

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное образовательное  
учреждение высшего образования  
«Южно–Уральский государственный университет  
(Национальный исследовательский университет)»  
Институт открытого и дистанционного образования  
Кафедра «Современные образовательные технологии»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой

\_\_\_\_\_ А.В. Прохоров

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Развитие общественного транспорта в малонаселенных муниципальных  
образованиях (на примере Щучанского района Курганской области)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
ЮУрГУ – 38.03.04.2019.90128. ВКР

Руководитель работы

доцент кафедры СОТ

\_\_\_\_\_ Н.К. Демина

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Автор работы

студент группы ДО–507

\_\_\_\_\_ В.В. Петухов

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Нормоконтролер

ст. преподаватель кафедры СОТ

\_\_\_\_\_ Е.Н. Бородина

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Челябинск 2019

## АННОТАЦИЯ

Петухов В.В. Развитие общественного транспорта в малонаселенных муниципальных образованиях (на примере Щучанского района Курганской области). – Челябинск: ЮУрГУ, 2019, ДО –507, 52 с., 2 ил., 6 табл., библиогр. список – 50 наим., 4 прил., 10 л. плакатов ф. А4.

Объектом выпускной квалификационной работы является общественный транспорт в малонаселенных районах.

Цель выпускной квалификационной работы – разработка рекомендаций по улучшению качества предоставления услуг общественного транспорта в малонаселенных районах страны (на примере Щучанского района Курганской области).

В выпускной квалификационной работе выявлена сущность общественного транспорта как необходимое коллективное благо, проанализированы особенности обеспечения услугами общественного блага населения малонаселенных районов, проведен анализ развития и предоставления общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области, проанализированы основные проблемы, встречающиеся при предоставлении услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области, разработаны рекомендации по повышению качества предоставления услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области.

Результаты выпускной квалификационной работы могут быть использованы для улучшения качества предоставления услуг общественного транспорта населению Щучанского района Курганской области.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОЦЕССА ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ УСЛУГАМИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	8
1.1 Общественный транспорт как необходимое коллективное благо....	8
1.2 Особенности обеспечения услугами общественного транспорта население малонаселенных районов.....	14
2 АНАЛИЗ ПРОЦЕССА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ НАСЕЛЕНИЮ УСЛУГ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ЩУЧАНСКОМ РАЙОНЕ КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	21
2.1 Практика развития и предоставления общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области.....	22
2.2 Проблемы, встречающиеся при предоставлении услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области.....	29
2.3 Разработка рекомендаций по повышению качества предоставления услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области.....	34
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	43
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	45
ПРИЛОЖЕНИЯ	
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Источники финансирования муниципальной программы.....	49
ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров на территории Щучанского района.....	50
ПРИЛОЖЕНИЕ В. Мероприятия по ремонту дорог по Щучанскому району Курганской области.....	51
ПРИЛОЖЕНИЕ Г. Маршрут «Щучье» – «Песчанское» на карте Щучанского района Курганской области.....	52

## ВВЕДЕНИЕ

Транспортная отрасль представляет собой сложную систему, которая направлена не только на осуществление функций по перевозке пассажиров и грузов, но и обеспечивает политическое, экономическое, социальное единство страны и комфортное проживание населения. Перевозка пассажиров составляет около 60 % выполнения всей работы транспортной системы страны.

Общественный транспорт является одним из важнейших отраслей городского хозяйства в субъектах. В современных условиях общественный транспорт проявляет существенное воздействие на социально-экономическое и материально-пространственное развитие городов. Предоставление общественного транспорта населению оказывает большое влияние на повышение эффективности функционирования системы городского хозяйства, предприятий, организаций, учреждений и всех отраслей экономики муниципалитета, региона и страны в целом. Поскольку именно общественный транспорт обеспечивает большую часть населения в крупных городах страны трудовыми поездками.

Наличие эффективно функционирующего общественного транспорта в регионе позволяет не только удовлетворять потребности населения в передвижении, но и является существенным условием для повышения конкурентоспособности региона.

Если в крупных городах страны общественный транспорт развит достаточно хорошо, то в малонаселенных районах страны недостаточная развитость общественного транспорта является значительной проблемой. Недостаточная развитость общественного транспорта имеет более значительный характер, чем кажется на самом деле. Данная проблема приводит к территориальной несправедливости населения, которое проживает на периферийных сельских территориях. Отсюда вытекают явление недополучения людьми элементарных жизненно важных услуг, которые приводят к существенному снижению качества жизни. К элементарным жизненно важным пассажирским транспортным услугам относят транспортную доступность места работы, возможность посещать больницы, школы, учреждения.

Общественный транспорт в малонаселенных районах сталкивается с рядом проблем, которые препятствуют для развития определенного региона страны: сильная изношенность и недостаточные темпы обновления подвижного состава, отсутствие в некоторых районах дорог для должного осуществления пассажирских перевозок, повышение бюджетных расходов и убыточность общественного транспорта в малонаселенных районах.

Таким образом, недостаточная развитость общественного транспорта в малонаселенных районах страны является актуальной проблемой на современном этапе развития государства.

Объектом выпускной квалификационной работы является общественный транспорт в малонаселенных районах.

Предмет выпускной квалификационной работы – организация взаимодействия субъектов транспортной системы в малонаселенных районах страны,

направленных на улучшение качества перевозок пассажирским общественным транспортом в малонаселенных районах.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка рекомендаций по улучшению качества предоставления услуг общественного транспорта в малонаселенных районах страны (на примере Щучанского района Курганской области).

Задачи выпускной квалификационной работы:

- рассмотреть общественный транспорт как необходимое коллективное благо;
- проанализировать особенности обеспечения услугами общественного блага население малонаселенных районов;
- провести анализ развития и предоставления общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области;
- проанализировать основные проблемы, встречающиеся при предоставлении услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области;
- разработать рекомендации по повышению качества предоставления услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области.

Результаты выпускной квалификационной работы могут быть использованы для улучшения качества предоставления услуг общественного транспорта населению Щучанского района Курганской области.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОЦЕССА ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ УСЛУГАМИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## 1.1 **Общественный транспорт как необходимое коллективное благо**

С момента наступления рыночных преобразований государство выступает в качестве специфического субъекта экономического пространства. В данном качестве государство представляет собой не только политическую систему организации общества, но и хозяйствующий субъект специфического сектора экономики – общественный сектор. Данный сектор направлен на производство, распределение, потребление и обмен общественных благ. Также одной из важных задач общественного сектора является достижение экономического равновесия между спросом и предложением общественных благ, используя при этом методы государственного регулирования [22, с. 128].

Таким образом, основополагающим звеном общественного сектора выступают общественные блага. Сравнительно недавно общественным благам стали предавать большее значение, именно как экономическому субъекту.

Итак, благо – это предмет, объект, явление, а также другие продукты труда, которые направлены на удовлетворение определенных человеческих потребностей. Несмотря на большое количество и разнообразие теоретической и учебной литературы, нет единого определения общественного блага. Хотя все авторы выделяют два главных отличительных признака общественных благ – это неисключаемость и несорничивость. В понимании данных признаков не возникают противоречия, зато разногласия возникают при определении значимости этих признаков.

Одной из главных задач государства является повышение уровня общественного благосостояния граждан. Повышение данного уровня напрямую зависит от величины производства общественных благ и их потребления в обществе.

На современном этапе развития мира потребление общественных благ и их производство приобретает все большее значение во всех сферах жизни общества.

Общественные блага – это товары и услуги, которые приносят пользу потребителям в экономике, и потребляются гражданами коллективно. Такими благами являются национальная оборона, охрана общественного порядка, уличное освещение, транспорт и т.д.

Общественные блага можно разделить на чистые общественные блага и коллективные общественные блага.

Чистое общественное благо представляет собой товары и услуги, которые предоставляются населению коллективно, вне зависимости от того, платят они за него или нет. Примером данного блага может быть оборона страны, полиция и т.д. То есть, независимо от того платит кто-то налоги или нет, в случае нарушения его прав, он может обратиться в полицию для защиты собственных интересов.

Коллективное общественное благо предоставляется только ограниченной группе лиц, так как благо, предлагаемое одному потребителю, не может быть изменено независимо от других пользователей данного блага.

Примерами коллективного общественного блага может служить система безопасности, установленная в подъезде многоквартирного дома, фонари, транспортные услуги и др.

В современном мире транспортные услуги занимают значительную часть в жизни граждан. Большая часть населения страны каждый день сталкиваются напрямую или косвенно с данными видами услуг. Передвижение на транспорте стало необходимостью для преодоления большого расстояния и экономии времени.

Несмотря на большое количество личных автомобилей у граждан, немалая часть населения страны передвигается, используя общественный городской транспорт. К тому же, иногда жители больших городов, мегаполисов, предпочитают общественный транспорт вместо своих личных автомобилей.

Общественный городской транспорт – это, во-первых, наличие транспортных средств и организации их работы по перевозке пассажиров, во-вторых, это возможность использования одного транспортного средства для перевозки большего количества людей. Тем самым общественный транспорт позволяет разгрузить дороги и парковочные места.

Общественный транспорт является неотъемлемой частью социального института современного общества. Данный вид транспорта предназначен для перевозки представителей различных социальных групп, а также для доступности всех элементов городской инфраструктуры. Однако транспорт обеспечивает не только мобильность населения, но и регулирует, упорядочивает вокруг себя взаимодействия людей в процессе их перемещения по территории. Также общественный транспорт способствует в дальнейшем территориальном развитии и экономическом росте города [17, с.311].

Общественный транспорт выполняет одну из своих главных задач – это удовлетворение потребностей населения в перемещении при невысокой стоимости услуг.

Как раньше уже упоминалось общественные блага обладают 2 основными признаками – это неисключаемость и несоперничество.

Эти свойства создают трудности для обеспечения и производства общественных благ частным сектором. Поэтому задача по обеспечению общественными благами возложена на государство.

Свойство неисключаемости предполагает, что если общественное благо доступно одному лицу, то невозможно запретить потребление блага другим лицам. Например, освещение улицы является общественным благом и все те, кто идет по улице, пользуются светом фонаря, то есть используют общественное благо. Запретить или ограничить пользование освещением одним категориям граждан технически невозможно.

Теперь необходимо определить, обладает ли общественный транспорт свойством неисключаемости. Свойство неисключаемости подразумевает

использование общественного блага на равных условиях всеми гражданами, без исключения. Однако условия использования общественного городского транспорта населением могут отличаться друг от друга.

Например, не все жители города могут пользоваться общественным транспортом на равных условиях. Для определенной категории граждан (пенсионеры, студенты, инвалиды) установлены льготы в общественном транспорте. Таким образом, за использование услуг общественного транспорта одни граждане отдают полную стоимость за проезд, а другие граждане всего лишь часть стоимости, либо вообще бесплатно пользуются общественным транспортом.

Отсюда можно сделать вывод, что общественный транспорт свойством неисключаемости не обладает, а относится к исключаемым общественным благам.

Исключаемые общественные блага – это блага, предоставление которых сочетают в себе бесплатность и платность предоставляемых услуг. Также в исключаемых благах существует ценовая дискриминация для отдельных групп потребителей.

Второе свойство общественного блага – это несоперничество. Данное свойство предполагает, что потребление общественного блага одним лицом не влияет на количество этого блага, которое потребляется также другими лицами. То есть свойство несоперничества предполагает возможность использования всеми гражданами одной и той же единицы блага. При этом, предельные издержки предоставления блага дополнительному потребителю равны нулю. Например, если рассматривать уличное освещение, то независимо от того, сколько бы пешеходов не было на улице, число фонарей от этого не поменяется, не меняется также количество света от уличных фонарей. В этом и проявляется свойство несоперничества.

Если рассмотреть свойство несоперничества по отношению к общественному транспорту, то оно проявляется до определенного момента. Иными словами, в случае, когда в общественном транспорте (автобус, трамвай или троллейбус) не будет свободных мест, и часть лиц не сможет попасть в общественный транспорт для передвижения, то получается, что половина граждан воспользовались общественным благом, а другая половина нет.

Таким образом, общественный транспорт свойством несоперничества обладает, но до определенного момента, то есть до момента переполняемости общественного блага.

Переполняемость общественного блага подразумевает наступление такого момента, то есть до определенного порогового уровня, в результате которого наступает нехватка данного блага для всех. Использование блага за порогом переполняемости одними гражданами исключает возможность или ограничивает использование данного блага другим гражданам. То есть до определенного момента полезность потребления этих благ остается у всех на одинаковом уровне, и дополнительные потребители не ухудшают потребление других пользователей. Однако начиная с определенного момента, например, утром большинство граждан едет на работу на общественном транспорте, количество потребителей данным общественным благом увеличивается в несколько раз. Вместительность



общественного транспорта ограничена. Поэтому получается, что данное общественное благо обладает свойством переполняемости [37, с. 157].

На основании всего вышеизложенного можно сделать вывод, что общественный транспорт относится к исключаемым и перегружаемым общественным благам. Данные свойства характеризуют смешанное общественное благо.

Итак, смешанные общественные блага – это частые блага, которые предоставляются органами публичной власти, то есть государство берет на себя обязанность в предоставлении данных благ, так как рыночные производители относят их к недостаточно прибыльному бизнесу и не готовы осуществлять предоставление услуги на тех условиях, которые необходимы государству. Поэтому без участия государства объем производства указанных общественных благ будет недостаточным.

Таким образом, общественный транспорт относится к смешанному общественному благу.

Для предоставления населению любых общественных благ необходимо финансирование. Если сравнить общественный транспорт с другими общественными благами, то за его услуги население осуществляет оплату сразу по мере его использования. Но несмотря на это, платы за пользование транспортом всегда не хватает, для того чтобы покрыть расходы, связанные с эксплуатацией и содержанием общественного транспорта. Кроме того, эксплуатация различных видов транспорта (автобусы, троллейбусы, трамваи и другие) требует разных сумм расходов. Также финансирование требует не только транспортные средства, но и само предприятие, осуществляющее перевозку населения. Такие расходы зависят от того, является ли инфраструктура собственностью эксплуатирующей организации, от режима амортизации, распределения издержек, связанных с финансированием и т.д. В связи с вышесказанным, различными бывают как потребности в дополнительном финансировании, так и формы финансирования [19, с. 63].

Необходимость финансовой поддержки с целью компенсации разности между поступлениями от взимания платы за пользование транспортом и издержками, связанными с эксплуатацией и обслуживанием общественного транспорта, не является показателем неэффективности работы предприятия. Если сделать плату за проезд на общественном транспорте, которая бы в полной мере покрывала все расходы, связанные с эксплуатацией и обслуживанием общественного транспорта, то в таком случае, стоимость проезда возросла бы в несколько раз. Такая ситуация отрицательно сказалась бы на потребителях услуги, что могло бы вызвать социальное напряжение в обществе. Таким образом, правительственные органы, местные властные структуры и прочие участники процесса (в том числе частный сектор) финансируют общественный транспорт в силу целого ряда причин экономического, социального и экологического характера.

Для более детального изучения общественного городского транспорта, как источника общественного блага, необходимо для сравнения обратиться к зарубежному опыту развития общественного транспорта.

Общественный транспорт за рубежом играет существенную роль в оказании транспортных услуг населению, осуществляя при этом около 25 % объема перевозок пассажиров, и пользуется популярностью, особенно в крупных городах [46, с.118].

Во всех развитых странах общественный транспорт является убыточным. Основными источниками финансирования на содержание и развитие общественного транспорта выступают государство, органы региональных и местных уровней власти. Степень участия указанных органов в процессе финансирования определяется различными факторами: экономическими возможностями, политикой федеральных, региональных и местных властей, законодательством, плотностью застройки городов, количеством населения и т.д. Различие существует также и в методах финансирования.

Например, в Канаде и Дании финансирование по эксплуатации и содержанию общественного транспорта производится только средствами региональных и муниципальных органов власти. В данных странах, федеральными органами власти финансирование производится только в исключительных случаях. Муниципальные органы выделяют субсидии, которые только частично покрывают затраты на эксплуатацию общественного транспорта [47, с. 353].

В Бельгии система финансирования общественного транспорта немного отличается от вышеперечисленных стран. Здесь правительство устанавливает субсидии из расчета 99 % суммы расходов за предыдущий год плюс величина процента, не превышающего ежегодный рост расходной части бюджета страны [18, с. 105].

Таким образом, можно сделать вывод, что в вышеперечисленных странах, которые были взяты для примера, общественный транспорт является тоже убыточным. Основная часть финансирования поступает из местных бюджетов. В случае отстранения местных органов власти от этой обязанности, ожидается ухудшение окружающей городской среды и социальных условий жизни населения.

Если общественный транспорт полностью перейдет в частный сектор могут возникнуть негативные последствия для населения нашей страны. [45, с. 58] Ведь в условиях рыночной экономики существует принцип – цену устанавливает собственник. Но, как и во многих странах, общественный контроль все также остается под надзором государственных органов власти, и тарифы устанавливаются в административном порядке.

Также в некоторых городах существуют предприятия-монополисты, которые осуществляют большую часть пассажирских перевозок. В таких ситуациях, важным направлением государственного регулирования является процесс ценообразования на транспорте. В частном секторе тарифы на перевозку пассажиров тесно связаны с ценами, действующими в экономике. Особенно на тарифы влияют изменения цен на топливно-энергетические ресурсы. В свою очередь, данный фактор отрицательно влияет на потребителей общественного блага [16, с. 322].

Таким образом, государственный контроль должен быть, в первую очередь, направлен на регулирование роста цен на транспортные услуги.

На сегодняшний день общественный транспорт является одним из самых развитых сфер в обществе, но при этом является и самым нормативно не урегулированным. Действующее законодательство, либо устарело и требует изменений, либо не соответствует потребностям. И несмотря на то, что законодательство в Российской Федерации развивается активно, правовое регулирование транспортных перевозок отстаёт от уровня развития рыночных отношений в данном секторе.

В качестве самостоятельного объекта гражданско-правовых отношений, услуги по перевозке населения появились сравнительно недавно. В нынешних условиях этого недостаточно, необходимо расширение границ гражданско-правового регулирования в сфере пассажирских перевозок.

Основы гражданско-правовых отношений в сфере автомобильных перевозок пассажиров и багажа изложены в трех документах.

1. Гражданский кодекс Российской Федерации [1].
2. Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 259–ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [4].
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [5].

Вышеперечисленные нормативно-правовые акты косвенно затрагивают правоотношения в регулируемой сфере услуг.

Принимаемые на всех уровнях законодательства, нормативно-правовые акты имеют более регулирующий характер в отношении транспортных перевозок населения. В настоящее время отсутствует нормативно-правовой акт, который бы в полном объеме регулировал данную сферу услуг.

Несмотря на пробелы в законодательстве Российской Федерации, транспортная политика в ряде городов является наглядным примером в организации и доступности общественного транспорта.

Законодательство Российской Федерации относит решение вопросов, связанных с организацией транспортного обслуживания населения, к компетенции органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Ответственность за организацию пассажирских перевозок возложена на местные органы самоуправления. Так, в Федеральном законе от 06 октября 2003 года № 131–ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» установлено, что к вопросам местного значения относят создание условий для предоставления транспортных услуг населения и организации транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Общественный транспорт в Российской Федерации является эффективной транспортной системой обслуживания населения. Для улучшения качества его использования необходимо реализовать следующие меры.

1. Эффективное государственное регулирование общественного транспорта со стороны муниципальных органов власти.

2. Финансовая поддержка местными властями частных перевозчиков, в виде выделения субсидий, субвенций, дотаций.

3. Улучшение законодательства по транспортному обслуживанию населения и ужесточение административной и финансовой ответственности за нарушение правил по перевозке пассажиров.

4. Поиск дополнительных источников финансирования, помимо государственных.

## **1.2 Особенности обеспечения услугами общественного транспорта населения малонаселенных районов**

Одной из важных задач социальной политики государства выступает повышение уровня транспортного обслуживания населения, проживающих в сельской местности.

Сельские населенные пункты – это все поселения, которые не зависимо от своей величины и отраслевой принадлежности не имеют статуса города или городского поселения. В основном сельскими населенными пунктами являются деревни или села.

Сельские территории, которые находятся вне сферы влияния крупных городов (их часто еще называют периферийные сельские территории) обладают совершенно иными чертами [29, с. 40]. На основании проанализированных данных – степень удаленности, инфраструктурная обустроенность, транспортная доступность, снижение численности и ухудшение качества жизни населения – все это подразумевает под собой определенные проблемы. Так, для периферийных сельских территорий основными проблемами являются:

- сокращение численности населения сельских поселений;
- ухудшение демографической ситуации;
- неразвитость транспортной инфраструктуры и т.д. [26, с. 15].

В настоящее время, только в центральной части России налажен вопрос движения общественного транспорта для взаимодействия сельских поселений с областными и районными центрами. При этом дороги для движения общественного транспорта имеют твердое и усовершенствованное покрытие. В основном это относится только к достаточно крупным сельским населенным пунктам. Что же касается остальных деревень России, большая часть которых в принципе лишена круглогодично проезжих дорог, это выступает большим препятствием для проезда общественного транспорта и для осуществления перевозок населения сельской местности.

Повышение уровня транспортной инфраструктуры играет важную роль в социально-экономическом развитии региона. В результате обширных территорий

государства, значительная часть которых является малоосвоенными, единое социально-экономическое пространство между регионами страны, возможно достичь только путем эффективно действующего и доступного общественного транспорта.

Наличие эффективной транспортной инфраструктуры региона не только направлено на удовлетворение потребностей населения, но и выступает условием для повышения конкурентоспособности региона.

Для того чтобы население сельской местности беспрепятственно могло добраться в районный или областной центр для удовлетворения собственных потребностей, необходимо улучшить качество областных и местных дорог, а также наличие автомобильного транспорта, который обладает повышенной проходимостью для данной сельской местности [13, с. 38].

Так, многие населенные пункты сельской местности отдалены от жизненно необходимых пунктов оказания социальных услуг (больницы, школы, магазины продуктов питания и т.д.). Поэтому в качестве своевременного оказания данных услуг, без причинения вреда здоровью и жизни человека, необходимо чтобы социально значимые учреждения, а также центр муниципального района находились в транспортной доступности из любых мест отправления [31, с. 255].

Также для большинства поселений, расположенных в малочисленных и труднодоступных территориях, для полноценного обеспечения населения необходимыми услугами, основная проблема заключается в осуществлении муниципального заказа. Например, в результате сложной транспортной схемы, отсутствия помещений для проживания подрядчиков из других населенных пунктов – все эти факторы влияют на своевременное заключение договоров, оплату, условия и сроки предоставления муниципальных контрактов. Кроме того, из-за отсутствия условий для выполнения качественных и своевременных условий муниципального заказа, количество организаций, желающих принять участие в торгах, ограничено, либо претенденты вовсе отсутствуют.

При осуществлении муниципального заказа в соответствии с Федеральным законом от 05 апреля 2013 № 44–ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», в отдаленных и труднодоступных поселениях также возникают проблемы из-за того, что завоз товаров и материалов на муниципальные нужды возможен в ограниченный период времени [3]. В основном это связано с плохими погодными условиями, либо в межсезонные периоды (весна, осень), когда из-за большого количества воды и размытия дороги, отсутствует возможность беспрепятственно добраться к населенному пункту. Отсюда возникают проблемы, связанные с транспортной доступностью населенных пунктов [32, с. 58].

Транспортная доступность представляет собой возможность различным группам населения воспользоваться объектами транспортной инфраструктуры и услугами транспорта для удовлетворения личных потребностей.

Транспортная доступность определяется в основном большим количеством характеристик, поэтому для качественной оценки транспортной доступности

населенных пунктов необходимо рассмотреть и изучить каждую из представленных характеристик.

Транспортная доступность района определяется, как соотношение расстояния между населенными пунктами, находящимися в одном районе, и районным центром (городом), в котором сосредоточены основные объекты, связанные с различными видами жизнеобеспечения. Именно поэтому районный центр должен быть принят в качестве отправной точки, относительно которой определяется транспортная доступность.

Если рассматривать с экономической точки зрения, под транспортной доступностью следует понимать не только расстояние между районным центром и периферийными сельскими поселениями, но и показатель времени, которое используют жители для передвижения. Если на расстояние между населенными пунктами повлиять невозможно, то хотя бы необходимо улучшить качество автомобильных дорог, чтобы сократить время на передвижение [12, с. 99].

Так как транспортная доступность определяет процесс сведения индивидуальных затрат времени к общественно необходимым, то отсюда следует важный вывод, что нормальная транспортная доступность – это уровень общественно необходимых затрат времени на преодоление пространства определенным видом транспорта, определяемый уровнем развития производственных сил общества и соответствующем ему уровнем развития потребностей хозяйства и населения в перевозках.

Таким образом, результатом транспортной доступности является экономия времени. Получается, что чем выше транспортная доступность, тем меньше требуется времени для получения транспортной услуги. В результате экономии времени на дорогу, больше времени получается не только у потребителей транспортных услуг, но и у тех, кто их предоставляет. Появляется возможность осуществлять больше рейсов по разным населенным пунктам. Выгоду получает и та, и другая сторона. Отсюда можно сделать вывод, что экономия времени влияет и на цену транспортных средств и на транспортный доход [50].

Также следует рассмотреть транспортную доступность с точки зрения ценовой политики предоставления транспортных услуг, которая характеризуется с возможностью оплачивать поездки в общественном транспорте. В данном случае транспортную доступность следует оценивать путем сравнения тарифов на передвижение на общественном транспорте и стоимость передвижения по такому же маршруту на других видах перевозок, например, такси или на личном автомобиле. Кроме того, можно сравнить расходы, которые население тратит на передвижение на общественном транспорте, с общими потребительскими расходами населения.

Если оценивать транспортную доступность со стороны пассажиров, то важным условием выступает не только время на передвижение, но также удобство и комфорт, то есть одним словом качество осуществления перевозок. Например, к транспортной доступности можно отнести возможность получения транспортных услуг населению с ограниченными физическими возможностями (инвалиды или маломобильные группы населения). В данном случае общественный транспорт

должен быть оснащен специальным оборудованием, позволяющим перевозить такие группы людей.

В результате получается, что транспортная доступность может выступать как количественным, так и качественным показателем. Все эти условия в совокупности важны для предоставления транспортных услуг.

Различие во времени транспортной доступности для населения сельских поселений приводит к социальному неравенству. Данная проблема может привести к появлению угрозы в обеспечении социальными услугами сельских населенных пунктов, в следствие чего появляются предпосылки к сохранению региональной системы разделения труда. Уравнять время между всеми населенными пунктами практически невозможно. Лучшим вариантом для выхода из данной ситуации было бы небольшое различие во времени для большинства населенных пунктов одного района [13, с. 38].

Ответственными органами, регулирующими транспортную доступность населения в регионах страны, являются органы местного самоуправления. Как раньше уже упоминалось, Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131–ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» относит к вопросам местного значения достаточно большой перечень полномочий, связанных с развитием транспортного обслуживания населения органами местного самоуправления [2].

Так к компетенциям органов местного самоуправления городских и сельских поселений относят:

Во-первых, содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования в границах своих населенных пунктов. Исключение составляют только те автомобильные дороги, содержание которых относится к компетенции федеральных и региональных органов власти.

Во-вторых, создание условий для предоставления транспортных услуг населению и обеспечение транспортного обслуживания населения в границах поселений [39, с. 67].

К компетенциям органов местного самоуправления муниципальных районов относят:

Во-первых, содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования за пределами границ населенных пунктов, то есть в границах самого муниципального района. Исключение также составляют только те автомобильные дороги, содержание которых относится к компетенции федеральных и региональных органов управления.

Во-вторых, создание условий для предоставления населению транспортных услуг и организации транспортного обслуживания уже между населенными пунктами в границах муниципального района.

Таким образом, органы местного самоуправления сельского поселения отвечают за предоставление транспортных услуг населению только в пределах своего поселения, а органы местного самоуправления муниципальных районов контролируют предоставление транспортных услуг между поселениями в пределах собственного муниципального района [36, с. 127].

В связи с представленными полномочиями органам местного самоуправления по организации и поддержанию транспортной инфраструктуры, законодательство устанавливает еще такое право за муниципальными образованиями – иметь в собственности автомобильные дороги и иные объекты, включая пассажирский транспорт, необходимые для транспортного обслуживания населения в границах муниципальных образований.

Также, органы местного самоуправления могут привлекать сторонние организации для осуществления транспортных перевозок, а также для обслуживания муниципальных автомобильных дорог на договорных условиях. В данном случае, органы власти выступают только в качестве контролирующего органа, а также предоставляют часть финансирования.

При этом от транспортной обеспеченности населения зависит и размер муниципальных образований (поселения и муниципальные районы). В соответствии с вышеупомянутым Федеральным законом об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации, одним из существенных условий установления границы сельского поселения является транспортная доступность. Так, например, границы сельского поселения, если в него входят два или более населенных пункта, устанавливаются с учетом пешеходной доступности до его административного центра и обратно в течение рабочего дня для жителей всех населенных пунктов, входящих в данное сельское поселение. Границы муниципального района определяются с учетом транспортной доступности так, чтобы жителям всех поселений, входящих в состав муниципального района, была возможность добраться до административного центра и обратно в течение рабочего дня.

Также существенным условием наделения городского поселения статусом городского округа является наличие развитой транспортной инфраструктуры [43, с. 678].

Проблемы, связанные с транспортной доступностью сельских поселений, приводят к процессу снижения концентрации населения в сельских поселениях. За последнее столетие численность сельского населения резко сократилась. Даже не то, чтобы сократилась, оно поменялось местами вместе с городским населением. Например, в 1919 году большая часть населения страны проживали в сельской местности и только малая часть в городской. В начале 1960 годов численность городских и сельских поселений уравнились между собой и уже после этого началось сокращение сельского поселения [35, с. 37]. В последнее время доля городского населения так и остается неизменной. Общая численность населения России с 1919 по 2018 года, а также соотношение городского и сельского населения представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Общие показатели численности населения России с 1919 по 2018 года.

Годы	1919	1929	1939	1949	1959	1969	1979	1989	1999	2009	2018
Общая численность населения России, млн. человек	91,0	92,7	108,4	99,7	117,2	129,9	137,4	147,0	146,3	142,7	146,9



Окончание таблицы 1

Годы		1919	1929	1939	1949	1959	1969	1979	1989	1999	2009	2018
В том числе	городское население	15,5	16,4	36,3	44,5	61,1	80,6	94,9	108,0	107,1	104,9	109,0
	сельское население	75,5	76,3	72,1	55,2	56,1	49,3	42,5	39,0	39,2	37,8	37,8

На основании статистических данных, на 1 января 2018 года в Российской Федерации городское население составляет 74 % от общего количества населения, а сельское всего 26 %.

В связи с сокращением численности сельского населения уменьшается количество поселений. Так, за последние 20 лет количество сельских поселений сокращается. Причинами уменьшения количества деревень и сел являются: отсутствие стабильной работы, социально-значимых объектов для населения, а также нет возможности добраться до районного центра. Все это приводит к тому, что население вынуждено продавать свои дома и переезжать в более крупные населенные пункты.

Так на основании статистических данных можно заметить изменения по количеству муниципальных образований за последние 2 года [44, с. 358]. Общее количество муниципальных образований в Российской Федерации за 2017 и 2018 года представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Количество муниципальных образований за 2017 и 2018 года.

Количество муниципальных образований, <i>единиц.</i>	по состоянию			
	на 1 января 2017 г.	на 1 января 2018 г.	на 1 марта 2018 г.	на 1 мая 2018 г.
муниципальных районов	1784	1759	1757	1749
городских поселений	1588	1539	1532	1512
сельских поселений	18 103	17 755	17 735	17 735
ВСЕГО	21 475	21 053	21 024	20 996

Если рассматривать динамику изменения по уменьшению численности муниципальных образований, то можно увидеть, что данные изменения не несут массовый характер, а в основном затрагивают только определенные субъекты Российской Федерации.

Таким образом, в результате уменьшения количества сельских поселений в одном муниципальном районе увеличивается среднее расстояние между поселениями, а также увеличивается расстояние до самого районного центра [24, с. 59].

Уменьшение жителей сельских поселений, приводит к сокращению густоты населения, а сокращение самих сельских поселений увеличивает среднее расстояние между поселениями. Все это еще больше повышает требования к мобильности транспортной системы, что приводит к повышению и улучшению качества автомобильных дорог и организации движения общественного

транспорта. Нарушение всей этой закономерности скажется на уровне жизни населения.

Для обеспечения населения сельских поселений общественным транспортом, необходимо использовать не отдельный вид транспорта, а в совокупности найти те виды транспорта, которые бы решили задачу полного транспортного обеспечения населения. В настоящее время, достаточно точно определены сферы и преимущества применения каждого вида транспорта, в зависимости от особенностей и степени транспортабельности груза, скорости, расстояния и комфортности перевозки пассажиров. Из-за высокой конкурентоспособности в рыночной экономике каждый вид транспорта, каждое транспортное предприятие старается найти себе место в сфере предоставления транспортных услуг. Поэтому, если транспортные услуги будут предоставляться не одним видом транспорта, а несколькими, в совокупности это позволит улучшить транспортную доступность и обеспечить потребление социально гарантируемого минимума услуг: доступность места работы, больницы, школы, возможность добраться специальным видам транспорта (машины скорой помощи, пожарных, полиции) с соблюдением соответствующего скоростного режима. Все это позволит кардинально поменять и улучшить качество жизни населения на периферийных сельских территориях.

Другим важным механизмом, позволяющим улучшить транспортную доступность сельских территорий, является качественный контроль со стороны органов местного самоуправления. Так как, в основном, общественный транспорт обслуживается и предоставляется частным сектором, и не всегда транспортные услуги соответствуют тем требованиям, которые установлены законодательством. Поэтому необходимо повысить уровень контроля за предоставлением транспортных услуг.

Конечно одними призывами к повышению качества транспортной доступности и снижению издержек транспортного производства не обойтись. Для улучшения транспортной инфраструктуры в труднодоступных и отдаленных территориях необходима продуманная транспортная политика государства и действенная система ее реализации на всех уровнях. Реальная и лучшая перспектива состоит в переходе к новой государственной политике регулирования развития транспортного комплекса.

Таким образом, транспортная доступность сельских территорий должна стать критерием оценки качества управления на региональном и муниципальных уровнях власти.

**Выводы по разделу 1** После рассмотрения теоретического материала установлено, что Общественный транспорт является одним из важнейших отраслей городского хозяйства в субъектах. В современных условиях общественный транспорт проявляет существенное воздействие на социально-экономическое и материально-пространственное развитие городов. Предоставление общественного транспорта населению оказывает большое влияние на повышение эффективности функционирования системы городского хозяйства, предприятий, организаций, учреждений и всех отраслей экономики муниципалитета, региона и страны в

целом. Поскольку именно общественный транспорт обеспечивает большую часть населения в крупных городах страны трудовыми поездками.

Наличие эффективно функционирующего общественного транспорта в регионе позволяет не только удовлетворять потребности населения в передвижении, но и является существенным условием для повышения конкурентоспособности региона.

## 2 АНАЛИЗ ПРОЦЕССА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ НАСЕЛЕНИЮ УСЛУГ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ЩУЧАНСКОМ РАЙОНЕ КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ

### 2.1 Практика развития и предоставления общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области

Транспортными условиями сельского расселения являются совокупность параметров транспортных сетей и работы транспорта, которые способны влиять на структуру, функционирование и развитие сельского расселения. При этом должен учитываться транспорт всех видов и всех форм собственности. Развитие современного сельского населения в значительной степени зависит от транспортно-географического положения сельских населенных пунктов. Например, близость к дорогам с твердым покрытием, либо к остановкам автомобильного или железнодорожного транспорта [9, с. 44]. Поэтому хорошие транспортные условия и развитый общественный транспорт позволяют обеспечивать связность населенных пунктов, перемещение и мобильность населения, доступность центров обслуживания и мест работы, то есть способствуют повышению социально-экономического развития поселения.

Муниципальными районами являются муниципальные образования, которые объединяют в себе сельские и городские поселения, а также межселенные территории, которые находятся на общей территории.

Щучанский район является одним из 24 муниципальных районов Курганской области. Общая площадь района составляет 2858 км<sup>2</sup>, протяженность с севера на юг – 110 км, с запада на восток – 60 км. Общая численность населения, по данным 2017 года, составляет 20 060 человек.

Щучанский район включает в себя всего 16 поселений, из них 1 городское поселение (административный центр город Щучье) и 15 сельских поселений. Всего муниципальный район состоит из 54 населенных пунктов.

Органами местного самоуправления муниципального района являются Глава Щучанского района, Администрация Щучанского района и Щучанская районная дума.

Администрация Щучанского района выступает исполнительно-распорядительным органом Щучанского района, который наделен полномочиями по решению вопросов местного значения.

Согласно Уставу муниципального образования Щучанского района к вопросам местного значения относится создание условий для предоставления транспортных услуг населению Щучанского района, а также организация транспортного обслуживания населения между населенными пунктами, находящимися в границах территории Щучанского района [7].

Органом, отвечающим за создание условий и организацию транспортных услуг, является Администрация Щучанского района. Основными задачами, которые относятся к компетенции муниципальных органов в сфере организации транспортного обслуживания населения, являются.

1. Обеспечение надежного и качественного состояния транспортных дорог муниципального района.

2. Обеспечение безопасности в сфере транспортных перевозок населения муниципального района.

3. Модернизация системы организации транспортного движения и контроль качества транспортного обслуживания муниципального района [49, с. 410].

В Администрации Щучанского района отсутствует отдел, который бы специально занимался вопросами, связанными с транспортной инфраструктурой. Но, несмотря на это, в Администрации существуют отделы, которые косвенно связаны с транспортной инфраструктурой и транспортным обслуживанием населения района. Например, отдел заказчика, экономический отдел, градостроительный и другие отделы.

Все перечисленные отделы Администрации по мере необходимости и в зависимости от принятой политики местных органов решают следующий комплекс задач.

1. Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального района.

2. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения муниципального района в передвижении, а субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования.

3. Обеспечение условия для управления транспортным спросом.

4. Изучение транспортной подвижности населения муниципального района и его потребности в перевозках.

5. Разработка совместно с предприятиями, предоставляющими транспортные услуги, сети маршрутов муниципального района, а также разработка расписания транспортных средств на этих маршрутах, с учетом потребностей населения, предприятий и организаций муниципального района.

6. Контроль за соблюдением требований по оснащенности и санитарному состоянию общественного транспорта.

7. Контроль за обеспечением безопасности и качества транспортного обслуживания муниципального района.

8. Контроль выполнения распоряжений главы Администрации, касающихся сфер транспортной инфраструктуры и транспортного обслуживания и другие задачи.

Из всех вышеперечисленных задач наиболее значимыми являются организация развития целостной системы управления сферой транспортного обслуживания. Таким образом, на отдел заказчика возлагается обязанность по распределению на конкурсной основе объема перевозок между частными перевозчиками, установлению графика движения и осуществления оперативного контроля за работой общественного транспорта [14, с. 252].

Транспортная инфраструктура Щучанского района представляет собой взаимодействие железнодорожного и автомобильного транспорта. Щучанский

район располагается в достаточно удобном месте, а также обладает высокой степенью транспортной доступности, так как находится на пересечении основных транспортных потоков Уральского региона.

Через муниципальный район проходят две обширные магистральные ветви внешнего транспорта – транссибирская железная дорога и федеральная автодорога Р–124.

Так как вдоль территории Щучанского района с запада на восток расположена железнодорожная магистраль, население муниципального района активно пользуется данным видом транспорта для передвижения. К тому же магистральные линии соединяют муниципальный район с более крупными городами, Челябинск и Курган. Расстояние до города Кургана составляет около 175 км, а расстояние до Челябинска приблизительно равно около 100 км.

Разветвленная сеть автомобильных дорог позволяет осуществлять взаимодействие Щучанского района с основными городами Уральского региона – Курган, Челябинск, Екатеринбург, Тюмень, городами Ханта-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, также с пограничными территориями между Россией и Казахстаном (Петухово, Звериноголовское, Усть-Уйское).

В случае необходимости, воздушное сообщение осуществляется через аэропорты других городов Уральского региона: «Баландино» (г. Челябинск), аэропорт областного центра г. Кургана, «Кольцово» (г. Екатеринбург), «Рощино» (г. Тюмень).

Транспортная доступность Щучанского района с другими населенными пунктами Уральского региона развита очень хорошо. Что же касается транспортной доступности внутри муниципального района, данный вопрос необходимо изучить более подробно.

Большая часть населенных пунктов в Щучанском районе соединяются между собой автомобильными дорогами. Так, автомобильная дорога федерального значения «Челябинск – Курган» является одной из важнейших путей связи не только Щучанского района, но и всей Курганской области. От нее отходят межмуниципальные дороги в различных направлениях:

- автомобильная дорога межмуниципального значения «Щучье – Тунгуй», которая соединяет административный центр с населенными пунктами, находящимися в южном направлении муниципального района;
- автомобильная дорога межмуниципального значения в направлении Ушаково соединяет административный центр с населенными пунктами, находящимися в северной части Щучанского района (Плановый, Чумляк, Пуктыш, Кнутово, Николаевка, Песчанское).
- автомобильная дорога «Щучье – Сафакулево» соединяет между собой административный центр и часть населенных пунктов, которые находятся в юго-западном направлении.

Населенные пункты, которые расположены в восточной и западной части района в основном пользуются железнодорожным транспортом, так как через них проходит железная дорога.

Общая протяженность автомобильных дорог в Щучанском районе по состоянию на 2017 год составляет 654,71 км, в том числе:

- федерального значения – 60,28 км, из них с твердым покрытием – 60,28 км;
- регионального и межмуниципального значения 355,63 км, из них с твердым покрытием – 181,36 км;
- местного значения – 238,8 км, из них с твердым покрытием – 60,7 км.

Отсюда следует, что более 75 % дорог не отвечают требованиям технико-эксплуатационного состояния. К тому же из 54 населенных пунктов муниципального района только 24, то есть около 44,4 %, даже меньше половины, соединены дорогами с твердым покрытием.

Таким образом, населенные пункты Щучанского района имеют автомобильные дороги и соединены между собой, но большая часть из них не соответствует требованиям, позволяющим должным образом использовать данные дороги.

Основополагающим условием для полноценного и комплексного развития транспортной инфраструктуры Щучанского района является разработка основных мероприятий по улучшению качества автомобильных дорог. Так на территории Щучанского района действует муниципальная программа «Совершенствование и развитие автомобильных дорог общего пользования Щучанского района Курганской области на период до 2020 года» [8].

Реализация данной программы рассчитана на два этапа:

- первый этап – с 2016 по 2018 годы;
- второй этап – с 2019 по 2020 годы.

Главная цель муниципальной программы – это развитие улично-дорожной сети Щучанского района, а именно содержание автомобильных дорог, в соответствии с потребностями населения, ростом количества автомобилей и увеличением объемов автомобильных и пассажирских перевозок.

Для достижения цели муниципальной программы поставлены следующие задачи.

1. Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и другие мероприятия, необходимые для содержания и ремонта автомобильных дорог общего пользования.
2. Выполнение ремонтных и эксплуатационных мероприятий для обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения.
3. Увеличение протяженности автомобильных дорог муниципального района с твердым покрытием, соответствующих нормативным требованиям, общего пользования местного значения.
4. Создание условий для постоянного и круглогодичного обеспечения автомобильных дорог населенных пунктов общего пользования с сетью автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием.

За выполнением и контролем муниципальной программы Заместитель Главы района по вопросам строительства и ЖКХ, один раз в год подводит итоговые выполнения мероприятий Муниципальной Программы и информирует Главу района.

Основными механизмами для реализации муниципальной программы являются инвестиционные программы Правительства Курганской области, а также комплексная программа социально-экономического развития муниципального образования Щучанского района.

Заказчиком и контролирующим органом по исполнению муниципальной программы выступает Администрация Щучанского района.

Для реализации всех мероприятий, запланированных муниципальной программой для совершенствования и развития автомобильных дорог Щучанского района, будет организовано размещение муниципальных заказов для выполнения работ. После выбора заказчика, в установленном порядке, будет заключен муниципальный контракт, и органами местного самоуправления муниципального района будет осуществляться контроль за своевременным и качественным выполнением работ.

Основными источниками финансирования указанной муниципальной программы выступают денежные средства, поступающие из областного и местного бюджетов. Большая часть денежных средств, конечно же, приходится на областной бюджет.

Прогнозный объем финансирования на 2016–2020 гг. составляет около 93 983,79 тыс. рублей, из них по источникам финансирования:

- областной бюджет (по согласованию) – 93 034,45 тыс. рублей;
- местный бюджет – 949,33 тыс. рублей.

Объемы требуемых денежных средств финансирования представлены на рисунке А.1.

Если рассмотреть финансирование на каждый год, то получается на:

- 2016 год – 17 998,89 тыс. рублей;
- 2017 год – 17 994,75 тыс. рублей;
- 2018 год – 15 598,30 тыс. рублей;
- 2019 год – 24 400 тыс. рублей;
- 2020 год – 17 991,84 тыс. рублей.

При этом объемы финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета поселения и затрат, необходимых для реализации мероприятий муниципальной программы. В результате изменения суммы финансирования на определенный год, вносятся изменения в муниципальную программу.

Конечные результаты, ожидаемые после окончания муниципальной программы:

1. Повышение уровня содержания автомобильных дорог общего пользования на территории Щучанского района Курганской области.
2. Протяженность отремонтированных автомобильных дорог общего пользования составит 228,91 км из 355,63 км;
3. В результате строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования на территории Щучанского района Курганской области увеличится протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям транспортно-эксплуатационным показателям.



Но, не смотря на все те положительные результаты, которые планируются по окончанию муниципальной программы, данная программа затрагивает не все населенные пункты, расположенные в Щучанском районе, а только часть.

Таким образом, транспортные условия Щучанского района очень разнообразны – от относительно благоприятных условий, которые позволяют обеспечивать постоянную транспортную связь с некоторыми населенными пунктами района, до глубокой транспортной периферии сельских поселений с бездорожьём [23, с. 6].

Лучшие условия отмечаются в районах расположения федеральной трассы Челябинск – Курган и в северной части муниципального района. С неблагоприятными условиями транспортной инфраструктуры выделяются районы юго-западной, северо-восточной периферии Щучанского района. Для улучшения транспортной инфраструктуры и транспортного обслуживания Щучанского района необходимо провести капитальный ремонт дорог, не имеющих твердое покрытие, и провести модернизацию уже существующей сети дорог с твердым покрытием.

Плохое состояние автомобильных дорог может стать большим испытанием для экономического роста района, даже не смотря на крупные инвестиции будет отсутствовать положительный эффект от этих вложений. Пренебрежительное отношение к ремонту и состоянию автомобильных дорог ограничивается не только увеличением расходов с их содержанием и с частыми ремонтами автомобильного транспорта, но и ведет к увеличению числа аварий.

Факторов, которые оказывают влияние на состояние автомобильных дорог гораздо больше, чем кажется. Так, например, увеличение количества автотранспорта, погодно-климатическое воздействие, старение материалов и естественный износ асфальтобетонного покрытия – все это приводит к различным деформациям и разрушениям, появлениям неровностей, трещин, просадки сельских дорог.

Вследствие чего снижается эффективная работа транспорта, которая является необходимым условием для успешного развития всех сфер народно-хозяйственного комплекса муниципального района.

Общественный транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Пассажирский транспорт призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми, культурными связями [10, с. 47].

Транспортное обслуживание Щучанского района Курганской области преимущественно автобусное.

Перевозки пассажиров и багажа на территории муниципального района осуществляется индивидуальными предпринимателями. Маршруты общественного транспорта утверждаются в региональных и муниципальных реестрах.

Пассажирские перевозки на территории Щучанского района осуществляются преимущественно автобусным пассажирским транспортом. Транспортные услуги в основном предоставляются автотранспортными мероприятиями, которые

находятся в ведении индивидуальных предпринимателей и юридических лиц. Органы местного самоуправления осуществляют только контрольную функцию по отношению к транспортным услугам.

Перевозку пассажиров осуществляют 3 индивидуальных предпринимателя. В их собственности имеется 2 автобуса и 5 газелей. Но они осуществляют перевозки населения только в 10 населенных пунктах всего муниципального района.

В связи с тем, что на территории Щучанского района проходит железнодорожная магистраль, что позволяет населению 5 сельских поселений муниципального района добираться до административного центра района на железнодорожном транспорте.

Также в районе зарегистрировано 5 индивидуальных предпринимателей (как такси), которые осуществляют перевозки пассажиров на легковых автомобилях и осуществляют обслуживание всех населенных пунктов Щучанского района. Но не каждый житель района может позволить себе пользоваться услугами такси из-за высокой стоимости за перевозку, если сравнивать цену с общественным транспортом.

Таким образом, из 54 населенных пунктов муниципального района только у 15 имеется возможность воспользоваться общественным транспортом. Остальные 39 населенных пунктов не имеют такой возможности, жителям указанных районов остается только пользоваться услугами такси или личным транспортом.

Транспортные перевозки общественным транспортом осуществляются в соответствии с Планом развития регулярных перевозок на муниципальных маршрутах автомобильным транспортом на территории Щучанского района.

Данный План развития разрабатывается отделом экономики, земельных отношений и муниципального имущества Администрации Щучанского района, в компетенцию которого входит организация транспортного обслуживания населения. План составляется на пятилетний срок и утверждается постановлением Администрации Щучанского района.

В Плане развития регулярных перевозок на муниципальных маршрутах отображается основная информация, которая касается:

- 1) планирования изменения вида регулярных перевозок на муниципальных маршрутах;
- 2) планирования установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов;
- 3) муниципальных маршрутов, которые относятся к соответствующим видам перевозок, с указанием номера и наименования маршрута;
- 4) графика, согласно которому в отношении регулярных перевозок, частично или полностью оплачиваемых за счет муниципального района, должен быть заключен муниципальный контракт на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам;
- 5) планирования заключения муниципальных контрактов о выполнении работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам;
- 6) планирования проведения открытых конкурсов на право осуществления перевозок по нерегулируемым тарифам на муниципальных маршрутах;

7) планирования проведения иных мероприятий, связанных с осуществлением транспортного обслуживания населения Щучанского района.

Маршруты общественного транспорта Щучанского района утверждаются реестром маршрутов муниципальных перевозок на территории муниципального района. Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров на территории Щучанского района, утвержденный Администрацией Щучанского района, представлен в таблице Б. 1

Существующая система транспортного обслуживания населения Щучанского района охватывает не всю часть населения, проживающего в сельских местностях муниципального района. В общей численности населения 35,6 % составляет та доля населения, которая не имеет регулярного автобусного или железнодорожного сообщения с административным центром района. Действующая система передвижения общественного транспорта в неполной мере удовлетворяет потребности населения района в перевозках и требует оптимизации в части развития маршрутной сети и увеличения ее провозной способности.

## **2.2 Проблемы, встречающиеся при предоставлении услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области**

Проблемы транспортного обслуживания в Российской Федерации за последнее время приобретают более масштабный характер. Так, проблемы, связанные с перевозками населения, уже вышли на третье место, уступая жилищной и экологической проблемам. Приобретая с каждым годом высокий уровень социальной значимости. Каждый из участников экономических отношений стремится снизить собственные издержки, связанные с пассажирскими перевозками, что в свою очередь приводит к нарушению транспортного законодательства. Часто органы местного самоуправления перекладывают ответственность, касающуюся транспортного обслуживания, на частных перевозчиков, а они, в свою очередь, пытаются избегать обслуживания нерентабельных маршрутов. Неудобные рейсы, или вовсе их отсутствие, вынуждают население деревень нанимать частный транспорт и платить в 3, 4 раз больше, чем на общественном транспорте [25, с. 95].

Транспортное обслуживание населения в сельских поселениях также вызывает много вопросов. Особенно сейчас – после ужесточения требований, касаемых перевозок школьников, лицензирования перевозчиков, также повлияло усиление требований по содержанию районных и поселковых дорог [30, с. 22].

Общественный транспорт с каждым годом все больше «покидает» сельскую местность. Данная тенденция характерна для многих стран и регионов. В Щучанском районе уход общественного транспорта, в первую очередь коснулся периферийных сельских поселений с минимальной численностью населения.

Как ранее уже говорилось, в Щучанском районе Курганской области из 54 населенных пунктов района только в 15 осуществляется транспортное обслуживание населения. Остальные 39 населенных пункта не имеют регулярного транспортного сообщения с административным центром.

В районе нет специализированной транспортной организации, которая занималась бы перевозкой пассажиров. В настоящее время перевозку пассажиров осуществляют 3 индивидуальных предпринимателя. Регулярными маршрутами они обслуживают только 10 населенных пунктов Щучанского района.

Для примера можно рассмотреть деятельность работы одного индивидуального предпринимателя, осуществляющего перевозку в Щучанском районе. Так, в 2013 году индивидуальный предприниматель осуществлял перевозку пассажиров в 6 населенных пунктов, причем половина из них осуществлялась в сельские населенные пункты района:

Щучье – Утичье, Утичье – Щучье. Попутно данный маршрут затрагивал еще 7 населенных пунктов (п. Плановый, с. Чумляк, с. Пуктыш, с. Кнутово, с. Николаевка, с. Песчанка, д. Антоновка);

Щучье – Чумляк, Чумляк – Щучье;

Щучье – Чистое, Чистое – Щучье. Заезжая ещё в с. Сухоборское и с. Курорт Озера Горькое.

В настоящее время из 6 маршрутов в разные населенные пункты, остались только 2, и то они осуществляются не в сельские поселения, а в большие города другой области.

Таким образом, многие отдаленные села района просто оказались отрезаны от административного центра района.

Так как в Щучанском районе большая часть пассажирских перевозок осуществляется на автобусах и маршрутных такси, то для качественного предоставления транспортных услуг нужны хорошие дороги. Низкое качество автодорог является одной из основных причин низкой плотности сети автомобильных маршрутов в сельской местности Щучанского района.

В настоящий момент, большая часть дорожного покрытия района находится в непригодном состоянии для использования. В некоторых сельских населенных пунктах дороги не ремонтируются на протяжении уже нескольких лет. Добраться до районного центра жителям сельских поселений весьма проблематично.

Основными проблемами, обуславливающими ненадлежащее качество дорог, являются.

1. Недостаточное финансирование работ по выполнению ремонта, восстановления дорог.

2. Низкое качество осуществления контроля со стороны органов местного самоуправления за выполнением работ по улучшению качества дорог.

Данные причины выступают негативным фактором для транспортного передвижения населения из отдаленных населенных пунктов в районный центр.

Также из-за низкого качества дорог отсутствует круглогодичное транспортное сообщение. В период межсезонья, дороги до посёлков в Щучанском районе становятся непригодными для проезда не только на легковом транспорте, но и вызывают трудности для проезда грузовых автомобилей. Что в свою очередь создает препятствия для завоза продовольствия, дизельного топлива, и других необходимых благ для нормального жизнеобеспечения населения сел и деревень.

Проблемы транспортной доступности в период межсезонья не раз затрудняли исполнение возложенной федеральным законодательством на органы местного самоуправления обязанности организовать предоставление общедоступного начального общего, основного общего, среднего (полного) общего образования, так как дороги до сельских поселений находились в непригодном состоянии для передвижения, поэтому подвоз учащихся до образовательных учреждений был затруднен.

Таким образом, в результате недостаточного развития автомобильных дорог в районе, негативным фактором становится не развитая система транспортного сообщения районного центра с отдаленными населенными пунктами, входящими в состав района.

Дорожная деятельность труднореализуема не только с организационной, но и с финансовой точки зрения. Специфика удаленности и труднодоступности сельских поселений от районного центра, слабое развитие дорожной сети, высокие затраты на строительство новых дорог, а также сложные погодные условия, отрицательно влияющие на сохранность существующих дорог, все это является основополагающими проблемами реализации полномочий органов местного самоуправления в муниципальном образовании.

Еще одной из немаловажных проблем в пассажирских перевозках являются убыточность субъектов, осуществляющих пассажирскую перевозку населения, износ пассажирского транспорта, несоответствие требованиям законодательства в области пассажирских перевозок и т.д. Кроме того, с каждым годом увеличиваются затраты на эксплуатацию подвижного состава и себестоимость пассажирских перевозок.

Затраты предприятия складываются из нескольких составляющих: расход бензина, налоги и отчисления, заработная плата водителя, а доходы, которые получают на большинстве маршрутов не покрывают даже затрат на топливо. Если городские и междугородные перевозки окупаются за счёт плотности населения, то пригородные и межрайонные перевозки требуют дополнительного финансирования [33, с. 69].

Сложное финансовое состояние предприятия также связано с постоянным повышением цен на все виды потребляемых материальных ресурсов: электроэнергии, запасных частей и прочих видов материалов. Отсюда, как следствие, вытекает повышение себестоимости транспортного процесса. Главными факторами, вызывающими рост затрат по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, является высокий уровень износа транспортных средств, а также высокая стоимость запасных частей импортного и отечественного производства. В случае возмещения затрат в виде дотаций из бюджета, то этого хватает только на покрытие текущих эксплуатационных расходов. При этом могут возникать проблемы, связанные с нехваткой средств для обновления транспортных средств автопарка [15, с. 36].

Основной причиной убыточности предприятий по осуществлению перевозок населения является недостаточное финансирование со стороны бюджетов всех уровней перевозчиков, связанных с выполнением перевозок пассажиров по

регулируемым тарифам и перевозкам льготных категорий граждан. Учитывая масштабность и остроту данной проблемы, во многих регионах, городских и сельских поселениях приняты и действуют региональные и муниципальные программы по оказанию помощи предприятиям, осуществляющим перевозку населения.

Расходы государства на транспортную систему составляют около 2,5 % от совокупной величины расходов консолидированного бюджета.

На данный момент в Щучанском районе отсутствуют муниципальные программы, которые бы оказывали помощь индивидуальным предпринимателям, занимающимися перевозкой граждан по сельским поселениям Щучанского района. Поэтому предприятия обеспечивают транспортными услугами население, только за счет собственных средств из поступающих доходов.

Помимо проблем, связанных с финансированием предприятий и качеством дорог муниципального района, на объемы пассажирских перевозок влияет численность и транспортная подвижность населения муниципального района [27, с. 29].

Рассматривая демографическую ситуацию в Щучанском районе, мы видим, что четверть сельского поселения составляет население возрастом 65 лет и старше, среди них около 70 % женщины. Данная возрастная категория сельского населения подтверждает особую актуальность развития общественного транспорта в сельской местности. Если преобладающая часть сельского населения, независимо от его численности, — это социальные пассажиры, то общественный транспорт должен работать. Он является условием развития сельской местности и организатором сельского пространства.

Но несмотря на наличие населения, нуждающегося в общественном транспорте, этого все равно недостаточно для покрытия всех расходов, связанных с перевозками.

Таким образом, основными причинами, по которым перевозчики перестали предоставлять транспортные услуги населению, проживающему в сельской местности, являются:

Во-первых, значительное сокращение количества населения, проживающего в сельском поселении. Молодое поколение из-за отсутствия работы, переезжает жить в районный центр или вообще уезжает в другую область.

Во-вторых, большая протяженность маршрутов.

В-третьих, из всех рейсов в отдаленные сельские поселения только половина возвращается с пассажирами, а вторая половина автобусов пустая [41, с. 20].

В последнее время все больше уменьшается пассажиропоток из-за возрастания количества личного автотранспорта у населения.

В советский период основная доля пассажирских перевозок осуществлялась общественным транспортом, но со временем пассажирские потоки стали постепенно перераспределяться на коммерческий и индивидуальный транспорт, при этом остался не решенным вопрос с транспортным обслуживанием инвалидов и маломобильных групп населения. Существовавшая ранее муниципальная система общественного транспорта не предусматривала их обслуживание.

В настоящее время, перед перевозчиками встает нелегкий вопрос выбора подвижного состава при пополнении или обновлении парка. Транспортные средства и их модификации, предназначенные для перевозки инвалидов, должны отвечать требованиям стандартов по доступности и безопасности для инвалидов, а также требованиям нормативных документов на данные виды транспортных средств, утвержденных в установленном порядке. Конструкция транспортных средств должна обеспечивать беспрепятственный доступ в пассажирское помещение (салон) и безопасную поездку в нем инвалидов, передвигающихся самостоятельно или с сопровождающим лицом. Выбор подвижного состава общественного транспорта для обслуживания инвалидов должен учитывать его стоимость и специфику условий эксплуатации.

В Щучанском районе сложилось крайне сложная ситуация с предоставлением транспортных услуг маломобильным группам населения. В районе отсутствует транспорт, предназначенный для осуществления перевозок инвалидов. У частных перевозчиков транспорт не оборудован необходимыми конструкциями для беспрепятственного доступа и безопасной поездки инвалидам. Для установки необходимых конструкций нужны дополнительные затраты. Частные перевозчики за свой счёт не хотят устанавливать данные конструкции, а со стороны органов местного самоуправления отсутствует помощь для решения указанной проблемы. Не выделяются дотации из различных источников для предоставления маломобильным группам населения транспортных услуг.

На территории Щучанского района в 2018 году проживает 1261 инвалид (2015 год – 1070 чел., 2016 год – 1070 чел., 2017 год – 1094 чел.), что составляет 6,09 % (в 2016 году – 5,12 %) от общей численности населения Щучанского района, в том числе детей-инвалидов – 71 (в 2015 году – 70 чел.). При этом за последний год наблюдается увеличение количества инвалидов.

Из общей численности инвалидов не все из них проживают в районном центре, одна пятая часть маломобильной группы граждан проживает в сельских поселениях Щучанского района. Для них становится большой проблемой, невозможность добраться до жизненно необходимых пунктов обслуживания населения. И не каждый может позволить себе добираться до необходимого места на такси.

Для малоподвижной группы населения Щучанского района, где все-таки проходит маршрут до районного центра возникает другая проблема. В районе отсутствуют льготы для проезда на общественном транспорте.

На местном уровне, социальной защитой инвалидов занимаются региональные ведомства, специально уполномоченные органы социальной защиты. Они руководствуются действующим законодательством. У каждого района и области страны есть право установить дополнительные преимущества для инвалидов. Это зависит от возможностей местного бюджета осуществлять компенсационные выплаты.

В Щучанском районе отсутствуют дополнительные средства для установления льгот на проезд в общественном транспорте. Также из бюджета субъекта не выделяются дополнительные субсидии для регулирования данной проблемы.

Данные проблемы, связанные с социальной защитой малоподвижных групп населения Щучанского района, приводят не только к ограниченному использованию транспортных услуг вышеуказанной категории населения, но и к нарушению (ограничению) прав граждан.

Проанализировав все вышеперечисленные проблемы, связанные с предоставлением транспортных услуг населению Щучанского района, можно определить основные причины низкого качества пассажирских перевозок. К ним можно отнести.

1. Отсутствие предприятий, оказывающих транспортные услуги населению (исключая предпринимателей).

2. Отсутствие автобусного сообщения 39 населенных пунктов с районным центром.

3. Убыточность автомобильных пассажирских перевозок в малонаселенных пунктах Щучанского района.

4. Отсутствие автомобильного транспорта для осуществления пассажирских перевозок до районного центра малоподвижным группам населения.

Данные проблемы, несомненно, снижают качество оказания транспортных услуг в Щучанском районе Курганской области и поэтому требуют решения.

### **2.3 Разработка рекомендаций по повышению качества предоставления услуг общественного транспорта в Щучанском районе Курганской области**

Для повышения эффективности функционирования транспортного комплекса региона (страны), улучшение защиты прав потребителей транспортной продукции и поддержки социально значимой клиентуры необходимо регулирование транспортных услуг [21, с. 10].

Основными задачами по повышению качества транспортных услуг населения могут быть:

- повышение качества оказания пассажирских перевозок;
- совершенствование тарифной политики;
- формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация;
- создание системы диспетчерского управления и т.д. [34, с. 108].

В сложившихся условиях, модернизация пассажирского транспорта Щучанского района должна быть направлена в первую очередь на формирование взаимной заинтересованности в отношениях между потребителями и перевозчиками. Ведь добившись понимания, каждая из сторон будет удовлетворять свои собственные интересы.

Решение задачи полного и качественного транспортного обслуживания населения района напрямую зависит от уровня организации и управления всеми транспортными процессами. Таким образом, возникает потребность в создании механизма согласования интересов между собой всех субъектов – это органы местного самоуправления, потребители и хозяйствующие субъекты. Результатом данного соглашения будет являться разумное соотношение потребностей



бюджетной системы и экономических интересов поставщиков транспортных услуг.

Нельзя полностью перекладывать функцию участника рынка пассажирских перевозок с органов местного самоуправления на предприятия частного сектора. Привлечение таких предприятий необходимо лишь для того, чтобы снизить государственные расходы на предоставление транспортных услуг населению.

Таким образом, для должного контроля за осуществлением пассажирских перевозок в районе, необходимо со стороны органов местного самоуправления составить и более детально прописать основные права, обязанности, функции и ответственность частных предприятий. Ввести единую форму для ежеквартальных отчетов, в которых будут отражаться количественные показатели поездок, для дальнейшего анализа и конкретизации маршрутизации района.

Ранее были рассмотрены основные проблемы, связанные с предоставлением транспортных услуг населению Щучанского района. После определения проблем необходимо найти пути их решения.

Выявленные проблемы являются следствием более серьезных противоречий в области транспортного обслуживания. Рыночные условия, конкурентная среда, созданная на рынке услуг транспортного обслуживания контрактной системой, не привела к полной ликвидации традиционных механизмов административного контроля и надзора со стороны всех уровней власти. Наиболее перспективным вариантом для решения выявленных проблем в условиях общей дотационности отрасли, ее недофинансирования, становится окончательный переход к рыночным механизмам ее регулирования при условии перераспределения функционала в структуре отраслевых органов государственной власти и местного самоуправления.

Вся вышеперечисленная проблематика необходимости совершенствования организации пассажирских перевозок, требует изменения концепции дальнейшего развития общественного транспорта в Щучанском районе. Данный вопрос требует комплексного подхода, который включает в себя одновременное решение нескольких задач и проблем.

Пассажирское сообщение между малонаселенными населенными пунктами приобретает социальное значение, а для органов местного самоуправления существенно усложняется задача выполнения полномочий по организации транспортного сообщения.

Так, для решения проблемы, которая выражена в отсутствие автобусного сообщения в 39 населенных пунктах Щучанского района с районным центром, необходимо в первую очередь начать с улучшения качества автомобильных дорог между указанными населенными пунктами.

Для улучшения качества и ремонта автомобильных дорог в Щучанском районе осуществляется муниципальная программа «Совершенствование и развитие автомобильных дорог общего пользования Щучанского района Курганской области на период до 2020 года» [6]. В рамках данной программы осуществляются следующие мероприятия.

1. Обеспечение сохранности автомобильных дорог путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий.

2. Содержание автомобильных дорог, путем выполнения данных мероприятий, способствующих оперативной и полной снегоочистке, удалению гололеда, своевременному профилированию грунтовых дорог, наличию необходимой знаковой информации, барьеров и ограждений, частично выполненному ямочному ремонту покрытий, очистке обочин.

3. Капитальный ремонт дорог (строительство, реконструкция).

4. Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, соответствующих нормативным требованиям.

Результаты данной программы должны позволить обеспечить:

- 1) снижение уровня износа дорожного покрытия;
- 2) экономию на содержание дорог общего пользования;
- 3) уровень нормативного содержания автомобильных дорог;
- 4) достойный облик поселения.

Полный перечень мероприятия по ремонту дорог по Щучанскому району Курганской области и основные затраты представлены в таблице В. 1.

Таким образом совершенствование дорожного покрытия района должно положительно отразиться на качестве предоставления транспортных услуг, а также на открытие новых маршрутов в населенных пунктах, которые в настоящее время не включены в транспортное сообщение района [40, с. 170].

Улучшение качества автомобильной дороги не изменит ситуацию в полной мере. Для решения такой непростой задачи, как транспортное обеспечение населения, необходимо использовать совокупность мер, которые касаются социального обеспечения населения, финансовых аспектов бюджета района, демографических показателей и численности жителей района и т.д.

Говоря о финансовой составляющей предоставления транспортных услуг, стоит отметить то, что проблема предприятий общественного транспорта заключается в том, что они могут стать в современных условиях прибыльными за счет более эффективной работы, а не за счет повышения стоимости за проезд [20, с. 18]. На сегодняшний день большинство предприятий остаются убыточными. Особенность функционирования общественного транспорта заключается в необходимости согласования экономических интересов транспортных предприятий и общественных интересов с учетом потребностей всех слоев населения и предполагает строго взвешенный подход к формированию тарифов за пользование услугами общественного транспорта [42, с. 129].

Низкий уровень пассажиропотока в малонаселенных пунктах Щучанского района является также важным фактором в системе получения прибыли и дальнейшем финансировании. Так, например, в таких населенных пунктах Щучанского района как село Тунгуй проживают около 110 человек, а в селе Варгановское около 240 человек. При этом у большинства жителей этих населенных пунктов имеются собственные автомобили, на которых они и передвигаются. Поэтому маршрутному транспорту, вместимостью 24 человека, крайне невыгодно ездить в такие населенные пункты, где количество пассажиров

будет составлять 4–6 человек в одну сторону, и такое же количество граждан обратно.

Расстояние между селами Тунгуй и Варгановское и районным центром составляет приблизительно 17 км. Стоимость услуг такси составляет 380 рублей. Стоимость проезда на общественном транспорте 45 рублей. Таким образом, в случае небольшого количества желающих в определенные дни добраться до районного центра, можно воспользоваться услугами такси. Вместительность легковых автомобилей составляет 4 человека. Отсюда следует, что стоимость поездки не будет такой затратной, если бы каждый из граждан поехал отдельно на такси.

Для решения проблемы с малочисленным пассажиропотоком необходимо разработать маршрут, который бы охватывал как можно больше населенных пунктов района.

Западное и Восточное направление Щучанского района обеспечена железнодорожным пассажирским транспортом, что решает транспортную проблему в данных направлениях.

В Южном направлении также осуществляется перевозка населения частным перевозчиком.

Остается только проблема в обеспечении северного направления Щучанского района. На данном промежутке располагается большое количество населенных пунктов района. Поэтому для решения проблемы в обеспечении значительного количества населения района транспортными услугами необходимо составить маршрут в данном направлении. На указанном участке располагается асфальтированная дорога, что позволит сократить время поездки и улучшить качество передвижения.

Таким образом, необходимо проложить маршрут от районного центра города Щучье до села Песчанское и обратно. Схема маршрута «Щучье» – «Песчанское» представлена на рисунке Г.1. Данный маршрут будет затрагивать 7 населенных пунктов района, что позволит в разы улучшить транспортное передвижение населения района.

Расстояние между населенными пунктами.

1. Город Щучье – поселок Плановый (7 км).
2. Поселок Плановый – село Чумляк (5 км).
3. Село Чумляк – деревня Наумовка (6 км).
4. Деревня Наумовка – село Пуктыш (16 км).
5. Село Пуктыш – село Кнутово (7 км).
6. Село Кнутово – село Николаевка (5 км).
7. Село Николаевка – село Песчанское (14 км).

Протяженность маршрута будет составлять 60 км.

Для того, чтобы определить себестоимость поездки по вышеуказанному маршруту необходимо вычислить следующие показатели:

$$C = P_{\text{отв}} + CP + P_{\text{т}} + P_{\text{см}} + P_{\text{ш}} + P_{\text{то}} + \text{ПКР},$$

где  $P_{\text{отв}}$  – расходы на оплату труда водителей транспортных средств в расчете на 100 км пробега;

$C_P$  – отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей в расчете на 100 км пробега;

$P_T$  – расходы на топливо для транспортных средств в расчете на 100 км пробега;

$P_{CM}$  – расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств в расчете на 100 км пробега;

$P_{Ш}$  – расходы на износ и ремонт шин транспортных средств в расчете на 100 км пробега;

$P_{ТО}$  – расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в расчете на 100 км пробега;

ПКР – прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств.

Для вычисления расходов на оплату труда водителей транспортных средств воспользуемся формулой:

$$P_{отв} = \frac{12 \cdot 1,2 \cdot ЗПВ_{max} \cdot АЧ \cdot k_{пз} \cdot I_{пц}}{L \cdot ФРВ_B},$$

где 12 – количество месяцев в году;

1,2 – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

$ЗПВ_{max}$  – максимальное из значений средней месячной оплаты труда водителя транспортного средства;

$АЧ$  – планируемое количество часов работы транспортных средств;

$k_{пз}$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

$I_{пц}$  – индекс потребительских цен;

$L$  – планируемый пробег транспортных средств;

$ФРВ_B$  – годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю.

$$P_{отв} = \frac{12 \cdot 1,2 \cdot 22000 \cdot 1970 \cdot 1,05 \cdot 100,3}{59280 \cdot 1744} = \frac{65726670240}{103384320} = 635,75.$$

Таким образом, расходы на оплату труда водителя транспортного средства составляют 635,75 рублей.

Для вычисления отчислений на социальные нужды от оплаты труда водителей воспользуемся формулой:

$$C_P = P_{отв} \cdot \frac{C_{ТС}}{100},$$

где  $C_{ТС}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве.

$$C_P = 635,75 \cdot \frac{22\% + 2,9\% + 5,1\% + 0,2\%}{100} = 192.$$

Таким образом, отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей транспортного средства составляют 192 рубля.

Для вычисления расхода на топливо для транспортных средств воспользуемся формулой:

$$P_T = C_i \cdot R_i \cdot I_T,$$

где  $C_i$  – цена 1 литра топлива;

$R_i$  – нормативный расход топлива в расчете на 100 км пробега;

$I_T$  – индекс цен производителей нефтепродуктов.

$$P_T = 46 \cdot 0,11 \cdot 103,2 = 522,19.$$

Таким образом, расходы на топливо для транспортных средств на 100 км пробега составляют 522,19 рубля.

Для вычисления расхода на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств воспользуемся формулой:

$$P_{CM} = 0,075 \cdot P_T.$$

$$P_{CM} = 0,075 \cdot 522,19 = 39,16.$$

Таким образом, расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств в расчете на 100 км пробега составляют 39,16 рублей.

Для вычисления расхода на износ и ремонт шин транспортных средств воспользуемся формулой:

$$P_{Ш} = Y_{Ш} \cdot I_M,$$

где  $Y_{Ш}$  – базовые удельные расходы на шины транспортных средств;

$I_M$  – индекс цен на машины и оборудование.

$$P_{Ш} = 0,63 \cdot 99,9 = 62,89.$$

Таким образом, расходы на износ и ремонт шин транспортных средств в расчете на 100 км пробега составляют 62,89 рублей.

Для вычисления расхода на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств воспользуемся формулой:

$$P_{ТО} = \text{ФОТ}_{\text{ррi}} + P_{\text{зч}},$$

где  $\text{ФОТ}_{\text{ррi}}$  – расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды;

$P_{\text{зч}}$  – расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств.

$$P_{ТО} = 281,23 + 384,61 = 665,85.$$

Таким образом, расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в расчете на 100 км пробега составляют 665,85 рублей.

Для вычисления прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств воспользуемся формулой:

$$\text{ПКР} = K_{\text{пр}} \cdot (P_T + P_{CM} + P_{Ш} + P_{ТО}),$$

где  $K_{\text{пр}}$  – отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.

$$\text{ПКР} = 0,6 \cdot (522,19 + 62,89 + 39,16 + 665,85) = 774,05.$$

Таким образом, прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами транспортных средств в расчете на 100 км пробега составляют 774,05 рублей.

$$C=635,75 + 192 + 522,19 + 62,89 + 39,16 + 665,85 + 774,05 = 2891,89.$$

Таким образом, себестоимость поездки на автобусе среднего класса 2891,89 рублей за 100 км.

В результате получается, что на осуществление одной поездки «Щучье» – «Песчанское» и обратно (120 км) перевозчик потратит 3470,26 рублей. Приблизительное время для маршрута в одну сторону будет составлять около 50 – 60 минут.

Для максимизации пассажиропотока, рейсы необходимо совершать в такое время, чтобы у населения была возможность попасть на работу, так как большая часть населения работает в районном центре города. Таким образом, первый рейс необходимо начать в 6.00 от города Щучье, чтобы в 6.50 быть в селе Песчанское. И в 7.00 выехать в обратном направлении до города Щучье. Следующий маршрут необходимо осуществлять в 17.00 из города Щучье и в 18.00 из села Песчанское. Осуществление перевозок два раза за день позволят сократить излишние расходы и добиться более высокого пассажиропотока.

В данных населенных пунктах проживают около 2693 человек. Исходя из численности населенных пунктов возможно приблизительно вычислить пассажиропоток на определенных участках маршрута. Суточный пассажиропоток на маршруте «Щучье» – «Песчанское» представлен в таблице 3.

Таблица 3 – Суточный пассажиропоток на маршруте «Щучье» – «Песчанское»

Населенные пункты / время	Песчанское / (6.00 – 6.50)	Щучье / (7.00 – 7.50)	Песчанское / (17.00 – 17.50)	Щучье / (18.00 – 18.50)
Щучье	3 чел.	0 чел.	17 чел.	0 чел.
Плановый	1 чел.	1 чел.	1 чел.	0 чел.
Чумляк	2 чел.	7 чел.	2 чел.	3 чел.
Наумовка	0 чел.	1 чел.	0 чел.	0 чел.
Пуктыш	1 чел.	6 чел.	3 чел.	1 чел.
Кнутово	0 чел.	2 чел.	0 чел.	0 чел.
Николаевка	2 чел.	5 чел.	2 чел.	1 чел.
Песчанское	0 чел.	8 чел.	0 чел.	5 чел.

На основании вышеуказанных данных получается, что за один рейс «Щучье» – «Песчанское» и обратно количество пассажиров составляет около 35-39 человек.

Для определения стоимости 1 пассажира за километр необходимо:

$$1 \text{ пас. км} = \frac{C}{N_{\text{ср}}},$$

где  $C$  – стоимость услуг за 1 км пробега;

$N_{\text{ср}}$  – среднее количество перевезенных пассажиров за рейс.

$$N_{\text{ср}} = V_{\text{м}} \cdot K,$$

где  $V_{\text{м}}$  – вместимость автобуса, указанная в технической характеристике автобуса;

$K$  – коэффициент использования пассажироместности.

$$1 \text{ пас. км} = \frac{28,92}{24 * 0,5} = 2,41.$$

Таким образом, средняя стоимость, которую пассажир будет платить за 1 км пути, составляет 2,41 рубль.

В результате полученных данных можно рассчитать стоимость билета за перевозку пассажиров до определенного населенного пункта. Расчет стоимости представлен в таблице 4.

Таблица 4 – Расчет стоимости билетов до населенных пунктов на маршруте «Щучье» – «Песчанское»

	Щучье	Песчанское
Город Щучье	0 руб.	145 руб.
Поселок Плановый	17 руб.	127 руб.
Село Чумляк	30 руб.	114 руб.
Деревня Наумовка	44 руб.	100 руб.
Село Пуктыш	82 руб.	62 руб.
Село Кнутово	98 руб.	44 руб.
Село Николаевка	110 руб.	33 руб.
Село Песчанское	145 руб.	0 руб.

На основании проведенных расчетов появляется возможность найти стоимость пассажирских перевозок на маршруте «Щучье» – «Песчанское».

$$C_{\text{п}} = \sum C_i \cdot Q_i,$$

где  $C_{\text{п}}$  – стоимость пассажирских перевозок на маршруте «Щучье» – «Песчанское», руб.;

$C_i$  – цена билета на  $i$ -том участке, руб.;

$Q_i$  – количество перевезенных пассажиров на  $i$ -том участке за сутки.

$$C_{\text{п}} = 20 \cdot 145 + 2 \cdot 17 + 4 \cdot 30 + 0 \cdot 44 + 4 \cdot 82 + 0 \cdot 98 + 4 \cdot 110 + 0 \cdot 145 = 3822$$

Таким образом, стоимость перевозки пассажиров в одну сторону из города Щучье до села Песчанское будет составлять 3822 рубля. Данная сумма не является фиксированной, так как количество пассажиров каждый день может меняться. Но несмотря на это, маршрут является экономически выгодным для перевозчика и прибыль от одной поездки будет составлять около двух тысяч рублей в одну сторону.

Также создание нового маршрута позволит обеспечить удовлетворение потребностей населения указанных населенных пунктах района в пассажирских перевозках до районного центра. Таким образом, перед Администрацией района должна быть поставлена задача по утверждению маршрута и проведения конкурса по осуществлению пассажирских перевозок.

В случае, если на данном маршруте будет низкий пассажиропоток, то рейсов можно осуществлять не каждый день, а три раза в неделю, понедельник – среда – пятница.

Финансирование транспортного обслуживания населения осуществляется из бюджетов различных уровней и внебюджетных источников. Однако Щучанскому району не предоставляются субсидии и иные выплаты из бюджета Курганской области на возмещение недополученных доходов, в связи с предоставлением

транспортных услуг населению между населенными пунктами Щучанского района. Также отсутствуют государственные и муниципальные программы для оказания помощи в перевозке.

Таким образом, ввиду сложного положения финансирования общественного транспорта Администрации района совместно с предприятиями, осуществляющие перевозку населения, необходимо регулярно проводить мероприятия, направленные на улучшение финансово-экономического состояния:

- регулярно проводить мониторинг пассажиропотоков (наряду с регулярными обследованиями пассажиропотоков) на всех маршрутах, обслуживаемых предприятием;
- реализовывать мероприятия по оптимизации расписания движения автобусов на поселковых маршрутах [11, с.6].

Последняя проблема, встречающаяся в предоставлении транспортных услуг населению Щучанского района, является обеспечение доступности транспорта маломобильным группам населения. На сегодняшний день на территории Щучанского района отсутствует транспорт, предназначенный для перевозки маломобильных групп населения. Для решения данной проблемы необходимо приобрести транспорт, который будет обеспечен для перевозки инвалидов. К такому виду транспорта можно отнести полунизкопольные или низкопольные автобусы [28, с. 109]. В России на законодательном уровне закреплено требование производить автобусы с низким уровнем пола салона, которые удобны, чем высокопольные. Такой способ является затратным для частного предприятия, занимающегося перевозкой.

Таким образом, помощь в данном направлении должны предоставить органы местного самоуправления в совокупности с региональными органами власти.

**Вывод по разделу 2** В результате проведенного исследования установлено, что совершенствование процесса транспортного обслуживания сельского населения необходимо рассматривать во взаимосвязи с системой расселения, объектов социального и культурно-бытового назначения, транспортных сооружений, развитием дорожного строительства.

На основании проведенного анализа установлено, что основными мероприятиями для совершенствования транспортных услуг населению Щучанского района могут послужить.

1. Улучшение состояния и ремонт автомобильных дорог района.
2. Открытие новых маршрутов для полного обеспечения всех жителей района возможностью добраться до районного центра.
3. Улучшение финансирования предоставления транспортных услуг, путем привлечения средств из различных бюджетов Российской Федерации.
4. Приобретение необходимого транспорта для предоставления транспортных услуг маломобильным группам населения.

Выполнение данных мероприятий позволит увеличить спрос сельского населения на транспортные передвижения, а также приведёт к улучшению общих показателей социально-экономической развитости Щучанского района Курганской области.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Общественный транспорт в Российской Федерации является эффективной транспортной системой обслуживания населения. Для улучшения качества его использования необходимо эффективное государственное регулирование общественного транспорта со стороны муниципальных органов власти, финансовая поддержка местными властями частных перевозчиков, в виде выделения субсидий, субвенций, дотаций, улучшение законодательства по транспортному обслуживанию населения и ужесточение административной и финансовой ответственности за нарушение правил по перевозке пассажиров и поиск дополнительных источников финансирования, помимо государственных.

Одной из важных задач социальной политики государства выступает повышение уровня транспортного обслуживания населения, проживающих в сельской местности.

Транспортными условиями сельского расселения являются совокупность параметров транспортных сетей и работы транспорта, которые способны влиять на структуру, функционирование и развитие сельского расселения. При этом должен учитываться транспорт всех видов и всех форм собственности. Развитие современного сельского населения в значительной степени зависит от транспортно-географического положения сельских населенных пунктов [38, с. 7].

Щучанский район является одним из 24 муниципальных районов Курганской области. Общая площадь района составляет 2858 км<sup>2</sup>, протяженность с севера на юг – 110 км, с запада на восток – 60 км. Общая численность населения, по данным 2017 года, составляет 20 060 человек.

Транспортная инфраструктура Щучанского района представляет собой взаимодействие железнодорожного и автомобильного транспорта. Существующая система транспортного обслуживания населения Щучанского района охватывает не всю часть населения, проживающего в сельских местностях муниципального района. В общей численности населения 35,6 % составляет та доля населения, которая не имеет регулярного автобусного или железнодорожного сообщения с административным центром района. Действующая система передвижения общественного транспорта в неполной мере удовлетворяет потребности населения района в перевозках и требует оптимизации в части развития маршрутной сети и увеличения ее провозной способности.

Проанализировав все вышеперечисленные проблемы, связанные с предоставлением транспортных услуг населению Щучанского района, можно определить основные причины низкого качества пассажирских перевозок. К ним можно отнести.

1. Отсутствие предприятий, оказывающих транспортные услуги населению (исключая предпринимателей).
2. Отсутствие автобусного сообщения 39 населенных пунктов с районным центром.
3. Убыточность автомобильных пассажирских перевозок в малонаселенных пунктах Щучанского района.

4. Отсутствие автомобильного транспорта для осуществления пассажирских перевозок до районного центра малоподвижным группам населения.

Данные проблемы, несомненно, снижают качество оказания транспортных услуг в Щучанском районе Курганской области и поэтому требуют решения.

В результате проведенного исследования установлено, что совершенствование процесса транспортного обслуживания сельского населения необходимо рассматривать во взаимосвязи с системой расселения, объектов социального и культурно-бытового назначения, транспортных сооружений, развитием дорожного строительства.

Основными мероприятиями для совершенствования транспортных услуг населению Щучанского района являются.

1. Улучшение состояния и ремонт автомобильных дорог района.
2. Открытие новых маршрутов для полного обеспечения всех жителей района возможностью добраться до районного центра.
3. Улучшение финансирования предоставления транспортных услуг, путем привлечения средств из различных бюджетов Российской Федерации.
4. Приобретение необходимого транспорта для предоставления транспортных услуг маломобильным группам населения.

Таким образом, выполнение данных мероприятий позволит увеличить спрос сельского населения на транспортные передвижения, а также приведёт к улучшению общих показателей социально-экономической развитости Щучанского района Курганской области.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14–ФЗ (ред. от 29.07.2018) // Собрание законодательства РФ – 29.01.1996. – №. – Ст. 410.
2. Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131–ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 06.10.2003. – № 40. – Ст. 3822.
3. Федеральный закон от 05.04.2013 № 44–ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» // Собрание законодательства РФ. – 08.04.2013. – № 14. – Ст. 1652.
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259–ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5555.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Собрание законодательства РФ. – 02.03.2009. – № 9. – Ст. 1102.
6. Постановление Правительства Курганской области от 14.10.2013 № 473 «О государственной Программе Курганской области «Развитие автомобильных дорог» // Новый мир. – 01.11.2013. – № 85.
7. Устав Щучанского района Курганской области – <http://www.щучанский-район.рф/documents/36.html>.
8. Постановление Администрации Щучанского района от 14.07.2016 № 275 «Об утверждении муниципальной программы «Совершенствование и развитие автомобильных дорог общего пользования Щучанского района Курганской области на период до 2020 года». – <http://www.щучанский-район.рф/documents/965.html>.
9. Алексеев, Ю.П. Устойчивость социально–экономического развития регионов / Ю.П. Алексеев. – М.: НИЦ ИНФРА–М, 2015. – 137с.
10. Балабаева, И.П. Особенности функционирования общественного пассажирского транспорта / И.П. Балабаева // Автомобильный транспорт. – 2018. – №4. – С. 42–50.
11. Берли, П.А. Городской общественный транспорт: как создать условия развития / П.А. Берли // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2013. – №. 3 (40). – С. 5–7.
12. Большаков, Н.М. Транспортная доступность периферийных сельских территорий: теория, методология, практика / Н.М. Большаков, В.В. Жиделева, С.В. Рабкин // Известия научного центра УРО РАН. – 2015. – №. 2. – С. 95–99.

- 13.Бондаренко, Л.В. Содействовать развитию социально–трудовой сферы села / Л.В. Бондаренко // Экономика сельского хозяйства России. – 2015. – № 54. – С. 38–39.
- 14.Будрина, Е.В. Экономика транспорта: учебник и практикум для академического бакалавриата / Е.В. Будрина. – М.: Юрайт, 2018. – 366 с.
- 15.Бутов А.Г. Проблемы управления транспортом России на современном этапе: сборник научных трудов / А.Г., Бутов. – СПб.: ЮНИТИ, 2015. – 158 с.
- 16.Бычков, В.П. Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе: монография / В.П. Бычков. – М.: Академический проект, 2017. – 775 с.
- 17.Гранберг, А.Г. Основы региональной экономики / А.Г. Гранберг – М.: ГУ ВШЭ, 2017. – 495 с.
- 18.Гукетлев, Ю.Х. Зарубежный опыт развития городского пассажирского транспорта / Ю.Х. Гукетлев, Я.С. Ткачева, Э.Ю. Гукетлев // Новые технологии. – 2016. – № 54. – С. 105–109.
- 19.Гуреева, М.А. Основы экономики транспорта: учебное пособие / М.А. Гуреева. – М.: Академия, 2014. – 188 с.
- 20.Доценко, Ю.В. Анализ и пути решения проблемы убыточности пригородных пассажирских перевозок / Ю.В. Доценко, А.И. Шеховцов // Сборник научных трудов ДонИЖТ. – 2016. – № 41. – С. 14–19.
- 21.Евсюков, М.А. Городской транспорт: поиски решения проблем / М.А. Евсюков // Автомобильный транспорт. – 2017. – №2. – С. 8–15.
- 22.Елисеев, А.С. Экономика: учебник для бакалавров / А.С. Елисеев. – М.: Дашков и К, 2014. – 528 с.
- 23.Жданов, С.П. Государственная политика развития сельских территорий на примере Курганской области / С.П. Жданов // АПК: экономика, упр. – 2015 – № 12. – С. 4–10.
- 24.Корсенюк А.И. Решение проблемы малочисленных населенных пунктов региона / А.И. Корсенюк, М.Ю. Рязанов // Научно–методический электронный журнал «Концепт». – 2015. – № 5. – С. 56–60.
- 25.Костин, А.А. Современное состояние и перспективы развития маршрутных перевозок пассажиров / А.А. Костин, В.Ю. Савченко–Бельский // Вестник университета. – 2017. – № 5. – С. 93–98.
- 26.Криницкий, Е.К. Пассажирский транспорт: проблемы стабилизации в рыночных условиях / Е.К. Криницкий // Автомобильный транспорт. – 2016. – №11. – С. 14–17.
- 27.Криницкий, Е.К. Городской транспорт – проблема общая / Е.К. Криницкий // Автомобильный транспорт. – 2016. – №1. – С. 25–30.
- 28.Круглик, В.М. Технология обслуживания и эксплуатации автотранспорта: Учебное пособие / В.М. Круглик, Н.Г. Сычев. – М.: НИЦ ИНФРА–М, Нов. знание, 2014. – 295 с.
- 29.Кузнецов, В.В. Современное село в рамках развития местного самоуправления Текст. / В.В. Кузнецов // Вестник Ульяновской государственной сельско–хозяйственной академии. – 2016. – № 2. – С. 38–42.

30. Кузьмин, М.А. Совершенствование законодательства о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом / М.А. Кузьмин // Транспортное право. – 2014. – №3. – С. 20–23.
31. Куратова, Э.С. Методология оценки транспортной обеспеченности территории для целей доступности социальных услуг / Э.С. Куратова // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2014. – № 5 (35). – С. 251–259.
32. Лерман, Е.Б. Экономические аспекты финансового обеспечения муниципального заказа на городском общественном транспорте / Е.Б. Лерман // Омский научный вестник. – 2014. – №. 4. – С. 54–59.
33. Логинова, Н.А. Экономическая оценка инвестиций на транспорте: учебное пособие / Н. А. Логинова. – М.: Инфра–М, 2014. – 250 с.
34. Лютов, М.А. Совершенствование развития транспортной инфраструктуры региона (города) / М.А. Лютов // Научный журнал. – 2017. – № 10. – С. 104–110.
35. Михайлов, Ю.П. К истории упадка российской деревни / Ю.П. Михайлов // География и природные ресурсы. – 2014. – № 1. – С. 35–42.
36. Нарутто, С.В. Территориальная организация государственной власти и местного самоуправления: учебник для магистратуры / С.В. Нарутто, Е.С. Шугрина. – М.: Норма: ИНФРА–М, 2017. – 272 с.
37. Натробина, О.В. Экономика общественного сектора: учебное пособие / О.В. Натробина. – Астрахань: Астраханский государственный университет, Издательский дом «Астраханский университет», 2013. – 236 с.
38. Петриков, А.В. Проблемы устойчивого развития сельских территорий / А.В. Петриков // Агрорынок. – 2005. – № 5. – С. 6–8.
39. Позаненко, А.А. Взаимодействие между властями муниципальных районов и городских и сельских поселений / А.А. Позаненко // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2014. – № 2. – С. 64–68.
40. Позаненко, А.А. Последствия укрупнения сельских поселений: взгляд снизу / А.А. Позаненко // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2015. – № 16. – С. 168–171.
41. Рахматуллина, А.Р. Проблемы развития городского общественного транспорта / А.Р. Рахматуллина // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2014. – № 10. – С. 19–23.
42. Сидоров, А.А. Основные направления государственного стимулирования инвестиционной активности на автомобильном транспорте / А.А. Сидоров // Московский экономический журнал. – 2019. – № 3. – С. 124–131.
43. Строева, Г.Н. Обеспечение транспортной доступности населения как важное направление социально–экономического развития региона / Г.Н. Строева, Д.В. Слободчикова // Ученые заметки ТОГУ. – 2016. – № 4. – С. 673 – 679.
44. Суринов, А.Е. Российский статистический ежегодник. 2018: Стат.сб./Росстат. – М., 2018. – 694 с.
45. Теревский, И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник / И.С. Туревский. – М.: Инфра–М, 2017. – 287 с.

46. Ушаков, Д.Е. Развитие общественного транспорта в рыночных условиях / Д.Е. Ушаков, Д.В. Карелин // Системные технологии. – 2016. – № 18. – С. 114–118.
47. Хегай, Ю.А. Зарубежный опыт транспортной политики / Ю.А. Хегай // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 8. – С. 350–353.
48. Ширяев С.А. Зарубежный опыт организации транспортного обслуживания населения и возможности его использования в России / С.А. Ширяев, О.С. Кодиленко, А.С. Кодиленко // Молодой ученый. – 2016. – №7. – С. 218–221.
49. Шугрина, Е.С. Муниципальное право: учебник / Е.С. Шугрина. – М.: Норма: НИЦ ИНФРА–М, 2014. – 576 с.
50. Россия – страна умирающих деревень. – <http://cepr.su/wp-content/uploads/2016/12/Россия-страна-умирающих-деревень.pdf>.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А