

УДК:338.4

Леоненко Варвара Станиславовна,
студентка группы МУб-231,
Кузбасский государственный технический
университет имени Т.Ф.Горбачева,
(г.Кемерово, Российская Федерация)
E-mail: leonenkovara12@gmail.com

Научный руководитель:
Косинский Петр Дмитриевич,
доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры государственного и
муниципального управления Кузбасский
государственный технический университет
имени Т.Ф.Горбачева,
(г.Кемерово, Российская Федерация)
E-mail: krishtof1948@mail.ru

Правовое регулирование организации транспортного обслуживания населения муниципального образования

Аннотация. В статье представлены исследования регулирование организации транспортного обслуживания населения муниципального образования. Выявлено, что регулирование организации транспортных перевозок в муниципальном образовании со стороны местных властей призвано обеспечить удовлетворение потребностей всех слоев потребителей транспортных услуг с минимальными потерями времени. Сделан вывод, чтобы достичь результативности в данном вопросе необходимо задействовать экономические и юридические инструменты.

Ключевые слова: правовое регулирование, организация, транспортное обслуживание населения, муниципальное образование, муниципальный заказ.

Правовое регулирование транспортного обслуживания также ставит перед собой цель обеспечения устойчивого роста экономического сектора, связанного с транспортом, а также безопасности и комфорта транспортной среды для местных жителей.

Вопросы в области транспортного обслуживания населения регулируются в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации от 26 января 1996 г. № 14 - ФЗ. Согласно ст. 784 Гражданского кодекса РФ (далее - ГК РФ) грузовые перевозки, багаж и пассажиры производятся посредством договоров. Общими условиями перевозок являются транспортные уставы и кодексы, иные законы и издаваемые в развитие их правила [1].

Для организации перевозки пассажирского потока необходим анализ системы, благодаря которому возможно выявить оптимальные решения. В них

входит разработка востребованных маршрутов, выбор соответствующего типа транспорта, выявление нужного количества транспорта, а также составление графика маршрутов и обязанностей для обслуживания пассажиров. Выполнять данное транспортное обслуживание пассажиров необходимо следуя правилам:

- «Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (Утверждены Постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586); [2]

- «Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014г. №33244); [3]

- «Общими правилами воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 г. №10186); [4]

- «Правилами перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте» (Минтранс РФ от 5 мая 2012 г. № 140)[5].

Со статьей 16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [5], Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [6,7].

Местные органы самоуправления обладают правом принимать решения по вопросам, касающимся местной жизни, при этом учитывая нужды и интересы граждан, а также учитывая множество исторических и культурных традиций региона.

Регулирование организации транспортных перевозок в муниципальном образовании со стороны местных властей призвано обеспечить удовлетворение потребностей всех слоев потребителей транспортных услуг с минимальными потерями времени. Поэтому главным комплексным критерием для оценки качества транспортного обслуживания муниципального образования является показатель общих затрат времени на поездку (передвижение). Величина указанного показателя не должна превышать одного часа, в противном случае наступает явление «транспортной усталости», которое приводит к резкому снижению производительности труда.

Функции органов местного самоуправления по муниципальному управлению пассажирским транспортом показаны на рисунке 1.

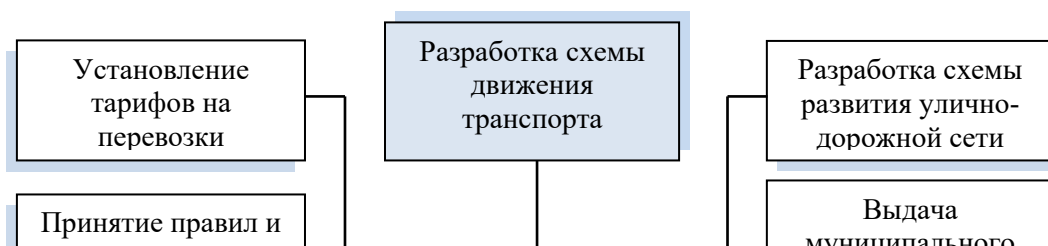


Рисунок 1- Функции органов местного самоуправления по муниципальному управлению транспортом

Важнейшими функциями муниципального управления пассажирским транспортом в системе «заказчик-перевозчик-потребитель» являются прогнозирование, планирование, регулирование, организация и контроль.

Следовательно, главной целью местного самоуправления можно считать обеспечение надлежащей организационной системы для решения вопросов местного значения органами местного управления, которая соответствует федеральному и региональному законодательству, а также муниципальным правовым актам.

Для достижения результативности в управлении применяются многообразные инструменты, которые подразделяются на экономические (прямые и косвенные) и юридические. Каждый инструмент имеет свою уникальную функцию в гарантировании соблюдения необходимых условий и требований [8].

Экономические инструменты охватывают такие аспекты, как нацеленное финансирование выбранных сфер, программ и инициатив, а также подписание коммерческих соглашений и договоров [32].

Важнейшими элементами управленческого процесса, наряду с прямым финансированием, служат местные налоговые сборы, льготные кредитные программы, договорные тарифы и прочие схожие механизмы. Каждый из этих инструментов оказывает влияние на экономическое прогрессирование и настройку деятельности компаний и предприятий [9].

Руководство городским пассажирским транспортом представляет собой многоуровневый процесс, который предполагает применение организационно-правовых инструментов. Чтобы успешно заключать контракты на выполнение

работ и эффективно осуществлять налоговую и финансовую политику в данной области, критически важно грамотно организовывать структуру управления. В большинстве мегаполисов ответственность за управление транспортным сектором ложится на плечи специализированных отделов городских администраций [10].

В рамках административных структур города ответственность за не только установление правовых норм в сфере транспорта, но и финансирование перевозок для социально незащищенных слоев населения через механизм муниципального заказа лежит на определенных отделах. Особое внимание уделяется их роли в качестве основного заказчика транспортных услуг для жителей. Неудивительно, что в городах с развитым общественным транспортом функционируют специализированные отделения, которые напрямую подчиняются местной власти и занимаются этими вопросами [11].

В последнее время руководство городов России пришло к пониманию важности сотрудничества с частными транспортными компаниями. В соответствии с действующими нормами, регулирование пассажирскими перевозками, осуществляется на конкурсной основе, для всех перевозчиков, разных организационно –правовых форм собственности, что позволит повысить конкурентность за право осуществлять пассажирские перевозки, а следовательно и качество оказываемых услуг пассажирам[12].

Планируя и организовывая конкурсы на право осуществлять пассажирские перевозки в городском транспорте учитываются различные принципы [29]:

- Сначала производится анализ потенциальной прибыльности каждого маршрута, прежде чем он будет включен в конкурсную программу.
- Затем устанавливаются общие тарифы на проезд для всех видов транспорта - как муниципального, так и коммерческого.
- При проведении конкурсов учитывается необходимость обеспечения перевозки пассажиров, включая различные льготные категории, на автобусах, принадлежащих как к государственным, так и частным компаниям.

Также важным аспектом является заключение договоров с владельцами частных автобусов для обеспечения пассажиропотока на услугах, которые могут быть невыгодными для крупных перевозчиков. Помимо этого, каждый автобус коммерческого характера, должен обеспечивать график перевозок в днях на определенном маршруте, что способствует равномерному покрытию спроса и обеспечению пассажирских перевозок в городе.

Для предоставления социальных услуг в городе организациями и гражданами принято использовать частные автобусы. В рамках конкурсных процедур за обладание правом на пассажирские перевозки следует учитывать такие критерии как[12]:

- согласие осуществлять пассажирские перевозки по наименьшему тарифу;
- предоставление бесплатной или со скидкой перевозки для льготных категорий пассажиров;
- минимальная сумма дотаций, запрашиваемая у администрации;

- набор баллов за комплекс показателей, установленных конкурсной комиссией.

Победители выбираются исходя из определенных критериев, которые позволяют выделить наиболее подходящие предложения по транспортировке. Благодаря этому мы достигаем наилучших условий для удовлетворения потребностей горожан в сфере общественного транспорта, что способствует повышению эффективности и выгоды для всех участников.

Различные стратегии управления коммерческой транспортной системой в городской среде включают в себя множество методик для оптимизации и надзора за осуществлением перевозок. Один из методов надзора – это разработка и контроль за соблюдением транспортного графика, а также регулярные проверки его исполнения. После проведения конкурса победители подписывают контракт на реализацию государственных заказов [13].

Договор четко устанавливает временные рамки, последовательность осуществления транспортировки и фиксирует трассу обслуживания, а также условия для его прекращения. Ключевым элементом эксплуатации транспортных средств на коммерческой основе также является регулирование потока движения с целью повышения эффективности транспортной системы. Это дает возможность наладить порядок и надзор за следованием, установленным маршрутам [11].

Следует также отметить, что различные методы регулирования движения коммерческого транспорта могут быть эффективно использованы в различных городах в зависимости от их специфики и потребностей жителей.

Исходя из вышеизложенного отметим, что в условиях многообразия форм собственности на транспортные средства и конкуренции муниципального и частного транспорта основными механизмами правового регулирования транспортного обслуживания населения выступают муниципальный заказ на перевозки и диспетчеризация перевозок.

Список использованных источников:

1. Федеральный конституционный закон РФ «Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 2» от 26.01.1996 №14 (в ред. от 05.12.2017) // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
2. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 N 1586 (ред. от 23.03.2024) "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом". URL: <https://base.garant.ru/74714924/>
3. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 N 473 (ред. от 13.04.2020) "Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом" (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014 N 33244). URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70606428/>
4. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (ред. от 15.09.2020) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных

перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 N 10186). URL: <https://base.garant.ru/191872/>

5. Приказ Минтранса России от 05.05.2012 N 140 (ред. от 11.12.2015) "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте" (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2012 N 25557).

URL: <https://base.garant.ru/70235852/>

6. Федеральный закон от 13.07.2015 №220 ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в ред. от 29.12.2017 № 480) // СЗ РФ.- 2015.- № 29 (часть I) – Ст. 4346. URL: <https://base.garant.ru/71129200/>

7. Федеральный закон от 06 октября 2003 г. № 131 - ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» ((в ред. от 29.12.2017 № 463 - ФЗ) URL: <https://base.garant.ru/186367/>

8. Попов С.Н. Роль местного самоуправления в совершенствовании транспортного обслуживания населения // Городское хозяйство. 2022. № 6. С. 41-47.

9. Официальный сайт Управления единого заказчика транспортных услуг URL: <https://yezty.pf/>

10. Методические рекомендации по совершенствованию организации транспортного обслуживания населения в муниципалитетах

URL: https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/

11. .Смирнова Е. В., Гущин В. И. Совершенствование организации транспортного обслуживания населения через улучшение работы органов местного самоуправления. // М.: Изд-во Финансы и статистика, 2021. С.99-109.

12. Староверов А. В. Качество и доступность транспортного обслуживания населения: теория и практика. // СПб.: Изд-во Политехнического университета, 2022. С. 113-125.

13. Степанов А.В. Внедрение инноваций в систему транспортного обслуживания населения через органы местного самоуправления // Инновации в общественном управлении. 2022. № 9. С. 35-41.