**Содержание**

Введение 2

1. Муниципальное хозяйство 4

2. Особенности управления транспортным комплексом города 5

2.1 Задачи муниципального управления транспортом 7

2.2 Проблемы транспортного комплекса города 9

2.3 Критерии эффективности функционирования городского транспорта 10

2.4 Органы муниципального управления транспортом 11

3. Социально-экономическое развитие муниципальных образований 12

Заключение 16

Список использованной литературы 17

# 

**Введение**

Муниципальное управление – относительно новое явление в современной России. Как особый вид управления, как научная дисциплина и как область практической деятельности муниципальное управление появилось лишь в 1990-х гг. вместе с возрождением местного самоуправления. Согласно Конституции РФ органы местного самоуправления не входят в систему органов государственной власти, поэтому муниципальное управление имеет определенные особенности, отличающие его от государственного управления.

Объектом муниципального управления является муниципальное образование – населенная территория, на которой осуществляется местное самоуправление. В качестве субъекта муниципального управления выступают население муниципального образования – местное сообщество, а также органы местного самоуправления, избранные населением и действующие от его имени. Предмет муниципального управления – регулирование социально-экономических процессов на территории муниципального образования в интересах местного сообщества и на основе эффективного использования местных ресурсов.

В то же время муниципальное управление тесно связано с системой государственного управления. Почти все государственные решения, касающиеся интересов граждан, так или иначе проходят через местные органы власти, которые могут стать либо преградой на пути реализации государственной политики, либо ее мощным усилителем. Следовательно, не только муниципальные, но и государственные служащие должны разбираться в системе муниципального управления. Во многих сферах деятельности (жилищно-коммунальный комплекс, градостроительство, социальная сфера, общественная безопасность и т. п.) задачи государственной и муниципальной политики тесно взаимосвязаны. В данной работе нас интересует главным образом муниципальное управлением городским транспортом. Цель работы – подробное рассмотрение вопросов управления транспортным комплексом города.

# 1. Муниципальное хозяйство

Важнейшим результатом реформ в России стали реальная децентрализация власти, собственности и управления, превращение регионов и территорий в реальные субъекты процесса присвоения. Начался процесс становления принципиально новой формы собственности – муниципальной, аналогов которой не существовало в советский период развития страны.

Муниципализация (от латинского слова municipium – самоуправляющаяся община) означает передачу государственной властью права собственности на землю, строения, предприятия местного хозяйства органам городского самоуправления.

Объектами муниципальной собственности в городах становятся прежде всего системы их жизнеобеспечения: водопроводная и канализационная сети, газовое хозяйство, электроснабжение, транспорт, жилой фонд и т.д. Сосредоточение указанных служб в ведении городских властей дает немало преимуществ как самим городам, так и населению. Прежде всего это экономическая выгода – объединенное городское хозяйство и предоставляемые им населению услуги оказываются, как правило, значительно дешевле, нежели в случае рассредоточения этих служб по отдельным частным собственникам (или как это нередко случалось в нашей стране – по ведомствам), благодаря упорядочению финансов содержание муниципальной собственности и городского хозяйства обходится дешевле государственному бюджету: муниципализация способствует уменьшению дотаций из последнего.

Муниципализация способствует становлению той экономической базы, благодаря которой появляется возможность улучшать и облегчать условия жизни населения. Муниципалитеты принимают на себя значительную часть затрат на содержание нетрудоспособных членов общества (детей, инвалидов, престарелых), особенно в критические для страны периоды.

# 2. Особенности управления транспортным комплексом города

Транспортный комплекс города включает в себя внутригородской пассажирский транспорт (автобус, трамвай, троллейбус), междугородный и пригородный пассажирский транспорт, грузовой транспорт, специализированный транспорт (перевозка хлеба, молока, бензина, вывоз бытовых отходов, медицинский транспорт и др.), транспортные парки или депо, гаражи, службы по содержанию трамвайных путей, контактной сети электротранспорта, вокзалы, автостоянки, заправочные станции, ремонтные и другие сервисные службы. В некоторых городах для внутригородских перевозок используется железнодорожный и водный транспорт, в крупнейших городах – метрополитены. Столь сложный комплекс требует муниципального регулирования и управления.

Федеральный закон 2003 г. относит к компетенции поселений создание условий для предоставления транспортных услуг и организацию транспортного обслуживания населения в границах поселения, а к компетенции муниципальных районов – межпоселенческие перевозки в границах района. Особую проблему представляет муниципальное регулирование пассажирских перевозок в условиях конкуренции муниципального и частного транспорта.

При организации управления транспортным комплексом города должны учитываться его особенности, показанные на рис.1.

Для городского пассажирского транспорта важно соблюдение необходимого соответствия мощностей отдельных звеньев транспортной системы. В основе таких расчетов лежит определение пассажиропотоков по всем видам передвижений в разные периоды дня, суток, сезона и года. Среднесуточные пассажиропотоки определяют общий характер и объем транспортной работы в городе. Пассажиропотоки в часы пик определяют характер массовых передвижений и служат основой для определения потребности в подвижном составе при решении вопросов о провозной и пропускной способности транспорта и улично-дорожной сети города.



*Рис. 1 . Особенности транспортного комплекса города*

Распределение пассажиров по маршрутам определяется с помощью коэффициента неравномерности, характеризующего наполняемость подвижного состава по длине маршрута. Он представляет собой отношение произведения максимального числа пассажиров на длину перегона к общему объему работы транспорта на данном направлении. Этот коэффициент используется при расчете маршрутной системы города.

Муниципальное управление организацией пассажирских перевозок в городе призвано обеспечить удовлетворение потребностей всех слоев населения с минимальными потерями времени. Режим работы транспорта должен быть увязан с графиком работы крупных градообразующих предприятий.

## 2.1 Задачи муниципального управления транспортом

Основные задачи муниципального управления в сфере транспорта:

• обеспечение надежного состояния транспортных линий и развитие магистралей;

• модернизация систем организации транспортного движения, диспетчеризация и контроль качества транспортного обслуживания населения;

• приведение муниципального подвижного состава в надлежащее состояние, соответствующее техническим параметрам и нормативам;

• обеспечение безопасности перевозок.

Функции органов местного самоуправления по управлению транспортным комплексом города показаны на рис.2



*Рис. 2. Функции органов местного самоуправления в сфере транспорта*

Органы местного самоуправления могут быть наделены государственными полномочиями по финансированию муниципальных и частных транспортных предприятий и перевозчиков для компенсации перевозки льготных категорий пассажиров (при условии получения субвенций из федерального или регионального бюджета).

В условиях многообразия форм собственности на транспортные средства и конкуренции муниципального и частного транспорта основными механизмами регулирования пассажиропотоков выступают муниципальный заказ на перевозки и диспетчеризация перевозок.

За рубежом основным инструментом управления системой городского пассажирского транспорта является проектное финансирование как одна из разновидностей муниципального заказа. Проводится конкурс (тендер, аукцион) проектов разных компаний, организующих транспортные перевозки, с привлечением экспертов. По результатам конкурса выбирается проект, на который будет выдан муниципальный заказ. Подобный выбор исполнителей способствует развитию здоровой конкуренции в сфере городского пассажирского транспорта.

Обобщающие показатели работы городского пассажирского транспорта показаны на рис.3.



*Рис. 3. Показатели работы городского пассажирского транспорта*

## 2.2 Проблемы транспортного комплекса города

В системе городского транспорта большинства российских городов накопилось много сложных проблем. Одна из них – проблема контроля оплаты за проезд. Для ее решения за рубежом устанавливают автоматические турникеты, в некоторых городах России стимулируют для этого покупку проездных билетов различного срока пользования и дальнейшее проведение денежно-вещевых лотерей по номерам купленных билетов.

Другая проблема – износ подвижного состава. В большинстве городов России муниципальный пассажирский транспорт изношен практически наполовину. Средств городского бюджета, а также части выручки муниципальных пассажирских предприятий не хватает для ремонта подвижного состава, поскольку большая их часть идет на компенсацию проезда льготных категорий населения. Повышение стоимости проезда вызывает лишь отток пассажиров в частные автобусы, в результате чего муниципальный транспорт работает «вхолостую».

Серьезной проблемой многих городов является дорожная сеть, ее пропускная способность. Необходимы путепроводные развязки, объездные дороги; в отдельных случаях необходимо расширять проезжую часть улиц, что крайне сложно. С учетом состояния дорожной сети должен производиться выбор типа подвижного состава транспорта.

Массовая автомобилизация вызвала необходимость создания большого комплекса сервисных служб, обеспечивающих работу транспорта. Серьезную проблему представляет организация стоянок индивидуального транспорта (паркингов) на территории города, строительство коллективных гаражей, в том числе многоэтажных, в центре города. В некоторых новых жилых домах первые этажи и подвалы проектируются как гаражи, что удобно жильцам. Другая проблема – автозаправочные станции и пункты, мойки, мастерские срочного ремонта и шиномонтажа. Они тоже должны размещаться по всей территории города.

Необходима увязка работы внутригородского и внешнего транспорта. Управление объектами внешнего транспорта (железнодорожные и автовокзалы, речные и морские порты, аэропорты и т. п.) осуществляется, как правило, государственными предприятиями или крупными акционерными компаниями. Органы местного самоуправления обязаны обеспечить «стыковку» этих объектов с маршрутами внутригородского транспорта, сетью предприятий торговли и общественного питания, другими городскими службами.

## 

## 2.3 Критерии эффективности функционирования городского транспорта

Критерии эффективности функционирования муниципального пассажирского транспорта могут быть разделены на критерии эффективности работы транспорта и критерии эффективности управления им. Перечень возможных критериев представлен на рис.4.



*Рис. 4. Критерии эффективности функционирования муниципального пассажирского транспорта*

Используемые во взаимосвязи критерии эффективности работы и критерии эффективности управления способны достаточно емко характеризовать систему городского пассажирского транспорта как субъект и объект муниципального управления.

## 

## 2.4 Органы муниципального управления транспортом

В администрациях большинства крупных городов есть структурные подразделения, ведающие вопросами городского транспорта. Предпочтительной является схема с единым структурным подразделением, ведающим вопросами транспорта и содержания городских дорог. Перспективна также схема с выделением в отдельную структуру (муниципальное учреждение) службы муниципального заказчика транспортных услуг. В этом случае за структурным подразделением администрации закрепляются вопросы нормативно-правового регулирования транспортной деятельности на территории муниципального образования и финансирования перевозки льготных категорий пассажиров через систему муниципального заказа.

Служба заказчика распределяет объемы перевозок между муниципальными и частными перевозчиками, устанавливает графики движения, осуществляет диспетчерский контроль.

# 3. Социально-экономическое развитие муниципальных образований

В последнее время в Россию стало проникать одно из современных достижений управленческой науки – науки управления проектами. В настоящее время за рубежом это направление в значительной степени развито Существует даже Международная Ассоциация Управления проектами Эта методология хорошо зарекомендовала себя в условиях рыночных отношений.

Муниципальные образования в соответствии с законодательством обладают всеми правами юридического лица, осуществляемыми от имени муниципального образования органами местного самоуправления. Это означает, что за небольшим исключением (см. Гражданский Кодекс Российской Федерации) органы местного самоуправления могут осуществлять правоотношения, предусмотренные для юридических лиц гражданским законодательством.

Таким образом, новое гражданское законодательство приравнивает (за некоторыми исключениями) муниципальные образования к субъектам рыночных отношений. Такое положение предъявляет к органам местного самоуправления достаточно высокие требования по управлению хозяйственной деятельностью, в целом – по управлению развитием города.

В условиях, когда местные органы управления были составной частью государственного управления, и при этом экономика всей страны управлялась административными методами, в методологии управления проектами не было необходимости. Сейчас достижения этого направления в управленческой науке начинают практически использоваться во многих сферах жизни.

Учитывая специфику муниципального управления, о которой говорилось в предыдущих главах, нет необходимости полностью переносить всю методологию управления проектами в муниципальное управление Однако, по-видимому, некоторые элементы этой методологии могут быть применены в управлении развитием муниципального образования.

Таким образом, под управлением комплексным социально-экономическим развитием муниципального образования мы будем понимать управление взаимно согласованными программами (проектами) развития всех сфер жизнедеятельности муниципального образования, увязанными по ресурсам, срокам в соответствии с принятыми населением приоритетами, а также принятыми к исполнению на основе договоров или по закону федеральными и региональными программами развития.

В каждом муниципальном образовании управление развитием может быть организовано по-разному (в зависимости от ресурсов и сложности решаемых задач), но некоторые особенности процесса управления развитием муниципальным образованием присущи всем муниципальным образованиям. В этой связи необходимо отметить следующее. Каким бы непрерывным не казался процесс развития и управления развитием, общей принципиальной особенностью процесса управления развитием муниципальных образований является его цикличность. Главными факторами цикличности процесса управления являются:

• бюджетный процесс;

• период полномочий органов местного самоуправления;

• крупные инвестиционные проекты;

• местные традиционные особенности (культурно-исторические, религиозные и др.).

В настоящее время имеет место новая функция органов местного самоуправления – внешнее взаимодействие. Эта функция обусловлена организационно-правовым статусом органов местного самоуправления в системе властных отношений в России. Организационно органы местного самоуправления выведены из системы органов государственной власти, но институт местного самоуправления как властный институт является полностью подзаконным институтом власти (не может сам себя реформировать, его деятельность осуществляется в рамках, установленных законодательством). Таким образом государство посредством закона регулирует эту сферу деятельности. Расхожее мнение о том, что органы местного самоуправления "отделены от государства" недобросовестное преувеличение. Органы местного самоуправления и как властные субъекты, и как субъекты гражданских правоотношений осуществляют свою деятельность в тесном контакте с внешней средой, под которой мы понимаем совокупность других субъектов общественных отношений, которые своими действиями могут внести коррективы в действия органов местного самоуправления конкретного муниципального образования.

При управлении развитием необходимо учитывать наличие этих субъектов и иметь достаточно широкий инструментарий для обеспечения согласования интересов местного сообщества и внешних по отношению к муниципальному образованию субъектов.

Главная задача – это согласование интересов местного сообщества и региональных, и государственных интересов. Обращаем внимание читателя на то, что органы государственной власти на территории конкретного муниципального образования вправе для осуществления государственных функций иметь свои органы. Таким образом, в отношении конкретной территории у органов государственной власти и у органов местного самоуправления теоретически (особенно в отношении представлений о развитии той или иной территории) могут быть разные цели. Решение этой коллизии находится в выделении государственной компетенции (предметов ведения, прав и полномочий) и компетенции органов местного самоуправления. И это должно быть закреплено законом

Ранее, когда государственная власть была единственной властью, свои интересы каждый человек, по существу, защищал индивидуально. Каждый может привести примеры из своего опыта взаимодействия через посредство государственных чиновников с государством. Фактически граждане не имели реальной возможности защитить свои интересы.

В настоящее время взаимодействие с государством по всем жизненно важным вопросам переместилось на уровень органов местного самоуправления. Появилось понятие "коллективные интересы", эти коллективные интересы призваны защищать органы местного самоуправления. Таким образом, органы местного самоуправления, во-первых, являются посредниками между органами государственной власти и местным сообществом. Во-вторых, органы местного самоуправления обязаны согласовать интересы всех субъектов, имеющих отношение к управлению развитием муниципального образования или оказывающих влияние на это развитие. Законодательство в настоящее время обеспечивает необходимую правовую основу для обеспечения взаимодействия и согласования интересов. В частности, Федеральным законом "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" предусмотрены определенные полномочия органов местного самоуправления по координации участия предприятий, учреждений и организаций, не относящихся к муниципальной собственности, в комплексном социально-экономическом развитии территории муниципального образования. Однако этого недостаточно для того, чтобы говорить о разделе компетенции в этой сфере, особенно в части полномочий (прав и обязанностей). Эти отношения еще недостаточно урегулированы и нам еще предстоит развитие законодательства в этом направлении.

Все вышеуказанные моменты необходимо учитывать, когда речь идет об управлении транспортным комплексом города.

# Заключение

Система муниципального управления, как и вся система местного самоуправления, находится в современной России на стадии становления. Ее законодательная база еще пока несовершенна и во многом противоречива, не вполне устоялась терминология, опыт муниципальной практики относительно невелик. Поэтому отдельные положения, выдвинутые в настоящем учебнике, носят постановочный характер.

Экономические и финансовые ресурсы местного самоуправления крайне недостаточны и не обеспечивают удовлетворения основных жизненных потребностей населения. Но особенно нуждается муниципальная власть в квалифицированных кадрах, способных эффективно управлять в рыночной среде муниципальным имуществом, финансами, муниципальными предприятиями и учреждениями, объектами городского хозяйства и социальной сферы, разрабатывать и реализовывать местные программы развития, привлекать к этой работе хозяйствующие субъекты, общественные объединения, все слои населения, умело взаимодействовать с органами государственной власти.

Говоря об управлении транспортным комплексом города, следует еще раз остановиться на проблемах вопроса:

* низкий уровень собираемости выручки от реализации билетной продукции;
* высокий износ подвижного состава;
* низкая пропускная способность дорожной сети;
* проблема организации стоянок индивидуального автотранспорта на внутридворовых и внутриквартальных территориях города (необходимо строительство коллективных гаражей, в т.ч. многоэтажных и подземных в центре города).

# Список использованной литературы

* 1. Воронин А. Г., Лапин В. Л., Широков А. Н. Основы управления муниципальным хозяйством. – М.: Дело, 1988.
  2. Иванов В. В., Коробова А. Я. Муниципальный менеджмент. – М.: ИНФРА-М, 2002.
  3. Концепция развития транспортного комплекса [Электронный ресурс]: http://www.logistpro.ru/news/809
  4. Кузнецов Е. Я., Дыбов А. М., Сутырин Я. М. Техника и технологии отраслей городского хозяйства. – Издательство Института экономики и управления УдГУ, 2001.
  5. Новое в экономике и управлении. Управление развитием транспортного комплекса России: сборник статей / Под общей ред. д.э.н., проф. В.А. Николаева. – М.: Изд-во «Каталог», 2006. – 94 с.
  6. Система муниципального управления: Учебник для вузов. / Под редакцией В. Б. Зотова. – СПб.: Лидер, 2005. – 493 с.