положение об отделе транспорта и развития транспортной сети департамента городского хозяйства администрации города Белгорода : утверждено заместителем начальника

1. Обеспечение транспортной безопасности на объектах дорожного движения.

2. Координация работы и развития транспортных предприятий города, осуществляющих пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщениях.

3. Формирование и совершенствование маршрутной сети города и пригорода.

4. Проведение комплекса работ по содержанию, ремонту автомобильных дорог местного значения городского округа «Город Белгород».

5. Осуществление контроля за предоставлением права льготного проезда в пассажирском транспорте.

В соответствии с возложенными задачами Отдела осуществляет следующие функции:

1. Осуществление методического руководства по составлению и принятию муниципальных программ, контроль за их выполнением.

2. Подготовка нормативных правовых актов и распорядительных актов администрации города по вопросам обеспечения населения пассажирскими перевозками в городском и пригородном сообщениях.

3. Организация проведения конкурсов по маршрутным пассажирским перевозкам по городским и пригородным маршрутам.

4. Разработка, согласование и утверждение пассажирских маршрутов регулярных перевозок автобусов и троллейбусов.

5. Оказание практической помощи победителю конкурса в организации комиссий по обследованию дорожных условий для открытия новых маршрутов пассажирских перевозок.



6. Утверждение расписание движения всех видов городского пассажирского транспорта, независимо от организационно-правовой формы собственности.

7. Выдает специальные разрешения на движение по автомобильным дорогам общего пользования транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, если маршрут проходит по автомобильным дорогам местного значения городского округа «Город Белгород» и не проходит по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таких дорог.

8. Выдает специальные разрешения на движение по автомобильным дорогам общего пользования транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов, если маршрут проходит по автомобильным дорогам местного значения городского округа «Город Белгород» и не проходит по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таких дорог.

9. Осуществляет сбор и обработку аналитических материалов, необходимых для принятия обоснованных решений по вопросам развития предприятий транспорта и организации транспортного обслуживания населения города Белгорода.

10. Оказывает организационную и методическую помощь хозяйствующим субъектам, зарегистрированным на территории города по вопросам, входящим в компетенцию отдела.

11. Разрабатывает и внедряет мероприятия по улучшению организации перевозки пассажиров, повышению культуры обслуживания населения на городских и пригородных маршрутах, обеспечению пассажирскими перевозками населения города Белгорода и пригорода.

12. Организует работы по внедрению системы видеонаблюдения на улично-дорожной сети города.

13. Осуществляет контроль за регулярностью движения всех видов городского пассажирского транспорта по маршрутам, своевременное

оповещение населения об изменениях в схемах городских и пригородных маршрутов.

14. Участвует в подготовке и организации сезонных перевозок горожан на маршрутах к дачным и садово-огородным сообществам (товариществам).

15. Организует работу по обеспечению транспортными средствами праздничных городских и государственных мероприятий, проводимых администрацией города, Советом депутатов города Белгорода.

16. Осуществляет муниципальный контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах городского округа «Город Белгород».

17. Выполняет иные функции и осуществляет иную деятельность, не запрещенную действующим законодательством, необходимую для решения задач, поставленных перед Отделом и входящих в его компетенцию.

18. Осуществляет контроль в сфере общественного транспорта.

19. Предоставляет пользователям автомобильных дорог местного значения информации о состоянии автомобильных дорог.

20. Организует работу комиссии:

- по координации и контролю за работой транспорта, выявлению владельцев автотранспортных средств, незаконно осуществляющих пассажирские перевозки по городским и пригородным маршрутам;

- по обеспечению безопасности дорожного движения;

- по оценке (контролю) технического состояния автомобильных дорог и определению размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении по автомобильным дорогам общего пользования местного значения и обеспечению возмещения владельцам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, вреда, причиняемого таким транспортным средствам.

Порядок организации транспортного обслуживания населения регламентируется Положением об организации транспортного обслуживания

населения на территории городского округа «Город Белгород», утвержденным решением совета депутатов города Белгорода от 23 сентября 2014 года № 148.

В соответствии с вышеуказанным положением, транспортное обслуживание населения города осуществляется на основании договора на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок, организованных администрацией города Белгорода.

Постановлением администрации города Белгорода от 5 мая 2014 г. № 81 «Об утверждении Положения о проведение открытого конкурса на право заключения договора на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок, организованных администрацией города Белгорода» установлено, что договор на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок, организованных администрацией города Белгорода заключается администрацией г. Белгорода с победителем конкурса на основании протокола об итогах открытого конкурса.

На конкурс была выставлена вся маршрутная сеть Белгородской агломерации (109 маршрутов), в том числе: 98 автобусных маршрутов, из них 12 - сезонных и 11 - троллейбусных. Для обслуживания указанной маршрутной сети было предусмотрено задействовать 562 единицы автобусов и 81 единицу троллейбусов.

По результатам конкурса заключены договоры на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок с ООО «Белкомтранс» (количество маршрутов – 74, количество единиц транспорта – 406), ООО «Автомиг» (количество маршрутов – 9, количество единиц транспорта – 39), МУП г. Белгорода «Городской пассажирский транспорт» (количество маршрутов – 26, количество единиц транспорта – 198)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Данные представлены из отчета Отдела транспорта и развития транспортной сети администрации г. Белгорода. Документ не опубликован.

Договором на осуществление транспортного обслуживания населения по маршруту регулярных перевозок, организованным администрацией города Белгорода, заказчик утверждает и вносит изменения в расписание движения транспортных средств, при условии сохранения количества транспортных средств, задействованных в осуществлении перевозок по маршруту.

Имеет место расхождение в названиях маршрутов, указанных в перечне лотов и требованиях к участникам конкурса в отношении каждого лота, с названиями маршрутов в расписаниях и паспортах маршрутов.

Пунктом договора на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок, организованным администрацией города Белгорода, предусмотрена выдача перевозчику свидетельства на право осуществления перевозки пассажиров по маршруту регулярных перевозок. Вместе с тем, фактически, свидетельства, указанные в приложении к договору, перевозчикам не выдавались. Также имеют место нарушения в правильности расчета стоимости проезда на пригородных маршрутах.

В целях осуществления контроля за исполнением условий договоров распоряжений администрации г. Белгорода от 12.08.2013 года № 2486 создана рабочая группа по осуществлению контроля за работой пассажирского транспорта.

Администрацией города Белгорода совместно с ОГИБДД УМВД России по г. Белгороду и УГАДН по Белгородской области разработан, согласован и утвержден план проведения мероприятий по контролю за соблюдением правил перевозки пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам городского и пригородного сообщения, организованным администрацией г. Белгорода.

По согласованию с УМВД России по г. Белгороду и УГАДН по Белгородской области, с учетом вышеуказанного плана мероприятий, ежемесячно разрабатывается план-график работы рабочей группы.

Данной рабочей группой проводятся специальные мероприятия по контролю за соблюдением условий договора на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок, организованных администрацией города Белгорода и по недопущению перевозки пассажиров транспортными средствами, не соответствующие техническим требованиям, не прошедшие конкурсный отбор и не заключившие договоры.

Контроль заказчиком фактического движения транспортных средств по каждому маршруту и расписанию не осуществляется. В связи с чем, пункт договора об обязательствах перевозчика обеспечить регулярность движения транспортных средств на маршруте не менее 95% в месяц также не контролируется.

Перевозчики обязаны ежедневно предоставлять заказчику сведения о выпуске автобусов на маршрут. В отдел транспорта и развития дорожной сети департамента городского хозяйства ежедневно предоставляется информация о выпуске подвижного состава. Установлено, что не на всех городских и пригородных маршрутах количество фактически работающих средств соответствует условиям договора. К тому же представленные данные департаментом городского хозяйства по фактически работающему на маршрутах подвижному составу разнятся с представленными данными от перевозчиков.

Для осуществления контроля за соблюдением установленного графика движения все автобусы оснащены системой спутниковой навигации ГЛОНАСС. У перевозчиков (ООО «Белкомтранс», ООО «Автомиг», МУП «Городской пассажирский транспорт») сформированы автоматизированные рабочие места, позволяющие осуществлять контроль за движением пассажирского транспорта в реальном режиме времени.

Кроме того, в отделе транспорта и развития дорожной сети создано автоматизированное рабочее место с электронными системами слежения, которые позволяют в реальном режиме времени отслеживать движение

транспортных средств по маршрутам, однако, фактически регулярное использование АРМ для контроля за исполнением графика движения не осуществляется, что связано с наличием незамещенной вакансии ведущего специалиста службы организации транспортных перевозок отдела.

Для обеспечения контроля за работой пассажирского транспорта в режиме реального времени на перекрестке ул. Королева – проспект Ватутина, введены в работу три веб-камеры. Просмотреть прохождение автобусов и троллейбусов по маршрутам: № 2 «Рынок «Салют» - ул. Костюкова», № 3 «Рынок «Салют» - ул. Королева», № 7 «Аэропорт – БГТУ», № 8 «БГТУ – Аэропорт», № 26 «Оптовый рынок-улица Есенина», № 33 «Гриневка – улица Королева – бульвар Юности» возможно на сайте [www.murgpt31.ru](http://www.murgpt31.ru) в режиме реального времени. Внедряются электронно-информационные остановочные комплексы. Остановочные пункты «Железнодорожный вокзал», «Свято-Троицкий бульвар», «Стадион» оборудованы беспроводной сетью Wi-Fi, провайдер «Net-by-net».

Водительский состав обеспечен форменной одеждой. Внесены изменения в реестр регулярных муниципальных маршрутов городского и пригородного сообщения. Упразднен автобусный маршрут № 8 «Аэропорт-БГТУ», с учетом полноценного использования троллейбусов по данному маршруту. В связи с отсутствием спроса на пассажирские перевозки и трудовых передвижений населения ликвидировано 8 маршрутов, из них 2 городских (№14 «Духовная семинария - вторчермет», № 38 «Крейда - ТРЦ «Сити—Молл») и 6 пригородных (№ 103-А «Энергомаш-ПМС-59», № 107-М «п. Северный - п. Майский», № 117-Т «Железнодорожный вокзал-Таврово-4», № 129-М «п. Разумное - п. Майский», № 136 «Гриневка – спутник - с. Грязное», № 229-С «Сити Молл – с. Стрелецкое»)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Данные представлены из отчета Отдела транспорта и развития транспортной сети администрации г. Белгорода. Документ не опубликован.

Важным направлением повышения безопасности пассажирскими перевозками стала борьба с незаконными перевозчиками пассажиров, не имеющие доступа к городским пассажирским перевозкам.

Для приведения в соответствии с условиями проведенного конкурса и пресечения несанкционированных перевозок создана рабочая группа в составе представителей УГАДН по Белгородской области, ОГИБДД УМВД России по г. Белгороду, отдела транспорта и развития дорожной сети департамента городского хозяйства и МКУ «Муниципальная стража».

Данной рабочей группой проводятся специальные мероприятия по контролю за соблюдением условий договора на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок, организованных администрацией города Белгорода и по недопущению перевозки пассажиров транспортными средствами, не соответствующие техническим требованиям.

Всего с момента проведения итогов конкурса на договора на осуществление транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок проверено 455 автобусов и выявлено 170 автобусов не соответствующих требованиям конкурса на право осуществления пассажирских перевозок и, тем не менее, находящихся на линии.

Сотрудниками отдела транспорта и развития дорожной сети составлено 186 актов осмотра транспортных средств. Также информация о нарушениях была отправлена в УГАДН, ОГИБДД России по г. Белгороду, прокуратуру Г. Белгород, Роспотребнадзор для принятия мер реагирования.

В целях обновления подвижного состава в течение последних трех лет была проведена следующая работа:

2013 год – выведены из маршрутной сети автобусы малой вместимости марки Газель в количестве 453 ед.;

2014 год – исключены 133 единицы автобусов марки ПАЗ, как морально устаревшие, с учетом срока использования 10 лет;

- приобретены 125 единиц транспортных средств большой вместимости в муниципальную собственность, в том числе: 105 ед. автобусов и 20 ед. троллейбусов.

2015 год – частными перевозчиками произведена замена автобусов марки ПАЗ в количестве 107 ед. на автобусы МАЗ, ЛиАЗ, Марко-Поло, Форд.

В 2016 году продолжается работа по обновлению подвижного состава ООО «Белкомтранс», ООО «Автомиг»<sup>1</sup>.

Для обслуживания маршрутов на перевозку пассажиров задействовано 1024 транспортные единицы, в том числе автобусов большой вместимости - 728 ед., автобусов вместимостью до 45 мест – 409 ед., автобусов вместимостью не менее 19 мест – 17 ед. Кроме того, по троллейбусным маршрутам для перевозки пассажиров используются 82 троллейбуса. По итогам работы за 2015 год муниципальным транспортом перевезено 24024,6 тыс. человек, из них: троллейбусами – 6595,3 тыс. чел., автобусами – 17429,3 тыс. человек.

Коэффициент использования парка – 0,643 и 0,734 соответственно. Получено доходов от перевозки пассажиров 395566,8 тысяч рублей в том числе: - прочей деятельности – 16705,5 тысяч рублей<sup>2</sup>.

По начертанию в плане города преобладают радиальные, диаметральные и двухрадиальные маршруты, т.е. 90% городских автобусных и троллейбусных маршрутов проходят через город, что продиктовано сложившейся схемой магистральной УДС (отсутствие обходов центральной части города). О перегрузке городского центра свидетельствует и очень высокий маршрутный коэффициент (4,8 – больше рекомендуемых величин в 1,2-1,6 раза)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>Данные с сайта администрации города Белгорода. URL: <http://www.beladm.ru/> (дата обращения: 30.04.2016).

<sup>2</sup>Данные с сайта администрации города Белгорода. URL: <http://www.beladm.ru/> (дата обращения: 30.04.2016).

<sup>3</sup>Глик Ф.Г. Пассажирский транспорт в комплексной транспортной схеме г. Белгорода // Архитектура и строительство. 2014. № 4. С. 2.



Сетевые интервалы движения автобусов (с учетом микроавтобусов) и троллейбусов в часы «пик» на наиболее загруженных участках транспортной сети (в центре города), составляют 10-28 секунд (или 360-130 транспортных средств в одном направлении), что почти на порядок выше нормативной величины по СНиП 2.07.01-89 (от 20 до 40 транспортных средств в час). Это говорит о необходимости применения подвижного состава преимущественно большой и особо большой вместимости<sup>1</sup>.

С увеличением числа легковых автомобилей продолжает падать средняя скорость передвижения автотранспорта по городу Белгороду (25 км/ч в 1990 г, 12-10 км/ч в 1994, сегодня в час «пик» падает до 5-10 км/ч и менее). В то же время, расширение дорог и строительство новых весьма затруднено (а в центре города - недопустимо). Более того, развитие дорожной инфраструктуры лишь стимулирует новый виток автомобилизации: жители города, желая воспользоваться новыми дорогами, пересаживаются с общественного транспорта на личный, и вновь построенные дороги исчерпывают свою пропускную способность за 3-5 лет<sup>2</sup>.

Решением транспортной проблемы крупных городов является обеспечение 90% пассажирских перевозок общественным транспортом (включая такси). В этом случае за счёт высокоэффективных перевозок основной доли пассажиропотока средствами ГПТ существующая дорожная сеть высвобождается для нужд, которые не могут быть обеспечены ГПТ: экстренные службы, спецтранспорт, перевозка грузов, срочные поездки.

Увеличение доли ГПТ в городских пассажирских перевозках достигается совместно двумя средствами:

- 1) улучшением работы общественного транспорта;
- 2) ограничением использования частного автотранспорта.

---

<sup>1</sup>Глик Ф.Г. Пассажирский транспорт в комплексной транспортной схеме г. Белгорода // Архитектура и строительство. 2014. № 4. С. 3.

<sup>2</sup>Об утверждении Концепции «Комплексная схема развития городского транспорта» на 2009 – 2025 гг.: решение Совета депутатов города Белгорода от 9 декабря 2008 г. № 131 // Наш Белгород – 2008. – 15 января.

Троллейбус не выполняет присущих ему функций. Его возрождение позволит резко повысить качество пассажирского обслуживания, снизить потребность в автобусах малой вместимости и разгрузить улицы. Повысить значимость троллейбуса можно не только за счет развития сети, но и за счет отказа от его интенсивного дублирования автобусом.

Наблюдается дисбаланс в количестве работающего и потребного по наполнению подвижного состава на маршрутах городского общественного транспорта. Распределение подвижного состава в соответствии с пассажиропотоками, показывает, что для обеспечения перевозок существующими транспортными средствами, необходима замена автобусов малой вместимости на автобусы большой вместимости. Это позволит уменьшить существующий парк подвижного состава для городских маршрутов на 137 единиц и для пригородных на 35 единиц, что на 25-30% снизит нагрузку на уличную сеть.

Оценка действующей маршрутной системы городского общественного пассажирского транспорта (ГОПТ) показывает необходимость изменения структуры парка подвижного состава по вместимости, а также роли различных видов транспорта в освоении пассажирских перевозок.

Следует отметить, что даже при существующем уровне автомобилизации населения, имеющиеся два вида городского общественного транспорта (далее – ГОТ) - троллейбус и автобус – смогут полностью обеспечить потребности в пассажироперевозках Белгорода.

Троллейбусные линии намечены в соответствии с перспективными пассажиропотоками, в соответствии с принятым расселением и расчетными пассажиропотоками, троллейбусную сеть можно расширить, рост протяженности сети в первую очередь продиктован активным освоением удаленных от города территорий и необходимостью обеспечения населения в транспортных связях.

Развитие сети автобуса предопределяется развитием улично-дорожной сети. При разработке предложений по организации новых автобусных трасс

учитывается критерий транспортной обслуженности населения – нормативная доступность линий общественного транспорта.

Принятая концепция расселения городского населения в районах ближнего пригорода определяет необходимость пересмотра роли железнодорожного транспорта в освоении пассажироперевозок. Вместе с этим появляется возможность использования железнодорожного транспорта для внутригородских поездок. Железная дорога может обеспечить увеличение объема поездок населения, что особенно важно для пригородно-городских связей.

Главная задача перспективного развития общественного пассажирского транспорта заключается в повышении комфортности поездок населения, главным образом, за счет снижения наполнения в часы «пик». Для этого необходим рост численности парка подвижного состава и предоставленной пассажироместительности.

Можно сформулировать следующие проектные предложения:

- расширение зон обслуживания населения троллейбусом на направлениях с наиболее мощными и стабильными пассажиропотоками;
- увеличение протяженности автобусной сети с достижением ее нормативной доступности;
- изменение структуры парка подвижного состава общественного пассажирского транспорта в сторону увеличения его вместимости с целью повышения значимости муниципального транспорта, разгрузки улиц в центре города и обеспечения пассажироперевозок;
- максимально возможное использование железнодорожного транспорта для внутригородских и ближних пригородных перевозок на связях с центром города и основными местами приложения труда;
- снижение непрямолинейности связей между районами в обход центра города и повышения общей плотности сети пассажирского транспорта.

В отдел транспорта и развития транспортной сети департамента городского хозяйства за 2015 год поступило 30 поручений Губернатора области<sup>1</sup>.

Необходимо отметить низкую исполнительскую дисциплину в отношении рассмотрения обращений граждан по вопросам транспортного обслуживания населения, находящимся в компетенции органов местного самоуправления. Неоднократно нарушаются предусмотренные законодательством Российской Федерации сроки рассмотрения обращений. Направляемая в адрес должностных лиц и главы администрации г. Белгорода информация об имеющихся фактах несвоевременной подготовки информации не оказывает положительного эффекта.

Аналогичная ситуация наблюдается с рассмотрением обращений граждан публикующихся в средствах массовой информации и разделах «Черный список» информационного агентства белру.рф и сайта «Народная экспертиза». Поручения Губернатора области также не исполняются в установленные сроки.

По мнению администрации г. Белгорода, несвоевременное рассмотрение поступающих документов обусловлено некомплектованностью штата отдела и регулярным отвлечением имеющихся сотрудников на мероприятия по пресечению несанкционированных перевозок.

Из информации о рассмотрении обращений граждан в 2015 году следует вывод о том, что наибольшее их количество поступает по вопросам необходимости изменения дорожной сети, открытия новых маршрутов в строящихся микрорайонах с благоустройством и переносом остановок общественного транспорта.

Заявки на открытие новых маршрутов принимаются структурным подразделением, курирующим вопросы организации транспортного

---

<sup>1</sup>Данные представлены из отчета Отдела транспорта и развития транспортной сети администрации г. Белгорода. Документ не опубликован.

обслуживания населения, регистрируются и рассматриваются на заседании Комиссии. По поступившим заявкам готовится заключение. В случае если заключение содержит рекомендации о целесообразности открытия нового маршрута, разрабатывается паспорт маршрута, схема движения с указанием опасных участков, расписание движения, схема организации движения маршрута на конечных площадках, включающая: обустройство остановочными указателями установленного образца, размещение мест посадки-высадки, размещение подвижного состава в местах отстоя.

После утверждения Комиссией организации нового маршрута он вносится в реестр регулярных муниципальных маршрутов городского и пригородного сообщения и объявляется конкурс на право реализации этого маршрута в соответствии с Постановлением администрации города Белгорода «Об организации транспортного обслуживания населения на территории города Белгорода и пригородном сообщении»<sup>1</sup>.

Предложение о прекращении действия автобусного маршрута выносится структурным подразделением, курирующим вопросы организации транспортного обслуживания населения, на рассмотрение Комиссии в случае:

- несоответствия состояния дорожно-транспортной сети и транспортной инфраструктуры требованиям организации регулярных автобусных пассажирских перевозок;
- изменения схемы транспортного обслуживания населения города Белгорода и пригородного сообщения;
- отсутствия стабильного пассажиропотока на маршруте.

В случае если решение Комиссии содержит рекомендации о целесообразности прекращения действия маршрута, отдел организации транспортного обслуживания населения департамента городского хозяйства

---

<sup>1</sup>Об организации транспортного обслуживания населения на территории города Белгорода и пригородном сообщении: постановление администрации города Белгорода от 20 февраля 2008 г. № 28 // Белгородские известия. – 2008. – 7 марта.

администрации города исключает маршрут из реестра регулярных муниципальных маршрутов городского и пригородного сообщения.

В течение 15 дней отдел организации транспортного обслуживания населения информирует о принятом решении перевозчика и расторгает договор об организации транспортного обслуживания данного маршрута.

Совет депутатов города Белгорода утвердил концепцию «Комплексная схема развития городского транспорта» на 2009 - 2025 гг<sup>1</sup>.

Концепция направлена на реализацию цели Стратегии развития города Белгорода - повышение устойчивости систем жизнеобеспечения и благоустройства города, задачи - развитие улично-дорожной сети города и транспортного обслуживания населения.

Концепция предполагает всемерное содействие экономическому росту муниципального образования и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, а также превращение географических особенностей Белгорода в его конкурентное преимущество.

Концепция рассчитана на реализацию таких стратегических направлений как:

- 1) развитие и повышение эффективности транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения потоков пассажиров, товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике;
- 2) повышение доступности транспортных услуг для населения;
- 3) повышение конкурентоспособности городской транспортной системы и реализация транзитного потенциала города;
- 4) повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

---

<sup>1</sup>Об утверждении Концепции «Комплексная схема развития городского транспорта» на 2009 – 2025 гг.: решение Совета депутатов города Белгорода от 9 декабря 2008 г. № 131 // Наш Белгород – 2008. – 15 января.

5) улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе.

Основными задачами по совершенствованию транспортной системы города являются:

- разгрузка центральной части города от транзитных транспортных потоков;
- организация транспортных связей с районами нового строительства;
- улучшение связей сложившихся районов между собой;
- увеличение пропускной способности магистральных улиц;
- вывод грузового транспорта из селитебных районов и зеленых зон города.

Таким образом, рассмотрев анализ системы транспортного обслуживания населения в городском округе «Город Белгород», можно сделать следующие выводы:

1. Общее руководство транспортным комплексом в г. Белгороде осуществляет департамент городского хозяйства города Белгорода. Вопросами организации пассажирских перевозок занимается отдел транспорта и развития дорожной сети департамента городского хозяйства администрации г. Белгорода.

2. Основными целями отдела транспорта и развития дорожной сети является создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения, повышение эффективности работы городского пассажирского автотранспорта, координация работы и развития транспортных предприятий города, обеспечение безопасности дорожного движения.

3. Среди проблем, выявленных в системе транспортного обслуживания можно выделить следующие: существуют нарушения в правильности расчета стоимости проезда на пригородных маршрутах, незаконные перевозчики пассажиров, не имеющие доступа к городским пассажирским перевозкам, наблюдается дисбаланс в количестве

работающего и потребного по наполнению подвижного состава на маршрутах городского общественного транспорта, низкая исполнительская дисциплина в отношении рассмотрения обращений граждан по вопросам транспортного обслуживания населения, находящимся в компетенции органов местного самоуправления. Все это требует проведения мероприятий, направленных на совершенствование системы транспортного обслуживания.



### **РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ «ГОРОД БЕЛГОРОД»**

В силу своих связующих функций транспорт напрямую влияет на эффективность и конкурентоспособность большинства хозяйствующих субъектов, задает и обеспечивает динамику развития муниципального образования, является важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры города, создает базу для расширения внешнеторговых связей. И от того, в какой мере транспортный сектор сможет удовлетворить растущий спрос на транспортные услуги, зависит решение задач социально-экономического развития города.

В настоящее время, на транспорте накопилось много нерешенных проблем, основными из них являются:

- 1) не на всех городских и пригородных маршрутах количество фактически работающих средств соответствует условиям договора;
- 2) не осуществляется контроль за исполнением графика движения, что связано с наличием незамещенной вакансии ведущего специалиста службы организации транспортных перевозок отдела;
- 3) 90% городских автобусных и троллейбусных маршрутов проходят через город, что продиктовано сложившейся схемой магистральной УДС (отсутствие обходов центральной части города);
- 4) существование незаконных перевозчиков пассажиров, не имеющих доступ к городским пассажирским перевозкам;
- 5) наблюдается дисбаланс в количестве работающего и необходимого по наполнению подвижного состава на маршрутах городского общественного транспорта;
- 6) низкая исполнительская дисциплина в отношении рассмотрения обращений граждан по вопросам транспортного обслуживания населения, находящимся в компетенции органов местного самоуправления.

Обозначенные проблемы функционирования городского пассажирского транспорта г. Белгорода требуют комплексного подхода к их решению. Система городского пассажирского транспорта имеет важное социальное значение, удовлетворяет потребность населения города в перемещениях в пределах определенной территории при минимальных затратах времени при определённой степени комфорта.

Построение надежной транспортной сети позволяет увеличить уровень транспортной доступности, снизить уровень транспортной дискриминации населения, увеличить транспортную подвижность населения и улучшить другие показатели, характеризующие эффективную работу общественного транспорта в городе в целом.

Важно сознавать, что совершенствование функционирования городского транспорта в г. Белгороде, как и во многих других городах, является необходимым условием для дальнейшего роста и развития города в целом. Увеличение жителей города неизбежно приводит к увеличению и количества пассажиров, пользующихся услугами городского транспорта, и числа владельцев индивидуальных транспортных средств. И без принятия адекватных и своевременных мер нынешняя ситуация на дорогах города будет только ухудшаться.

Созданная система городского и пригородного пассажирского транспорта, должна быть более быстрой, безопасной, доступной, экологичной, управляемой, комфортабельной, информативной и технологичной. Перечисленные преимущества в то же время являются основными направлениями или приоритетами развития пассажирского транспорта региона.

Основной и первоочередной задачей является техническое перевооружение подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры. Без этого нельзя добиться существенного улучшения эффективного обслуживания экономики и населения, а также обеспечить в полной мере безопасность перевозок и охрану окружающей среды.

Обновление и пополнение парков транспортных средств целесообразно осуществлять за счет новых перспективных типов и моделей подвижного состава, имеющие более высокий коэффициент полезного действия, потребляющих меньше энергоресурсов, более полно удовлетворяющих требованиям по безопасности перевозок и охране окружающей среды.

При этом важно создать рациональную структуру этих парков по количеству (мощности), пассажироместимости, специализации, виду потребляемого топлива и другим параметрам, которые бы соответствовали прогнозируемой потребности в перевозках.

Необходимо также улучшить состояние и техническую оснащенность объектов инфраструктуры, привести их в соответствие с современными требованиями, создать условия для полной реализации технических возможностей современных транспортных средств.

Меры по повышению технического уровня транспорта должны быть дополнены и подкреплены мероприятиями организационного, экономического, правового и административного характера, позволяющими улучшить управление перевозочным процессом.

Техническое перевооружение и повышение эффективности перевозочного процесса невозможно в полной мере выполнить без проведения различных систематических исследований на городском и пригородном пассажирском транспорте. Это позволит получать исчерпывающую, независимую, своевременную и объективную информацию: о фактических пассажиропотоках, сложившихся на каждом маршруте; о подвижном составе, его работе и степени его соответствия требованиям, предъявляемым к конкретным перевозкам; о субъективных мнениях пассажиров, пользующихся этими маршрутами и степени их удовлетворенности качеством перевозок на них; о рациональности размещения и сообразности конфигурации трасс движения городского транспорта реальным условиям перевозок, сложившимся в каждом конкретном районе города и области; о правомерности установления тарифов

за перевозки и многое другое. Выполнение таких исследований позволит всесторонне проанализировать состояние пассажирских перевозок, выявить их узкие места, попытаться устранить или свести к минимуму существующие недостатки, прогнозировать дальнейшее развитие перевозок. Это является основой для принятия большинства решений по вопросам развития пассажирского транспорта города, а также для обоснования многих экономических и организационных мероприятий, связанных с реформированием транспорта.

В целях дальнейшего развития системы транспортного обслуживания населения и решения обозначенных проблем предлагается проект «Совершенствование транспортного обслуживания населения города Белгорода на 2016-2017годы» (см. паспорт проекта Приложение 1).

### **1. Обоснование проектных мероприятий.**

Проект представляет собой комплекс мероприятий, направленных на создание условий для организации транспортного обслуживания населения посредством обеспечения организации транспортного обслуживания населения автобусными и троллейбусными пассажирскими перевозками. Проект направлен на обеспечение эффективной деятельности органов местного самоуправления при осуществлении полномочий в сфере дорожной деятельности и организации транспортного обслуживания населения города.

Данный проект позволит:

- 1) организовать обслуживание населения города пассажирским транспортом с учетом развития транспортной инфраструктуры;
- 2) повысить качество перевозки пассажиров и уровень организации транспортного обслуживания населения;
- 3) повысить эффективность работы пассажирского транспорта.

### **2. Цели и задачи внедрения проекта:**

Целью проекта является формирование эффективно функционирующего пассажирского транспортного комплекса, предоставляющего качественные услуги по транспортному обслуживанию

населения при соблюдении принципа надежности, доступности и безопасности пассажирских перевозок, а также повышение уровня сервиса и комфорта общественного транспорта на территории муниципального образования.

Для достижения поставленной цели определены следующие основные задачи:

- 1) обеспечение устойчивого, стабильного и безопасного функционирования системы пассажирских перевозок города Белгорода;
- 2) удовлетворение спроса населения города Белгорода в пассажирских перевозках;
- 3) обеспечение функционирования автомобильных дорог общего пользования;
- 4) развитие сети автомобильных дорог общего пользования;
- 5) обеспечение эффективной деятельности органов местного самоуправления при осуществлении полномочий в сфере дорожной деятельности и организации транспортного обслуживания населения города;
- 6) укрепление дисциплины перевозчиков, организация устойчивой работы пассажирского автобусного транспорта, осуществления административного и общественного контроля над перевозками пассажиров.

### **3. Целевая группа участников проекта:**

- Администрация города Белгорода;
- Отдел транспорта и развития дорожной сети;
- Население города Белгорода, пользующиеся услугами общественного транспорта;
- Персонал транспортного комплекса, обслуживающий население.
- ООО «Белкомтранс»; ООО «Автомиг»; МУП города Белгорода «Городской пассажирский транспорт».

### **4. Сроки реализации проекта.**

Реализация проекта предусмотрена на 2016 - 2017 годы.

Первоочередные меры будут сосредоточены на завершении модернизации транспортной системы, создании условий для снятия инфраструктурных ограничений экономического роста и комплексного развития транспорта.

Это позволит перейти к инновационной модели развития транспортной системы на основе расширения номенклатуры и повышения качества транспортных услуг, применения современных транспортно-логистических технологий, развития новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия видов транспорта, повышения производительности труда и энергоэффективности, усиления роли научно-технического обеспечения в развитии отрасли.

К 2017 году будет сформирована эффективная транспортная система, соответствующая потребностям устойчивого экономического роста по инновационному сценарию и повышения качества жизни населения.

Условиями досрочного прекращения реализации или корректировки проекта могут быть: достижение целей и выполнение задач проекта ранее запланированного срока; несоответствие результатов выполнения мероприятий проекта плановым индикативным показателям; сокращение финансирования расходов на выполнение проекта.

## **5. Состав мероприятий проекта.**

В соответствии с обозначенными задачами проекта предлагается к реализации следующие мероприятия.

1) Формирование сети маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования на территории г. Белгорода.

В рамках основного мероприятия осуществляется:

– определение потребности в перевозках по маршрутам регулярных перевозок (в том числе при открытии новых маршрутов и (или) изменении сети действующих маршрутов регулярных перевозок);

- обследование дорожных условий - в целях оценки соответствия технического состояния трассы движения по маршруту требованиям безопасности дорожного движения. Обследование дорожных условий проводится перед открытием маршрута и в процессе эксплуатации – не реже двух раз в год (к осенне-зимнему и весенне-летнему периодам);
- устранение недостатков, отмеченных в актах по результатам обследования дорожных условий;
- разработка (внесение изменений) и утверждение паспорта маршрута – в случае принятия решения об открытии нового маршрута или об изменении маршрута;
- информирование населения о маршрутах регулярных перевозок через СМИ, официальный сайт муниципального образования «Город Белгород».

Формирование сети маршрутов регулярных перевозок осуществляется организатором пассажирских перевозок Администрацией города Белгорода в соответствии с Положением об организации транспортного обслуживания населения на территории городского округа «Город Белгород». Открытие, изменение, закрытие маршрутов регулярных перевозок оформляется постановлением администрации города о реестре маршрутов регулярных перевозок, организованных администрацией города.

2) Согласование расписания движения автобусов по маршруту регулярных перевозок.

В рамках основного мероприятия осуществляется:

- рассмотрение заявления перевозчика о согласовании расписания движения автобусов по маршруту регулярных перевозок;
- согласование либо отказ в согласовании расписания движения автобусов по маршруту регулярных перевозок;
- утверждение расписания движения автобусов по маршруту регулярных перевозок постановлением Администрации города Белгорода;

– информирование населения о расписании движения автобусов (размещение информации на официальном сайте муниципального образования «Город Белгород», на остановочных пунктах маршрутов регулярных перевозок).

Выполнение пассажирских перевозок на маршрутах осуществляется в соответствии с согласованным расписанием движения автобусов; без постановления Администрации города Белгорода о согласовании расписания движения автобусов по маршруту выполнение пассажирских перевозок не допускается.

3) Осуществление контроля за соблюдением требований, установленных правовыми актами, регулирующими вопросы организации пассажирских перевозок, применение мер административного воздействия к перевозчикам за отдельные виды правонарушений в указанной сфере в соответствии с Законом Белгородской области от 4 июля 2002 года № 35 «Об административных правонарушениях на территории Белгородской области».

В рамках основного мероприятия осуществляется контроль за соблюдением следующих требований:

- соблюдение расписания отправления (прибытия) транспортных средств по маршруту регулярных перевозок;
- соблюдение установленного маршрута регулярных перевозок;
- осуществление регулярных перевозок транспортным средством при отсутствии оформленной маршрутной карты;
- наличие лицензии на осуществление перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

При нарушении перевозчиком установленных условий выполнения пассажирских перевозок к нему применяются меры административного воздействия в соответствии с Законом Белгородской области от 4 июля 2002 года № 35 «Об административных правонарушениях на территории



Белгородской области». Кроме того, сведения о нарушениях направляются в лицензирующий орган для принятия решения об аннулировании действия лицензии перевозчика на перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

4) Вопросам повышения безопасных условий дорожного движения ежегодно уделяется приоритетное внимание. Главными задачами при решении вопросов повышения безопасности дорожного движения являются:

- уменьшение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- обеспечение непрерывного бесперебойного круглосуточного движения транспорта и безопасной и комфортной перевозки пассажиров.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения включают в себя обустройство автомобильных дорог техническими средствами организации дорожного движения и объектами дорожного сервиса в соответствии с современными требованиями к уровню развития транспортной инфраструктуры и обеспечению безопасности дорожного движения, в целях повышения качества предоставляемых транспортных услуг, а именно:

- обустройство автомобильных дорог недостающими дорожными знаками, сигнальными столбиками, ограждениями;
- устройство недостающих остановочных и посадочных площадок и автопавильонов на автобусных остановках, туалетов, площадок для остановки или стоянки автомобилей с обустройством для отдыха участников движения;
- нанесение горизонтальной разметки на проезжую часть автодорог.

5) Создание электронной базы данных резерва кадров позволит сделать отбор персонала намного эффективнее, сократить затраты времени на поиск необходимых специалистов. Специалистам службы по работе с

персоналом необходимо раз в полугодие проводить мониторинг использования человеческого потенциала, что позволит своевременно прогнозировать подбор кандидатов, планировать мероприятия по отбору и приему новых работников. Это улучшит процесс управления персоналом в учреждении.

Процесс управления персоналом станет более целенаправленным, если в службе управления персоналом будут работать квалифицированные специалисты в данной области. Это позволит подходить к выполнению непосредственных должностных обязанностей на более квалифицированном уровне, и как следствие снизит текучесть кадров.

Комплексная реализация мероприятий по каждому из направлений позволит повысить эффективность работы пригородного и городского пассажирского транспорта городского округа «Город Белгород», качество и безопасность предоставляемых услуг.

## **6. Планируемые результаты проекта.**

Выполнение проекта позволит:

- 1) организовать обслуживание населения города пассажирским транспортом с учетом развития транспортной инфраструктуры;
- 2) повысить качество перевозки пассажиров и уровень организации транспортного обслуживания населения;
- 3) повысить эффективность работы пассажирского транспорта;
- 5) обеспечить устойчивое транспортное сообщение на территории городского округа;
- 6) повысить безопасность дорожного движения на пассажирском транспорте;
- 7) повысить уровень удовлетворенности жителей города организацией транспортного обслуживания.

Одним из важнейших результатов проекта является рост транспортной подвижности населения, что позволит повысить социальную активность, трудовой и творческий потенциал человека. Достижение этого результата

обусловлено ростом удовлетворения потребностей населения по передвижению, повышением доступности и качества транспортных услуг.

Реализация мероприятий по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы позволит сократить число происшествий на транспорте, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений специальных служб, подготовить квалифицированные кадры для транспортной отрасли.

Применение на транспорте инновационных решений, наряду с повышением эффективности, будет способствовать существенному повышению устойчивости транспорта в аспектах безопасности движения и перевозок, транспортной безопасности и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

## **7. Оценка эффективности проекта.**

В качестве целевых показателей (индикаторов) проекта определены следующие:

1) Протяженность организованных маршрутов регулярных перевозок автомобильным общественным транспортом (км).

Показатель характеризует организацию транспортного обслуживания населения; влияет на качество оказания транспортных услуг населению.

2) Количество транспортных средств, работающих на организованных маршрутах регулярных перевозок автомобильным общественным транспортом (ед.).

Показатель характеризует организацию транспортного обслуживания населения, влияет на качество оказания транспортных услуг населению.

3) Доля установленных дорожных предупреждающих знаков возле образовательных учреждений от потребности (%).

Показатель характеризует состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения с точки зрения их оснащенности техническими средствами организации дорожного движения; влияют на безопасность дорожного движения.

4) Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения (%).

Показатель характеризует качество дорожного покрытия автомобильных дорог общего пользования местного значения; влияет на безопасность дорожного движения, а также качество оказания транспортных услуг населению.

5) Удельный вес улично-дорожной сети, убираемой механизированным способом в зимний период (%).

6) Удельный вес улично-дорожной сети, убираемой механизированным способом в летний период (%).

Показатели 5, 6 характеризуют состояние улично-дорожной сети в части благоустройства (очистки от снега в зимний период, от грязи – в летний период). Влияют на безопасность дорожного движения, качество оказания транспортных услуг населению.

7) Количество предписаний надзорных органов на состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (ед.).

Показатель характеризует состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения; влияет на безопасность дорожного движения.

8) Количество обоснованных письменных жалоб на состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (ед.).

Показатель характеризует состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения; влияет на безопасность дорожного движения, а также на удовлетворенность жителей города деятельностью органов местного самоуправления. Значение показателя определяется на основе сведений, содержащихся в журнале регистрации обращений, заявлений граждан в Администрацию города Белгорода;

9) Количество дорожно-транспортных происшествий на территории муниципального образования «Город Белгород» с пострадавшими (ед.).

10) Удельный вес дорожно-транспортных происшествий на территории муниципального образования «Город Белгород» с погибшими гражданами от общего количества дорожно-транспортных происшествий на территории муниципального образования «Город Белгород» (%).

Показатели 9, 10 характеризуют безопасность дорожного движения на территории муниципального образования, зависят от состояния улично-дорожной сети.

Ожидаемые эффекты от реализации проекта:

– Экономический эффект - за счет повышения качества автомобильных дорог общего пользования местного значения, повышения их пропускной способности.

– Социальный эффект - за счет сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения; удовлетворенности жителей города Белгорода качеством перевозок общественным транспортом и состоянием дорог на территории муниципального образования.

## **8. Ресурсное обеспечение проекта.**

Ресурсное обеспечение проекта сформировано за счет средств бюджета города Белгорода. Суммарный объем финансирования в 2016-2017 годах 1 606 699,0 руб., в том числе:

2016 год – 603 349,5 руб.;

2017 год – 1 003 349,5 руб.

Ресурсное обеспечение проекта за счет средств бюджета города Белгорода подлежит уточнению в рамках бюджетного цикла.

Осуществление пассажирских перевозок осуществляется за счет оплаты стоимости проезда потребителями услуг.

На развитие транспортной инфраструктуры могут быть привлечены средства федерального бюджета, бюджета Белгородской области, инвесторов.

Объем финансового обеспечения проекта подлежит ежегодному уточнению в рамках подготовки проекта бюджета городского округа «Город Белгород» на очередной финансовый год и плановый период.

## **9. Оценка рисков внедрения проекта.**

1) Финансовые риски связаны с ограниченностью бюджетных ресурсов на цели реализации проекта, а также с возможностью нецелевого и (или) неэффективного использования бюджетных средств в ходе реализации мероприятий проекта.

Для управления риском:

– требуемые объемы бюджетного финансирования обосновываются в рамках бюджетного цикла, проводится оценка потребности в предоставлении муниципальных услуг (выполнении работ);

– в муниципальных контрактах (договорах) на выполнение работ, оказание услуг в соответствии с законодательством предусматривается возможность взыскания пени с исполнителя за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по муниципальному контракту (договору), за несвоевременное выполнение работ, оказание услуг;

– при заключении муниципальных контрактов (договоров) на выполнение работ, оказание услуг в соответствии с законодательством предусматривается обеспечение исполнения контракта.

2) Экономические риски. Связаны с существующей вероятностью кризисных явлений в российской экономике, снижения темпов роста экономики и инвестиционной активности, высокой инфляцией, ведущей к непредвиденному росту затрат на строительные материалы, горюче-смазочные материалы, электроэнергию и в конечном результате к снижению объемов финансирования программных мероприятий из средств бюджетов всех уровней, увеличению стоимости дорожных работ и снижению объемов строительства.

Снижение данных рисков предусматривается за счет привлечения внебюджетных источников финансирования для реализации мероприятий проекта.

3) Организационно-управленческие риски. Данная группа рисков связана с необходимостью координации действий нескольких структурных подразделений Администрации города Белгорода.

В целях минимизации рисков:

- для управления проектом будет создана межведомственная рабочая группа (комиссия);
- будет осуществляться составление планов работ, контроль за их исполнением, закрепление персональной ответственности должностных лиц, специалистов за выполнение мероприятий проекта и достижение целевых показателей (индикаторов) проекта.

4) Ресурсные ограничения. В связи с увеличением объемов работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения могут возникнуть ресурсные ограничения в части необходимых производственных мощностей, техники, кадровых ресурсов требуемой квалификации. Для управления данной группой рисков будут проведены экономические расчеты по оценке имеющихся ресурсов для выполнения планируемых объемов работ.

5) Информационные риски. Определяются отсутствием или частичной недостаточностью исходной отчетной и оперативной информации, используемой в процессе разработки и реализации проекта.

С целью управления информационными рисками в ходе реализации проекта будет проводиться работа, направленная на:

- Использование статистических данных, обеспечивающих объективность оценки хода и результатов реализации проекта;
- Своевременный мониторинг и оценка исполнения целевых показателей проекта, выявление факторов риска, оценку их значимости.

б) Административные риски. Связаны с неэффективным управлением реализацией проекта, низкой эффективностью взаимодействия заинтересованных сторон, что может повлечь потерю управляемости, нарушение планируемых сроков реализации мероприятий проекта, невыполнение его цели и задач, снижение эффективности использования ресурсов и качества выполнения мероприятий проекта.

Основными условиями минимизации административных рисков являются:

- Формирование эффективной системы управления реализацией проекта;
- Своевременная корректировка мероприятий проекта.

7) Кадровые риски обусловлены определенным дефицитом высококвалифицированных кадров, что снижает эффективность работы и качество предоставляемых услуг.

Снижение влияния данной группы рисков предполагается посредством обеспечения подбора высококвалифицированных кадров и переподготовки (повышения квалификации) имеющихся специалистов, формирования резерва кадров.

Таким образом, обоснование направлений совершенствования системы транспортного обслуживания населения городского округа «Город Белгород», позволяет сделать следующие выводы:

1. Техническое перевооружение городского транспорта города Белгорода представляет собой широкий круг взаимосвязанных технических, экономических и организационных вопросов, решение которых должно учитывать: соответствие развития пассажирского транспорта общим направлениям социально-экономического развития города и страны в целом, что необходимо для своевременного удовлетворения спроса на пассажирские перевозки; согласованное развитие всех видов транспорта общего пользования, обеспечивающее их гармоничное сочетание на рынке транспортных услуг и рациональное участие в перевозках. Наиболее



эффективно проблема совершенствования транспортной системы может быть решена только при условии рассмотрения всех видов транспорта общего пользования как составных частей единой транспортной системы и определения, необходимых мер по их развитию на основе единой методики и общих исходных данных.

2. В дипломном проекте, с целью устранения выявленных проблем, был предложен к реализации проект «Совершенствование транспортного обслуживания населения города Белгорода на 2016-2017годы», предлагаемые в нем решения позволят повысить эффективность работы системы городского пассажирского транспорта, увеличить пропускную способность существующих транспортных сетей и позволит создать транспортную систему, максимально удовлетворяющую запросы потребителя транспортных услуг.

3. Для решения данных проблем мы предлагаем следующие направления совершенствования: техническое перевооружение подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры; обновление и пополнение парков транспортных средств за счет новых перспективных типов и моделей подвижного состава, имеющие более высокий коэффициент полезного действия; улучшение состояния и технической оснащенности объектов инфраструктуры, привод их в соответствие с современными требованиями, создание условий для полной реализации технических возможностей современных транспортных средств; проведения различных систематических исследований на городском и пригородном пассажирском транспорте с целью исследования фактических пассажиропотоков, сложившихся на каждом маршруте; о подвижном составе, его работе и степени его соответствия требованиям, о субъективных мнениях пассажиров, пользующихся этими маршрутами и степени их удовлетворенности качеством перевозок на них; создание электронной базы данных резерва кадров, проведение мониторинга использования человеческого потенциала,

что позволит своевременно прогнозировать подбор кандидатов, планировать мероприятия по отбору и приему новых работников.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обеспечение транспортной доступности является одной из сложных задач для современного города. Помимо очевидных преимуществ, таких как сокращение потерь времени, вызванных перемещением по городу, повышения качества жизни в городах, улучшения качества экологической обстановки, развитие городского транспорта и транспортной инфраструктуры является ключом к решению большинства проблем современного города.

Сочетание различных видов транспорта, а также подвижного состава различной вместимости позволит обеспечить качественное и полное удовлетворение потребностей населения в перевозках.

Оценивая перспективу тех или иных направлений дальнейшего развития городского пассажирского транспорта, следует помнить, что, прежде всего, необходимо нахождение баланса между интересами потребителей транспортных услуг, нуждающихся в определённом уровне их качества, и транспортными предприятиями, заинтересованными в снижении собственных издержек на перевозки. Эффективная организация управления системой городского транспорта должна быть ориентирована на снижение влияния негативных факторов функционирования системы, учет интересов предприятий-перевозчиков при повышении уровня качества предоставляемых транспортных услуг.

Для того чтобы соответствовать сегодняшним условиям, транспортная система города должна постоянно совершенствоваться путем строительства или реконструкции. Достижение эффективности транспортных систем сводится к сложной комплексной задаче усовершенствование сети городских дорожных сетей, упорядочение городского пассажирского транспорта и обеспечение достаточного количества парковок должны определяться как важные направления реконструкции, одним из результатов которой должна

быть социальная эффективность, заключающаяся в улучшении условий жизни населения, сокращении затрат времени на различные передвижения.

Проблемы городского пассажирского транспорта связаны в первую очередь с проблемами организации движения транспортных единиц. Существующие муниципальные автотранспортные предприятия не в состоянии обеспечить движение транспорта с фиксированными интервалами, обеспечив, таким образом, достаточно высокое конкурентное положение по сравнению с транспортом альтернативным. Подобный опыт был применен в ряде крупных городов Российской Федерации, при этом потребителю становится доступна информация о времени прибытия автобуса на остановку, время пребывания на маршруте, исходя из чего, потребитель сможет принять решение о целесообразности ожидания услуги, предоставляемой муниципальным транспортом, и целесообразности принятия той же услуги от альтернативного перевозчика.

В настоящее время происходит немотивированный отказ от транспортной услуги муниципального перевозчика именно по причине неопределенности времени ожидания транспортного средства и неопределенности предполагаемого времени передвижения, хотя несомненным преимуществом муниципального перевозчика является большая безопасность перевозки и большая комфортабельность поездки в сравнении с альтернативным перевозчиком.

Важнейшим фактором, оказывающим влияние на развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом является географическое положение районов города, особенностью которого является его большая протяженность и отдаленность от центра некоторых районов. Если в центральных районах города перевозки осуществляются различными видами транспорта, включая электрический и автомобильный транспорт, то доставить пассажиров в отдаленные районы возможно только с помощью автомобильного транспорта.

В результате проведенного исследования было выявлено, что вопросами организации пассажирских перевозок занимается отдел транспорта и развития дорожной сети департамента городского хозяйства администрации г. Белгорода.

Основными целями отдела транспорта и развития дорожной сети является создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения, повышение эффективности работы городского пассажирского автотранспорта, координация работы и развития транспортных предприятий города, обеспечение безопасности дорожного движения.

В ходе проведенного анализа выяснилось, что на транспорте накопилось много нерешенных проблем, основными из них являются: не соответствие на городских и пригородных маршрутах количества фактически работающих средств условиям договора; не осуществление контроля за исполнением графика движения, что связано с наличием незамещенной вакансии ведущего специалиста службы организации транспортных перевозок отдела; 90% городских автобусных и троллейбусных маршрутов проходят через город, что продиктовано сложившейся схемой магистральной УДС (отсутствие обходов центральной части города); существование незаконных перевозчиков пассажиров, не имеющих доступ к городским пассажирским перевозкам; низкая исполнительская дисциплина в отношении рассмотрения обращений граждан по вопросам транспортного обслуживания населения, находящимся в компетенции органов местного самоуправления.

В связи с вышеизложенным предлагаем ряд практических рекомендаций.

1. Основным предприятиям, осуществляющим пассажирские перевозки в городе Белгороде (ООО «Белкомтранс»; ООО «Автомиг»; МУП города Белгорода «Городской пассажирский транспорт») оборудовать автобусы и троллейбусы системой спутниковой навигации ГЛОНАСС. В транспортных предприятиях при этом будут созданы автоматизированные рабочие места,

связанные с центральной диспетчерской службой. Это позволит в режиме реального времени контролировать графика движения машин, их наполняемость и оплату проезда. В салоне будет автоматическое звуковое оповещение названий остановок, а также возможность при необходимости связаться с полицией.

2. Отделу транспорта и развития транспортной сети администрации города Белгорода инициировать предложение об оснащении ряда остановок общественного транспорта электронно-информационным табло, на котором будет представлено расписание движения автобусов и троллейбусов.

3. Департаменту городского хозяйства города Белгорода осуществить: внедрение системы безналичного расчета за проезд в общественном транспорте; техническое переоснащение подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры и обновление и пополнение парков транспортных средств за счет новых перспективных типов и моделей подвижного состава, имеющие более высокий коэффициент полезного действия

4. Отделу транспорта и развития транспортной сети администрации города Белгорода организовать проведение различных систематических исследований на городском и пригородном пассажирском транспорте с целью исследования фактических пассажиропотоков, сложившихся на каждом маршруте; о подвижном составе, его работе и степени его соответствия требованиям, о субъективных мнениях пассажиров, пользующихся этими маршрутами и степени их удовлетворенности качеством перевозок на них.

Системное решение всех рассмотренных направлений улучшения транспортных проблем города позволит в будущем обеспечить необходимые условия достижения безопасности дорожного движения, высокое качество транспортного обслуживания, эффективное использование всех видов городских ресурсов, повышение степени использования городских территорий, улучшение качества жизни населения.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. О транспортной безопасности [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

2. Об организации транспортного обслуживания населения на территории Белгородской области [Электронный ресурс] : Закон Белгородской области от 27 октября 2011 года № 80 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

3. Об утверждении Положения об организации транспортного обслуживания населения на территории городского округа «Город Белгород» [Электронный ресурс]: Постановление администрации города Белгорода от 29 августа 2014 года № 166 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф». Информ. банк «Регион. вып. Белгородская область».

4. Об организации транспортного обслуживания населения на территории города Белгорода и пригородном сообщении [Электронный ресурс] : Постановление администрации города Белгорода от 20 февраля 2008 года № 28 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

5. Об утверждении Концепции «Комплексная схема развития городского транспорта» на 2009 – 2025 годы [Электронный ресурс] : Решение Совета депутатов города Белгорода от 9 декабря 2008 года № 131 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

6. Администрация города Белгорода [Электронный ресурс] // Официальный сайт органов местного самоуправления города Белгорода. – Режим доступа: <http://www.beladm.ru/>.

7. Бабаченко, Л.В. Регулирование процессов повышения эффективности организации транспортного обслуживания населения [Текст] / Л.В. Бабаченко // Молодой гений. – 2014. – № 9. – С. 36-38.
8. Бирюков, В.В. Организационно-экономические факторы развития городского пассажирского транспорта [Текст] / В.В. Бирюков, В.Ю. Кирничный // Вестник СибАДИ. – 2014. – № 1. – С. 126-131.
9. Боровик, Е.Н. Транспортная система как фактор регламентирующий развитие городской жизнедеятельности [Текст] / Е.Н.Боровик // Архитектура и строительство Москвы. – 2012. – № 4. – С. 13-17.
10. Бочкарева, М.М. Методика оценки качества обслуживания пассажиров общественным транспортом [Текст] / М.М. Бочкарева, В.А. Гудков, Н.В. Дулина, Н.А. Овчар // Известия Волгоградского государственного технического университета. – 2013. – № 2. – С. 93-95.
11. Ваксман, С.А. Транспортные системы городов: терминологический словарь [Текст] / С.А. Ваксман, И.Н. Пугачев, Ю.И.Куликов. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2013. – 151 с.
12. Ванеев, О.Н. Транспортное обслуживание населения на муниципальном уровне: к проблеме законодательного регулирования [Текст] / О.Н. Ванеев // Транспортное право. – 2013. – № 3. – С. 9-13.
13. Володькин, П.П. Влияние провозной способности городского пассажирского транспорта на уровень транспортного обслуживания населения [Текст] / П.П. Володькин, И.Н. Пугачев // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета. – 2013. – № 4. – С. 121-127.
14. Володькин, П.П. Моделирование и динамическая оптимизация транспортного обслуживания населения [Текст] / П.П. Володькин, И.О. Загорский // Информатика и системы управления. – 2013. – № 3. – С. 19-27.
15. Володькин, П.П. Оценка качества регулярных перевозок как критерия эффективности организации транспортного обслуживания



населения [Текст] / П.П. Володькин, И.О. Загорский // Транспорт: наука, техника, управление. – 2013. – № 5. – С. 22-25.

16. Володькин, П.П. Обзор транспортного обслуживания населения в муниципальных образованиях РФ [Текст] / П.П. Володькин, К.А. Семижонова // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. – 2014. – № 1. – С. 81-91.

17. Гериханов, И.А. Компетенция органов местного самоуправления в сфере обеспечения населения транспортными услугами (муниципально-правовой аспект) [Текст] / И.А. Гериханов // Общество и право. – 2013. – № 1. – С. 37-43.

18. Глик, Ф.Г. Пассажирский транспорт в комплексной транспортной схеме г. Белгорода [Текст] / Ф.Г. Глик // Архитектура и строительство. – 2014. – № 4. – С. 1-9.

19. Гордина, Ю.В. Определение уровня развития системы городского пассажирского транспорта и его влияние на сглаживание пространственной поляризации городов [Текст] / Ю.В. Гордина, М.А. Серебрякова // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2014. – № 5. – С. 69-78.

20. Гудков, В.А. Оценка качества доставки пассажиров городским общественным транспортом [Текст] / В.А. Гудков, Н.В. Дулина, П.А. Мыльников // Транспортные и транспортно-технологические системы. – 2011. – № 4. – С. 52-56.

21. Дмитриев, А.В. Повышение эффективности и качества доставки пассажиров в городских условиях [Текст] / А.В. Дмитриев, В.А. Гудков // Известия Волгоградского государственного технического университета. – 2012. – № 3. – С. 113-117.

22. Елизарьев, М.Ю. Оценка качества транспортного обслуживания населения [Текст] / М.Ю. Елизарьев // Экономика железных дорог. – 2012. – № 5. – С. 92-93.

23. Ерихов, М.М. Расчет и оптимизация загрузки городского пассажирского транспорта [Текст] / М.М. Ерихов, Е.В. Карасева // Транспорт: наука, техника, управление. – 2011. – № 2. – С. 33-36.
24. Ерзылева, А.А. Особенности муниципального управления городским общественным транспортом [Текст] / А.А. Ерзылева // Экономика и управление. – 2011. – № 7. – С. 63-67.
25. Жук, И.В. Комплексное совершенствование маршрутной сети - реальный путь повышения качества транспортного обслуживания населения [Текст] / И.В. Жук, В.С. Миленский, С.П. Якубович // Автотранспортное предприятие. – 2012. – № 4. – С. 13-17.
26. Зырянов, В.В. Применение информационных технологий при повышении мобильности и обеспечении транспортной безопасности [Текст] / В.В. Зырянов, Е.Ю. Семчугова, А.М. Скрынник // Инженерный вестник Дона. – 2012. – № 4. – С. 22-25.
27. Королев, С.А. Услуги по перевозке пассажиров [Текст] / С.А.Королев // НДС: проблемы и решения. – 2014. – № 5. – С. 17-22.
28. Крипак, М.Н. Оптимизация структуры транспорта как мера повышения эффективности функционирования системы городского пассажирского транспорта [Текст] / М.Н. Крипак, В.Е. Гозбенко, А.И. Колесник // Сборник научных трудов Ангарской государственной технической академии. – 2013. – № 1. – С. 229-232.
29. Макунина, А.И. Методологическая основа изучения пассажирских потоков на городском пассажирском транспорте [Текст] / А.И. Макунина // Актуальные вопросы экономических наук. – 2015. – №5. – С. 139-144.
30. Мальчикова, А.Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : автореф. дис. ... канд. экон. наук / А.Г. Мальчикова. – СПб., 2011. – 18 с.
31. Морозов, С.Ю. Транспортное право [Текст] / С.Ю. Морозов. – М.: Эксмо, 2011. – 143 с.

32. Николаева, К.С. Пассажирские перевозки [Текст] / К.С. Николаева // Вмененка. – 2015. – № 3. – С. 45-48.
33. Официальная статистика [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/population/demography](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/population/demography).
34. Персианов, В.А. Международный союз общественного транспорта и его роль в повышении качества транспортного обслуживания населения [Текст] / В.А. Персианов, Е.Б. Бедняков // Вестник Университета. – 2012. – № 3. – С. 152-156.
35. Положение об отделе транспорта и развития транспортной сети департамента городского хозяйства администрации города Белгорода [Текст] : Утверждено Заместителем начальника департамента городского хозяйства В. Чумаковым от 10 января 2015 г. // Наш Белгород – 2015. – № 21. – 5 февраля.
36. Полтавская, Ю.О. Состояние оценки качества транспортных услуг на городском пассажирском транспорте в российской действительности [Текст] / Ю.О. Поплавская // Апробация. – 2015. – № 2. – С. 18-20.
37. Поначугин, В.А. Система оперативного управления перевозочным процессом как фактор повышения качества транспортного обслуживания населения города [Текст] / В.А. Поначугин // Микроэкономика. – 2011. – № 6. – С. 163-165.
38. Пугачёв, И.Н. Проблемы модернизации транспортных систем городов [Текст] / И.Н. Пугачев // Транспортное строительство. – 2015. – № 8. – С. 5-9.
39. Рассоха, В.И. Ситуационное управление городским пассажирским транспортом [Текст] / В.И. Рассоха, Е.В. Бондаренко // Вестник МАДИ. – 2014. – № 2. – С. 86-91.

40. Серова, В.А. Проблемы городского пассажирского транспорта и качество жизни [Текст] / В.А. Серова, Н.А. Серова // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2011. – № 28. – С. 107-110.
41. Сидоренко, А.О. Определение потребностей населения в передвижениях на городском пассажирском общественном транспорте [Текст] / А.О. Сидоренко, А.С. Павленко. – Тюмень: Новые технологии, 2013. – 264 с.
42. Сираждинов, Р.Ж. Управление в городском хозяйстве [Текст] / Р.Ж. Сираждинов. – М. : Кнорус, 2012. – 352 с.
43. Славина, Ю.А. Анализ систем управления городским наземным пассажирским транспортом [Текст] / Ю.А. Славина // Научное обозрение. – 2014. – № 12. – С. 46-49.
44. Соколов, Ю.И. Экономическая эффективность управления транспортным обслуживанием [Текст] / Ю.И. Соколов // Мир транспорта. – 2013. – № 1. – С. 32-38.
45. Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками [Текст] / И.В. Спирин. – М. : Академия, 2015. – 400 с.
46. Степанова, М.В. Пассажирский транспорт в экономике России [Текст] / М.В. Степанова // Экономика транспорта. – 2012. – № 2. – С. 14-21.
47. Талыбов, Д.Р. Транспортная система России: современное состояние и проблемы развития [Текст] / Д.Р. Талыбов // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2011. – № 2. – С. 82-86.
48. Тлегенов, Б.Н. Методика оценки качества обслуживания населения городским пассажирским транспортом [Текст] / Б.Н. Тлегенов // Моделирование систем и процессов. – 2013. – № 4. – С. 69-72.
49. Тойменцева, И.А. Определение интегрального показателя развития услуг пассажирского транспорта на основе экономико-математического моделирования [Текст] / И.А. Тойменцева // Вести. Самар. гос. экон. ун-та. – 2011. – №2(64). – С. 115-119.

50. Транспорт [Электронный ресурс] // БелФид. – Режим доступа: [http://belfeed.ru/raspisanie\\_transporta/dc-gorodskoy\\_trasnpport.html](http://belfeed.ru/raspisanie_transporta/dc-gorodskoy_trasnpport.html).
51. Харитонов, В.В. К вопросу о путях решения транспортных проблем городской среды [Текст] / В.В. Харитонов // Вестник Московского государственного строительного университета. – 2012. – № 3. – С. 71-74.
52. Цыденов, А.С. Совершенствование государственного управления в области транспортного обслуживания населения в РФ [Текст] / А.С. Цыденов // Экономика железных дорог. – 2014. – № 12. – С. 11-14.
53. Чернова, Г.А. Рыночное развитие пассажирских перевозок пассажиров должно быть управляемым [Текст] / Г.А. Чернова // Пассажирский транспорт. – 2013. – № 2. – С. 12-15.
54. Филиппов, В.К. Развитие пассажирского транспорта общего пользования [Текст] / В.К. Филиппов. – М. : Изд-во Юнити, 2014. – 438 с.
55. Эльдарханов, Х.Ю. Логистика: управление городским грузодвижением [Текст] / Х.Ю. Эльдарханов. – Тамбов : Грамота, 2011. – 143 с.
56. Эльдарханов, Э.Х. Интегративное управление городским общественным транспортом [Текст] / Х.Ю. Эльдарханов // TERRAECOMICUS. – 2012. – № 3. – С. 66-69.

## **ПРИЛОЖЕНИЯ**

**Паспорт проекта**  
**«Совершенствование транспортного обслуживания населения города**  
**Белгорода на 2016-2017 годы»**

<b>Цель проекта</b>	Формирование эффективно функционирующего пассажирского транспортного комплекса, предоставляющего качественные услуги по транспортному обслуживанию населения при соблюдении принципа надежности, доступности и безопасности пассажирских перевозок, а также повышение уровня сервиса и комфорта общественного транспорта на территории муниципального образования.
<b>Способ достижения цели (мероприятия проекта)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Формирование сети маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования на территории г. Белгорода.</li> <li>2) Согласование расписания движения автобусов по маршруту регулярных перевозок.</li> <li>3) Осуществление контроля за соблюдением требований, установленных правовыми актами, регулирующими вопросы организации пассажирских перевозок.</li> <li>4) Проведение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.</li> <li>5) Создание электронной базы данных резерва кадров, проведение мониторинга использования человеческого потенциала.</li> </ol>
<b>Результаты проекта</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– повышение качества перевозки пассажиров и уровня организации транспортного обслуживания населения;</li> <li>– повышение эффективности работы пассажирского транспорта;</li> <li>– обеспечение устойчивого транспортного сообщения на территории городского округа;</li> <li>– повышение безопасности дорожного движения на пассажирском транспорте;</li> <li>– повышение уровня удовлетворенности жителей города организацией транспортного обслуживания.</li> </ul>
<b>Риски проекта</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Финансовые риски;</li> <li>– Экономические риски;</li> <li>– Организационно-управленческие риски;</li> <li>– Ресурсные ограничения;</li> <li>– Информационные риски;</li> <li>– Административные риски;</li> <li>– Кадровые риски.</li> </ul>
<b>Пользователи результатами проекта</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Администрация города Белгорода;</li> <li>– Отдел транспорта и развития дорожной сети;</li> <li>– Население города Белгорода, пользующиеся услугами общественного транспорта;</li> <li>– Персонал транспортного комплекса, обслуживающий население;</li> <li>– ООО «Белкомтранс»; ООО «Автомиг»; МУП города Белгорода «Городской пассажирский транспорт»</li> </ul>